

DORVAL DO NASCIMENTO

AS CURVAS DO TREM

A PRESENÇA DA ESTRADA DE FERRO EM CRICIÚMA (1919 – 1975)

CIDADE, MODERNIDADE E VIDA URBANA

FLORIANÓPOLIS

2000

DORVAL DO NASCIMENTO

AS CURVAS DO TREM

A PRESENÇA DA ESTRADA DE FERRO EM CRICIÚMA (1919 – 1975)
CIDADE, MODERNIDADE E VIDA URBANA

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia do Centro de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Santa Catarina, para obtenção do Título de Mestre em Geografia.

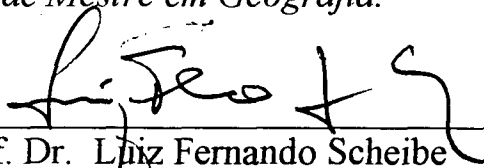
Orientador: Professor LUÍS FUGAZZOLA PIMENTA.

FLORIANÓPOLIS
2000

"AS CURVAS DO TREM: A Presença da Estrada de Ferro em Criciúma (1919-1975) Cidade, Modernidade e Vida Urbana".

Dorval do Nascimento

Dissertação submetida ao Curso de Mestrado em Geografia, área de concentração em Desenvolvimento Regional e Urbano, do Departamento de Geociências do Centro de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Santa Catarina, em cumprimento aos requisitos necessários à obtenção do grau acadêmico de Mestre em Geografia.

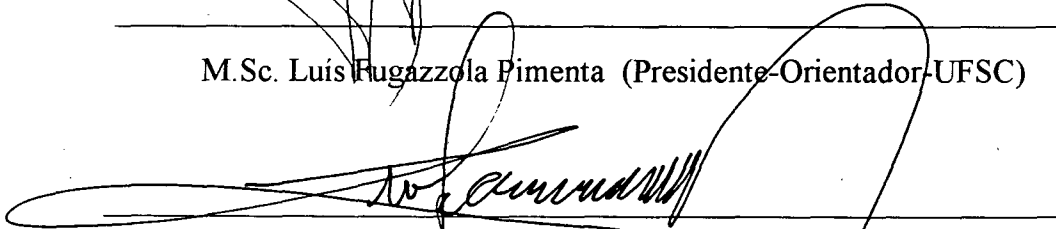


Prof. Dr. Luiz Fernando Scheibe
Coordenador do Programa de Pós-Graduação em Geografia

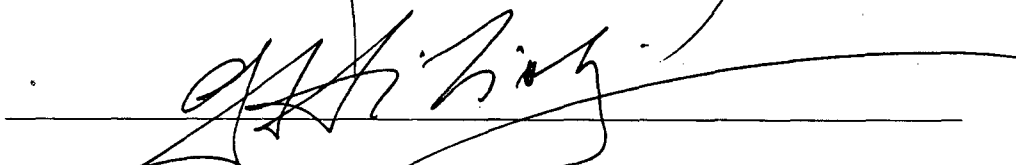
APROVADO PELA COMISSÃO EXAMINADORA EM: 15/12/2000



M.Sc. Luís Fugazzola Fimenta (Presidente-Orientador-UFSC)



Dr. Lino Fernando Bragança Peres (Membro-UFSC)



Dr. Geraldo Milioli (Membro-UNESC)

Florianópolis - 2000

A Ildete, Vitor Hugo e Bruno. minha família.

A Criciúma da minha infância.

NASCIMENTO, Dorval do. **As Curvas do Trem: A Presença da Estrada de Ferro em Criciúma (1919 – 1975) – Cidade, Modernidade e Vida Urbana.** Florianópolis: 2000. 176 p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Curso de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina.

Orientador: Professor Luís Fugazzola Pimenta

AGRADECIMENTOS

- Luís Fugazzola Pimenta (Orientador);
- Margareth de C. Afeche Pimenta;
- Luiz Fernando Scheibe;
- Leila Christina Dias;
- Maria Dolores Buss;
- Marco Antônio Frangiotti;
- Professores membros da Banca de Qualificação: Geraldo Milioli e Lino Peres.
- Dirigentes da Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC, que me possibilitaram uma licença parcial sem a qual o trabalho não teria sido realizado;
- Professores do Departamento de História da UNESC, especialmente Carlos Renato Carola, Antonio Luiz Miranda, Paulo Sérgio Osório, João Henrique Zanelatto e Nivaldo Goularte Filho.
- Estudantes do curso de História da UNESC, em especial Maurício da Silva Selau, Jailson Gomes, Luiz Fernando Martins, Elisalandi Claudino Borges, Solange Perito, Fernando Martins, Fernando Mazzuchetti e Tânia Regina Costa dos Santos;
- Jorge Vieira;
- Maria Inês Bay;
- Marcos Back;
- Mário Guadagnin;
- Luiz Fernando Balthazar;

- Nadja Zim Alexandre
- Marli de Oliveira Costa.
- Leila Lourenço
- João Batista Bitencourt;
- Carlos Alberto Mafra;
- Elza Dajori Peruchi;
- Alexandre Rocha;
- Fabiano Luiz Neris.

RESUMO

Estudo sobre a presença da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina em Criciúma, buscando apreender a sua contribuição na formação do espaço e da vida urbana da cidade. Análise das relações complexas e contraditórias entre a ferrovia e a cidade de Criciúma, nas quais esta busca utilizar a ferrovia como apoio para afirmar-se como uma cidade moderna, seja saudando a estrada de ferro na sua chegada à cidade ou negando-a quando retira os trilhos da área central.

A Ferrovia Tereza Cristina foi formada no século XIX, com o objetivo de transportar o carvão mineral produzido na região de Minas, atual município de Lauro Muller. A construção de novos ramais acompanhou a expansão da produção carbonífera e a localização das novas minas de carvão. Assim, se constituíram no início do século XX os ramais de Tubarão – Criciúma – Araranguá e de Esplanada – Rio Deserto, e na década de 1940 o ramal Criciúma – Treviso. A ferrovia tornou-se o mais importante meio de transporte de pessoas, mercadorias e produtos na região sul de Santa Catarina até a década de 1960.

Em Criciúma a estrada de ferro participou do processo de configuração espacial da cidade, contribuindo para a consolidação da área central e na ocupação de outras áreas da cidade, como o Bairro Pinheirinho. A ferrovia foi fundamental também para a diferenciação sócio-espacial da área sul da cidade, formada pelos Bairros Michel e Comerciário.

Os equipamentos e edificações da ferrovia, especialmente as estações de passageiros, foram importantes em Criciúma para a articulação da vida social e cultural da cidade. Em torno da estação de passageiros constituiu-se uma intensa vida urbana.

A retirada dos trilhos do centro da cidade, na década de 1970, esteve ligada a um desejo de modernidade sentido por aqueles que pensavam e dirigiam Criciúma, e que se expressou num ideal de cidade moderna, com grandes avenidas. Todos os indícios da presença da ferrovia na área central foram retirados para a construção da principal avenida de Criciúma, a Avenida Centenário.

Palavras-chave: Ferrovia, Criciúma, modernidade.

ABSTRACT

This research is about the presence of Dona Tereza Cristina Railroad in Criciúma. The purpose is to understand the contribution of the railroad to the formation of the space and the urban life of the city. It analyses the complex and contradictory relations between the railroad and the city. Criciúma used the railroad to be considered a modern city, welcoming it when it arrived in the city or removing the rails from the central area of the city.

Tereza Cristina Railroad was built in the nineteenth century with the goal of transporting mineral coal from Minas, nowadays Lauro Muller city. The building of new branches followed the expansion of the coal production and the location of the new coalmines.

The branches of Tubarão – Criciúma – Araranguá e Esplanada – Urussanga were built in the beginning of the twentieth century, and the branch of Criciúma – Treviso was built in the decade of 1940. The railroad was the most important way of transportation of people, goods, and products in the South of Santa Catarina State till the decade of 1960.

In Criciúma, the railroad was important to the process of the spatial configuration of the city, contributing to the consolidation of the central area and the occupation of other areas of the city, as Pinheirinho neighborhood. The railroad

also played a very relevant role in differentiating the South area of the city from the others. This area is constituted by Michel and Comerciário neighborhoods.

The equipments and buildings of the railroad, especially the passengers' stations, were significant to the articulation of the social and cultural life in Criciúma. Around the passengers' stations was constituted an intense urban life.

The removal of railroads from downtown, in the decade of 1970, was related to a desire of modernity of people who were leading the city. Instead of railroads, they built large avenues. All signs of the presence of the railroad in the central area were erased with the aim of building the main avenue of Criciúma, which is Centenário Avenue.

Keywords: railroad, Criciúma, modernity.

ÍNDICE

LISTA DE FIGURAS.....	12
LISTA DE FOTOGRAFIAS.....	13
LISTA DE QUADROS.....	15
INTRODUÇÃO.....	16
CAPÍTULO 1	
FERROVIA E REGIÃO: A FORMAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO.....	23
1. Os Trens Trazem o Progresso.....	23
2. Integrando a Região.....	48
3. Modernidade e Atraso.....	56
CAPÍTULO 2	
FERROVIA E CIDADE: A ESTRUTURA URBANA DE CRICIÚMA.....	63
1. A Expansão Urbana de Criciúma.....	63
2. A Ocupação Tardia da Área Sul.....	84

CAPÍTULO 3

A VIDA URBANA EM TORNO DO TREM E DA ESTAÇÃO.....

1. O Trem em Criciúma.....	91
2. A Primeira Estação.....	100
3. A Segunda Estação.....	109

CAPÍTULO 4

A RETIRADA DOS TRILHOS DO CENTRO DA CIDADE.....

1. Criciúma na Década de 1970.....	126
2. A Retirada dos Trilhos.....	139
3. A Destruição da Casa do Agente.....	155

CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	163
----------------------------------	------------

FONTES CONSULTADAS.....	167
--------------------------------	------------

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 01 – LINHA IMBITUBA – MINAS.....	26
FIGURA 02 – LINHA TUBARÃO – ARARANGUÁ E ESPLANDA – RIO DESERTO.....	37
FIGURA 03 – RAMAL DE TREVISO.....	43
FIGURA 04 – A ESTRADA DE FERRO NA REGIÃO.....	44
FIGURA 05 – POSIÇÃO DE LAGUNA, TUBARÃO, CRICIÚMA E ARARANGUÁ NA EFDTC.....	46
FIGURA 06 – ESTRADA DE FERRO EM CRICIÚMA.....	65
FIGURA 07 – CAIXAS DE EMBARQUE DE CARVÃO EM CRICIÚMA NA DÉCADA DE 1950.....	66
FIGURA 08 – CRUZAMENTO DAS ESTRADAS COLONIAIS EM CRICIÚMA.....	68
FIGURA 09 – TERRITÓRIOS DE EMPRESAS CARBONÍFERAS EM CRICIÚMA.....	71
FIGURA 10 – ÁREA SUL DA CIDADE DE CRICIÚMA.....	85

LISTA DE FOTOGRAFIAS

FOTOGRAFIA 01 – PONTE DE CABEÇUDA (Início do século).....	28
FOTOGRAFIA 02 – PRIMEIRA ESTAÇÃO DE CRICIÚMA NA DÉCADA DE 1930.....	73
FOTOGRAFIA 03 – RUA JOÃO ZANETTE (Década de 1950 ou 1960).....	76
FOTOGRAFIA 04 – ANTIGO PÁTIO DE MANOBRAS DO PINHEIRINHO (Aproximadamente década de 1960).....	83
FOTOGRAFIA 05 – CASA DO AGENTE FERROVIÁRIO DE CRICIÚMA (Década de 1980).....	102
FOTOGRAFIA 06 – PRIMEIRA ESTAÇÃO DE CRICIÚMA (Década de 1920).....	103
FOTOGRAFIA 07 – CASAS DE TURMA EM CRICIÚMA (Década de 1920 ou 1930).....	105
FOTOGRAFIA 08 – CONSTRUÇÃO DA NOVA ESTAÇÃO DE PASSAGEIROS DE CRICIÚMA (Fins da década de 1940).....	110
FOTOGRAFIA 09 – CASAS DA FERROVIA EM CRICIÚMA (Década de 1980).....	112
FOTOGRAFIA 10 – SEGUNDA ESTAÇÃO DE PASSAGEIROS DE CRICIÚMA (Década de 1950).....	113
FOTOGRAFIA 11 – VIADUTO DA ESTRADA DE FERRO (Década de 1950).....	116
FOTOGRAFIA 12 – VENDEDOR DE TORRADINHO NA ESTAÇÃO (1975).....	125
FOTOGRAFIA 13 – CERIMÔNIA: ÚLTIMO PASSEIO DE TREM (1975).....	150
FOTOGRAFIA 14 – RETIRADA DOS TRILHOS DA ÁREA DA ESTAÇÃO (1975).....	151

FOTOGRAFIA 15 – DEMOLIÇÃO DA SEGUNDA ESTAÇÃO DE CRICIÚMA (1975).....	154
FOTOGRAFIA 16 – TERMINAL URBANO ÂNGELO GUIDI (Década de 1980).....	156
FOTOGRAFIA 17 – TERMINAL URBANO DE CRICIÚMA (atual).....	158

LISTA DE QUADROS

QUADRO 01 – TRANSPORTE DE MADEIRA, CEREAIS E CARVÃO PELA EFDTC (1910-1960).....	38
QUADRO 02 – PRODUÇÃO DE CARVÃO MINERAL EM SANTA CATARINA NA DÉCADA DE 1930.....	40
QUADRO 03 – PRODUÇÃO DE CARVÃO MINERAL EM SANTA CATARINA NA DÉCADA DE 1940.....	41
QUADRO 04 - PASSAGEIROS E MERCADORIAS TRANSPORTADOS NA EFDTC (1910-1960).....	54
QUADRO 05 – CRESCIMENTO POPULACIONAL DE CRICIÚMA.....	78
QUADRO 06 – CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO URBANA DE CRICIÚMA.....	80
QUADRO 07 – CRESCIMENTO POPULACIONAL DE MUNICÍPIOS DO SUL DE SANTA CATARINA.....	133

INTRODUÇÃO

Criciúma é uma cidade marcada pelo carvão. A extração, beneficiamento e comercialização do carvão mineral foram a principal atividade que moldou a constituição do espaço urbano da cidade. A Estrada de Ferro Tereza Cristina foi parte integrante da economia e cultura do carvão, tendo chegado em Criciúma em 1919 e desde então participado da constituição de um tipo de cidade, que é Criciúma hoje. Começo falando da cidade para deixar claro que não pretendo com esse trabalho fazer simplesmente uma história da estrada de ferro em Criciúma.

Creio ser importante inicialmente estabelecer o que este trabalho não pretendeu fazer. Quero enfatizar que não discuto aqui as questões econômicas e técnicas envolvidas na opção de utilizar o transporte ferroviário ou rodoviário na região, isoladamente ou em combinação, um tema sempre presente quando se trata de avaliar o papel da Estrada de Ferro Tereza Cristina na região e cidade. Não pretendo demonstrar a superioridade do transporte ferroviário sobre o rodoviário, ou vice-versa, e nem mesmo defender a sua viabilidade econômica no transporte de passageiros e mercadorias, pois isso requereria um instrumental interdisciplinar de análise que não possuo, além do tema não fazer parte de minhas preocupações centrais. Ainda que reconheço uma dimensão econômica e técnica na ferrovia, procurei trabalhar com a estrada de ferro enquanto um objeto sócio-cultural, ponto de partida e chegada de inúmeras relações sociais, individuais e coletivas.

Esse elemento é importante para compreender as minhas opções no trabalho com as fontes escritas e, principalmente, orais. Em termos de fontes

escritas, trabalhei basicamente com jornais, pois eles me permitiram compreender os pontos de vista que circulavam na sociedade sobre a ferrovia e a cidade, especialmente as preocupações das elites dirigentes. No caso das fontes orais, busquei uma interlocução com aquelas pessoas que tiveram a vida, ou parte dela, relacionada com a utilização da estrada de ferro. Foram ferroviários (como Manoel Iginio de Oliveira e Sívio Ramos), filhos de ferroviário (Laênio José Ghisi, Marlene Lapolli Bristot e Margarete Lapolli Conti), usuários da estação e moradores nas proximidades da ferrovia (Alcebíades Bristot, Manoel Miguel Gonçalves e outros), pessoas cujas lembranças estavam organizadas a partir da estrada de ferro e que foram suporte para acessar outras épocas e questões que, de outra forma, não fariam parte desse trabalho. O que busquei nesses relatos não foram dados ou informações, mas vivências.

A preocupação central deste trabalho é compreender como se deu a constituição da cidade de Criciúma e a participação da ferrovia nesse processo, tanto no seu sentido histórico quanto no resultado final, ainda que provisório, que é a cidade hoje.

Valho-me aqui de uma distinção estabelecida por Henri Lefebvre entre a cidade enquanto produto material e a cidade enquanto obra. Lefebvre chamou a atenção para a especificidade da cidade, como uma realidade que não é um simples reflexo dos processos gerais, ainda que esses participem de seu processo de formação, mas que é fruto de sua própria história específica, uma criação única, mediação entre uma ordem distante, constituída por poderosas instituições como o Estado e a Igreja, e a ordem próxima da vida cotidiana e imediata, das relações sociais individuais e grupais que moldam a cidade.

“Desta forma, a cidade é obra, a ser associada mais com a obra de arte do que com o simples produto material. Se há uma produção da cidade e das relações sociais na cidade, é uma produção e reprodução de seres humanos por seres humanos, mais do que uma produção de objetos. A

cidade tem uma história, isto é, de pessoas e grupos bem determinados que realizam essa obra nas condições históricas”¹.

É preciso assim, buscar na história de Criciúma as condições, os sujeitos e os momentos com suas opções, que construíram a cidade específica que é a Criciúma do final do século vinte.

A Estrada de Ferro Tereza Cristina é um excelente ponto de observação da cidade, uma torre de cuja janela histórica e teórica é possível desvendar determinados aspectos decisivos na formação de Criciúma.

Inicialmente essa excelência se dá porque a estrada de ferro participou do processo de formação do espaço urbano de Criciúma. Ainda que a localidade tenha sido fundada em 1880, os elementos centrais do espaço urbano formaram-se principalmente a partir da década de 1940, com a expansão da atividade carbonífera em função da proteção governamental no contexto da segunda guerra mundial. A rede férrea cobria então boa parte do município, direcionando a expansão urbana por contenção ou penetração, articulando ou mesclando-se a ela. A morfologia urbana de Criciúma, ainda que em boa parte explicada pela localização da atividade carbonífera, é incompreensível sem a presença da estrada de ferro.

Por outro lado, os trilhos e as estações da estrada de ferro foram elementos fundamentais da vida social e cultural dos habitantes de Criciúma. Utilizo-me mais uma vez de Henri Lefebvre para destacar uma diferença na análise da cidade entre morfologia material e morfologia social, designada como o urbano, o conteúdo social da cidade.

“Se a realidade social implica formas e relações, se ela não pode ser concebida de maneira homóloga ao objeto isolado, sensível ou técnico, ela não subsiste sem ligações, sem se apegar aos objetos, às coisas. Insistimos muito neste ponto, metodológica e teoricamente importante. Há portanto, uma ocasião em uma razão para se distinguir a morfologia

¹ Lefebvre, Henri. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Moraes, 1991. páginas 46 e 47.

material da morfologia social. Talvez devêssemos introduzir aqui uma distinção entre a *cidade*, realidade presente, imediata, dado prático-sensível, arquitetônico – e por outro lado o “urbano”, realidade social composta de relações a serem concebidas, construídas ou reconstruídas pelo pensamento”.²

A estrada de ferro foi um dos suportes materiais importantes para a manifestação da vida urbana em Criciúma, especialmente em torno da estação de passageiros, próxima ao centro da cidade. Ao estudar as transformações materiais da área da estação central e as diferentes formas de inserção social e cultural da população local, iremos observar que um tipo diferente de vida urbana estava se constituindo e, portanto, também uma outra cidade estava em construção.

A cidade, na sua relação com a ferrovia, vai desnudando os seus segredos mais íntimos, seus anseios mais profundos e os medos que as suas ruas ocultam. A ferrovia é como um espelho em que a cidade busca se enxergar, com a diferença de que quando a imagem não lhe agrada, o espelho é quebrado. Ao olhar para a ferrovia, em diferentes épocas, a cidade se viu feia ou bonita, pequena ou grande, atrasada ou moderna.

As ferrovias foram no século XIX a vanguarda do capitalismo e da modernidade. Possuir ferrovias era condição para o desenvolvimento e porta de acesso ao mundo moderno. Os trens mudaram a noção de velocidade e de distância, as estações eram o centro de uma nova vida urbana e as estradas de ferro dinamizaram as localidades agrícolas e os emergentes centros industriais. Trens e ferrovias eram sinônimos de modernidade.

O Reverendo Edward Stanley, uma das 400.000 pessoas que foram assistir a viagem inaugural da linha ferroviária Liverpool-Manchester, em 1830, em relato utilizado por Francisco Foot Hardman, narra a impressão que teve com a ferrovia, uma das primeiras do mundo.

² Idem, *ibidem*, páginas 48 e 49 (grifo do autor). Lefebvre, entretanto, chama a atenção para o fato de que essa distinção é perigosa na medida em que pode passar a impressão de que o urbano exista especulativamente sem a sua inserção na vida material. Pelo contrário, diz ele, “a vida urbana, a sociedade urbana, numa palavra “o urbano” não podem dispensar uma base prático-sensível, uma morfologia”.

“Não há palavras que possam dar uma idéia adequada da grandiosidade (não posso usar palavra menor) de nosso progresso. A princípio era relativamente lento, mas logo sentimos que verdadeiramente estávamos *em marcha*, e então todos aqueles para quem o veículo era novo devem haver-se dado conta de que a aplicação da força locomotora estava estabelecendo uma nova era no estado da sociedade, cujos resultados definitivos é impossível colocar-se”.³

A impressão de que estava começando uma nova era, referida por Stanley, era decorrência também do impacto perceptivo causado pela velocidade do trem, algo completamente desconhecido na época.

“As amplas linhas ininterruptas de espectadores pareciam deslizar-se na distância, como figuras pintadas arrastadas velozmente através dos tubos de uma lanterna mágica”.⁴

Quando a Estrada de Ferro Tereza Cristina foi constituída como empresa e se construiu o primeiro ramal férreo na região, a linha Imbituba – Minas, de 1880 a 1884, a ferrovia ainda tinha o halo da modernidade. Entretanto, na primeira expansão dos trilhos em direção a Criciúma, Urussanga e Araranguá, no contexto da primeira guerra mundial, a estrada de ferro havia perdido o lugar de vanguarda do moderno. O avião e, principalmente, o automóvel – o novo ídolo do capitalismo mundial - roubava-lhe a cena, um meio de transporte que causava espanto e vertigens pela sua grande velocidade, relegando o trem ao segundo plano.

Na verdade, esse tipo de ultrapassagem de um meio de modernização por outro é constitutivo do capitalismo, no seu devir. O mercado capitalista cria um estímulo constante no sentido de substituir as mercadorias existentes por outras tecnologicamente mais avançadas, um furacão que a tudo devora e nada deixa de

³ Apud Hardman, Francisco Foot. **Trem Fantasma – A Modernidade na Selva**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988, página 24.

⁴ Idem, *ibidem*, página 24.

pé. Esse elemento – a transformação constante de tudo – é a principal característica da modernidade capitalista, já que “tudo o que a sociedade burguesa constrói é construído para ser posto abaixo”.

“Tudo o que é sólido – das roupas sobre os nossos corpos aos teares e fábricas que as tecem, aos homens e mulheres que operam as máquinas, às casas e aos bairros onde vivem os trabalhadores, às firmas e corporações que os exploram, às vilas e cidades, regiões inteiras e até mesmo as nações que as envolvem – tudo isso é feito para ser desfeito amanhã, despedaçado ou esfarrapado, pulverizado ou dissolvido, a fim de que possa ser reciclado ou substituído na semana seguinte e todo o processo possa seguir adiante, sempre adiante, talvez para sempre, sob formas cada vez mais lucrativas.”⁵

Esse tema da modernidade e sua relação com a estrada de ferro é fundamental para se entender a identidade que foi construída para Criciúma enquanto cidade. Criciúma é uma cidade que se afirmou enquanto moderna. A sua relação com a ferrovia se estabeleceu sob o signo da modernidade, ora afirmando um vínculo quando a estrada de ferro simbolizava o progresso, para depois descartá-la em vista de outros meios de modernidade. A presença da estrada de ferro no município e a sua expulsão da área central da cidade revelam o esforço de Criciúma para se afirmar como uma cidade moderna.

Desta forma, a estrada de ferro teve uma trajetória ambígua, contraditória e complexa em suas relações com a cidade. Foi uma relação de amor e ódio. Em alguns momentos a cidade afirmou-se sobre a ferrovia, para mais tarde violentamente negá-la e expulsá-la da sua área de maior visibilidade social.

De qualquer maneira, as marcas da estrada de ferro ficaram gravadas no espaço urbano e no coração das pessoas, de tal forma que hoje é impossível compreender a cidade sem entender a sua relação com a ferrovia.

⁵ Berman, Marshall. **Tudo o Que é Sólido Desmancha no Ar – A Aventura da Modernidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 1986, páginas 97 e 98.

São essas múltiplas relações entre a estrada de ferro e a cidade que eu estudei e apresento nessa dissertação. Dividi o trabalho em quatro capítulos para que o tema fosse mais facilmente compreendido. No primeiro capítulo tratei da origem da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina (EFDTC) e sua inserção na região sul de Santa Catarina, acompanhando a expansão da indústria carbonífera. No segundo capítulo estudo a influência da ferrovia na estruturação do espaço urbano de Criciúma, a morfologia material da cidade no dizer de Henri Lefebvre. No terceiro capítulo busco reconstituir a intensa vida urbana que se desenvolvia em torno da estrada de ferro e, principalmente, em torno da estação de passageiros nas proximidades do centro da cidade. No quarto e último capítulo tento identificar a lógica que presidiu a retirada dos trilhos e o apagamento de praticamente todo vestígio da estrada de ferro na área central de Criciúma.

CAPÍTULO 1
FERROVIA E REGIÃO: A FORMAÇÃO
DA ESTRADA DE FERRO

*“Que vem além, no horizonte?
Que rebentou nesse monte
Em carreira tão veloz,
Parece enorme serpente
Sibilante, monstro ingente
Raivoso, direto a nós
Oh? Pavor estranho
Oh? Fantástica visão
Da cabeça sai-lhe fumo
Da boca aceso carvão”*

*(João De Lemos, “A Via Férrea”, 1880,
apud Bitencourt, João Batista, página 68).*

1. Os Trens Trazem o Progresso

A constatação mais evidente que se chega ao estudar a Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina (EFDTC) é a de que a sua existência está ligada ao transporte do carvão mineral, que começou a ser explorado na região sul.

No século XIX, as notícias da descoberta do carvão nas cabeceiras do rio Tubarão, nas proximidades do atual município de Lauro Müller, despertaram o interesse de capitalistas e negociantes nacionais e estrangeiros, ávidos por oportunidades de lucros.

Entretanto, havia muitas dúvidas quanto à qualidade do carvão e à viabilidade de sua exploração. Ondina Pereira Bossie informa que foram realizados estudos com o carvão pelo naturalista Selow em 1827 ou 1832, Alexandre Davidson em 1833, Augusto Kesting em 1837, Guilherme Baulierch em 1838 e Júlio Parigot em 1839¹. As experiências buscavam determinar se o carvão tinha viabilidade comercial.

Os relatórios, especialmente o de Parigot, afirmavam que a qualidade do carvão permitia a sua exploração, porém destacavam que a principal dificuldade se referia a falta de transporte, dada a distância entre as futuras minas de carvão e o porto de Laguna.

Mais tarde, quando Felisberto Caldeira Brant Pontes, o Visconde de Barbacena, interessou-se pela exploração do carvão mineral do Tubarão, tratou de projetar a resolução do problema do seu transporte. Em Novembro de 1860 solicitou ao Conselho de Estado a aquisição de duas léguas quadradas de terras devolutas e a formação de uma companhia para explorar o carvão, o que lhe foi concedido em 1861. Juntamente com a concessão do carvão, o Visconde de Barbacena recebeu permissão para construir uma estrada de ferro, permissão prorrogada diversas vezes até que conseguisse reunir capitais suficientes para a iniciativa.

Ainda que a estrada de ferro tenha sido fruto de uma iniciativa privada, a participação do poder público foi fundamental em sua constituição. O Governo Federal garantiu empréstimos pelo prazo de trinta anos, com juros que não excediam a 7% ao ano. Além disso, por se tratar de uma concessão pública e de um empreendimento que tinha cobertura financeira federal, o concessionário precisava ter trânsito junto às altas esferas do poder do Império para que a empresa se viabilizasse.

O capital estrangeiro que entrou no negócio foi o inglês. Foi formada em Londres a "Donna Thereza Christina Railway Company Limited", permitida a

¹ (1) Bossie, Ondina Pereira. *Henrique Lage e o Desenvolvimento Sul Catarinense*. Florianópolis: Editora da UFSC, 1981. Esses dados sobre a exploração do carvão e a ferrovia estão baseados também em: Thomé, Nilson. *Trem de Ferro: Uma História da Ferrovia no Contestado*. Florianópolis: Lunardelli, 1983. Zumblick, Walter. *Teresa Cristina: A Ferrovia do Carvão*. Florianópolis: Editora da UFSC, 1987.

funcionar no império em 1876. O empreendimento era o resultado da associação do poder público com o capital estrangeiro e o capital privado nacional, visando criar as condições de transporte para a exploração do carvão².

Em 18 de Dezembro de 1880 foi iniciada a construção da linha principal de Imbituba a Minas (atual município de Lauro Müller), com 111 quilômetros e mais 07 quilômetros de Laguna ao tronco. A empresa contratada para a obra foi a firma inglesa "James Perry e Cia", que era também subscritora das ações da Tereza Cristina. As obras foram concluídas e entregues ao tráfego em 01 de Setembro de 1884.

A linha principal original da Estrada de Ferro Teresa Cristina ligava a região das Minas aos portos de Laguna e Imbituba, seguindo em linhas gerais as margens do rio Tubarão (Figura 01: Linha Imbituba – Minas).

A construção da estrada de ferro "apareceu" aos olhos da população como capaz de trazer desenvolvimento à região sul, com sua técnica de construção e seu maquinismo, demonstrando a supremacia técnica do homem e a superioridade do industrialismo dos tempos modernos sobre a época antiga.

Desde o século XIX e especialmente nas décadas de passagem para o século XX, a técnica exerceu uma atração muito grande sobre as pessoas, ao quantificar a idéia de progresso. As inovações tecnológicas nos meios de transportes, comunicação, construção civil, difusão de imagens e sons, repercutiam na sociedade como sendo o substrato material que comprovava a capacidade infinita da razão humana.

Refletindo sobre o conceito de progresso, Jacques Le Goff³ ressaltou o papel que o avanço tecnológico e científico desempenhou na origem da idéia de progresso, como uma vivência e experiência que os homens podiam ver e sentir, dando materialidade e confiança ao desejo de acumulação, crescimento material e

² Os ingleses participavam também da exploração do carvão. A empresa "The Tubarão (Brazilian) Coal Mining Company Limited" foi formada em Londres com capital inglês para explorar o carvão. Na verdade, a empresa mineradora e a empresa de estrada de ferro constituíam um único empreendimento.

³ Le Goff, Jacques. *Progresso Reação*. In: _____, **História e Memória**. Campinas: Editora da Unicamp, 1996, p. 233-281.

Área de concentração
 Desenvolvimento Regional e Urbano
Mestrando

Dorval do Nascimento

Localização



Legenda

- Área Urbana
- Lagos
- Rios Principais
- Rios Secundários
- Ferrovia Tereza Cristina



Escala Gráfica

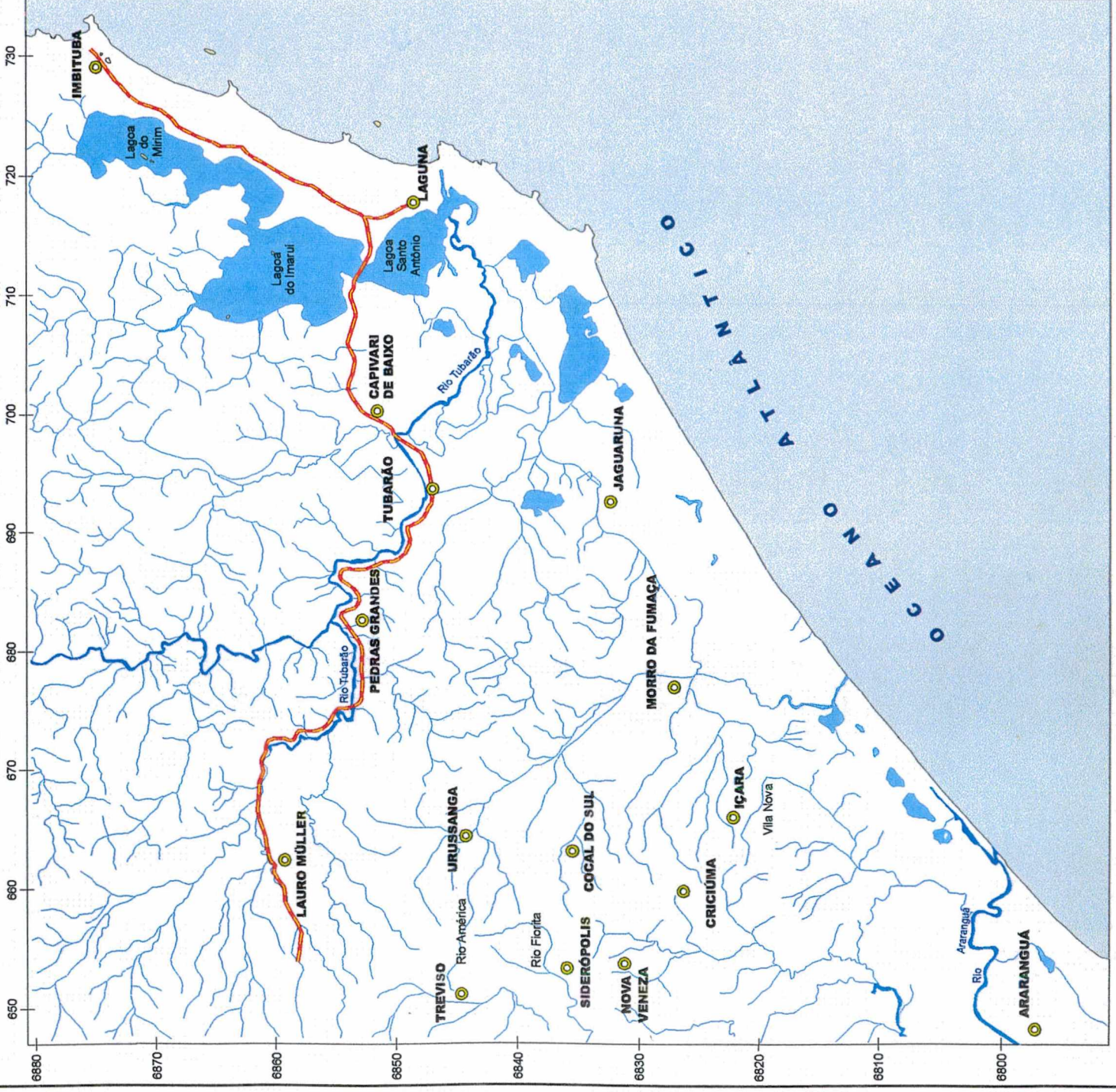
Edição



Universidade do Extremo Sul Catarinense
 Instituto de Pesquisas Ambientais e Tecnológicas
 Centro de Cartografia e Geoprocessamento

Figura 01

LINHA IMBITUBA-LAGUNA-LAURO MULLER



intelectual. O salto das ciências e da técnica entre os séculos XVI e XIX materializou e estimulou a crença no progresso.

Na medida em que os trilhos avançavam vencendo rios, lagoas, banhados e dunas, aplainando os montes e elevando os vales, a crença na capacidade da técnica e da ciência em garantir o futuro do homem aumentava ainda mais.

A maior realização técnica na construção da estrada de ferro, nesse período, e talvez em toda a história da ferrovia, foi a ponte em ferro que ligava a Ponta das Laranjeiras a Cabeçudas através da lagoa Santo Antonio dos Anjos - Imaruí, com uma extensão de 1.430 metros e um vão móvel de 20 metros para permitir o comércio pela lagoa com o porto de Laguna (Fotografia 01: A ponte de Cabeçuda). A ponte era apresentada como a maior da América Latina e um exemplo da capacidade moderna de construir e, no dizer de Walter Zumblick, permaneceu por muito tempo impressionando a todos por seu tamanho e arquitetura.

“Para a sua época e por muitas décadas após, a ponte das laranjeiras ou da cabeçuda, foi olhada como uma obra de arrojo e enfeitou, em verdade, com o traço esguio da sua estrutura, aquela paisagem sempre tão transbordante da mais suave poesia”⁴.

É possível acompanhar a impressão que a ponte ainda causava em um viajante que passou por ela em 1911.

“Pela Estrada de Ferro D. Tereza Cristina partimos da Laguna em busca da cidade de Tubarão. Magnífica a passagem da ponte da laranjeira, que atravessa a lagoa de Santo Antonio dos Anjos em 1.500 metros de extensão. Impressionou-nos gratamente o rodar do comboio sobre aquele colosso de arquitetura”.⁵

⁴ Walter Zumblick, op. cit., p. 59.

⁵ “Aspectos do Sul”. *O Estoque* (tubarão), 31/01/1911.

FOTOGRAFIA 01 – PONTE DE CABEÇUDA



FONTE: Arquivo Histórico de Tubarão.

A Teresa Cristina, na medida em que foi construída para o transporte do carvão, constituiu-se como uma estrada de ferro de alcance regional, sem vínculo com a estrutura ferroviária do Estado e do sul do país.

Além disso, o caráter regional da estrada de ferro deu-se também acompanhando a formação econômico-espacial de Santa Catarina. As reflexões de Etienne Luiz Silva⁶ nos ajudarão a compreender um pouco esse processo. Refletindo sobre a fragmentação espacial de Santa Catarina, Silva observa que os processos de povoamento e colonização do Estado não tiveram nenhum ponto de convergência, sendo que os núcleos iniciais (São Francisco, Desterro, Laguna e Lages) não estavam organizados em função da economia colonial, mas eram sobretudo pontos de apoio para a penetração paulista e portuguesa no sul. Quando ocorreu o processo de colonização estrangeira no Estado, no século XIX, a integração das diversas regiões ao mercado nacional, polarizado pelo eixo Rio - São Paulo, deu-se de forma vertical, constituindo-se zonas econômicas praticamente independentes entre si. Como o setor econômico dinâmico se situava fora do Estado, no eixo Rio - São Paulo, este polarizou cada região ao estabelecer com cada uma delas uma relação econômica particular.

Ainda de acordo com Silva o sistema de transportes implantado em Santa Catarina, inclusive o ferroviário, refletiu essa organização geo-econômica fragmentada. Assim, o transporte ferroviário foi organizado em sistemas isolados que ligavam uma região produtora a um porto exportador. O Ramal da Estrada de Ferro Paraná - Santa Catarina, que era parte da São Paulo - Rio Grande, articulava a região produtora de erva-mate e madeira com Joinville, tendo por destino o porto de São Francisco do Sul. A Estrada de Ferro Santa Catarina utilizava os produtos de uma parte do Vale do Itajaí, transportando-os até Blumenau e daí ao porto de Itajaí. E, finalmente, a EFDTC integrou a região carbonífera ao porto de Laguna.

⁶ Silva, Etienne Luiz. **O Desenvolvimento Econômico Periférico e a Formação da Rede Urbana de Santa Catarina**. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional). Universidade Federal do Rio Grande do Sul - UFRGS. 1978. Souto, Américo. **Evolução Histórico-Econômica de Santa Catarina: Estudo das Alterações Estruturais (séculos XVII-1960)**. Florianópolis: CEAG/SC. 1980.

Assim, a iniciativa do Visconde de Barbacena e dos ingleses de vincular produto-ferrovia-porto não era isolada, mas respondia à dinâmica e à lógica da economia brasileira e regional no período.

No entanto, apesar dos esforços e investimentos, o primeiro empreendimento de exploração do carvão, na região, resultou em fracasso. Ondina Pereira Bossle cita diversos motivos para o fim da empresa, dos quais o mais importante parece ter sido o da qualidade do carvão, na medida em que a mão-de-obra e as instalações técnicas necessárias ao seu beneficiamento encareciam o produto⁷. Walter Zumblick cita uma ata de 1887, da companhia mineradora, em que ao analisar a situação, os presentes relataram três motivos para o fim da exploração: a perda progressiva da qualidade do carvão, o veio que foi reduzindo a sua espessura e a competição do carvão inglês, de melhor qualidade e mais barato⁸. A companhia de carvão deixou de funcionar em 1887. A estrada de ferro permaneceu com os ingleses até 1902, quando foi encampada pelo governo federal.

Nessa época, a ferrovia sobreviveu transportando mercadorias e passageiros no vale do rio Tubarão. Muitos imigrantes foram transportados pela estrada de ferro do porto de Laguna até as estações de Pedras e Orleans, daí alcançando os núcleos coloniais fundados na região.⁹

Dessa experiência com o carvão, no século XIX, ficou claro que a sua exploração só seria viabilizada resolvendo-se o problema da concorrência do carvão estrangeiro. Por seu lado, a estrada de ferro funcionou precariamente nesse período, demonstrando a sua dependência em relação ao transporte do carvão. Em uma matéria de 1913, é possível sentir o processo de dificuldades que a estrada de ferro passava quando o principal produto transportado rareava.

“O leito da estrada de ferro está coberto completamente de mato; as pontes

⁷ Os outros motivos apontados pela autora foram: a estrada de ferro não atendeu a outras necessidades da região, não havia porto seguro para escoar o produto, o transporte dos produtos agrícolas da zona mais fértil era feito pelo rio Tubarão sem tarifas e as freqüentes cheias do próprio rio Tubarão.

⁸ Zumblick, Walter, op. cit., p. 22 e 23.

⁹ Idem, ibidem, p. 102.

nunca mais viram pixe: as estações que eram limpas e pintadas anualmente estão sujas, imundas; o serviço de carga e descarga que tem aumentado extraordinariamente é feito morosamente por falta de braços; o serviço telegráfico é feito por crianças de 12 anos, verdadeiros irresponsáveis; o transporte de passageiros é feito por um só carro obrigando-os a viajar como sardinhas em lata”.¹⁰

Como em outros momentos de dificuldades com a exploração do carvão, a estrada de ferro segue períodos de crises ou expansão, conforme as oscilações da produção do carvão na região.

O segundo impulso da exploração carbonífera no sul de Santa Catarina ocorreu no contexto da primeira guerra mundial, com as restrições do abastecimento do carvão estrangeiro, especialmente o inglês. Como da outra vez, o carvão despertou novamente o interesse de grupos econômicos nacionais e reiniciaram-se as experiências para determinar a sua qualidade e a viabilidade do seu aproveitamento comercial.

A posição privilegiada do jornal *O Albor*, de Laguna, situado na porta de entrada e saída da região, possibilitará que acompanhem o entusiasmo despertado pela possibilidade de explorar o carvão. A primeira matéria que apareceu no jornal nesse período data de 18 de Outubro de 1914, e relata as experiências positivas que o Dr. Theóphilo de Almeida estava fazendo com o carvão de Criciúma no Rio de Janeiro¹¹. O jornal relata entusiasticamente que os resultados da experiência “são os mais positivamente animadores para o futuro da exploração desse combustível”. A partir daí os artigos se sucederam, informando os seus leitores sobre as experiências realizadas, a visita de engenheiros e empresários, exigindo a imediata exploração do carvão e discutindo o meio adequado ao seu transporte¹².

¹⁰ “O Dr. Pinna Enlouqueceu?”. *A Folha* (Tubarão). 4/3/1913.

¹¹ “A Hulha Brasileira – A Sua Defesa Prática”. *O Albor* (Laguna). 18/10/1914.

¹² Foram quatro artigos em 1914, sete em 1915 e sete em 1916. a partir desse período se tornaram mais numerosos.

A possibilidade de explorar o carvão abria novas perspectivas de desenvolvimento para o sul do Estado e reacendia a esperança que fora frustrada no século passado.

“Parece-nos abrir-se para o sul do Estado um horizonte mais largo e com novas perspectivas. O carvão, que foi a nossa esperança há dezenas de anos, quando para o seu transporte se construiu a atual Estrada de Ferro Tereza Cristina, volta novamente a ser a nossa esperança”.¹³

O carvão, aos olhos do jornal, traria o progresso e, com ele, as qualidades que só o progresso e o moderno possuíam, como atividade, trabalho, movimento e acumulação de riqueza.

“Atividade, verdadeiro delírio de trabalho agitam e sacodem todo o sul do Estado, e os catarinenses pensam com grande alegria no enorme desenvolvimento que o Estado receberá com o aproveitamento de seu mineral”.¹⁴

A visão é alegre, festiva e grandiosa. O progresso é celebrado como um generoso deus que pode distribuir infindáveis riquezas ao seu grupo de seguidores. Era como um sonho, um “verdadeiro delírio”, que tinha a vantagem de estar acontecendo, ou ser sentido como tal, causando assim “grande alegria”.

Encontro aqui às reflexões de Jacques Le Goff sobre o conceito de progresso como uma idéia que perpassa o corpo social de alto a baixo no século XIX e meados do XX¹⁵. Para Le Goff, a idéia de progresso implica um objetivo a

¹³ “Novas Perspectivas”. *O Albor* (Laguna), 8/7/1917.

¹⁴ “O Carvão e o Futuro da Laguna”. *O Albor* (Laguna), 16/2/1919.

¹⁵ Le Goff, Jacques. Op. Cit. O autor mostra que o conceito de progresso é eminentemente ocidental, desenvolvendo-se a partir do século XVI e tendo-se tomado uma das idéias-força da sociedade ocidental em meados do século XIX e nas primeiras décadas do século XX. Le Goff desmonta a pretensão daqueles que acham que essa idéia esteve sempre presente na história humana ao refletir sobre a sua ausência no mundo antigo e medieval. Os gregos não possuíam palavra para progresso; os romanos tinham o termo “progressus”, no sentido de avanço físico. Na idade média, o desprezo cristão pelo mundo material e o estabelecimento de uma economia tendente para a subsistência colocaram obstáculos à idéia de progresso. Para essas sociedades,

ser alcançado ou, pelo menos, uma direção desejável, e implica também um juízo de valor, dentro da noção de que aquilo que é produzido pelo agora é superior ao antes e inferior ao depois. O progresso é um valor largamente reconhecido em fins do século XIX e princípios do século XX. Bury, citado por Le Goff, define o progresso como o “ídolo do século”, idéia que impera e regula a idéia de civilização¹⁶.

Um cronista do jornal “Tubaronense” exemplifica bem as imagens de progresso e modernidade que a exploração do carvão evocava na região no início do século. Ele relata uma visita que fez às regiões de Urussanga e Araranguá em 1922. Fala do que esperava ver em Criciúma, uma localidade que na época pertencia ao município de Araranguá.

“Como novidade, porém, eram as proclamadas minas de carvão o que mais nos entusiasmava, não só pela miragem de uma fonte de prodigiosos recursos naturais, como pela oportunidade que se nos antolhava de verificar os métodos, para nós praticamente desconhecidos, das operações extrativas. Por isso, chegados a Criciúma o nosso primeiro intento foi tomar a estrada que conduz às jazidas do precioso combustível e para lá nos encaminhamos, antevendo o grande movimento e o labor imenso de uma multidão de operários, o ruído ensurdecedor de máquinas e toda a portentosa atividade de um centro industrial importantíssimo”.¹⁷

O cronista interessava-se pelas minas de carvão porque elas eram uma esperança de desenvolvimento da região (“fonte de prodigiosos recursos naturais”), mas também porque delas viriam as qualidades da desejada modernidade (movimento, labor de uma multidão, ruído de máquinas, atividade de um centro industrial). E o uso de tantos superlativos como “grande”, “imenso”,

ao contrário dos modernos, o fundamental era evitar a mudança. Mudar significava para eles corrupção e desordem.

¹⁶ Idem, *ibidem*, p.264.

¹⁷ “Uma Visita às Minas de Criciúma”, *Tubaronense* (Tubarão), 18-12-1922. A sua expectativa foi frustrada porque os operários estavam em greve “desde muitos dias” por salários atrasados há sete meses.

“ensurdecedor”, “portentosa” e “importantíssimo” mostra como o moderno, identificado com o industrial, era desejado.

Marshall Berman caracteriza a modernidade como um redemoinho, um turbilhão social de permanente desintegração e mudança¹⁸. Ser moderno, segundo ele, é encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento e transformação das coisas em redor. é estar em uma situação de permanente mudança, e desejar essa situação, ainda que ela lhe ameace.

A retomada da possibilidade de explorar o carvão, na região, desencadeou aquilo que Berman chama de modernização, ou seja, a ocorrência de processos sociais que dinamizam a vida material e espiritual da sociedade, e alimentam o turbilhão da modernidade, mantendo-o num permanente estado de desejo de futuro e de mudanças.

Nesse contexto de reaquecimento do mercado de carvão nacional e esperança de progresso e desenvolvimento que a sua exploração causaria, foram fundadas as primeiras companhias mineradoras na região. Em março de 1917 iniciou a exploração do carvão no Barro Branco Velho, então município de Orleans, sendo que somente em 1922 criou-se a Companhia Nacional Mineração de Carvão Barro Branco, de propriedade da firma Lage e Irmãos¹⁹. Ainda em 1917, em Julho, foi fundada a Companhia Brasileira Carbonífera de Araranguá (CBCA), para explorar o carvão de Criciúma²⁰. Em 1918 constituiu-se a Companhia Carbonífera Urussanga (CCU)²¹. Após essas três maiores companhias, na década de 20, foram fundadas outras como a Carbonífera Próspera, Ítalo-brasileira, Mina Francisco Meller, Mina Rovaris e Minatto, Mina Boa Esperança, Companhia Carbonífera União Ltda e Mina Búrigo e Cia Ltda.

¹⁸ Berman, Marshall. **Tudo o Que é Sólido Desmancha no Ar – A Aventura da Modernidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

¹⁹ Bossle, Ondina Pereira, op. cit.

²⁰ Belolli, Mário. “CBCA funda a primeira mina de Criciúma no Santo Antonio”. *Jornal da Manhã* (Criciúma), 21/1/1998.

²¹ Belolli, Mário. “Região Carbonífera se consolida a partir da metade do século 20”. *Jornal da Manhã* (Criciúma), 23/1/1998.

Uma diferença fundamental desse momento histórico em relação ao primeiro ciclo de exploração do carvão, no século XIX, é que as minas principais localizavam-se agora na região dos rios Urussanga e Araranguá, tendo a cidade de Urussanga e, principalmente, a localidade de Criciúma, como os novos centros da atividade carbonífera.

“Espíritos porventura otimistas prevêem para mui breve a transformação de Criciúma e Urussanga, hoje duas pequenas povoações, em cidades prósperas onde o trabalho incessante das minas ocupará centenas e centenas de operários, criando assim novos mercados para a produção local, que com certeza há de desenvolver-se simultaneamente”.²²

O deslocamento da região produtora do carvão implicava na necessidade de resolução do problema do transporte do carvão da nova zona carbonífera. A herança da estrada de ferro no século XIX, o ramal Imbituba - Lauro Müller, não servia às novas necessidades. Era preciso que a estrada de ferro atingisse as localidades mais ao sul da região.

O prolongamento da estrada de ferro em direção a Criciúma esteve articulado as ações mais gerais da firma Lage e Irmãos na região carbonífera²³. A primeira guerra mundial havia prejudicado o comércio de cabotagem e a importação de carvão, atividades principais da firma sediada no Rio de Janeiro. Diante dessa situação, e como a empresa já possuía as antigas reservas do Visconde de Barbacena, adquiridas em 1887, resolveram investir na exploração do carvão, já que havia uma situação conjuntural favorável. Em 1917 a empresa começou a minerar o carvão em Barro Branco. Em 1918, Henrique Lage tornou-se o principal acionista da CBCA, com minas em Criciúma, e obteve autorização para transferir os contratos de arrendamento da EFDTC, celebrados anteriormente com

²² “Novas Perspectivas”. *O Albor* (Laguna), 8/7/1917.

²³ Um relato da atuação da firma Lage e Irmãos no sul de Santa Catarina encontra-se em Bossle, Ondina Pereira, op. cit.

a Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande²⁴, assumindo o controle da Teresa Cristina.

Assim, o prolongamento da estrada de ferro era do interesse da própria concessionária. A construção do trecho de Tubarão a Criciúma, com 56,5 quilômetros de extensão foi iniciada no início de 1918²⁵ e aberto ao tráfego provisório em 1º de Janeiro de 1919. Em 1923 foi inaugurado o tráfego de passageiros. O trecho de Criciúma a Araranguá, com 35 quilômetros, foi iniciado em 1921 e arrastou-se até 1927²⁶ quando foi inaugurado o transporte de cargas. O transporte de passageiros não começou antes de 1930²⁷. Em Novembro de 1919, a Companhia Carbonífera Urussanga, por concessão da CBCA, deu início à construção do trecho Esplanada - Rio Deserto, com mais de 30 quilômetros, tendo terminado em 1925²⁸ (Figura 02: Ramal Tubarão – Criciúma – Araranguá e Esplanada – Rio Deserto).

A nova configuração da estrada de ferro na região, nesse período, mostra o seu vínculo com a exploração do carvão. Ela foi construída inicialmente para transportar o carvão de Lauro Müller para os portos de Imbituba e Laguna. E foi ampliada na medida em que eram abertas novas minas em outras localidades da região sul de Santa Catarina. A importância do carvão para a estrada de ferro pode ser observada, também, comparando-se o seu transporte com outros produtos, como madeira e cereais (Quadro 01: Transporte de madeiras, cereais e carvão pela EFDTC – 1915-1960).

Essa tendência de expansão da estrada de ferro atendendo às necessidades do transporte do carvão ampliou-se a partir da década de 40, com a segunda guerra mundial. A produção carbonífera havia passado por uma rápida crise no início da década de 20, em virtude do restabelecimento da importação

²⁴ Além de incorporar a CBCA e a estrada de ferro, Lage obteve o controle da Companhia de Navegação São João da Barra e Campos para garantir o transporte do carvão e fundou o Banco Sul do Brasil SA, junto com Hercílio Luz e Adolfo Konder.

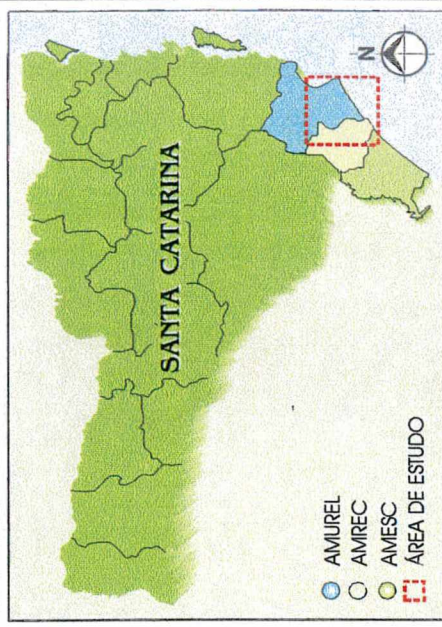
²⁵ Belolli, Mário. "Ramal ferroviário é construído para escoar produção do carvão". *Jornal da Manhã* (Criciúma), 29/1/1998.

²⁶ Walter Zumblick, op. Cit., p. 115.

²⁷ Em 1930, esse era um dos temas da campanha eleitoral em Araranguá. "E o Trem?". *Campinas* (Araranguá), 16/1/1930. Também Zumblick, op. Cit. p. 121 e 123.

²⁸ Zumblick, Walter. Idem. *ibidem*, p. 123.

Localização



- AMUREL
- AMREC
- AMESC
- ÁREA DE ESTUDO

Legenda

- Área Urbana
- Lagoas
- Rios Principais
- Rios Secundários
- Linha Tubarão-Criciúma-Araruama/Esplanada-Urussanga
- Linha Imbituba-Laguna-Louro Muller



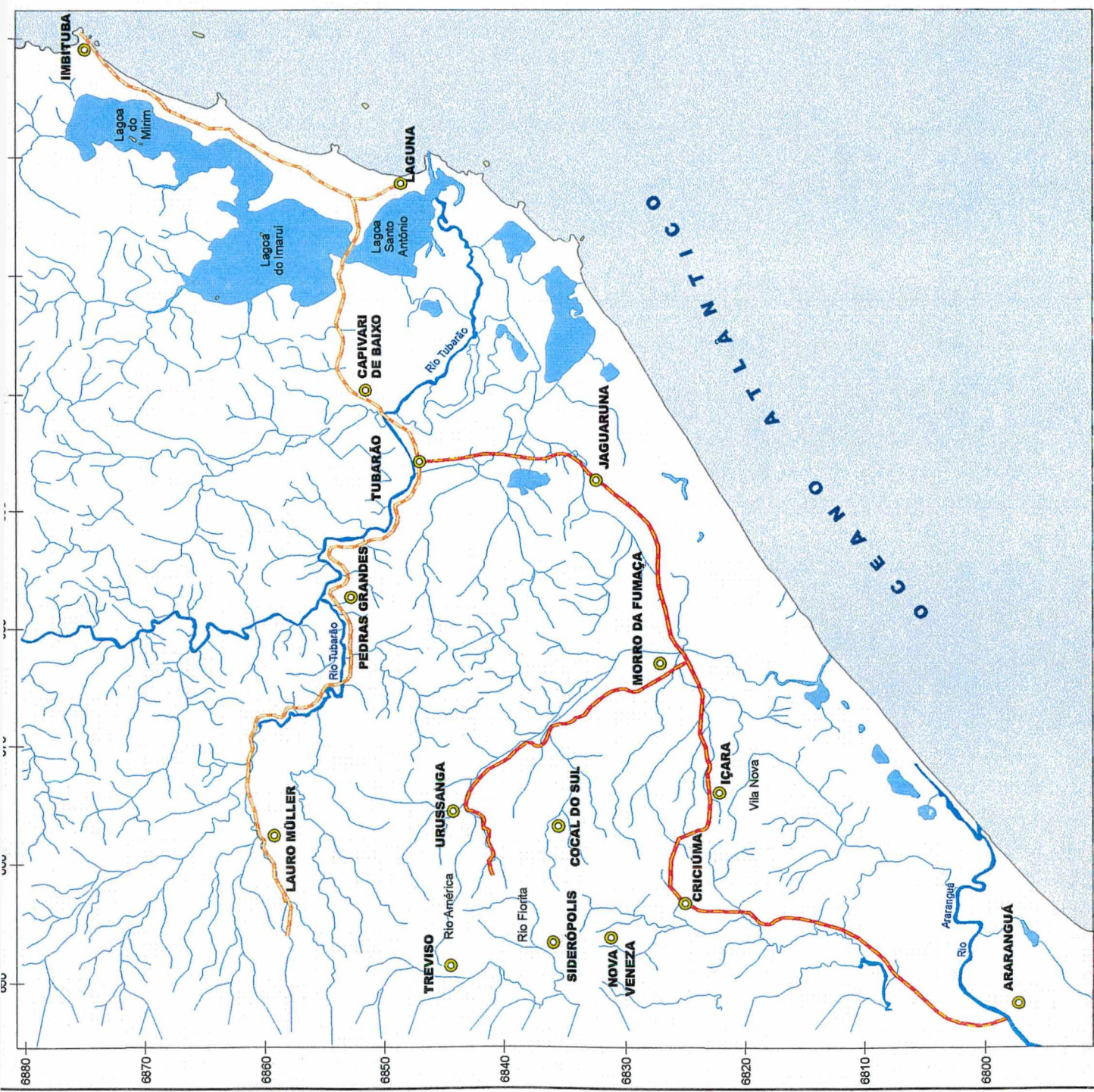
Edição

Universidade do Extremo Sul Catarinense
 Instituto de Pesquisas Ambientais e Tecnológicas
 Centro de Cartografia e Geoprocessamento



Figura 02

**LINHA TUBARÃO-CRICIÚMA-ARARANGUÁ
 ESPLANADA-URUSSANGA**



**QUADRO 01 – TRANSPORTE DE MADEIRA, CEREAIS E CARVÃO PELA
EFDTC (1910-1960)**

ANOS	MADEIRA (toneladas)	CEREAIS (toneladas)	CARVÃO (toneladas)
1910	1.936	2.229	-
1915	1.613	4.443	188
1920	-	4.219	38.255
1925	13.238	7.885	60.808
1930	6.570	10.968	28.050
1935	4.737	2.021	10.390
1940	4.122	23.636	218.247
1945	18.748	35.493	678.004
1950	-	40.523	840.791
1955	19.663	52.649	1.109.428
1960	3.181	50.583	1.962.687
TOTAL	306.841	910.760	21.256.278

FONTE: Kroetz, Lando Rogério. **As Estradas de Ferro em Santa Catarina**, op. Cit., Tabela V.

do carvão estrangeiro, especialmente o norte-americano, e em 1929-1931 com a crise mundial que se iniciara naquele período²⁹.

A concorrência do carvão estrangeiro e a crise econômica levaram o governo Vargas a decretar, em 1931, a obrigatoriedade dos consumidores do carvão estrangeiro a adquirirem dez por cento do carvão nacional, em relação ao consumo daquele³⁰. Na verdade, a medida consolidava uma série de esforços que os governos federal e estadual vinham fazendo para sustentar a produção carbonífera. De qualquer forma, a medida estabilizou a atividade carbonífera de tal maneira que, por toda a década de 1930, a extração do carvão aumentou (Quadro 02: Produção carbonífera na década de 1930).

Com a segunda guerra mundial, a obrigatoriedade do consumo mínimo foi ampliada para vinte por cento, em 1940, através do decreto-lei 2.667, de 03.10.1940³¹. Além disso, o governo federal criou em 1941 a Companhia Siderúrgica Nacional – CSN, colocando em funcionamento a usina de Volta Redonda, em 1944, que, para produzir aço utilizava o carvão metalúrgico catarinense³². O resultado foi um grande crescimento da produção do carvão por toda a década de 40, chegando a ultrapassar um milhão de toneladas em 1948 (Quadro 03: Produção carbonífera na década de 1940).

O aumento da produção carbonífera implicou em uma nova expansão da estrada de ferro, tendo Criciúma como centro³³. Em 11 de Janeiro de 1943 iniciou-se a construção do ramal de Treviso, com mais de 14 quilômetros a partir do quilômetro 113 da linha - tronco Imbituba - Barranca (Araranguá), na localidade de Pinheirinho, em Criciúma. O ramal incluía o sub-ramal de Mina do Mato, com mais de 4 quilômetros, e o de Mina União, com 2.5 quilômetros de extensão, ambos no

²⁹ Belolli, Mário. "Século 20 é marcado por duas crises na indústria carbonífera". *Jornal da Manhã* (Criciúma). 14-15/2/1998.

³⁰ Decreto 2.089, de 09.06.1931. Belolli, Mário. "Getúlio Vargas impõe medida de proteção ao carvão nacional". *Jornal da Manhã* (Criciúma). 11/2/1998.

³¹ Santa Catarina. Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente/AMREC. **Plano Básico de Desenvolvimento Ecológico-Econômico**. 1997. p.302.

³² Belolli, Mário. "Carvão catarinense passa a ser explorado para uso na CSN". *Jornal da Manhã* (Criciúma). 3/3/1998.

³³ Implicou também na mudança da administração da EFDTC. O governo Federal encampou a empresa em 1/4/1940, dentro de um esquema para garantir a produção do aço, que incluiu também a exploração do carvão em Siderópolis e Criciúma, através da CSN e Carbonífera Próspera.

QUADRO 02 – PRODUÇÃO DE CARVÃO MINERAL EM SANTA CATARINA NA DÉCADA DE 1930

ANOS	PRODUÇÃO (toneladas)
1930	45.026
1931	50.040
1932	55.630
1933	95.853
1934	122.383
1935	136.200
1936	124.029
1937	128.791
1938	132.950
1939	150.026

FONTE: KROETZ, Lando Rogério. As Estradas de Ferro em Santa Catarina, op. Cit., Tabela XXV.

QUADRO 03 – PRODUÇÃO DE CARVÃO MINERAL EM SANTA CATARINA NA DÉCADA DE 1940

ANOS	PRODUÇÃO (toneladas)
1940	265.638
1941	334.962
1942	432.594
1943	678.451
1944	585.926
1945	815.678
1946	914.300
1947	953.118
1948	1.040.884
1949	1.125.174

FONTE: **KROETZ, Lando Rogério.** As Estradas de Ferro em Santa Catarina, op. Cit., Tabela XXV.

município de Criciúma. O ramal foi terminado em 1947³⁴ (Figura 03: Ramal de Treviso).

Com a construção do ramal de Treviso, a estrada de ferro atingiu a sua máxima implantação na região sul de Santa Catarina (Figura 04: A EFDTC na região). A sua constituição como via férrea iniciou com a linha Imbituba - Minas em 1880-1884, e teve dois momentos de expansão, acompanhando o crescimento da produção carbonífera, um na década de 20 em direção a Criciúma e Urussanga, e outro na década de 40, atingindo Siderópolis e Treviso.

Por sua presença em boa parte do território da região sul do Estado, a estrada de ferro influenciou o posicionamento e evolução das cidades do sul de Santa Catarina na hierarquia urbana e na rede urbana do Estado e da região.

A estrutura urbana do sul de Santa Catarina formou-se principalmente a partir da década de 40, sendo o desenvolvimento da indústria carbonífera o principal responsável por essa estruturação. A estrada de ferro também contribuiu para a estruturação urbana da região, na medida em que, acompanhando as frentes de exploração do carvão, propiciava a articulação de pessoas e mercadorias em torno de alguns lugares.

Laguna até 1930 foi o principal centro comercial do sul do Estado³⁵, articulando toda a região a partir de seu porto, que era o local de entrada e saída de pessoas e mercadorias, dada a precariedade das ligações terrestres com outras áreas. Em 1940, a cidade ainda tinha preponderância na rede de cidades do sul do estado. Em 1950 era o quinto centro atacadista do Estado³⁶. Entretanto, a concorrência do porto de Imbituba, para onde os volumes de mercadorias eram transferidos e o melhoramento do sistema de transportes terrestres a partir da

³⁴ Walter Zumblick, op. Cit., p. 123-128.

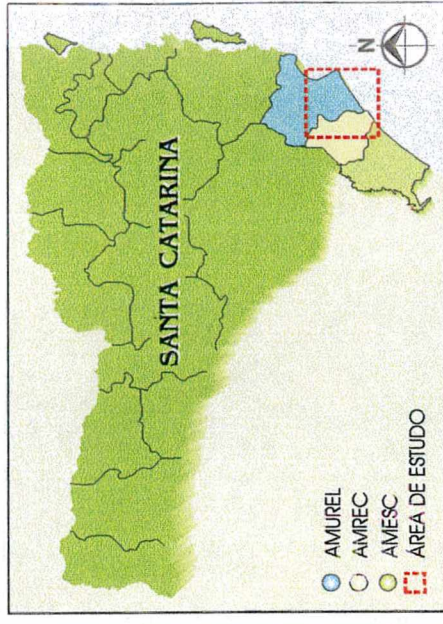
³⁵ Silva, Etienne Luiz, op. cit., Lago, Paulo Fernando. **Estudos Geográficos da Zona de Tubarão ou do Carvão Catarinense**. Florianópolis: Universidade de Santa Catarina/ Departamento Estadual de Estatística, 1965 (mimeografado). Peluso Jr. Victor A., A Evolução Urbana de Santa Catarina no período de 1940 a 1970. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina**, n° 1, 1979, p.105-180.

³⁶ Informações baseadas em SILVA, Etienne Luiz. **O Desenvolvimento Econômico Periférico e a Rede Urbana de Santa Catarina**. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1978. 155 p.

Área de concentração
 Desenvolvimento Regional e Urbano
Mestrando

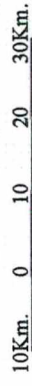
Dorval do Nascimento

Localização



Legenda

- Área Urbana
- Lagos
- Rios Principais
- Rios Secundários
- Ramal Treviso com Sub-Ramais
- Linha Imbituba-Laguna-Louro Muller/Tubarão-Criciúma-Araranguá/Esplanaada-Urussanga

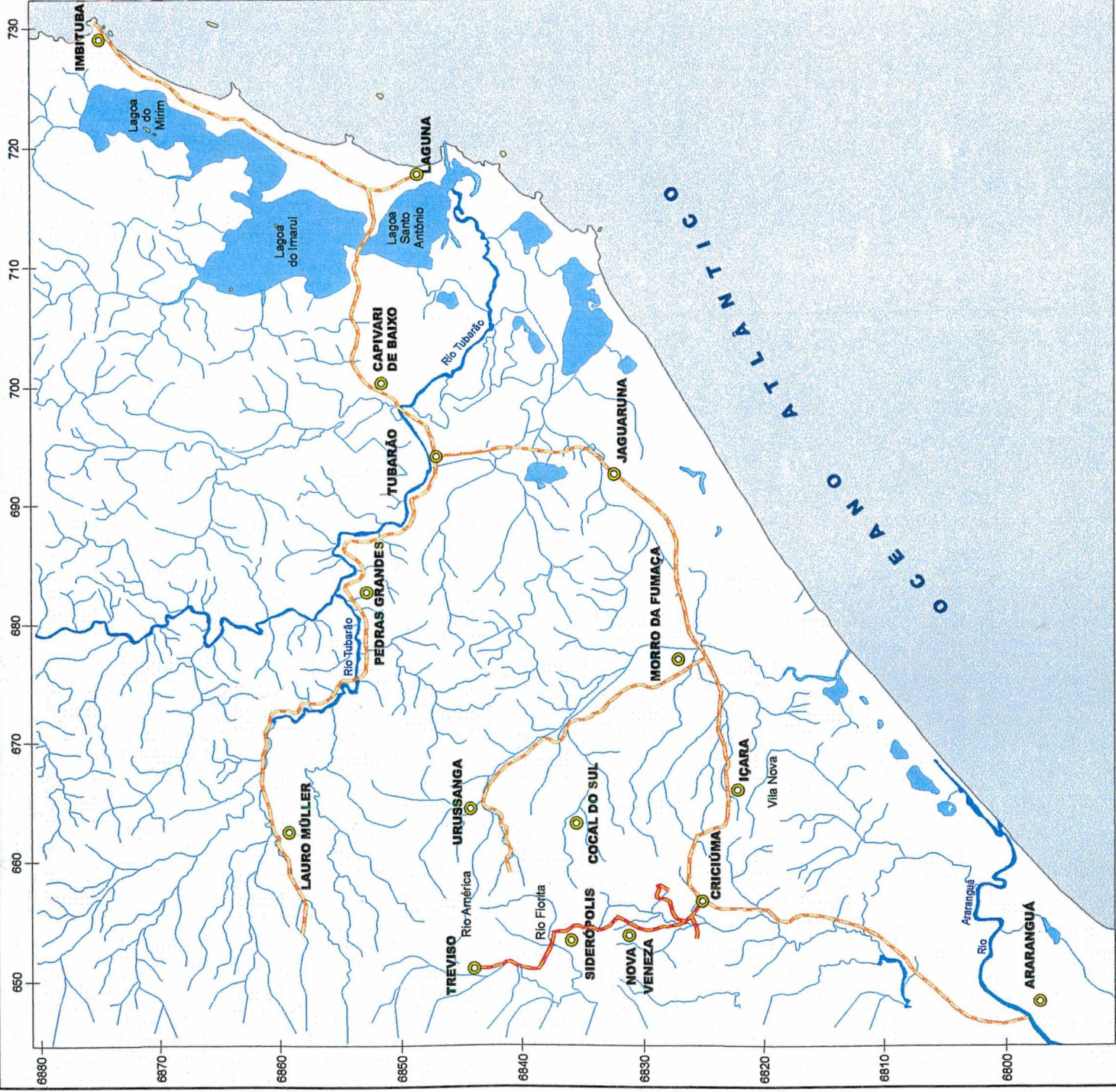


Edição

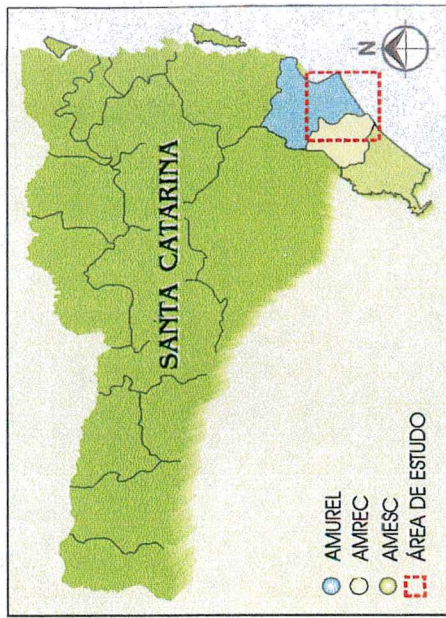


Figura 03

RAMAL TREVISO COM SUB-RAMAIS



Localização



Legenda

- Área Urbana
- Lagos
- Rios Principais
- Rios Secundários
- Ferrovia Tereza Cristina



Escala Gráfica

Fonte

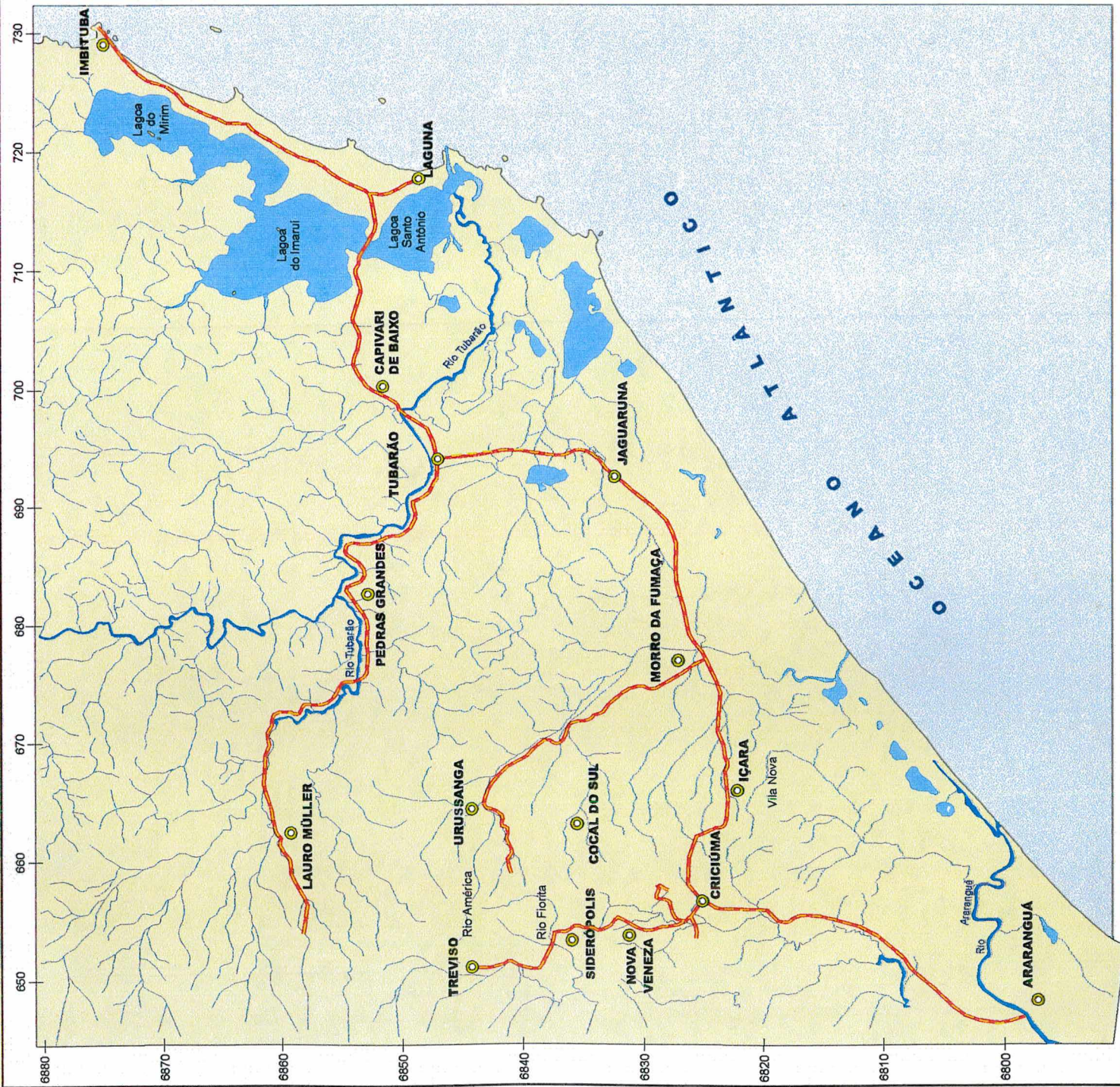
Ministério do Exército
 Departamento de Engenharia e Comunicações
 Diretoria de Serviço Geográfico - Região Sul do Brasil
 Folha sh.22-X-B / MIR-530 / Criciúma, SC.

Edição



Universidade do Extremo Sul Catarinense
 Instituto de Pesquisas Ambientais e Tecnológicas
 Centro de Cartografia e Geoprocessamento

Figura 04



década de 40 foram minando o seu posicionamento. Em 1970 a população de Laguna era menor que a de 1950.

Com a utilização cada vez mais constante do porto de Imbituba, o posicionamento de Laguna em relação à rede férrea tornou-se marginal (Figura 05: Posição de Laguna, Tubarão, Criciúma e Araranguá na EFDTC). Mais tarde, em fins dos anos 60, a implantação da BR-101, a principal via de transporte rodoviário da região, manteve Laguna isolada do sistema de transportes, contribuindo para a sua decadência.

Tubarão teve a sua posição geográfica valorizada com a expansão da estrada de ferro em direção ao sul, na década de 20. Nessa mesma época, a administração da ferrovia transferiu-se de Laguna para a cidade de Tubarão, onde foram instaladas as suas oficinas. Tubarão passou a ser o centro da via férrea, o local de cruzamento do ramal de Lauro Muller com a linha - tronco Imbituba - Araranguá (Figura 05). Além disso, na década de 40, a estrada que ligava o sul a Florianópolis, contornando a lagoa Santo Antonio dos Anjos – Imaruí, e que tinha Tubarão como ponto de confluência, foi melhorada tendo seu tráfego e a importância da cidade aumentada. A implantação da BR-101, passando por Tubarão, consolidou a posição da cidade como o principal entroncamento rodoviário da região sul do Estado. A cidade concentrou também em sua área atividades de beneficiamento do carvão e produção de energia, associando-se ao dinamismo da área de mineração³⁷. Em 1950, Tubarão era o terceiro centro industrial do Estado e a cidade mais importante do sul de Santa Catarina.

No entanto, o município de Tubarão não acompanhou o crescimento de outros centros industriais catarinenses no período de 1950 a 1970, especialmente por causa da penetração de produtos industriais de outras áreas, possivelmente pela melhoria do sistema de transportes e da concorrência de Criciúma. Tubarão,

³⁷ O impulso da economia de Tubarão no período esteve diretamente ligados aos investimentos públicos feitos no município e vinculados à economia do carvão (RFFSA, Lavador de Capivari, Sotelca). Mais importante do que razões de ordem técnica para a implantação dessas obras no município, ao que parece, foi a capacidade de articulação política dos dirigentes da cidade que souberam aproveitar-se da economia carbonífera, mesmo a cidade sendo localizada fora da área direta de exploração do minério.



Legenda

- Área Urbana
- Lagoas
- Rios Principais
- Rios Secundários
- Rodovia BR 101
- Ferrovia Tereza Cristina



Escala Gráfica

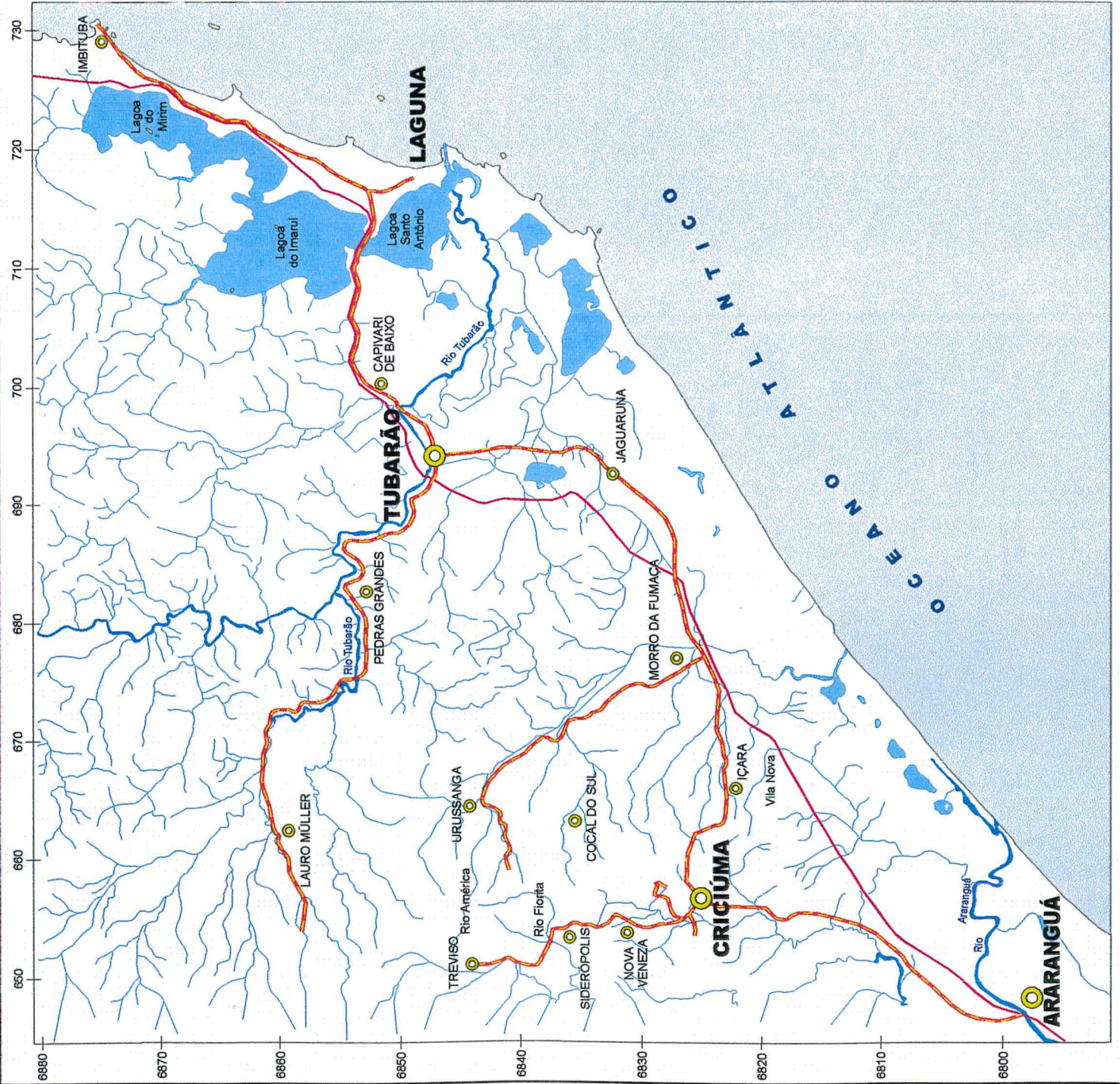
Edição



Universidade do Extremo Sul Catarinense
 Instituto de Pesquisas Ambientais e Tecnológicas
 Centro de Cartografia e Geoprocessamento

Figura 05

LOCALIZAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DE LAGUNA, TUBARÃO, CRICIÚMA E ARARANGUÁ NA EFDTC



em 1970 era o décimo centro industrial do Estado, estando em relativa decadência.

Criciúma, localizada sobre um dos maiores depósitos de carvão mineral do país, era centro de mineração e teve o seu crescimento completamente vinculado à produção carbonífera³⁸. O crescimento populacional na década de 40 e a construção do ramal de Treviso colocaram Criciúma como o centro da região produtora de carvão, com capacidade de articular a região do vale do Araranguá, substituindo a cidade de Tubarão. Criciúma tornou-se o centro da região carbonífera, estando posicionada na confluência do ramal de Treviso com a linha-tronco, recebendo ainda os fluxos de passageiros de Urussanga, Esplanada e Içara (Figura 05). A cidade não possuía expressão comercial em 1950, mas era o quinto centro industrial do Estado. Em 1970, era o sexto centro varejista e o sétimo centro atacadista do Estado.

Araranguá era a mais importante localidade do vale do Rio Araranguá e impôs-se como lugar central de toda aquela região. A chegada dos trilhos até Barranca, em área próxima à cidade, fortaleceu essa posição, na medida em que, as localidades do interior do vale exportavam seus produtos agrícolas e semimanufaturados através da ferrovia e por ela recebiam produtos industriais (Figura 05). A cidade foi perdendo importância em vista do crescimento de Criciúma e da emancipação de inúmeras localidades do interior (Turvo, Jacinto Machado, Sombrio, etc.), reduzindo o seu imenso território. A BR-101, passando praticamente ao lado do núcleo urbano, contribuiu para sustentar a posição da cidade em relação às outras localidades do vale do Araranguá.

Como os meios de transporte e circulação da região eram precários, a estrada de ferro tornou-se a mais importante via de ligação entre as localidades do sul, de circulação de passageiros e mercadorias até a década de 60 do século XX.

³⁸ A partir da década de 30 e 40, a cidade toda funcionou em relação ao carvão: "Criciúma era cidade fortemente desequilibrada. O volume de pessoal empregado nas minas era tão volumoso comparado com o das outras atividades, que todas essas eram deficientes em face do tamanho do núcleo urbano" (Peluso Jr., Victor A., op. cit., p. 128).

2. Integrando a Região

Escrevendo em 1967 sobre a história da estrada de ferro, Walter Zumblick retoma uma idéia que é recorrente ao se buscar explicar as relações entre a ferrovia e o sul de Santa Catarina.

“Deixemos, porém, que técnicos ingleses e o ardor dos bisonhos turmeiros acordem o basbaque da população beira linha que, envolta ao marasmo em que definha, olha esbugalhada tão fascinante atividade. E, que mais e mais espetem estacas, tracem retas e curvas e desmontem ondulações, varando banhados e rios. Em breve, pousadas em dormentes, paralelas de ferro figurariam como promessas de novos tempos que fariam emergir todo o sul de Santa Catarina”.³⁹

A região sul é apresentada como estando dormindo no isolamento e no atraso de uma vida rural sem novidades, e da qual precisava emergir. A estrada de ferro, como um dos emblemas do progresso e da modernidade, por sua “tão fascinante atividade”, foi quem acordou o “basbaque da população” que estava a definhar envolvida em seu “marasmo”. Nesse sentido a presença da estrada de ferro anunciou “promessas de novos tempos” para toda a região sul do Estado.

Essa idéia de que os meios de transporte, como estradas de rodagem e vias férreas, poderiam ser os principais promotores do progresso e desenvolvimento da região, aparece com muita força no final do século XIX e principalmente nas primeiras décadas do século XX. Assim, contrapostos aos meios de transporte mais tradicionais, como carros de bois, carroças e canoas, aparecem novos elementos de transportes que encarnavam a modernidade, como automóveis, trens e aviões.

Em 1910, o jornal *O Albor*, de Laguna, promovendo uma campanha pela resolução do problema dos meios de transporte no sul do Estado, entusiasmado

³⁹ Zumblick, Walter. Op. cit., p. 28.

saúda os “espíritos bem intencionados” que compreenderam a importância dessa “causa justa e simpática”.

“Merece aplausos a patriótica atitude que espíritos bem intencionados tem assumido ultimamente na imprensa, pondo suas penas ao serviço de uma causa justa e simpática. a viação do sul do Estado, região que, embora dotada de incomensuráveis recursos e ótimos dons, vive estacionária, devido a ausência de meios de transportes, cômodos e baratos”.⁴⁰

Rapidez e comodidade surgem como qualidades absolutamente indispensáveis aos meios de transporte diante das quais os então existentes aparecem como lentos, atrasados e obsoletos. O jornal propõe duas possibilidades para a solução do problema, a abertura de um canal lacustre-fluvial, projetado desde o século passado e que, utilizando as lagoas e rios do litoral sul, ligaria Laguna a Porto Alegre, e o prolongamento da Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina. E acrescentava que não tinha preferência por qualquer das duas soluções.

“Não temos preferência pelo canal ou pelo ramal férreo ligando a Laguna ao Araranguá, pois ambos estes melhoramentos tem sido objeto de nossas singelas considerações e aspirações muito queridas. Temos defendido os dois meios de comunicação; pois desejamos sinceramente ver o Araranguá e todas as povoações que existem da Laguna à fronteira rio-grandense, dotadas de transportes cômodos e rápidos; saindo, destarte, do estado letárgico em que vivem, adquirindo desenvolvimento e progresso”.

O tipo do meio de transporte não interessava aos comerciantes de Laguna, representados pelo *O Albor*, desde que – novamente – fossem “cômodos

⁴⁰ “Em Prol da Viação”. *O Albor* (laguna), 20/2/1910.

e rápidos”, viabilizando os “incomensuráveis recursos e ótimos dons” existentes na região do vale do Araranguá.

Esse interesse dos comerciantes e demais membros da elite de Laguna pelo desenvolvimento dos meios de transporte da região sul de Santa Catarina estava vinculado, como se pôde ver, pela função que a cidade ocupava na articulação da região com os outros mercados. A cidade de Laguna, especialmente por causa de seu porto, tornou-se o principal ponto de entrada e saída dos produtos da região até 1940.

A posição que Laguna ocupava, nessa época, na economia da região sul era fruto da posição central que a localidade teve no processo de ocupação de toda a região.

O povoamento e ocupação do sul de Santa Catarina, como em outras regiões do Estado, foram inicialmente resultado da luta da metrópole portuguesa contra os espanhóis pelo controle da atual região sul do país e, de outro lado, resultado da penetração paulista em busca de índios e gado. Desse processo histórico resultou a fundação de São Francisco, Desterro e Laguna na segunda metade do século XVII.

O caráter estratégico da região sul fortaleceu a necessidade de excedentes agrícolas e humanos que contribuíssem na sua ocupação efetiva e defesa, o que criou condições para a vinda de populações luso-açorianas que colonizaram o litoral catarinense. Na região, nas imediações de Laguna, formaram-se localidades como Vila Nova, Jaguaruna, Imbituba, Imaruí, Mirim e outras.

Além disso, no século XVIII, a mineração do ouro na região central do país estimulou enormemente a demanda por animais de carga e outros produtos da pecuária sulina, como o charque. Um dos mais importantes caminhos de gado, a “estrada dos conventos”, aberta já em 1727, subia o rio Araranguá até o planalto serrano, e contribuiu para a ocupação do vale do Araranguá e de outras áreas do interior do sul do Estado.

Todo esse processo histórico ocorrido nos séculos XVII e XVIII resultou na ocupação de diversas áreas da região sul de Santa Catarina, especialmente

litorâneas, que tinham em Laguna a localidade mais importante, ainda que de forma acanhada. Os caminhos de penetração para o interior, praticamente, não existiam. As populações, que viviam basicamente da pesca e da agricultura de subsistência, utilizavam-se das praias, rios e lagoas como vias de transporte e comunicação.

O contorno final da ocupação do sul do Estado deu-se com a colonização estrangeira, sobretudo italiana, no século XIX. De um lado, colonos de origem alemã e seus descendentes, então localizados em colônias fundadas na primeira metade do século, deslocaram-se para a região do vale do rio Capivari, em torno de 1870, fundando diversas localidades, entre elas Armazém e Gravatal. Mais tarde alcançaram também o vale dos rios Tubarão e Braço do Norte, povoando áreas de Rio Fortuna, Orleans e Grão-Pará. Ao mesmo tempo chegavam imigrantes italianos que fundaram novos núcleos coloniais como Urussanga (1878), Criciúma (1880), Nova Belluno e Nova Veneza (1891), Cocai (1895), entre outros.

Todo esse processo de povoamento, com a fundação de localidades e núcleos coloniais, incremento da população e uma certa diversificação da produção agrícola, dinamizou a economia do sul do estado, colocando como necessidades prementes, em fins do século XIX e início do XX, as ligações viárias das localidades entre si e destas com o porto de Laguna.

Os comerciantes, os principais produtores, os negociantes em geral e seus representantes começaram a expor publicamente o problema e a exigir a sua solução. Isso fica explícito no ofício enviado pela câmara municipal de Tubarão ao governo estadual, em 6 de Outubro de 1888, propondo a "construção de duas artérias principais: uma pondo em contato os núcleos de Criciúma e Accioli de Vasconcelos com o mercado da vila de Araranguá, e outra ligando, pela sua parte setentrional, o primeiro desses núcleos com os de Urussanga, Treze de Maio e a vila de Tubarão".⁴¹

⁴¹ Dall'Alba, João Leonir. *Imigração Italiana em Santa Catarina – Documentário*. 1983, p.83.

O fundamento da proposta é, mais uma vez, propiciar o progresso através das vias de comunicação e transporte.

“Entretanto, cumpre consignar que a providência (...) virá satisfazer a mais palpitante necessidade de que se ressenete a prosperidade e o desenvolvimento dos núcleos Accioli de Vasconcelos, Criciúma e grande parte dos de Urussanga e Treze de Maio, cujos colonos se acham sem comunicação para os mercados consumidores”.⁴²

Entretanto, as propostas e exigências, ao que parece, não surtiam efeito, na medida em que o problema continuou a existir pelas décadas seguintes. Novamente, em 1910, no *O Albor* aparece um artigo em que seu autor reclama o tratamento desigual dado aos municípios do norte do Estado e do vale do Itajaí, melhor atendidos pelo governo estadual, em comparação com os do sul.

“Araranguá, que constitui a zona de mais valor no sul do Estado – uma preciosidade pela extensão, configuração e riqueza de seus terrenos ubérrimos – tem-se conservado estacionário, por não lhe facultarem os meios de viação rápida e barata a que tem direito, como os seus irmãos do norte”.⁴³

E explica em seguida qual é o indicador usado para medir o abandono referido e quais as suas conseqüências.

“Núcleos agrícolas importantíssimos como Urussanga, Nova Veneza, Nova Treviso, Braço do Norte, São Martinho do Capivary, Vargem do Cedro, etc, nos municípios de Urussanga, Tubarão e Imaruí, nunca puderam desenvolver-se com a intensidade relativa ao valor de seus

⁴² Idem. *ibidem*. p. 84.

⁴³ “Imaruhy”, *O Albor* (laguna), 12/6/1910.

habitantes, porque as passadas administrações do Estado nem lhes facultaram sofríveis caminhos transitáveis por carros à tração bovina”.

Nesse contexto regional de expectativas com as vias de comunicação e transporte, vistas como elemento de integração e progresso, e a carência delas em toda parte, a estrada de ferro tornou-se o principal meio de transporte da região, articulando lugares, pessoas e mercadorias. A sua importância pode ser inicialmente vislumbrada observando-se o quadro 04, em que aparece o número de passageiros e mercadorias transportados (Quadro 04: Passageiros e mercadorias transportados na EFDTC – 1910-1960).

Nesse período, de 1910 a 1960, foram transportadas 15.887.716 pessoas pela estrada de ferro, mostrando a sua importância na vida cotidiana dos habitantes do sul do Estado. Para efeitos de comparação, registre-se que as outras estradas de ferro existentes em Santa Catarina transportaram, no mesmo período, menos passageiros que a EFDTC. A Estrada de Ferro Santa Catarina (vale do Itajaí), o trecho Porto União – Marcelino Ramos e o ramal de São Francisco, os dois últimos da rede de viação PR – SC, transportaram respectivamente 9.320.829, 7.581.537 e 14.915.250 passageiros⁴⁴.

Por outro lado, grande parte dos estabelecimentos comerciais do interior da região mandava vir os seus produtos via porto de Laguna pela estrada de ferro. Ao mesmo tempo, na época de safra de algum produto, este era exportado, beneficiado ou não, através da ferrovia. Isso tomava as estações da Teresa Cristina em pontos de confluência de pessoas, mercadorias e novidades. Elas passavam a ser o centro dinâmico de uma ampla região ao seu redor.

Qualquer pessoa que quisesse viajar pela região acabaria por optar pela estrada de ferro, em vista de suas vantagens de segurança, rapidez e conforto, quando comparada aos meios de transporte mais tradicionais predominantes na

⁴⁴ Kroetz, Lando Rogério. *As Estradas de Ferro de Santa Catarina (1910-1960)*. Dissertação (Mestrado em História). Curitiba: Universidade Federal do Paraná – UFP, 1975.

**QUADRO 04 - PASSAGEIROS E MERCADORIAS TRANSPORTADOS NA
EFDTC (1910-1960)**

ANOS	PASSAGEIROS (números)	ENCOMENDAS (toneladas)	MERCADORIAS (toneladas)
1910	29.586	504	10.672
1915	56.726	741	17.217
1920	123.585	1.124	62.879
1925	170.183	1.546	111.307
1930	93.198	923	68.007
1935	123.228	631	147.243
1940	182.288	669	272.402
1945	349.000	1.863	932.601
1950	441.838	1.361	1.358.372
1955	1.1.54.206	2.611	1.851.261
1960	525.955	2.643	2.664.242
TOTAL	15.887.716	62.995	33.685.077

FONTE : KROETZ, Lando Rogério. **As Estradas de Ferro de Santa Catarina**, op. Cit., Tabela I.

época. Podemos acompanhar uma viagem dessas através de um relato aparecido no jornal *A Verdade* em 1929⁴⁵. O seu autor, que assina apenas como Lindomar, resolveu considerar-se como “touriste” para afastar dele as “idéias tétricas” e empreendeu uma viagem pela região em fins de 1927. Vamos acompanhá-lo em sua “tourné”. Conforme seu relato, foi de cavalo até a localidade de Morretes (atual Maracajá), em seguida “tomei o trem de horário e desembarquei em Criciúma”. Mais adiante acrescenta que “ao deixar a vila no dia seguinte tomei o trem que se destina a Tubarão (...). Na estação da Esplanada onde a estrada se bifurca tomei o trem que se destina a Urussanga”. A presença do trem é uma constante em todo o relato, indicando sua importância para todos aqueles que precisassem se deslocar pela região, não apenas como “touriste”, mas principalmente no dia-a-dia, ao fazer negócios, visitar parentes ou divertir-se.

Os trens da Teresa Cristina não eram utilizados apenas como meio de transporte individual ou de pequenos grupos. Havia os chamados trens de excursão, nos fins de semana ou feriados, usados no transporte de grandes grupos que buscavam divertir-se em uma festa religiosa ou uma partida de futebol. Juntavam muitas pessoas e iam até uma cidade próxima para uma programação anteriormente marcada. Podemos conhecer uma excursão dessas acompanhando uma matéria saída no *O Albor*, em 1919, relatando o primeiro encontro futebolístico entre dois clubes da época.

“Domingo dia marcado para a primeira partida do Sport Club Laguna com o Hercílio Luz Foot Ball Club, de Tubarão, amanhecera de céu completamente nublado e chovendo amiúde e impertinente. Eram dez horas e meia do dia, quando o trem composto de oito grandes carros, repletos de excursionistas e acompanhados da banda musical Carlos Gomes, rompeu a marcha em demanda da cidade vizinha.

⁴⁵ “Impressões de Viagem – 1ª viagem: de Araranguá a Joinville”. *A Verdade* (Araranguá), 1/7/1929.

Uma indizível alegria e um verdadeiro contentamento, agitavam a alma dos moços e moças durante todo o percurso do trem de recreio, que sem nenhuma novidade chegara ao seu destino às 11 horas e $\frac{3}{4}$.

Numerosa multidão ali nos aguardava na gare da estação, debaixo de vivas a Laguna e ao Sport Club Laguna. Em seguida formou-se um longo e brilhante préstito, guiado pela banda musical Lyra Tubaronense, ao qual fomos incorporados, fazendo-se uma passeata pelas ruas daquela cidade.

Findo o jogo formou-se nova passeata, falando nessa ocasião o orador oficial, Sr. Antonio Guimarães Cabral. A locomotiva dera um apito estridente, sinal da primeira chamada; e para a estação dirigiu-se toda aquela multidão. Nós, os excursionistas, fomos nos aboletando, procurando cada qual melhores acomodações. Um último apito varara os ares e o trem partira de volta. Eram 6 horas e vinte minutos. Adeuses e vivas ecoavam a sua passagem".⁴⁶

Essa prática permaneceu por todo o tempo de existência do transporte de passageiros na ferrovia e até mesmo depois. Lembro-me quando criança, no início da década de 70, de ter visto um trem que trazia a torcida do Ferroviário de Tubarão para vir jogar em Criciúma. O trem estava todo enfeitado com bandeirinhas do clube e os passageiros vinham gritando e mexendo com os que estavam na beira dos trilhos. Estes, por sua vez, aplaudiam e abanavam a mão para os passageiros. Os adultos que estavam nas imediações paravam de trabalhar ou conversar, as crianças paravam suas brincadeiras, e todos corriam para perto dos trilhos fazendo uma grande algazarra.

A estrada de ferro, com seus trens e estações, articulando mercadorias e passageiros, era parte integrante do cotidiano das pessoas da região sul. Ela estava integrada em seus hábitos, paisagens e modo de ver o mundo.

⁴⁶ "O Trem de Excursão e o Desastre", *O Albor* (Laguna), 2/11/1919.

3. Modernidade e Atraso

É interessante observar como os trens e as estradas de ferro foram deslocados do centro do palco da modernidade para suas margens, à medida que o século XX avançou. De pontas de lança do capitalismo no século XIX e verdadeiros ícones do progresso e da modernidade, as estradas de ferro vão, aos poucos, cedendo seu papel de ator principal para audaciosos novatos que com seu desempenho e adaptabilidade às necessidades do capital, puseram aparentemente as ferrovias no rol dos aposentados.

Eu pensava inicialmente poder datar o início desse processo nos anos 50, com a entrada das indústrias automobilísticas no Brasil e a melhoria das estradas de rodagem. Achava que até a década de 50, as estradas de ferro haviam representado o progresso e a modernidade e que, a partir daí, passaram a ser sistematicamente substituídas por outros meios de transporte e representadas como obsoletas e ultrapassadas. Entretanto, em diálogo com as fontes, comecei a perceber que era necessário estabelecer nuança na visão dicotômica "modernidade – atraso". Nesse sentido, o processo de sedução que novos meios de transporte exerceram sobre o imaginário social começara bem antes que o pensado por mim. Não que as ferrovias não fizessem parte do mundo da modernidade na primeira metade desse século, pelo contrário, só que os sinais de sua ultrapassagem já tinham começado a aparecer e eram bem fortes.

A estrada de ferro na região, nas primeiras décadas do século XX, era ainda saudada como um meio de modernização e vista como propulsora do desenvolvimento. Um cronista do jornal *Campinas*, ao fazer um balanço do desenvolvimento de Araranguá em 1936, concluiu que apesar dos "mil entraves postos na roda do progresso de Araranguá, ele vai progredindo embora lentamente". E passou a enumerar o que existia em Araranguá, considerado como sinal desse progresso, entre eles, "comunicamo-nos com os principais centros

agrícolas por excelentes estradas de rodagem e com Laguna pela EFDTC que nos leva até os pontos de embarque para cidades maiores”.⁴⁷

A comunicação que a estrada de ferro proporcionava com os centros maiores era sentida como um sinal de prestígio e importância. Não estava em jogo apenas o transporte de mercadorias, apesar de sua relevância, mas o participar das novidades, conhecer a última moda através dos produtos que chegavam, existir, enfim, para o mundo. Se por algum motivo essa ligação era desfeita, ela era vista como uma infelicidade que precisava ser resolvida.

“Para coroar a obra de infelicidades que perseguem esta comarca, está suspenso, indeterminadamente, por falta de pagamento aos empregados, que já estão com 8 meses vencidos, o tráfego da estrada de ferro Tereza Cristina. Que urucubaca!”⁴⁸

A urucubaca estava nos prejuízos aos negócios e contratempos para a vida cotidiana com a paralisação da ferrovia, mas também no mau presságio que isso representava, como uma maldição que condenaria a cidade ao esquecimento e ao isolamento do mundo. Por isso, o restabelecimento do tráfego soou como uma obra divina, uma dádiva de Deus, a quem se devia agradecer.

“Uma boa nova damos aos nossos leitores, congratulando-nos com toda a população desta cidade que já se acham em franco tráfego os trens de carga até a beira do majestoso Araranguá. Mil graças rendemos a Deus por acontecimento tão faustoso! Não se explicava mesmo o fato de não se ouvir nesta cidade, o silvo da locomotiva, quando há já longo tempo estendem-se os trilhos da via férrea até próximo ao rio”.⁴⁹

⁴⁷ “Araranguá progride”. *Campinas* (Araranguá), 24/5/1936.

⁴⁸ “Fimis coronat apus”. *A Verdade* (Araranguá), 18/5/1928.

⁴⁹ Sem título. *A Verdade* (Araranguá), 1/8/1928.

O silvo das locomotivas soava nessa época como um alívio para as mentes preocupadas com o progresso e o futuro de Araranguá e de outras localidades. Porque ainda que a estrada de ferro apresentasse algumas dificuldades, ninguém queria desfazer-se ou privar-se dela, pois isso significava retornar ao estado anterior, o que seria contrário ao espírito de progresso que predominava.

A persistência de meios de transporte mais tradicionais na época, como as carretas, carroças e canoas, ajudava a estrada de ferro a guardar ainda o charme da modernidade. Mesmo quando se reconhecia a utilidade e importância desses meios de transporte mais tradicionais, a sua utilização era sentida como um retrocesso que se devia evitar. A matéria seguinte apareceu, em 1929, com o título "*Araranguá retornando a seu estado primitivo. As carretas de bois em ação*" e informava o reaparecimento das carretas no transporte de mercadorias.

"Com a inauguração do trem de carga até a ponta da linha parecia que com esse meio de transporte, as carretas iriam desaparecer por completo. Porém isso não se deu, porque a estrada de ferro com o aumento de sua tarifa veio incrementar novamente o transporte em carretas as quais fazem os seus fretes por preços muito mais razoáveis do que aquela".⁵⁰

O cronista reconhece que os fretes das carretas eram mais razoáveis, mas isso não o impede de ver a sua utilização como um retorno a uma época anterior à ferrovia, que ele adjetiva como primitiva.

Entretanto, ao mesmo tempo em que a estrada de ferro era vista como um meio de modernização, existiam outros meios de transporte que exerciam o fascínio da modernidade, como os automóveis e aviões. Diante deles, a estrada de ferro aparecia como um elemento do moderno, mas não do *mais moderno*, aquilo que era a última palavra e que merecia figurar no mundo do futuro. Na verdade, combinava-se no mesmo mundo meio de transporte de diferentes

⁵⁰ "Araranguá retornando a seu estado primitivo. As carretas de bois em ação". *A Verdade* (Araranguá), 18/8/1929.

temporalidades, o que fazia com que o trem e a ferrovia aparecessem como encarnando ao mesmo tempo a dualidade “moderno – ultrapassado”.

Uma matéria surgida no jornal *O Estoque*, em 1910, vai ajudar a explicitar melhor essa questão. Nela o jornalista H. Menezes faz várias críticas à administração da EFDTC e completa descarregando todo o seu verbo contra Augusto Cezar de Pinna, diretor da ferrovia.

“Estamos completamente desiludidos. O povo, o burro de carga, é que paga o pato. Não desejávamos que o Sr. Dr. Pinna reformasse radicalmente essa geringonça que se chama Tereza Cristina, mas que, pelo menos, não fechasse os olhos para o alto, não oprimisse o povo com desarrazoados fretes, e nem castigasse seus empregados com multas injustas”.⁵¹

As críticas e os elogios à diretoria da estrada de ferro, muitas vezes, estavam envolvidos nos jogos da política local, com suas idas e vindas. Mas, o que nos interessa nessa matéria é a apresentação que o autor faz da estrada de ferro, como uma geringonça que precisava ser reformada. Ainda que fosse possível fazer críticas ao funcionamento da ferrovia, isto não a comprometeria em si mesmo como parte da modernidade. Porém, ela é apresentada como estando ultrapassada, um mecanismo de uma outra época, que precisava ser atualizado.

Os comentários dos jornais da época sobre o tempo a ser gasto com as viagens de trem e as condições de conservação da estrada de ferro ajudam também a compreender qual era a fonte de onde brotavam esses outros olhares sobre a Teresa Cristina. O jornal *Aguilhada* publicou, em 1916, uma matéria em tom irônico sobre a demora da viagem entre Tubarão e Laguna.

“Pois na gare, falamos ao interessante fígaro. Ele trazia impressados sob o braço esquerdo, dois grossos volumes de Chernoviz, da primeira e da

⁵¹ “Defenda-se”, *O Estoque* (Tubarão), 28/4/1910.

última edições. Nunca ouvimos dizer que o barbeirinho fosse dado a leituras e inquirimos, curiosos, a razão de tão estranho caso.

- Vou viajar hoje. Tomo o comboio aqui, as nove horas e... sei lá quando chegarei em Laguna?. Assim, estudarei os receituários de Chernoviz inteirinhos, durante a viagem e tenho certeza de que me sobrá tempo, o qual aproveitarei para ler a bíblia que vai aqui no bolso! Ora, quando eu voltar (e isso há de ser daqui uns cinco anos, tempo que o trem leva em viagem) serei das duas uma: médico ou padre”.⁵²

A viagem de trem entre Tubarão e Laguna levava, em 1911, quase duas horas para ser feita⁵³. Em 1919 esse tempo era de aproximadamente uma hora e quinze minutos⁵⁴. De Imbituba a Laguna o tempo que se gastava, em 1916, era de uma hora e quarenta minutos⁵⁵. Ora, esse tempo não era longo ou curto em si mesmo, mas considerado longo quando comparado ao tempo das atividades sociais e dos outros meios de transportes existentes. A fonte de comparação não era mais o mundo rural e os meios de transporte mais tradicionais, mas aqueles que eram reputados como os mais avançados que se tinha notícia, especialmente, o automóvel, que surgia nessa época como o novo emblema da modernidade.

Na medida em que o século avançou, essa comparação acabou se tornando cada vez mais desvantajosa para a ferrovia. Em 1937, o jornal *Campinas* publicou uma matéria sobre as condições de uso da estrada de ferro.

“Quem tiver de viajar na estrada de ferro D. Tereza Cristina, não deve levar pressa, não determinar a chegada, ter completamente os nervos restaurados e, melhor ainda, deixar testamento, sair confessado e comungado”.⁵⁶

⁵² “Da estrada”. *Aguilhada* (Tubarão), 10/6/1916.

⁵³ “Aspectos do sul”. *O Estoque* (Tubarão), 31/3/1911.

⁵⁴ “O trem de excursão e o desastre”. *O Albor* (Laguna), 6/8/1916.

⁵⁵ “Da Imbituba a Santa Marta”. *O Albor* (Laguna), 6/8/1916.

⁵⁶ “D. Teresa Cristina”. *Campinas* (Araranguá), 12/9/1937.

O cronista continuou o seu relato, comentando agora a viagem que fez e os problemas que enfrentou.

“Meio dia, projetamo-nos para a estação férrea. Pelo horário, o trem vindo de Imbituba deveria passar às 11,28. 11,28, treze horas, nada. A estação de Laguna, apesar de ser a última estação da estrada construída, dava-nos o aspecto de ter sido atingida por um dos bombardeios na Espanha. Os guichês cerrados, a estação abandonada. Nem uma alma boa para confortar os que iam precisar da estrada, por falta de outro recurso de transporte”.

Os outros recursos de transporte foram aos poucos seduzindo e encantando a população do sul de Santa Catarina, como em outras partes, com seus apelos à velocidade, conforto e sofisticação, mobilizando o imaginário social para o mais moderno e desenvolvido.

Com o passar do tempo esses apelos foram se impondo à realidade da região e acabaram por triunfar completamente. Mas, até que isso veio a acontecer, a estrada de ferro deixava, há quase um século, marcas na região. Marcas que com muito custo se tentou apagar.

CAPÍTULO 2
FERROVIA E CIDADE: A ESTRUTURA
URBANA DE CRICIÚMA

“Atrás da minha casa passa um trilho

Passa um trilho

Passa um trem

Todo dia

Passa um trem

Nas paralelas

Fixas, infinitas

Passa um trem

Passa vagão

Sopra um apito

Passa carvão

Atrás da minha casa passa um trilho

Passa um trilho

Passa um trem

Todo dia

Passa um trem

Fica o vazio”

(Daniela Guimarães/Edi Balod, “Trem”).

1. A Expansão Urbana de Criciúma

A linha tronco da estrada de ferro em Criciúma, cortava a cidade na direção leste-oeste, indo da região do Bairro Próspera até a estação de Sangão e daí

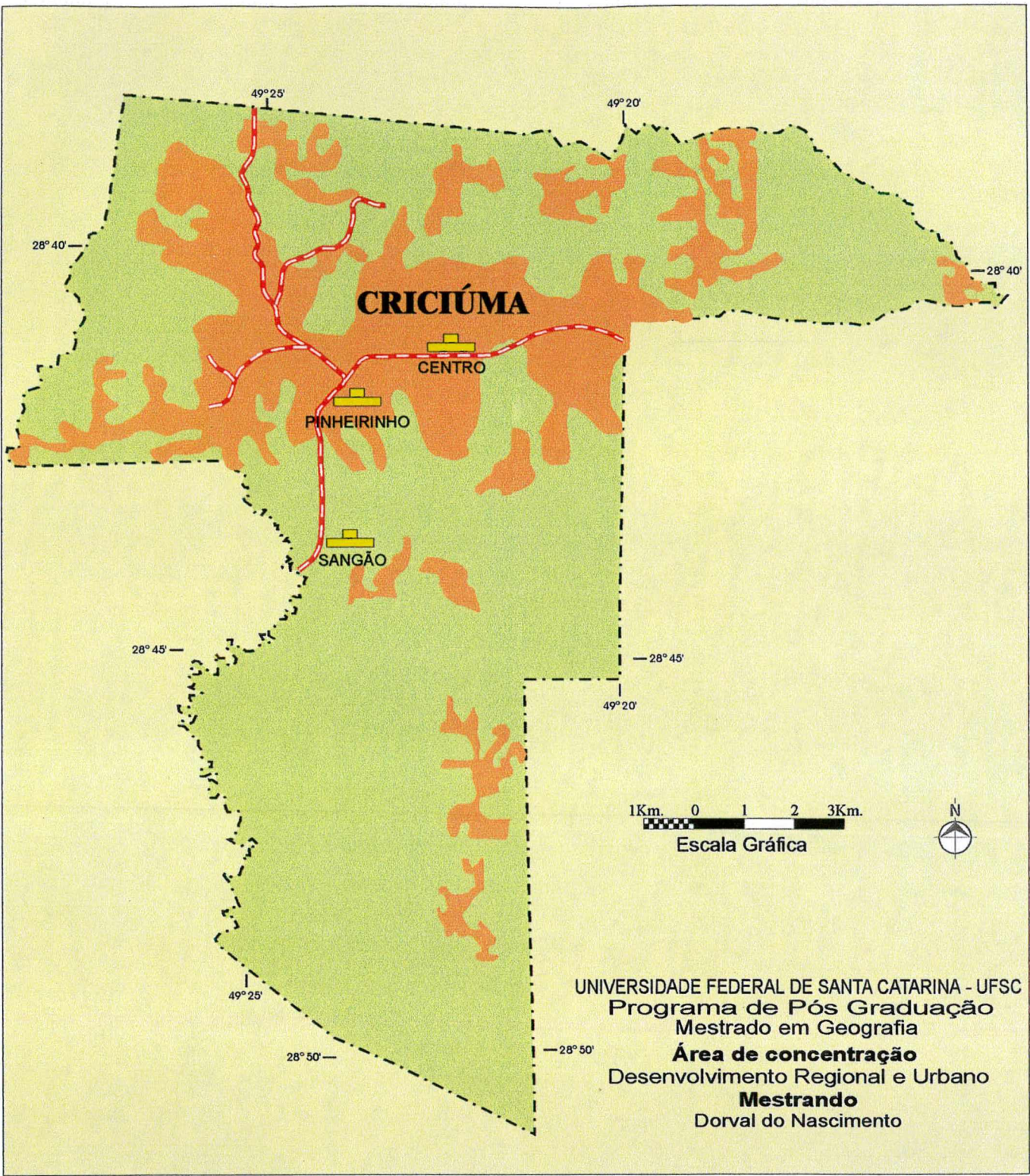
dirigindo-se a Araranguá. Na década de 1940 foi construído o ramal de Treviso, que ligava a linha – tronco, partindo de Pinheirinho, até a região de Siderópolis e Treviso. Nessa mesma época foram construídos os sub-ramais de Mina União e de Mina do Mato que partiam do ramal de Treviso e iam buscar o carvão produzido nessas localidades (Figura 06: Estrada de Ferro em Criciúma).

Em 1923 foi iniciado o transporte de passageiros para Criciúma, ainda que o principal objetivo da ferrovia fosse o transporte do carvão. Havia no município três estações de passageiros: a do centro da cidade e a de Sangão, construídas em 1919 e 1921 respectivamente, e a de Pinheirinho construída em 1943.

No início, o embarque do carvão nos vagões da estrada de ferro era normalmente feito a pá, em depósitos espalhados ao longo da linha. A partir do final da década de 1940, as caixas de embarque de carvão tornaram-se comuns, facilitando o transporte do carvão mineral. As caixas de embarque eram de propriedade das companhias carboníferas, sendo que as maiores possuíam muitas vezes mais de uma. Havia uma rede de caixas de embarque de carvão espalhadas pela ferrovia, fazendo a articulação entre a produção do carvão e o seu transporte pela estrada de ferro (Figura 07: Caixas de embarque na década de 1950). Essas caixas de embarque nos dão uma idéia do volume de transporte do carvão em Criciúma. As caixas de embarque e as estações de passageiros eram centros articuladores de pessoas, mercadorias e produtos no município, concentrando, ao redor, casas e atividades comerciais.

A presença da estrada de ferro, em Criciúma, contribuiu para a formação do centro da cidade. Quando a estrada de ferro chegou ao município, ela passou ao sul do atual centro, que já existia nessa época e formou-se provavelmente do encontro de duas estradas coloniais. Criciúma possuía uma população de aproximadamente 7.000 pessoas, segundo um levantamento realizado pela igreja católica da época¹. Essa população estava esparsamente distribuída pelo distrito, com alguns pequenos núcleos de aglomeração.

¹ Criciúma. Paróquia São José. *Statística dos Colonos da Freguesia de Criciúma – 1899/1909*. D'Outra Parte Registro dos Fallecidos do Anno 1899. Apud: Nascimento, Dorval do. **Formação Histórica de Criciúma (1880-1930) – A Elite Dominante e a Formação da Cidade**. Monografia (Especialização em História). Unesc. 1993.



Localização



Legenda

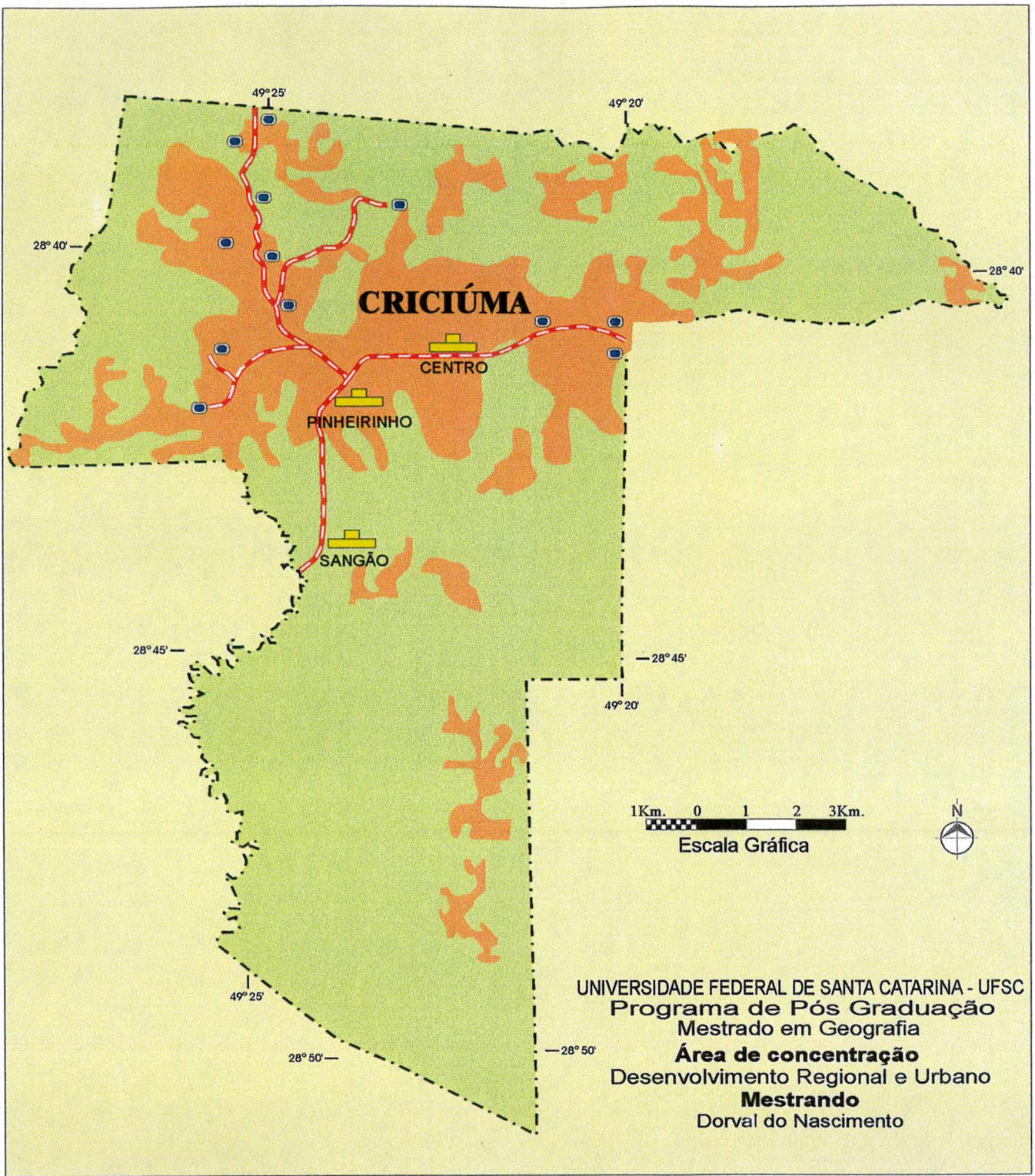
- Município de Criciúma
- Área Urbana
- Ferrovia Tereza Cristina
- Estações

Edição

Universidade do Extremo Sul Catarinense
Instituto de Pesquisas Ambientais e Tecnológicas
Centro de Cartografia e Geoprocessamento

Figura 06

EFDTC EM CRICIÚMA



Localização



Legenda

- Município de Criciúma
- Área Urbana
- Ferrovia Tereza Cristina
- Estações
- Caixas de Embarque

Edição

Universidade do Extremo Sul Catarinense
Instituto de Pesquisas Ambientais e Tecnológicas
Centro de Cartografia e Geoprocessamento

Figura 07

**CAIXAS DE EMBARQUE DE CARVÃO EM CRICIÚMA
DÉCADA DE 1950**

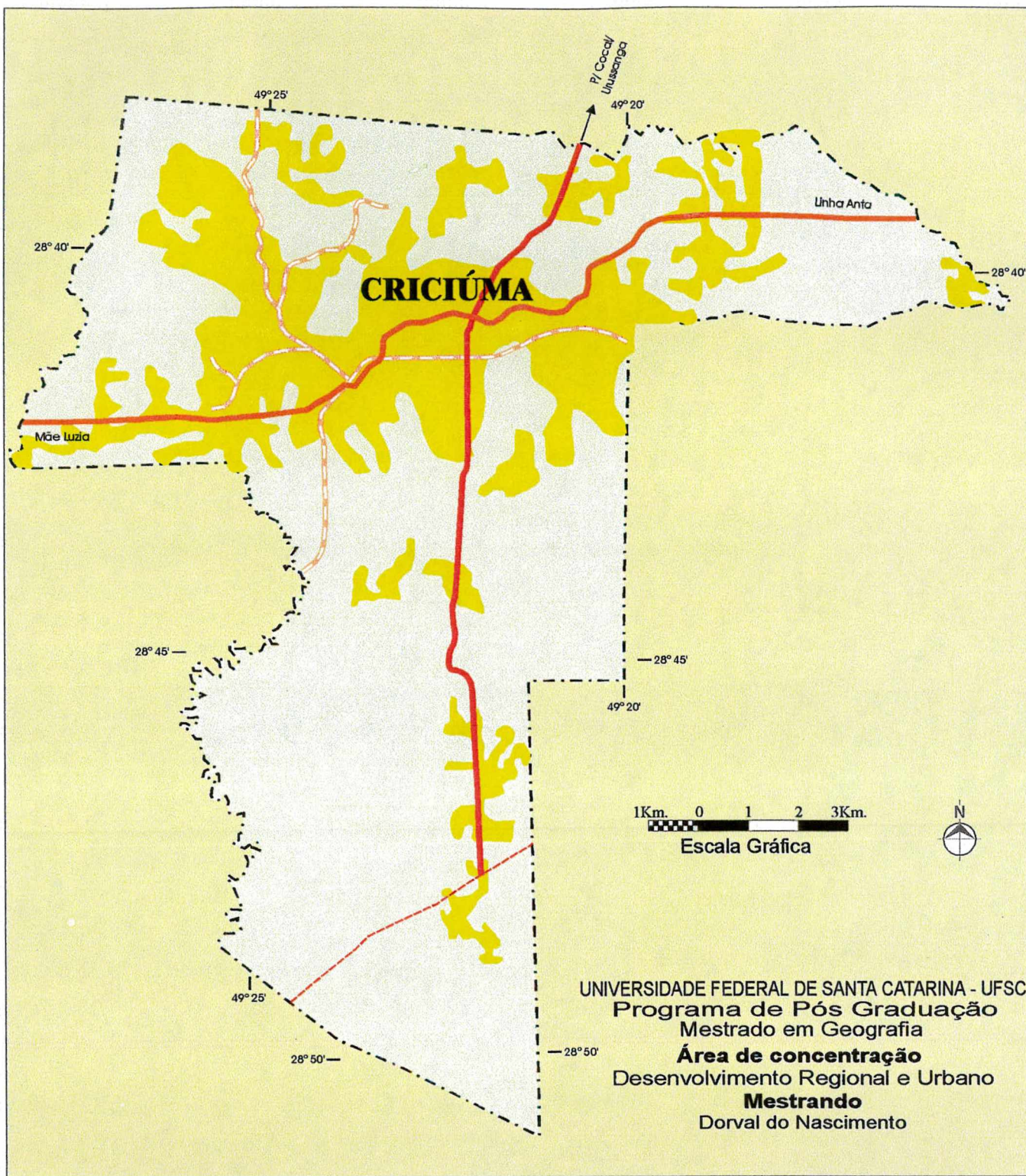
A localidade surgiu como um núcleo colonial em 1880, tendo como base para a demarcação dos terrenos os Rios Criciúma e Sangão, a partir dos quais o território foi ocupado. Na demarcação dos terrenos para a ocupação, não houve preocupação em induzir a criação de um centro da localidade. Na verdade, os lotes coloniais foram ocupados por famílias de imigrantes sem uma estrutura que caracterizasse uma aglomeração.

Na década de 1890 houve um incremento populacional com a vinda de uma outra leva de imigrantes italianos, que ocuparam a região de Rio Maina (1891) e Primeira Linha (1892). Também vieram imigrantes poloneses (1890, 1891) e teuto-russos (1890). Esse incremento populacional intensificou a produção agrícola das localidades.

Na economia do núcleo colonial, a produção de um excedente agrícola comercializável, com o qual se buscava adquirir o que não era produzido pelos colonos, era vital. Nas primeiras décadas da ocupação, os colonos buscaram o comércio das localidades vizinhas, especialmente Urussanga, Araranguá e Nova Veneza. As estradas, sua existência ou falta, tomaram-se fundamentais para os habitantes do núcleo colonial.

A origem do centro de Criciúma está ligada, ao que parece, ao cruzamento da estrada geral de Urussanga a Araranguá, no sentido norte-sul, com a estrada geral de Linha Anta até Mãe Luzia, no sentido leste-oeste. Esse cruzamento das duas estradas, atualmente corresponde aproximadamente à Praça Nereu Ramos, atraiu a localização das primeiras vendas e, posteriormente, de outros estabelecimentos que definiram o espaço da área central (Figura 08: Cruzamento das estradas coloniais em Criciúma). A construção da capela e depois da igreja São José, a partir de 1909, contribuiu para posicionar aquela área como central. O estabelecimento da estrada de ferro, ao sul da Praça Nereu Ramos, contribuiu para consolidar ainda mais o centro da cidade.

As estradas Urussanga - Araranguá e Linha Anta - Mãe Luzia assumiram novas funções de ligação e nos momentos posteriores, outros nomes, integrando-se tão intimamente à rede viária da cidade, que hoje dificilmente são percebidas.



Localização



Legenda

- Município de Criciúma
- Área Urbana
- Ferrovia Tereza Cristina
- Traçado Estimado da Rodovia
- Estrada Urussanga/Cocal-Araranguá
- Estrada Linha Anta-Mãe Luzia

Edição

Universidade do Extremo Sul Catarinense
 Instituto de Pesquisas Ambientais e Tecnológicas
 Centro de Cartografia e Geoprocessamento

Figura 08

**ESTRADAS URUSSANGA/COCAL-ARARANGUÁ
 LINHA ANTA-MÃE LUZIA**

Quando se olha uma planta viária atual da cidade de Criciúma, com um emaranhado de ruas, avenidas e bairros, é extremamente difícil vislumbrar como esse espaço urbano se formou. O conjunto se apresenta como se estivesse em um mesmo plano e seus elementos como tendo uma mesma importância. Em um primeiro olhar é impossível qualificar as vias de ligação da cidade e observar o que elas representam ou revelam dos momentos de crescimento da cidade.

Entretanto, um olhar mais atento pode surpreender diferentes vias, revelando diferentes momentos da vida da cidade, e descobrir diferenças que antes eram imperceptíveis, em alguns traçados cheios de curvas, comparando-se com outros mais constantes e retilíneos. A partir daí, vamos perceber que a planta atual contém inúmeras outras plantas, de outras épocas, como camadas superpostas e entrelaçadas, e que é preciso um trabalho de separá-las para que elas nos revelem um pouco do processo de expansão urbana.

Em Criciúma, como talvez em outras cidades, as estradas, ruas e avenidas são importantes para se entender o processo de expansão urbana, especialmente porque nos dois períodos principais de constituição da cidade, as vias de ligação foram fundamentais. Na época em que a atividade econômica principal era a agricultura, os colonos tinham a necessidade de buscar os mercados locais mais próximos, utilizando-se das estradas coloniais. Mais tarde, no período da mineração, os bairros e vilas nasciam isolados em volta das minas, surgindo à necessidade de importantes vias de transporte do carvão, de pessoas e mercadorias.

Entretanto, a descoberta e exploração do carvão, especialmente a partir da década de 1920, é que vai definir melhor a configuração espacial de Criciúma e a consolidação do centro da cidade.

Quando iniciou a exploração do carvão no município, foram abertas duas minas maiores, uma da Companhia Brasileira Carbonífera Araranguá - CBCA no Bairro Santo Antonio, em 1916, a oeste do centro, e outra da Carbonífera Próspera, a leste, por volta de 1920. Juntamente com as minas, foram formadas as vilas operárias de Operária Velha, atual Bairro Santa Bárbara, e da Próspera, atual Bairro Próspera.

As empresas carboníferas iniciaram, nessa época, uma política de construção de pequenas casas de madeira nas proximidades da mina, que eram depois alugadas ou cedidas aos operários, como forma de atrair e fixar mão-de-obra. As vilas operárias possuíam armazéns, açougues, escolas, igrejas, clubes de dança e campos de futebol, sendo núcleos quase independentes e auto-suficientes.

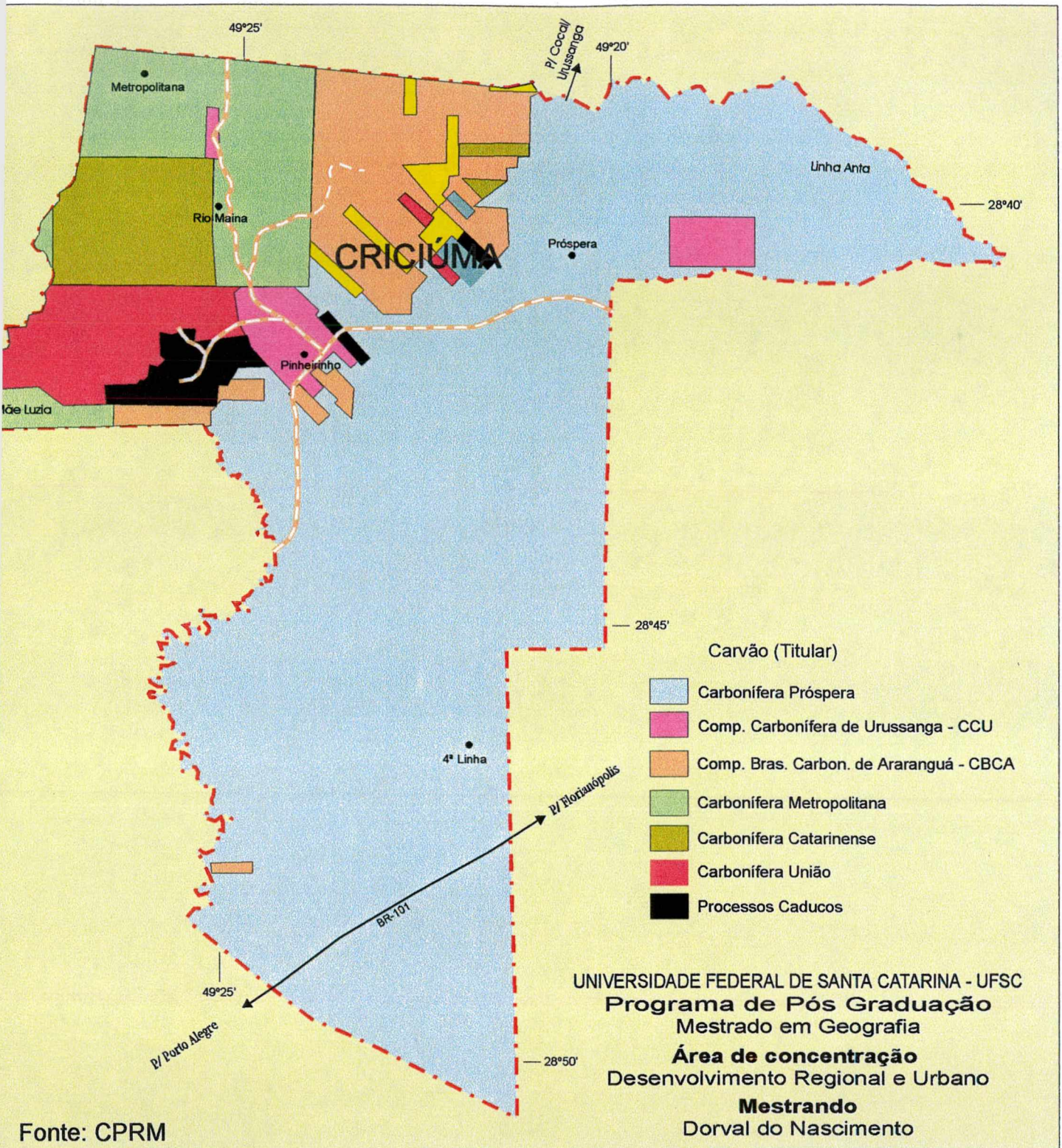
Para entender a importância dessas vilas operárias basta dizer que elas tiveram energia elétrica antes que o centro da cidade, em vista da necessidade de energia por parte das minas. Mário Belolli narra a visita que o poeta e jornalista gaúcho Antenor Moraes fez a Criciúma em 1925, descrevendo a escuridão que cobria a cidade.

“E, perplexo, diz não entender como a cidade, plantada entre as minas Paulo de Frontim e Próspera, continua às escuras, já que tais minerações são abundantemente iluminadas ‘com vilas operárias faiscantes de boa luz e, isso tudo, a três quilômetros distantes uma da outra’ diz aquele jornalista”.²

Iniciou, nessa época, um período em que a presença das minas e das vilas operárias tornou-se a paisagem predominante na cidade. Além disso, as atividades citadinas passaram a girar em torno da mineração, aumentando o poder dos mineradores.

O direito de concessão de lavra em uma área acabava fazendo com que a mineradora exercesse uma forte influência sobre todo aquele espaço. Assim, o município foi sendo dividido em áreas de influência das maiores empresas carboníferas, territórios em que todas as atividades econômicas e a vida cotidiana dos moradores giravam em torno daquela empresa que detinha a concessão (Figura 09: Territórios de Empresas Carboníferas em Criciúma).

² Belolli, Mário. “Energia Elétrica Chega para Tirar Criciúma da Escuridão”. *Jornal da Manhã* (Criciúma), 10/12/1997.

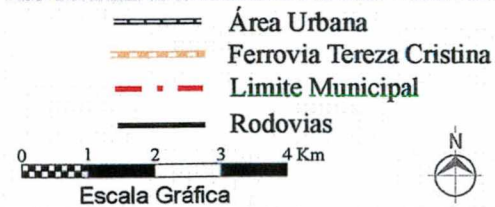


Fonte: CPRM

Localização



Legenda



Edição

Universidade do Extremo Sul Catarinense
 Instituto de Pesquisas Ambientais e Tecnológicas
unesoc Centro de Cartografia e Geoprocessamento

Figura 09

Territórios de Empresas Carboníferas em Criciúma

A mineração do carvão, nesse momento, representada principalmente pela mina de Santo Antonio e da Próspera, concentrou-se em torno do Morro Cechinel, que a partir do centro estende-se à oeste e leste. Além dessas duas importantes minas, foram surgindo uma série de outras minas menores nas proximidades da área central, ao norte do centro, nas encostas do Morro Cechinel, como a mina Brasil, mina do Bainha e outras.

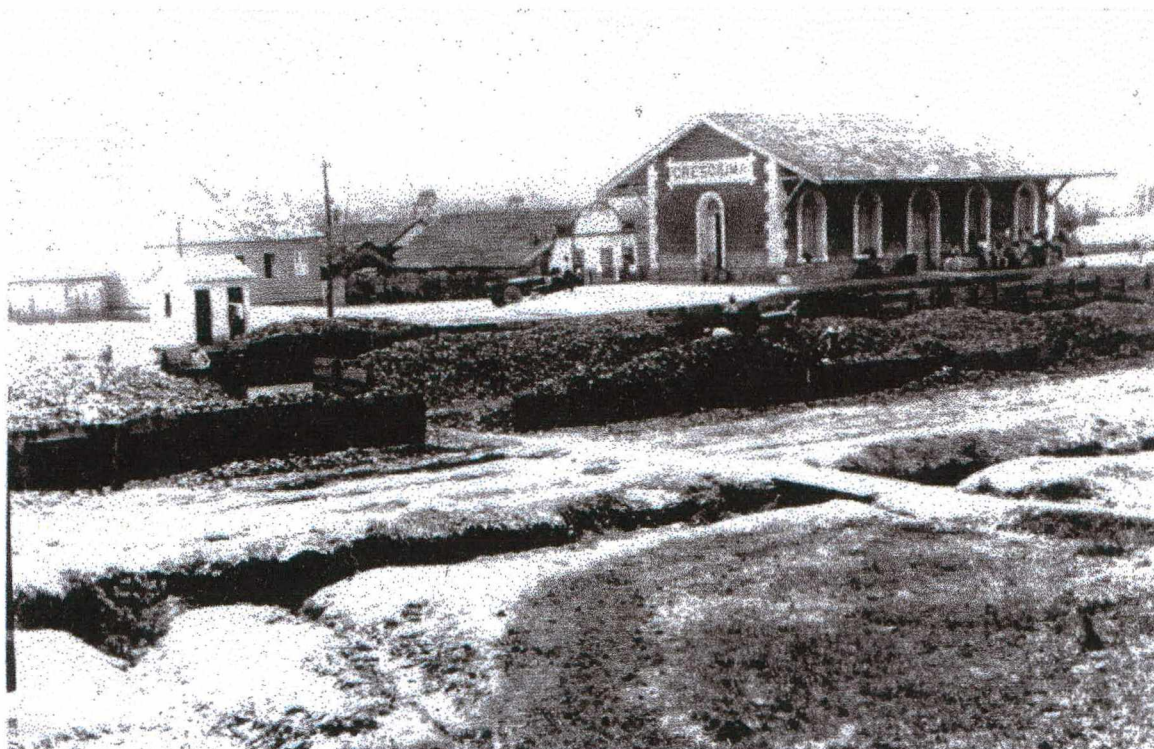
Em vista da tecnologia de mineração da época, as minas eram abertas em uma encosta de morro. É interessante observar, no entanto, que no Morro Casagrande, ao sul do centro da cidade, foi aberta apenas uma pequena mina, no atual Bairro São Cristóvão, nas proximidades da estrada de ferro³. As bocas de mina concentravam-se no Morro Cechinel, de onde alcançavam o veio de carvão.

A produção carbonífera era transportada pela estrada de ferro. A CBCA construiu um desvio na subida do Bairro Santo Antonio, onde tinha uma caixa de embarque do carvão. Também a Carbonífera Próspera tinha a sua no centro do atual Bairro Próspera. As demais minas, menores, tinham que transportar o carvão até a estação central de Criciúma. O Senhor Manoel Igino de Oliveira lembrou que o carvão da Mina Brasil era transportado de carro de boi e depois de caminhão pelo centro da cidade até o pátio da estação central. No pátio da estação, o carvão era descarregado dos veículos e carregado a pá nos vagões. Em uma fotografia da década de 1930 aparece a estação central de Criciúma cercada de montes de carvão para serem embarcados (Fotografia 02: Primeira Estação de Criciúma na Década de 1930).

O senhor Bernardino João Campos lembra também como o carvão era transportado para a estação.

“E naquele tempo não existia caminhão, não tinha nenhum veículo para transportar o carvão, então o carvão era transportado por meio de carro de boi. Então vinha tudo de carro de boi, aqueles colonos, com carro de boi cheio de carvão pra encher os vagões de carvão, né. Levavam mais ou

³ Depoimento de Manoel Igino de Oliveira, colhido em 19/06/1999. Manoel Igino de Oliveira nasceu em Tubarão em 02/09/1917. Trabalhou na estrada de ferro como conferente, telegrafista e agente. Trabalhou na estação de Criciúma de 1939 até 1968.

FOTOGRAFIA 02 – PRIMEIRA ESTAÇÃO DE CRICIÚMA NA DÉCADA DE 1930

FONTE: Arquivo Histórico de Criciúma.

menos aproximadamente uma semana para encher um vagão daqueles. Era mais de 20 toneladas um vagão de carvão. o carro de boi não trazia nem uma. Então, eles carregavam ali, os carros de boi atolavam aqui (*na rua João Zanette*), porque era chão batido né, não tinha calçamento, não tinha nada, atolavam o carro de boi aqui e eles descalços, de calça arregaçada e correndo os carros pra carregar. Saía uma locomotiva daqui com vinte ou vinte e cinco vagões de carvão, levava mais ou menos uns quinze dias para encher e sair daqui, carregar para ir pra Imituba”.⁴

Toda essa atividade de mineração ajudou a consolidar àquela área como central, na medida em que atraiu pessoas das localidades vizinhas que vieram trabalhar nas minas, estimulando o comércio e outras atividades econômicas no centro da cidade.

Aos poucos, as minas deslocaram-se para outras áreas do município e a população que morava no centro e nas imediações foi crescendo. A área da estação foi sendo utilizada cada vez mais no transporte de passageiros, em detrimento do transporte de carvão, que passou a ser feito principalmente a partir de caixas de embarque. A estação de Criciúma tornou-se uma das mais movimentadas da estrada de ferro.

O fluxo de pessoas na estação atraiu, principalmente, os estabelecimentos comerciais, que buscaram se localizar nas suas proximidades. Começaram a surgir no entorno da estação estabelecimentos como armazéns, bares, lojas populares, pensões e hotéis. O Hotel Brasil, por muito tempo, o principal hotel da cidade, localizava-se em frente à estação de passageiros. Na rua Paulo Marcus, a rua da estação, havia o mercado Garibaldi, padaria, restaurante, a garagem da empresa de ônibus de Basílio Aguiar, que fazia o transporte de passageiros para a região de Metropolitana, casas residenciais e inúmeros bares⁵.

Entretanto, a rua mais movimentada nas imediações da estação era a Rua João Zanette. Essa rua era, de certa forma, considerada também como rua da

⁴ Depoimento de Bernardino João Campos em 10/05/2000.

⁵ Informações baseadas nos depoimentos de Bernardino João Campos, Carlos Ernesto Ramos Lacombe, Alcebiades Bristot, Marlene Lapolli Bristot e Margarete Lapolli Conti.

estação, pois fazia a ligação da estação ferroviária com a Praça Nereu Ramos e, conseqüentemente, com a cidade. Na Rua João Zanette havia inúmeras casas comerciais como a Casa Natal, Casa Linamar, Relojoaria Rosil, Casas Coelho, Relojoaria Suíça, loja de Elisa Rovaris, Loja Jaraguá, Casa Ouro e Café São Paulo⁶. Segundo Alcebiades Bristot, a Rua João Zanette tinha muito movimento, na medida em "que ali tinha mais atração, vitrines, exposição, relojoaria, então o pessoal passava tudo por ali para olhar".⁷

A presença da estação ferroviária nas proximidades do centro da cidade, com um incessante fluxo de passageiros, ajudou a desenvolver toda uma zona comercial e de serviços nas suas imediações, tendo a Rua João Zanette como seu corredor principal (Fotografia 03: Rua João Zanette).

A estrada de ferro também foi importante na inversão do sentido de expansão urbana de Criciúma.

Na época do núcleo colonial, a expansão urbana tendia para o sentido norte-sul, do Morro Cechinel em direção à localidade de Quarta Linha, em vista do estabelecimento de novas famílias de imigrantes nas linhas coloniais abertas pela Companhia Torrens, em 1890, na área sul da localidade e ao norte na região de Cocal. As linhas coloniais eram estradas a partir das quais os colonos recebiam lotes de terra e construía suas casas.

A mineração inverteu o sentido da expansão urbana. Num primeiro momento, nas décadas de 1920 e 1930, a localização das principais minas de carvão na Próspera e Santo Antonio redirecionou o crescimento urbano para o sentido leste-oeste do município.

A estrada de ferro entrou no distrito de Criciúma, em 1918, pelo lado leste, passando pela Próspera em direção à mina da CBCA, localizada no Bairro Santo Antonio, contribuindo para essa inversão do crescimento urbano, pois cruzou o distrito no sentido leste-oeste e assim conteve o crescimento da área central para o sul, ao mesmo tempo em que suas margens e imediações eram ocupadas por

⁶ Informações baseadas principalmente em Alcebiades Bristot, Marlene Lapolli Bristot e Margarete Lapoli Conti.

⁷ Relato de Alcebiades Bristot, colhido em 11/05/2000.

FOTOGRAFIA 03 – RUA JOÃO ZANETTE

FONTE: Departamento de História da UNESCO (Doação: Prof. Jorge Darós)..

casas, tornando-se assim em uma linha de ocupação nas regiões leste e oeste da cidade.

Nas décadas seguintes, especialmente nas de 1940 e 1970, houve uma intensificação da atividade carbonífera e um grande crescimento populacional do município. Essas novas atividades de extração de carvão e a conseqüente ocupação humana localizaram-se, principalmente, nas áreas leste e oeste do município, consolidando a expansão urbana nessa direção.

Na década de 1940, por ocasião da segunda guerra mundial, aumentou a proteção governamental ao carvão e foi construída a usina de Volta Redonda da Companhia Siderúrgica Nacional – CSN, o que intensificou a exploração carbonífera em Criciúma.

Essa intensificação da produção do carvão também atraiu muitas pessoas das cidades e vilarejos vizinhos, especialmente litorâneos, que vieram para trabalhar nas minas.

Também na década de 1970 houve um outro período de grande crescimento da atividade carbonífera, quando ocorreu o choque do petróleo em 1973 e 1979, criando uma grande demanda de consumo do carvão energético e que perdurou durante a década de 1980. Essa situação só foi mudada em 1990, quando o governo federal colocou fim na obrigatoriedade de consumo do carvão, retirou os subsídios do setor e abriu o mercado à concorrência externa, gerando uma grave crise social na região de Criciúma. A mineração deixava de ser a mais importante atividade econômica da região.

Todo esse crescimento da atividade carbonífera, a partir dos anos 40, teve um profundo impacto sobre Criciúma, gerando um grande crescimento urbano, que pode ser constatado a partir do crescimento populacional do município (Quadro 05: Crescimento Populacional do Município). Observa-se que a década em que a população mais cresceu foi a de 1940, com um crescimento de aproximadamente 90%, seguido pela de 1970, em que a população municipal cresceu mais de 40%, refletindo assim os dois períodos principais da produção do carvão. Em todo esse tempo, a população municipal cresceu mais de 500%.

QUADRO 05 – CRESCIMENTO POPULACIONAL DE CRICIÚMA

ANO	POPULAÇÃO
1940	27.753
1950	50.854
1960	61.975
1970	81.451
1980	110.604
1991	146.320
1996	159.101

FONTE: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE.

Além do crescimento populacional do município de Criciúma, a população urbana propriamente dita cresceu também nesse período (Quadro 06: Crescimento da População Urbana de Criciúma). Ao se observar o item de população urbana, percebe-se um crescimento muito grande dessa população com taxas maiores que o crescimento da população no município. Na verdade, Criciúma passou por um processo de crescimento da população geral do município ao mesmo tempo em que a população urbana crescia a um ritmo mais acelerado. Destaca-se a década de 1950, com um crescimento da população urbana de aproximadamente 250%. De fato, todo o crescimento populacional do município na década de 1940 confluiu para um crescimento da população urbana na década de 1950. Destaca-se também, a década de 1970, não apenas pela alta taxa de crescimento de 80%, mas, em termos absolutos, pela quantidade de pessoas envolvidas no processo de urbanização, quando a população urbana passou de 54.918 em 1970 para 93.631 em 1980.

O crescimento da mineração, a partir da década de 1940, também consolidou a tendência de expansão urbana no sentido leste-oeste. Com o aumento da produção carbonífera, em Criciúma, abriram-se inúmeras minas, surgindo novas companhias mineradoras.

A Companhia Próspera continuou minerando no lado leste da cidade, enquanto a CBCA encerrou suas atividades em Santo Antonio e deslocou-se para o norte, além do Morro Cechinel, na região de Mina do Mato – Napolini – Mina do Toco. A mineração foi intensificada na área oeste, com a Companhia Metropolitana que passou a minerar na região de Metropol – Colonial – São Marcos, a Carbonífera Catarinense em Rio Maina, a Carbonífera União na região dos atuais Bairros Mina União e Cidade Mineira, e a Companhia Carbonífera Urussanga - CCU em Boa Vista.

Acompanhando essa tendência, a maior parte da estrada de ferro, em Criciúma, localizou-se na área oeste do município. O ramal de Treviso abrangeu as regiões de Boa Vista, Rio Maina, Metropolitana e São Marcos em direção a Siderópolis. Os sub-ramais de Mina União e de Mina do Mato também estavam localizados, em grande parte, nessa área do município. Além de articular o

QUADRO 06 – CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO URBANA DE CRICIÚMA

ANO	MUNICÍPIO 01 (área antiga) ¹			MUNICÍPIO 02 (área atual) ²		
	POPULAÇÃO TOTAL	POPULAÇÃO URBANA	POPULAÇÃO RURAL	POPULAÇÃO TOTAL	POPULAÇÃO URBANA	POPULAÇÃO RURAL
1940	27.753	4.845	22.098	17.112	4.340	12.772
1950	50.854	9.298	41.556	28.871	8.014	20.857
1960	61.975	27.905	34.070	48.000	26.449	21.551
1970	81.451	55.397	26.054	74.357	54.918	19.439
1980	110.604	96.332	14.272	99.735	93.631	6.104
1991	146.320	132.313	14.007	146.320	132.313	14.007
1996	153.101	143.229	15.872	153.101	143.229	15.872

FONTE: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE.

¹ Os dados da coluna **Município 01 (área antiga)** incluem os atuais municípios de Nova Veneza, Içara e Forquilha, então pertencentes ao município de Criciúma, do seguinte modo: a) 1940 e 1950: Nova Veneza e Içara; b) 1940 até 1980: Forquilha. A partir de 1980 os dados são os mesmos.

² Os dados da coluna **Município 02 (área atual)** expressam apenas a população residente na área do atual município de Criciúma.

transporte ferroviário do carvão, as estações e paradas da estrada de ferro eram pontos de referência no transporte de pessoas e mercadorias, facilitando a ocupação da área.

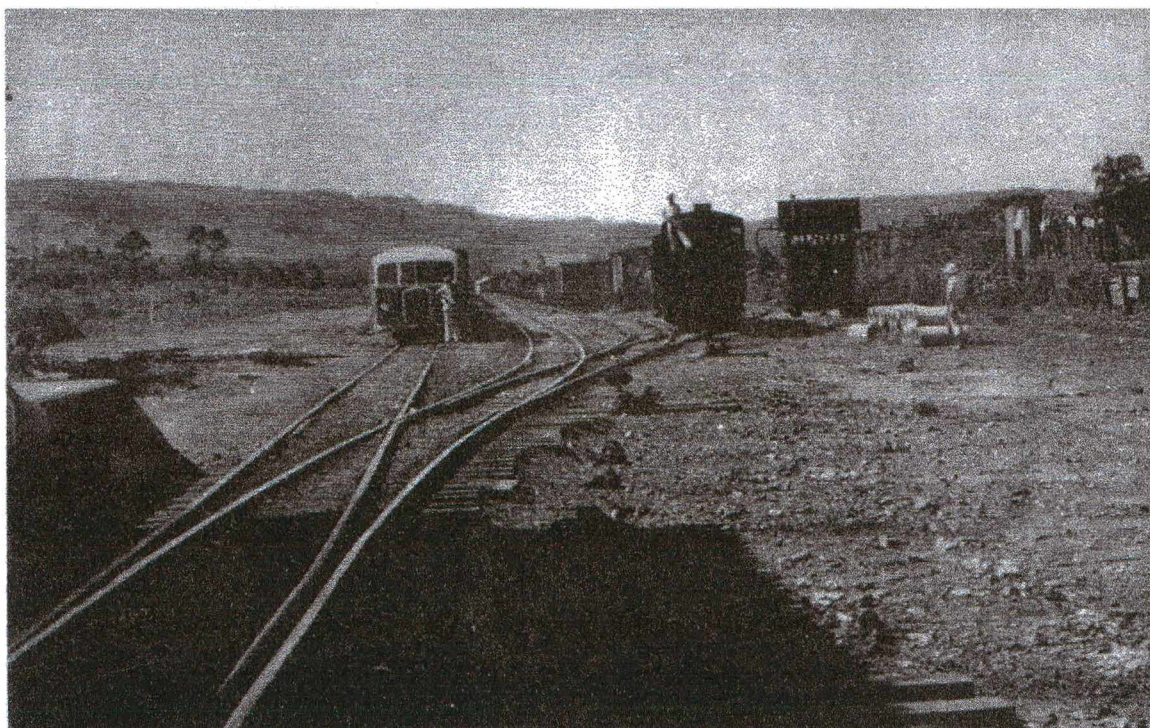
O exemplo mais importante é o do Bairro Pinheirinho, que se formou umbilicalmente ligado às atividades ferroviárias. A área onde hoje se situa o Bairro era considerada, até a década de 1940, como pertencente à Santa Augusta, uma das localidades que se formou ainda na época do núcleo colonial. A estação de Sangão, localizada nas proximidades, era o centro que articulava a produção agrícola dessa região e de Primeira Linha, o que permitiu um razoável crescimento daquela localidade.

A construção do ramal de Treviso alterou essa situação. A conexão do ramal com a linha - tronco foi feita onde hoje se localiza o centro do Bairro Pinheirinho. Foi construída uma estação de passageiros no local, a partir da qual se articulou o comércio e os moradores de Santa Augusta e Boa Vista, bairros que estavam crescendo com a exploração do carvão. Além disso, as funções de parada e manobra dos trens, especialmente os que transportavam carvão, foram sendo transferidas do centro para o Bairro Pinheirinho, formando um pátio de manobras nas imediações da estação, onde hoje se localiza a avenida centenário (Fotografia 04: Antigo pátio de manobras do Pinheirinho).

A conexão com o ramal de Treviso, a estação de passageiros, o pátio de manobras, as casas de ferroviários, que foram sendo construídas nas imediações, enfim, a presença da estrada de ferro, foi o que forneceu as condições para a ocupação do Bairro Pinheirinho. Deve-se ressaltar ainda, que a linha - tronco e o ramal de Treviso continuam a atravessar o bairro, onde atualmente também está localizado o novo pátio de manobras da ferrovia em Criciúma. Tudo isso faz com que a presença da estrada de ferro seja, ainda hoje, muito forte no Bairro Pinheirinho.

Desta forma, a localização das atividades de mineração e a presença da estrada de ferro propiciaram uma ocupação mais intensa da área oeste do município, pois as mineradoras continuaram construindo vilas operárias e localizando os mineiros nas proximidades das minas, o que também estava

ocorrendo na área leste com o crescimento das atividades da Carbonífera Próspera. A expansão urbana no sentido leste-oeste consolidou-se nessa época.

FOTOGRAFIA 04 – ANTIGO PÁTIO DE MANOBRAS DO PINHEIRINHO

FONTE: Zumblick, Walter. *Teresa Cristina: A Ferrovia do Carvão*. Florianópolis: Editora da UFSC, 1987.

2. A Ocupação Tardia da Área Sul

A localização dos trilhos da estrada de ferro nas proximidades do centro da cidade, cruzando-o no sentido leste-oeste pelo seu lado sul, exerceu uma forte influência sobre a área localizada entre o centro e o Morro Casagrande, atualmente ocupada pelos Bairros Comerciário e Michel (Figura 10: Área sul da cidade de Criciúma).

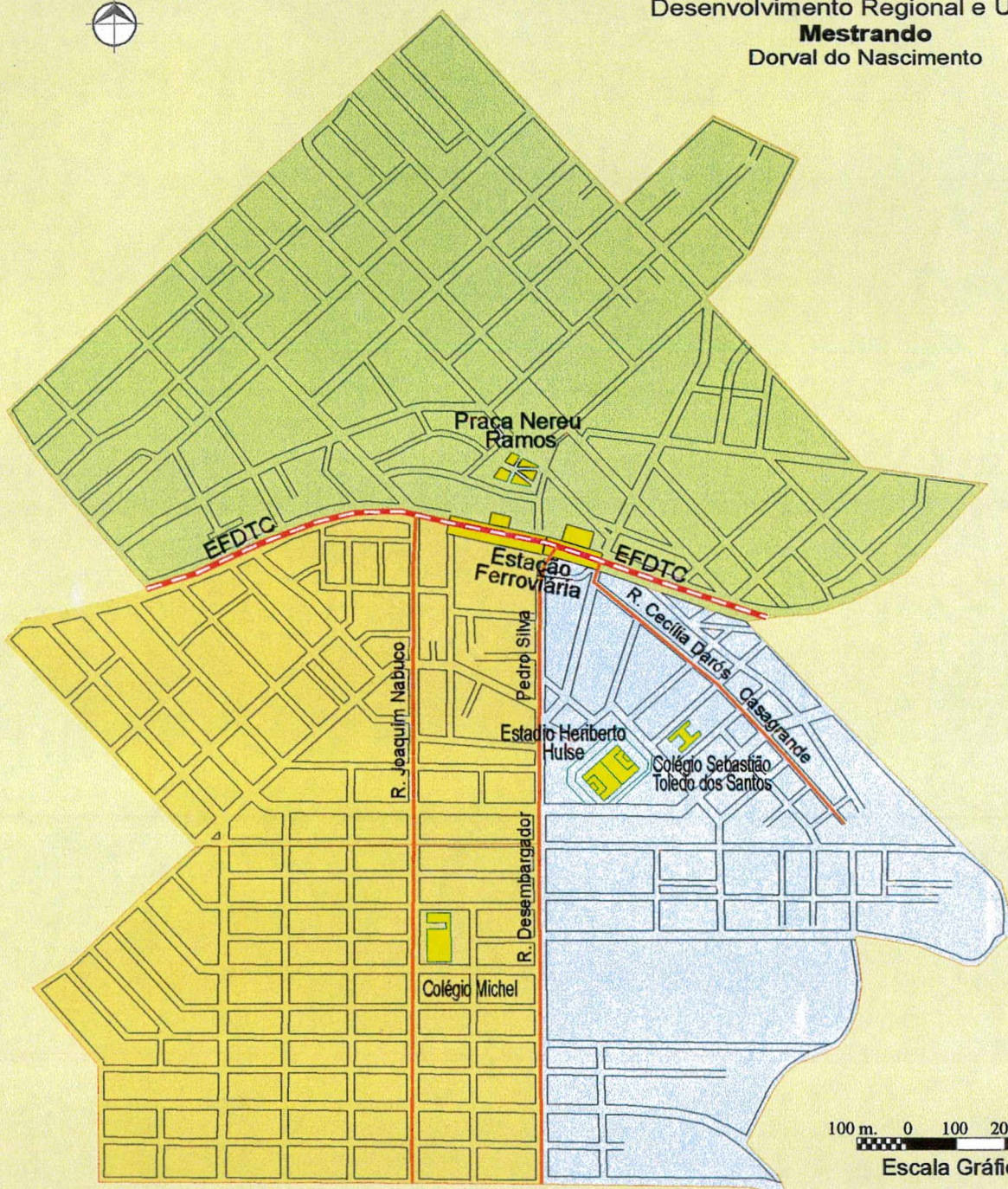
A estrada de ferro atuou como uma delimitadora espacial do centro da cidade na área sul, estabelecendo uma diferença entre o “lado de cá” dos trilhos, que constituía a área central, e o “lado de lá” dos trilhos, uma área menos valorizada e envolvida numa forte carga de preconceitos pelos moradores tradicionais do centro. Segundo Flávio Villaça, essa situação é comum “a várias cidades médias do sul do Brasil, cujo espaço urbano foi dividido em dois pela barreira rio-ferrovia”.⁸

“As áreas situadas além das barreiras são rejeitadas pelas classes de maior renda e seus terrenos passam a ter preço inferior aos daqueles localizados aquém das barreiras. São então ocupados por zonas comerciais e residenciais das camadas de renda mais baixa. Ao contrário, os terrenos aquém da barreira apresentam preços mais altos (mesmo que a iguais distâncias do centro da cidade), pois tem maior valor de uso”.

Os trilhos eram os limites da área central da cidade, no sentido dado por Kevin Lynch de “fronteiras entre dois tipos de área”⁹. A idéia de fronteira é importante, pois nos ajuda a entender a desvalorização a que foi submetida à área do “lado de lá” dos trilhos, como um espaço estranho, espaço não reconhecido como fazendo parte do grupo de habitantes da área central e, nesse sentido, desvalorizado. Segundo Olvacir Bez Fontana, diretor-presidente da Construtora Fontana, com negócios imobiliários na área, ainda hoje é mais fácil vender

⁸ Villaça, Flávio. *Espaço Intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel/Fapesp/Lincoln Institute. 1998. p.130.

⁹ Lynch, Kevin. *A Imagem da Cidade*. São Paulo: Martins Fontes. 1997. p. 69.



100 m. 0 100 200 300 m.
 Escala Gráfica

Localização



Legenda

- Centro
- Bairro Michel
- Bairro Comercial
- Ferrovias Tereza Cristina
- Estradas Principais
- Malha Viária
- Infra-Estrutura

Edição

Universidade do Extremo Sul Catarinense
 Instituto de Pesquisas Ambientais e Tecnológicas
 Centro de Cartografia e Geoprocessamento

Figura 10

Área Sul da Cidade de Criciúma

apartamentos na área central, ainda que mais longe do centro simbólico da cidade, que é a Praça Nereu Ramos, do que no Bairro Comerciário, mesmo que mais perto. Os imóveis, em condições semelhantes, são bem mais caros na área central, sendo presente, mais do que a localização, a valorização cultural de morar no centro. Ainda segundo Fontana, “o lado de lá dos trilhos era depreciado. Quem morava no lado de lá era marginalizado”. As unidades habitacionais da área, que teve um forte processo de verticalização nos últimos vinte anos, são negociadas com pessoas que não têm vínculo com essa tradição, já que os ricos tradicionais não querem morar no Bairro Comerciário: preferem morar antes dos trilhos.¹⁰

A presença dos trilhos, assim, retardou a ocupação efetiva dessa área, o que ocorreu somente por volta da década de 1970. A expansão do centro da cidade, a partir dos anos 40, ocorreu em todas as direções, com exceção do sul. Talvez a noção que dê a melhor idéia do papel da estrada de ferro, em relação ao centro da cidade, seja a de *barreira*, na medida em que a ferrovia atuou como uma linha de contenção da expansão do centro em direção à área sul, que a muito custo foi vencida.

Essa área sul da cidade teve, por um longo período, características de zona rural, a despeito de sua proximidade com o centro. Para se ter uma idéia, ainda nos anos 50, o Governo Federal iniciou a construção de uma Escola Rural no atual Bairro Michel, que acabou não funcionando e serviu para abrigar o Grupo Escolar Joaquim Ramos, a partir de 1962.¹¹ O senhor Elói Martignago informou também que, no Bairro Comerciário, plantava-se batata-doce, mandioca,aipim e cana-de-açúcar até aproximadamente os anos 70. Além disso, criavam-se cavalos, suínos e bovinos.¹²

A ocupação mais efetiva da área deu-se nas proximidades da estação central da estrada de ferro, em Criciúma. Nas ruas que se abriram próximas à estação concentraram-se, inicialmente, a maioria das casas. Foi a partir desse local, de intensa movimentação de pessoas, que a barreira representada pela estrada de ferro foi sendo rompida. É interessante observar que a própria ferrovia,

¹⁰ Depoimento de Olvacir Bez Fontana, em 31/03/2000.

¹¹ Santa Catarina. Colégio estadual Joaquim Ramos. **Histórico**. Criciúma, 1993.

¹² Entrevista com Elói Martignago, morador do Bairro Comerciário, em 31/03/2000.

que era o limite de crescimento do centro, forneceu as condições para a ruptura dessa limitação.

Kevin Lynch, ainda que trabalhando mais com a fisionomia da cidade e, por isso, enfatizando o aspecto visual, faz, entretanto, uma reflexão importante sobre os limites, ao afirmar que “os limites fortes não são necessariamente impenetráveis”. Segundo ele, “muitos limites são uma costura, muito mais que barreiras que isolam, e é interessante perceber as diferenças de efeito”.¹³

Essa idéia de costura nos ajuda a compreender o papel da estação central em seu relacionamento com a área. Na medida em que a estação era um local valorizado pela sua função e atividades, ela unia as duas áreas mais do que as separava. Como *vía*, a estrada de ferro funcionava como um limite, separando as duas áreas. Mas, ao mesmo tempo, como um ponto nodal¹⁴, a estação central – ela mesma parte da ferrovia, unia-as.

A linha de penetração da ocupação do interior da área sul foi no início a antiga estrada Criciúma – Araranguá, atual Rua Desembargador Pedro Silva, nas margens da qual foram surgindo casas. Também algumas ruas secundárias da estrada geral foram sendo ocupadas. A Rua Desembargador Pedro Silva divide, atualmente, os Bairros Comerciário e Michel.

Duas outras ruas relacionadas com o espaço da estação central foram também linhas de acesso ao interior da área sul. A atual Rua Joaquim Nabuco, no Bairro Michel, que tinha o seu início nas imediações do Grupo Escolar “Professor Lapagesse”, por muitos anos a mais importante escola pública da região carbonífera; e a Rua Santa Cecília, atual Cecília Darós Casagrande, no Bairro Comerciário, mais estreitamente vinculada com a estação central.

A margem da estrada de ferro, fora do espaço da estação, foi ocupada também muito precocemente, especialmente em direção aos Bairros São

¹³ Lynch, Kevin. Op. Cit., p. 71.

¹⁴ Os pontos nodais são áreas de conexões de fluxos de veículos/pessoas/atividades/mercadorias. “Os pontos nodais são os focos estratégicos nos quais o observador pode entrar: são, tipicamente, conexões de vias ou concentrações de alguma característica. Mas, ainda que conceitualmente sejam pequenos pontos na imagem da cidade, na verdade podem ser grandes praças, formas lineares de uma certa amplitude ou mesmo bairros centrais inteiros, quando a cidade está sendo considerada num nível suficientemente amplo. De fato, a cidade inteira pode tornar-se um ponto nodal, se concebermos o ambiente em nível nacional ou internacional”. Lynch, Kevin. Op Cit., p. 80. 81.

Cristóvão e Próspera, tanto os lotes legalizados como a faixa de domínio da ferrovia. Não temos informações sobre o início da ocupação das margens da estrada de ferro¹⁵, mas há indícios que remontam à década de 30. O Senhor Manoel Igino de Oliveira, que trabalhou na estação central de 1939 a 1968, disse que quando chegou a Criciúma a área de domínio já estava ocupada, tanto em direção ao Bairro Próspera quanto em direção ao Bairro Pinheirinho¹⁶. Da mesma forma, o ferroviário Sílvio Ramos, que trabalhou na estação central em 1946, afirmou que a área estava ocupada por uma população pobre, especialmente da estação central até o Bairro Próspera. No trecho até o Bairro Pinheirinho, a ocupação era menor¹⁷. O Senhor Elói Martignago disse que Addo Caldas Faraco, prefeito municipal entre 1945 a 1951 e 1956 a 1961, estimulava as ocupações¹⁸. Possivelmente a faixa de domínio começou a ser ocupada na década de 1930, tendo essa ocupação se intensificado nas décadas de 1940 e 1950.

Além desses elementos que contribuíram para a ocupação inicial da área sul, todos eles vinculados diretamente à estrada de ferro, outros fatores também impulsionaram o desenvolvimento e ocupação da área.

As áreas mais afastadas da estrada de ferro, no atual Bairro Michel, tomaram um impulso em sua ocupação com a construção do Colégio Madre Teresa Michel, colégio inaugurado em 24 de Setembro de 1961 e que deu nome ao bairro. O colégio foi fundado pela Congregação das Pequenas Irmãs da Divina Providência em 1955, funcionando no prédio que fora construído para a escola

¹⁵ A faixa de domínio tornou-se uma área densamente ocupada por uma população pobre, removida para a construção da Avenida Centenário. Edgar da Cunha Generoso faz uma interessante reflexão sobre o caráter seletivo da preservação de fontes históricas que vale a pena reproduzir. Diz ele que "ao contrário do que acontece com a historiografia a respeito dos imigrantes e prefeitos de Criciúma, a vida das pessoas que habitavam as margens do trilho não foi contada e nem fotografada. Aliás, nem o cadastramento feito na época da remoção foi preservado. Não tivemos condições de saber a quantidade de pessoas que foram transportadas, quantas famílias eram, quantos filhos possuíam, qual a idade dos habitantes daquele lugar. Vasculhamos todo o arquivo fotográfico da Casa da Cultura, na qual existem fotos desde a administração Rui Hulse, e não encontramos nenhuma fotografia que focalizasse a estrada de ferro, de modo que aparecessem os barracos a sua margem. Achamos fotos da antiga estação de trem no centro da cidade, outras que mostravam a construção da avenida e outras ainda que registravam a presença da "fina Ilor" da sociedade criciumense no último passeio de trem pela área central". Generoso, Edgar da Cunha. **O Surgimento da Vila Dona Tereza Cristina. Monografia** (Curso de Estudos Sociais). Criciúma, Unesc, 1994.

¹⁶ Depoimento de Manoel Igino de Oliveira, 19/06/1999.

¹⁷ Depoimento de Sílvio Ramos, 17/06/1999. Sílvio Ramos nasceu em Criciúma em 02/02/1923. Trabalhou na estação de Criciúma em 1946 e na estação do Bairro Pinheirinho em 1956-1976.

¹⁸ Depoimento de Elói Martignago, 23/03/2000.

rural. Em 1957, iniciou-se a construção da nova sede do colégio, localizada nas proximidades do Morro Casagrande, entre as atuais ruas Desembargador Pedro Silva e Joaquim Nabuco¹⁹.

O colégio atendia uma clientela de Criciúma e das cidades vizinhas, pois oferecia o único curso ginásial de Criciúma e um dos poucos da região. Em 1958 começou a oferecer o curso normal de 2º ciclo para formação de professoras, em 1961 foi aprovado o curso primário (1ª a 4ª série) e, em 1966, o curso infantil. A presença do colégio valorizou a área e atraiu moradores, contribuindo para a sua efetiva ocupação, dando-lhe uma identidade e tornando-se até hoje o centro do bairro.

No Bairro Comerciário, o processo de ocupação foi estimulado pela construção, em 1955, do estádio Heriberto Hulse, pertencente ao Comerciário Esporte Clube²⁰. Fotografias de disputas esportivas no estádio em 1957/1958 mostram os seus arredores praticamente desertos²¹. Já em uma fotografia de 1963 aparecem inúmeras casas em volta do campo, demonstrando que houvera um processo de ocupação a partir do estádio Heriberto Hulse²². Aos poucos, o estádio foi consolidando a sua posição na área. Em 1965 foram inauguradas as arquibancadas de concreto e em 1969 a piscina. No início da década de 1970, o estádio passou por uma ampliação e modernização. O “campo do comerciário” acabou por denominar aquela área, tornada agora o Bairro Comerciário.

Ainda na década de 1970, uma outra construção ajudou no processo de ocupação do bairro. Em 1972 foi inaugurado o prédio do Conjunto Educacional Sebastião Toledo dos Santos, próximo ao estádio do comerciário²³. Em 1973, iniciaram as aulas com 95 professores e 2.642 alunos. A população passou a chamá-lo de “colegião”, o que dá uma idéia do seu impacto na época.

¹⁹ As informações sobre o Colégio Madre Teresa Michel estão baseadas em Mello, Maria Aparecida da Silva. **Nova Concepção Metodológica do Planejamento Curricular no Processo Ensino Aprendizagem**. Dissertação (Mestrado em Educação). IPLAC/UNESC, 2000.

²⁰ Comerciário Esporte Clube. **Jubileu de Prata (1947-1972)**. Criciúma: Empresa Sampaio Editora, 1972. O Comerciário Esporte Clube foi fundado em 1947 e representava os comerciantes da área central nos torneios que disputava com os times das principais carboníferas da região. Em 1978, o nome do clube foi mudado para Criciúma Esporte Clube.

²¹ Id. *Ibid.*, p. 59.

²² Id. *Ibid.*, p. 63.

²³ Santa Catarina. Conjunto Educacional Sebastião Toledo dos Santos. **Histórico**. Criciúma, 1979, p. 1.

Outros dois bairros da cidade, localizados próximos à parte sul da área central, também do “lado de lá” dos trilhos, tiveram um processo de ocupação bem diferenciado daquela área, constituindo-se como bairros operários. O atual Bairro São Cristóvão, localizado a leste da cidade entre o Comerciário e a Próspera, era área de moradia de mineiros da Carbonífera Próspera e de outras minas. Segundo o senhor Elói Martignago, por volta de 1945/1950, o senhor Defende Casagrande, proprietário de uma grande área de terras na localidade, construiu umas 30 casas para alugar a mineiros da Próspera²⁴. Mais tarde, sua esposa, Henriqueta Meller Casagrande, construiu outras casas para alugar.

O atual bairro Santa Bárbara, popularmente conhecido como Operária Velha e localizado a oeste da cidade, entre o Michel e o Pinheirinho, era uma antiga vila operária da Companhia Brasileira Carbonífera Araranguá, que abrigava mineiros que trabalhavam na mina da empresa no Bairro Santo Antonio. Junto com a Operária Nova, outra vila operária da CBCA, constituíram-se como uma ampla área de mineiros, um cinturão operário que delimitou o centro da cidade a oeste.

A área do bairro Comerciário/Michel é hoje a mais verticalizada da cidade, fruto de um processo de construção que se iniciou na década de 1980 e se intensificou nos últimos dez anos. A proximidade do centro da cidade, os terrenos mais baratos e o gabarito de oito pavimentos estabelecido pelo plano diretor são os motivos mais citados para essa verticalização²⁵. Motivos que só se compreendem ao se entender a ocupação tardia da área pela dificuldade em vencer a barreira representada pela estrada de ferro.

²⁴ Depoimento de Elói Martignago, 23/03/2000.

²⁵ Depoimento de Olvacir Bez Fontana, 31/03/2000.

CAPÍTULO 3

A VIDA URBANA EM TORNO DO TREM E DA ESTAÇÃO

“Mas a gente tem saudade do tempo do trem, né Manoel? Como era gostoso o ‘trem horário’, era lindo!”.

(Aliete Nazaret da Silveira Gonçalves)

1. O Trem em Criciúma

A estação de passageiros mais importante da região carbonífera era a de Criciúma. Além dela na linha – tronco em direção a Tubarão tinham as estações de Içara, Esplanada, Morro Grande e Jaguaruna. Em direção a Araranguá havia as estações de Sangão e Maracajá. A estação de Pinheirinho foi construída em 1943. No ramal de Treviso havia as estações de Siderópolis, Rio Fiorita e Treviso, além de algumas paradas em localidades ao longo da linha.

Existiam ainda os chamados “desvios”, que eram uma extensão não muito grande de trilhos colocados para facilitar o trabalho dos trens, seja para realizar manobras nos pátios das estações ou para ir buscar o carvão mais perto das minas, como o desvio que entrava no centro do bairro Próspera. Dona Ignês Pacheco de Oliveira, a Dona Neném, num depoimento colhido por Marli de Oliveira Costa, recorda de um desvio que subia o bairro Santo Antonio para ir buscar o carvão na primeira mina da CBCA, em Criciúma.

“Eu me lembro do trem, ele passava aqui, ia buscar o carvão na mina velha, do trilho que ele descia, ali em cima, nessa rua ali oh!”.¹

¹ Entrevista de Ignês Pacheco de Oliveira, concedida a Marli de Oliveira Costa em 13/07/1999. Dona Ignês nasceu em 24/10/1947 em Criciúma e é uma antiga moradora do Bairro Santo Antonio. Marli de Oliveira

Mesmo quando ia transportar o carvão, o trem passava ali, pertinho de casa e ainda que não fosse, como nesse caso, diretamente utilizado pelas pessoas, ele estabelecia um contato e deixava uma lembrança.

Além do trem que transportava o carvão, chamado de trem carvoeiro, havia também o trem que transportava cargas e o trem de passageiros. O trem cargueiro era o responsável pelo transporte das mercadorias mais pesadas e volumosas, em vagões fechados, que alimentavam o comércio das localidades da região. O Senhor Bernardino João Campos, comerciante estabelecido em Criciúma há mais de cinquenta anos, lembra que o comércio era abastecido pelo trem.

“Naquele tempo todos os comerciantes daqui iam pra laguna, fazer compras em Laguna, porque Laguna era o que abastecia o comércio de Criciúma. Então eles iam pra Laguna, faziam compras e depois iam pegar a mercadoria que vinha de trem, a mercadoria toda”.²

Outros tipos de materiais, ainda mais pesados, para servir as minas ou máquinas para os incipientes estabelecimentos industriais eram também transportados por esses trens.

“Ali onde tem o prédio da Crisul, então meu avô tinha uma serralha ali, as primeiras máquinas que veio pra ele da Europa, vieram embarcadas em cima de vagões carregados de areia, foram postas as máquinas em cima, então sempre vinha nos finais de semana, que era pra ter o domingo todo pra poder trabalhar, tirar aquelas máquinas, não havia um gincho, não tinha nada, era tudo na força da alavanca, botando madeira, até conseguir tirar,

Costa é historiadora e escreveu sobre o bairro: **Tudo isso eles contavam... Memória dos moradores do Bairro Santo Antonio**. (Criciúma: Secretaria Municipal de Educação, 2000, 133 p.).

² Entrevista de Bernardino João Campos em 10/05/2000. Conhecido como Dinho Campos, nasceu em Porto Belo em 1916 e chegou em Criciúma em 1940. Possui estabelecimento comercial na rua João Zanette desde 1946.

depois que tava no chão podia ficar uma semana, duas ali, até arrumar condução pra transportar”.³

No trem cargueiro havia também dois vagões de passageiros, mas “ninguém gostava de viajar nesse trem porque não tinha hora de chegar e nem de sair” como recorda o senhor Manoel Miguel Gonçalves⁴, nascido em 1934 no município de Maracajá. Para viajar no trem cargueiro só se houvesse uma necessidade muito grande ou se fosse preciso acompanhar a carga.

As pessoas preferiam viajar no trem de passageiros que tinha horário certo para chegar e para sair e, por isso mesmo, recebeu o apelido de “trem horário”. Esses trens transportavam diariamente milhares de pessoas que se aglomeravam nas estações para ir, vir e ver.

“Uma das coisas que marcou também pra mim era esse trem horário, onze horas da manhã e duas da tarde, era uma festa, o povo se aglomerava na estação tanto aqueles que queriam viajar como os que iam esperar os parentes”.⁵

O preço da passagem era bem baixo, o que possibilitava o acesso de todas as pessoas ao transporte pelo trem. Além disso, as péssimas condições de manutenção das estradas e pontes até a década de 1960 restringiam o uso do transporte rodoviário na região. Efetivamente, o trem de passageiros era usado porque era o meio de transporte mais rápido e seguro. Como afirma o senhor Alcebiades Bristot, “o trem era uma condução garantida, aquele ali não tinha problema nenhum de estrada, de ponte, não tinha nada, pegava o trem e vinha embora”. A sua esposa, Marlene Lapolli Bristot, lembra as dificuldades que enfrentou em uma viagem de ônibus que precisou fazer de Laguna para Araranguá.

³ Entrevista de Alcebiades Bristot em 11/05/2000. Nasceu em 1935 e sempre morou em Criciúma.

⁴ “O trem cargueiro era trem que não tinha pressa de sair, mais pesado”. Entrevista concedida em 11/05/2000.

⁵ Aliete Nazaret da Silveira Gonçalves, entrevista concedida em 11/05/2000. Dona Aliete nasceu em Florianópolis em 1937. Casou-se com Manoel Miguel Gonçalves e passou a residir em Criciúma em 1962.

“Então uma vez eu nunca me esqueço, eu não consegui pegar o trem e eu tive que vir de ônibus. Mas que viagem triste, meu Deus! Pra quem tava acostumada com o trem, que era uma coisa assim, parecia uma reta, demorado, demorei um dia inteiro pra chegar. O Ônibus quebrou, depois por ironia, era eu e outra amiga, parece que ela pegou a minha mala enganada, aí pra achar essa mala, o trabalho que deu, então o trem não tinha nada disso. O trem era aquilo ali, a gente colocava as coisas em cima, era um transporte seguro, não quebrava nem nada, eu pelo menos andei de monte, mas andei, vinte anos, mais de vinte anos de trem”.⁶

Os trens de passageiros transportavam de seis a oito vagões com capacidade para 40 a 50 pessoas por vagão, totalizando mais ou menos uma capacidade de transporte de 300 pessoas. Quando esses vagões estavam lotados e com pessoas em pé, chegavam a atingir 80 passageiros aproximadamente. No “trem horário”, além das bagagens, também vinham mercadorias, mas essas eram mais leves, rapidamente colocadas e tiradas para não atrapalhar a partida do trem. Havia vagões de primeira e segunda classe. Na primeira classe viajavam as pessoas mais abastadas, em poltronas melhores, e eram servidos cafezinho e lanche. Na segunda classe viajavam as pessoas que pagavam uma passagem mais barata.

A viagem no “trem horário” possibilitava um intenso relacionamento social por causa da quantidade de pessoas que viajavam no vagão, do tempo de viagem que propiciavam, em geral, um contato mais duradouro entre os passageiros e mesmo pelo clima de despreocupação e tranquilidade que se estabelecia entre os viajantes. Marlene Lapolli Bristot se recorda do tempo em que morava em Araranguá e estudava em Tubarão, como dezenas de outras moças e moços da região. Na volta das aulas, ela lembra de como era divertida a viagem de trem.

⁶ Marlene Lapolli Bristot é filha de ferroviário e nasceu em Criciúma em 1937. Entrevista realizada em 11/05/2000.

“Quer ver na volta, então a volta era melhor ainda. Porque a volta era sempre por causa de feriado ou por causa das férias. Então nós estudávamos no colégio São José. Então tinha as moças que estudavam, ficavam num determinado... naquele tempo não se misturavam rapazes e moças. Então ficavam do lado e os rapazes do outro. Então, tinha um rapaz, eu não me lembro de onde ele era, se era de Maracajá, chamavam pra ele de Dom Pedro, e ele era muito gozado. Então nós ficávamos, da metade do trem ficavam as moças, do outro, no final, ficavam os rapazes; então eles começavam algum coralzinho, eu nunca me esqueço, até falava pros alunos; então eles cantavam assim, porque eles tinham assim quinze, dezesseis anos, naquela idade, queriam se mostrar pras meninas, eles queriam se mostrar, então era concorrência colégio de moças e colégio de rapazes, que era o Sagrado Coração de Jesus, que é o Dehon hoje. Então ele ensaiava assim (cantando) “a mulher do compadre Cassimiro, a mulher do compadre Cassimiro, a mulher do compadre Cassimiro...”, todo mundo cantando e nós vínhamos no trem e ele brincando: “gente, agora vem o estribilho”, ele dizia, ele ficava assim, parecia o Dom Pedro, aquele topete assim. Agora vem o estribilho “a mulher do compadre Cassimiro, a mulher do compadre Cassimiro...”. Agora pessoal, agora vem a segunda parte, aí nós esperávamos que viesse, “A mulher do compadre Cassimiro...”, olha, mas então era aquela gozação, mas olha como nós rimos. Nos vagões, ele regia a orquestra”.

O trem de passageiros não era utilizado apenas para as necessidades cotidianas de trabalhar, estudar, fazer compras ou ir ao médico. Muitas pessoas utilizavam o “trem horário” para ir visitar os parentes ou simplesmente ir passear, conhecer os lugares ou no caso de pessoas que moravam em outras regiões, aproveitar a própria viagem de trem. Foi o que aconteceu em 1960 com um grupo coral de Florianópolis que veio a Criciúma participar da inauguração de uma ampliação no templo da Igreja Assembléia de Deus. Era o coro *Vozes de Sião*,

integrado por 42 membros, entre eles Aliéte Silveira Gonçalves, que relatou o passeio que o coro foi fazer em Araranguá.

“Cantamos um hino mais ou menos eram dez horas da manhã, às onze horas, onze e meia antes de terminar, onde está o coro? Quase cinquenta por cento do pessoal, da turma, foram pegar o trem às onze horas e foram até Araranguá, conhecer Araranguá de trem, que aquilo foi uma festa, uma alegria, uma surpresa”.

Esse passeio foi feito utilizando o próprio “trem horário”, mas havia outros que eram programados com antecedência para levar as pessoas para um passeio, sempre aos domingos ou feriados, como, por exemplo, as festas religiosas. Era um tipo de transporte especial chamado “trem de recreio” ou trem expresso. O senhor Manoel Igino de Oliveira lembrou que para a festa de Nossa Senhora dos Navegantes em Laguna, saíam cerca de dez vagões lotados⁷. Os jogos de futebol também eram ocasiões importantes para se deslocar a outras localidades. Havia uma intensa disputa entre os times das localidades da região e quando o time ia jogar fora de seu campo, a torcida acompanhava.

“Olha, naquele tempo eles faziam jogos, então eles faziam... trem expresso, sabe. Então a gente embarcava e ia tudo mais pelo passeio do trem né. E a gente ia a Lauro Müller. Aqui no sul principalmente onde era servido pela estrada de ferro, fazia aos domingos, sempre aos domingos. Era marcada a hora, o pessoal pagava a passagem e ia, ia cheio, ia cheio, pelos corredores, por tudo, não tinha limite não. (As pessoas iam) cantando, ia cantando, brincando, as pessoas... quase sempre as pessoas mais moças é que freqüentavam isso, elas iam cantando, um levava uma raminha (risos)”.⁸

⁷ Entrevista realizada em 19/06/1999.

⁸ Entrevista com Gilberto Machado Vieira, o seo Jujú, em 11/11/1999. Gilberto Machado Vieira nasceu em Imarni em 10/03/1910 e foi funcionário da CBCA, tendo trabalhado na mina do bairro Santo Antonio, a mina velha.

Mais do que a paixão pelo time de futebol, o que estava em jogo nesses momentos era o divertimento, o lazer, o gozar de alguns momentos de alegria, por isso “ia tudo mais pelo passeio do trem”, pela festa, cantando e brincando.

“Fui muitas vezes. Era uma festa. Era uma festa. O trem ia cheio. A única coisa que... por exemplo se o Comercário fosse jogar lá em Tubarão ou ele ganhasse ou ele perdia, o pessoal jogava pedra no trem. Mas, só aquela hora ali. Mas, quando a gente ia era aquela festa, a gente tinha bons amigos”.⁹

Essas características do trem de passageiros, o “trem horário” ou o “trem de recreio”, o do dia-a-dia ou o de domingo, faz com que as pessoas sintam saudades do trem. Na verdade, ante a impessoalidade dos dias atuais e o individualismo do transporte que temos, o automóvel, e mesmo o ônibus, muitos sentem saudades de uma época que o trem representa, em que os contatos sociais públicos eram intensos.

“Eu sinto assim uma saudade do trem, como a gente sente saudade do trem, por que, não sei, era tudo assim muito espaçoso. E uma das coisas que eu mais gostaria que voltasse seria o trem. Não tem meio de transporte mais alegre, e vendo as paisagens, vendo as pessoas. Na estação todo mundo botava a cabeça pra fora da janela pra olhar quem que entrava”.¹⁰

O trem estava contido na vida das pessoas. A presença dos trilhos, o vai-e-vem das marias-fumaça, o passar constante dos trens de transporte de carvão, a ida na estação, o viajar no “trem horário”, tudo isso fazia da estrada de ferro e de seus elementos, algo íntimo para os habitantes de Criciúma. As pessoas, ainda

⁹ Entrevista realizada em 18/05/2000 com Carlos Ernesto Ramos Lacombe, nascido em 1933 em Cruz Alta (RS). Desde criança vive em Criciúma.

¹⁰ Lembranças de Marlene Lapolli Bristot. Dona Aliete também tem saudades: “Mas a gente tem saudade do tempo do trem, né Manoel? Como era gostoso o ‘trem horário’, era lindo!”.

que não trabalhassem na ferrovia ou não estivessem diretamente envolvidas com o trem, possuíam algum conhecimento do funcionamento da estrada de ferro, sabiam alguns termos específicos das lides ferroviárias, acompanhavam as manobras nos pátios. A estrada de ferro, os trens, os trabalhadores ferroviários faziam parte da paisagem cotidiana. Um exemplo é o do senhor Manoel Miguel Gonçalves, que morou muitos anos no bairro Pinheirinho, aprendeu os códigos que os maquinistas usavam para se comunicarem entre si e com as estações através de seqüências de apitos do trem. Para ele, era como se os trens falassem.

“Eu, desde quando era pequeno, e depois quando vim pro Pinheirinho, eu decorei como eles se comunicavam, parecia que os trens falavam um com o outro. Porque eles tinham os sinais característicos. Então quando um trem estava esperando, que não tinha o “pode”, quando era pra eles... chamavam eles por exemplo de Siderópolis ou lá de Rio Maina, mas ele ficava parado uma certa distância pra ver se podia, o desvio podia aceitar ele ou não; então aí um trem dava um aviso pro outro, dava um apito só né. Dava três apitos, ele chamava. E só um trem tinha recebido o “pode” e que na hora teve um equívoco e era pra ele parar, ele dava dois apitos e aquele trem parava. Aonde ele estivesse ele tinha que ir parando devagarzinho. E voltava pra trás. Dois apitos. E quando era uma demora muito grande, que o trem estava esperando muito, o maquinista estava preocupado, porque eles estavam esperando muito, ele fazia tipo um lamento (*imitando*) ôôôôôôuuuu. Fazia assim, sinal que tava demorando muito pra dar a resposta pra eles. E dois fazia parar e três chamava. Então eles se comunicavam dessa maneira quando não existia tanta comunicação como hoje”.

De maneira geral as pessoas acompanhavam alguma obra nova que se fazia ao longo da via férrea ou mesmo os trabalhos de sua manutenção. Não acontecia nada na estrada de ferro que as pessoas não tomassem conhecimento. Muitos acompanharam, por exemplo, a construção do túnel de Siderópolis, por

ocasião da implantação do ramal de Treviso. E mesmo o transporte de inúmeros vagões de peças para a montagem de uma escavadeira chamada Marion, utilizada na exploração de carvão em céu aberto, em Siderópolis.

Os que moravam na beira do trilho ou nas áreas próximas à via férrea tinham uma relação ainda mais estreita com o trem e a estrada de ferro. Ela tomava-se tão relacionada ao cotidiano desses moradores que o trem e os acontecimentos ferroviários perdiam qualquer aspecto de extraordinariedade. O trem tomava-se algo comum. Laênio José Ghisi diz que chegava a não perceber a passagem do trem.

“Sabe que às vezes o trem... O pessoal dizia, já passou o trem horário? ‘Eu não me lembro’. O cara não lembrava, tava tão acostumado com o barulho, se passava de madrugada, não acordava, tava acostumado, acostumado com aquele barulho”.¹¹

Mesmo a população que não morava nas imediações dos trilhos e estações conviviam de muitas maneiras com a estrada de ferro. Uma delas era a utilização da via férrea como caminho para o deslocamento ao serviço ou outras atividades. Muita gente utilizava a estrada de ferro para se deslocar por cima dos trilhos ou pela beirada, a pé ou de bicicleta.

“Eu ia pela Henrique Lage. Ia do trilho até ali... até no Bristot... ou outras vezes a gente queria passar no centro da cidade, então a gente ia até onde era a livraria Amor e Paz (*na rua Anita Garibaldi*) e descia por ali. Depois quando chegava no Bristot a gente pegava o trilho de novo, porque atalhava, não ia pela Henrique Lage porque ela fazia umas curvas que faz até hoje”.¹²

¹¹ Entrevista concedida em 18/05/2000. Laênio é filho de ferroviário e por muitos anos morou em uma das casas de turma da estação de Criciúma, que ficava a poucos metros dos trilhos.

¹² Depoimento de Manoel Miguel Gonçalves.

O motivo para utilizar os trilhos como caminho era o de que as estradas eram muito sinuosas e difíceis para caminhar. Dona Aliéte conta que, quando morava no bairro Pinheirinho e lecionava em Sangão, utilizava o trilho para ir e voltar.

“Eu quando fiz o trajeto em 1965, ida e volta a pé pro Sangão, eu ia e voltava pelo trilho, porque era melhor, a estrada não era como hoje. Eu vi o crescimento daquela estrada ali, muito sinuosa, muitas pedras, tem poeira”.

A estrada de ferro e os trens estavam por essa época integrados à paisagem da cidade, fortemente marcada pela indústria da extração do carvão, que, no fim das contas, a própria ferrovia fazia parte.

2. A Primeira Estação

O local que inicialmente fazia toda a articulação do tráfego ferroviário em Criciúma era a estação de passageiros, localizada nas proximidades do centro da cidade. Em torno da estação foi sendo constituído um espaço tipicamente ferroviário, vinculado às funções da ferrovia na cidade. É importante não perder de vista que esse espaço foi sendo construído aos poucos, na medida em que se relacionava com a realidade social mais ampla. Como afirmou Milton Santos, entendo que o espaço não é um dado fixo, mas é um produto social na medida em que “se define como um conjunto de formas representativas de relações sociais do passado e do presente e por uma estrutura representada por relações sociais que estão acontecendo diante dos nossos olhos e que se manifestam através de processos e funções. O espaço é, então, um verdadeiro campo de forças cuja aceleração é desigual”.¹³

¹³ Santos, Milton. **Por Uma Geografia Nova**. 3ª edição. São Paulo: Hucitec. 1986. p. 122. Em outro lugar afirma que “a essência do espaço é social. Nesse caso, o espaço não pode ser apenas formado pelas coisas, os objetos geográficos, naturais e artificiais, cujo conjunto nos dá a natureza. O espaço é tudo isso, mais a

O prédio da estação de passageiros foi construído entre 1919, quando foi aberto o tráfego provisório para Criciúma e 1923, quando se inaugurou o tráfego de passageiros. O prédio possuía um comprimento de 18,50 metros com 8,20 metros de largura e 7,20 metros de elevação. A plataforma possuía 35 metros de extensão com 13 metros de largura ¹⁴. A estação estava localizada à direita ao final da subida da rua João Zanette, em frente ao Hotel Brasil, construído mais tarde, do outro lado da rua (Fotografia 06: Primeira Estação de Criciúma).

Na mesma época em que se construiu esse prédio, foi construída também uma casa para abrigar o chefe da estação, chamado agente ferroviário. A casa do agente ficava do outro lado dos trilhos, oposta à estação, um pouco mais em direção ao bairro Pinheirinho. Ela era uma casa sólida, bem alta e grande, o melhor tipo de casa que a ferrovia construía, pois servia para abrigar o funcionário ferroviário mais graduado da cidade (Fotografia 05: Casa do Agente de Criciúma).

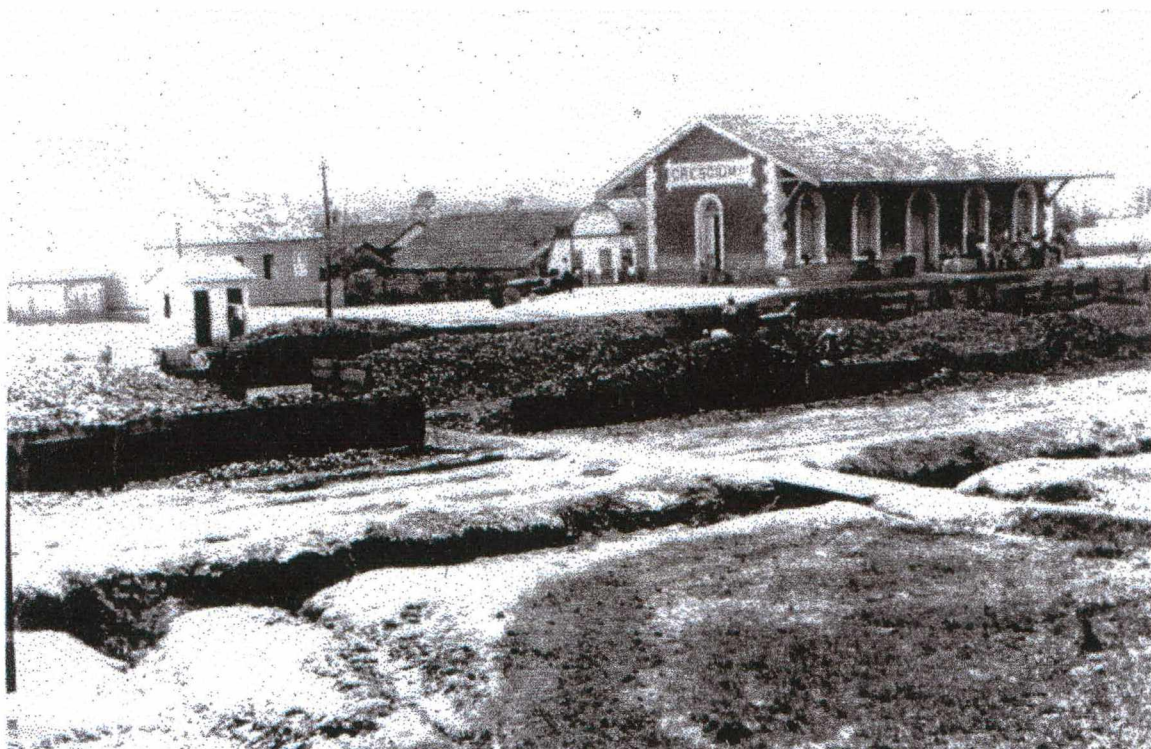
A casa do agente possuía alguns utensílios e equipamentos que não eram muito comuns nas casas da época. Margarete Lapolli Conti, filha de agente ferroviário e que morou na casa na década de 1950 lembra que “tinha uma banheira grande, antiga, uma pia, coisas que não tinha nas casas daqui. Era assim aquelas pias que a gente vê só em hotéis, assim bem antigos, banheira grande” ¹⁵.

sociedade: cada fração da natureza abriga uma fração da sociedade atual”. In: **Espaço e Método**. 4ª edição. São Paulo: Nobel. 1997. p. 1.

¹⁴ Brasil. Rede Ferroviária Federal Sa. **Planta da Estação de Criciúma**. escala 1:100. Tubarão: 1919.

¹⁵ Entrevista concedida em 11/05 2000.

FOTOGRAFIA 05 – CASA DO AGENTE FERROVIÁRIO DE CRICIÚMA



FONTE: Arquivo Histórico de Criciúma.

FOTOGRAFIA 06 – PRIMEIRA ESTAÇÃO DE CRICIÚMA

FONTE: Arquivo Histórico de Criciúma.

Um pouco mais em direção ao bairro Pinheirinho, após a casa do agente, havia as chamadas casas de turma, cerca de cinco ou seis, construídas para os outros trabalhadores da ferrovia. Eram casas de alvenaria, mais simples, de cor branca, uma perto da outra (Fotografia 07: Casas de Turma em Criciúma).

Essa área da estação possuía também inúmeros desvios que possibilitavam a manobra dos trens. Todo o tráfego dos trens dependia desses desvios para poder ocorrer. Alcebíades Bristot descreveu como aconteciam essas manobras na estação do trem.

“Aquilo ali tinha o horário certo das máquinas passar, então tinha o ramal mestre, vamos dizer, era a preferencial, aquele ramal. Então, ali nesse pátio, existiam os desvios. Aí vinha a comunicação de lá de Laguna, o trem vai chegar em Criciúma tal hora, então a máquina que subia daqui, ela tinha que pegar um desvio daquele, sair, estacionar lá, pro outro descer e ir embora, pra não ter problema de dar uma batida, um encontro ali dentro. Então depois aquele trem passava, que era o trem de carvão, os vagões vazios pra ir pras minas pegar nas caixas, aí o outro então recuava, pegava a linha mestre, era liberado”.

Havia outros desvios para manobras assim, no chamado “corte” da Próspera, entre os bairros São Cristóvão e Próspera, e na estação do bairro Pinheirinho.

Na área da estação central havia também uma caixa d'água para uso dos trens, que estava localizada no mesmo lado da casa do agente, em direção ao bairro Próspera. Mais tarde foram construídas outras edificações nessa área, como uma nova estação de passageiros e uma passarela para pedestres.

A área da estação central foi em primeiro lugar uma área ligada ao espaço da produção do carvão. Nela se dava toda a articulação dos trens que transportavam o produto. Além disso, as minas existentes na proximidade do centro não tinham caixa de embarque, por isso os vagões eram carregados a pá. O pátio da estação de Criciúma era utilizado como depósito de carvão.

FOTOGRAFIA 07 – CASAS DE TURMA EM CRICIÚMA

FONTE: Departamento de História da UNESCO (Doação: Profº Jorge Darós)..

A constituição do espaço da estação central, como uma ampla área livre entre as edificações, possivelmente está ligada a essa sua função inicial mais direta no transporte do carvão e a necessidade de utilizar a área para depósito.

Na medida em que a população urbana cresceu e construíram caixas de embarque de carvão nas proximidades das minas, ao longo da ferrovia, a área da estação foi sendo mais utilizada para o transporte de passageiros, deixando de ser depósito de carvão.

A estação era o principal e praticamente o único lugar de entrada e saída das pessoas na cidade. No dizer de dona Marlene Lapolli Bristot, ela “era o único lugar onde a gente sabia que se alguma pessoa tivesse que sair do lugar, era por ali. Então por ali tu controlava tudo”. A estação era a porta da cidade, como nas antigas cidades orientais em que o portão da muralha era um lugar público mais que um local de passagem.

As estações da estrada de ferro com mais movimento eram as de Criciúma, Tubarão e Laguna. A estação de Criciúma era muito movimentada, com passageiros e mercadorias. O senhor Sílvio Ramos lembra que a maior parte dos passageiros era no sentido Criciúma – Tubarão. O sentido Criciúma – Araranguá não tinha muito movimento, pois o trajeto era mais curto e havia também transporte com ônibus ¹⁶. Além disso, Tubarão era a principal cidade da região, a partir da década de 1930.

O trem de passageiros tinha um horário pela manhã para Tubarão, voltando no fim da tarde em direção a Araranguá. O senhor Manoel Igino de Oliveira lembra de um tempo em que o trem ia num dia e voltava apenas no outro. Mais tarde, na década de 1950, com a estação nova, o trem de passageiros passou a fazer dois horários por dia.

O momento de maior movimento na estação era o de chegada e partida do trem, quando além de passageiros, concentravam-se curiosos para observar o movimento. O senhor Gilberto Machado Vieira, quando questionado sobre a estação, lembrou imediatamente desse momento de espera do trem.

¹⁶ Entrevista realizada em 17/06/1999.

“Olha, era até uma coisa que era interessante, tinha o trem horário. então quase toda a população quando chegava na hora em que o trem passava, todo mundo ia na estação pra ver o movimento, pra ver os passageiros, a estação ficava cheia de gente esperando o trem quando passava. A gente já tinha ficado com aquele hábito”.

Em Criciúma a espera do trem acontecia no final da tarde, quando ele vinha de Tubarão. Quase toda a população, a que se refere o senhor Gilberto, significava o pessoal que morava ou trabalhava no centro da cidade. Como ele mesmo disse, “ia aquele pessoalzinho, pessoal do centro, os operários eram mais afastados, esses não tinham condições”.

O senhor Manoel Igino de Oliveira afirmou que todo dia afluía um grande número de pessoas para a estação na hora em que o trem chegava. Segundo ele, como a cidade era pequena e todos no centro se conheciam, a chegada de alguém que despertava uma certa curiosidade era comunicada entre as pessoas e muitos iam esperar o trem e ver essa pessoa: “todo dia era uma festa”.

Os comerciantes fechavam as lojas no fim de tarde, dispensavam os funcionários e todos iam para a estação esperar o trem. Era um acontecimento, um ritual que acontecia todos os dias.

“Bom, cotidianamente, diariamente, era uma coisa simples, o pessoal trabalhava na loja, rapazes, as moças trabalhavam, fechavam as lojas e iam todos pra estação, era um burburinho, era uma zorra total aquilo ali”.¹⁷

Junto aos que iam ver o movimento, afluíam também outros que dependiam desse momento para sobreviver. Eram os vendedores ambulantes, meninos e meninas que trabalhavam informalmente em torno da estação para contribuir na manutenção de suas famílias. Eles vendiam amendoim torrado, laranja, rosca, pinhão, cocada e outros doces, salgadinhos diversos e mesmo água. Os passageiros compravam pela janela, mas havia alguns que conseguiam entrar e

¹⁷ Depoimento de Carlos Ernesto Ramos Lacombe. em 18/05/2000.

vender no interior dos vagões. Em todas as estações da estrada de ferro havia esse movimento de venda.

“Então, naquele tempo, as pessoas vendiam doces, então tinha muitos doces gostosos. Então tinha aquele que vendia cocada, ele dizia assim: “Cocadinha de coco, cocadinha de coco”. E a gente: ei moço, moço, vem cá, ei, do que que é essa cocadinha aí? Do que que é? “cocadinha de coco”, nós já estava dizendo né. Então, vendia ovo, então a gente achava muito interessante, ovo cozido né, até água, se vendia água, mas era uma farra”.¹⁸

Quando o trem apitava na passagem da Próspera, as pessoas se deslocavam para a estação. Na sua chegada, formava-se um burburinho de vozes, pessoas apressadas, as despedidas ou abraços naqueles que chegavam. Os passageiros que iam seguir viagem colocavam suas cabeças pela janela para apreciar o movimento ou então compravam alguma guloseima de meninos vendedores, que corriam de um lado para o outro anunciando aos berros os seus produtos e serviços. Carlos Lacombe ainda lembra do barulho que os meninos faziam.

“Aquele barulho (*imitando*) torradinho; mala, maleiro; doce, doce, doce; laranja também se vendia nas estações ferroviárias. E principalmente estas estaçõezinhas intermediárias daqui pra Tubarão, daqui pra Laguna, também se vendia outras coisas, pastel e tudo”.

Um outro uso coletivo do trem e das estações, e que envolvia muitas pessoas, era a recepção às pessoas ilustres e autoridades importantes, que eram aguardadas e despedidas nas estações da estrada de ferro.

¹⁸ Fala de Marlene Lapolli Bristot.

“Conforme fora noticiado efetuou-se a 22 do corrente a visita dos Exm^{os} Srs. Dr. Nereu Ramos, eminente interventor federal, e general José Agostinho de Souza, ilustre chefe da 5^a região militar, ao sul do estado, onde suas excelências foram apreciar o desenvolvimento da indústria carbonífera daquela futura porção do território catarinense.

Em automóvel de linha, gentilmente posto à disposição pela diretoria da referida estrada de ferro, os ilustres visitantes chegaram a Criciúma às 18 horas, aguardando-os, na estação ferroviária, autoridades de Criciúma e Urussanga, grande número de pessoas de todas as classes sociais, os alunos e professores do Grupo Escolar Professor Lapagesse e a banda musical *Cruzeiro do Sul*”.¹⁹

A visita de uma autoridade era o motivo para se mobilizar toda a cidade em torno de festejos e homenagens, que tinham a estação férrea como ponto de encontro.

3. A Segunda Estação

No início dos anos 1950 foi construída uma nova estação ferroviária em Criciúma (Fotografia 08: Construção da nova estação de Criciúma). A população da cidade havia aumentado e a velha estação não dava mais conta do movimento. A exploração do carvão e a abertura de minas intensificaram-se na década de 1940, trazendo para a cidade milhares de novos trabalhadores e suas famílias.

A estação nova foi construída ao final da subida da rua João Zanette, à esquerda. Ela estava localizada a leste da primeira estação, em direção ao bairro Próspera.

¹⁹ “Excursão do Dr. Nereu Ramos e do General José Agostinho dos Santos à Criciúma”. *O Albor* (Laguna), 3/4/1943.

**FOTOGRAFIA 08 – CONSTRUÇÃO DA NOVA ESTAÇÃO DE PASSAGEIROS
DE CRICIÚMA**



FONTE: Arquivo Histórico de Tubarão.

Por essa época foram construídas também quatro casas da ferrovia, de alvenaria, maiores que as casas de turma. Elas estavam localizadas no outro lado do trilho, do lado oposto da nova estação, em frente ao templo da Igreja Assembléia de Deus (Fotografia 09: Casas da Ferrovia).

As pessoas que falaram sobre a nova estação foram unânimes em ressaltar a sua modernidade e eficiência para o transporte de pessoas e mercadorias. O senhor Manoel Igino de Oliveira, ferroviário que trabalhou nas duas estações, afirmou que a nova estação era bem maior e mais moderna que a antiga. Também Alcebíades Bristot falou que “o ponto de referência era a estação da estrada de ferro, depois que eles fizeram a estação nova, então, aquilo ali tinha uma plataforma bonita, era grande, era espaçosa”.

A necessidade de construir a nova estação foi uma ocasião para que a estrada de ferro fizesse uma obra arrojada e moderna, mais de acordo com o novo “status” de Criciúma como capital nacional do carvão, título que havia conquistado em 1948, e de símbolo do progresso na região. A nova estação era parte de um processo mais amplo de modernização da arquitetura do centro da cidade, que ocorreu na década de 1940 e início dos anos 50, com a demolição das casas baixas e a construção de pequenos sobrados.

Não possuo as medidas da segunda estação ferroviária de Criciúma, mas baseado em depoimentos e fotografias, imagino que ela era aproximadamente quatro vezes maior que a primeira (Fotografia 10: A Segunda estação de Criciúma). Alcebíades Bristot a descreveu assim:

“Ela ocupava uma área ali, como é que eu vou te dizer assim, com plataforma, ela daria mais ou menos uma área de cento e cinquenta metros de comprimento com quarenta metros de largura. Então ali dentro ficava a sala de espera de quem ia viajar, tinha a outra parte que era pra quem chegava e saía, as borboletas, tinha a seção de passagens, tinha a seção de revistas, tinha tudo”.

FOTOGRAFIA 09 – CASAS DA FERROVIA EM CRICIÚMA



FONTE: Arquivo Histórico de Criciúma..

FOTOGRAFIA 10 – SEGUNDA ESTAÇÃO DE PASSAGEIROS DE CRICIÚMA



FONTE: Manoel Igino de Oliveira.

Um elemento sempre constante nos relatos sobre a nova estação foi a referência a construção de um muro alto na extensão de toda a rua Paulo Marcus, a rua das duas estações, impedindo o acesso das pessoas aos trilhos e aos trens. O muro isolava a área da estação em relação ao centro da cidade e impedia o acesso da população a essa área. Dona Marlene Lapolli Bristot o comparou ao muro de Berlim.

“É assim ó, tinha a rua, aí o muro separava. Parecia assim o muro de Berlim. Um muro alto, só tinha aquele portão, quem passava ali sabia quem era, quem deveria passar era o pessoal que trabalhava ali dentro”.

A existência do muro revela uma preocupação com a segurança, mas também com o controle dos fluxos e com a identificação das pessoas, pois pelo portão que dava acesso aos trilhos só podiam passar as pessoas autorizadas e identificadas. Na cidade circulavam muitas pessoas diferentes, desconhecidas, trazidas pela mineração e, por isso, era necessário agora, aos olhos da elite local, controlar os seus movimentos e acessos a determinados locais. O centro da cidade já não era só aquele “pessoalzinho” que o senhor Gilberto Machado Vieira se referia em seu depoimento, pessoas que se conheciam, filhos das primeiras famílias que habitaram na localidade ou dos primeiros funcionários graduados das carboníferas. Havia agora “muita gente”. Nas minhas conversas com o senhor Manoel Igino de Oliveira, que chegou em Criciúma em 1939, ele dizia, num tom impressionado, que na praça em fins da década de 1940 havia muita gente, muitos operários, muito movimento.

O tema da inquietação e temor diante da presença de multidões nas ruas das cidades foi explorado por Maria Stella Bresciani. A autora trabalhou com o tema das multidões e surpreendeu-se com “o espanto e a geral preocupação ante a pobreza que a multidão nas ruas revela de maneira insofismável. Espanto, indignação, fascínio, medo: São reações diferenciadas apontando para estratégias de identificação bastante solidárias a uma intenção de controle dessa presença

desconcertante”²⁰. A presença nas ruas de Criciúma de uma população diferente gerou desconfiança nas autoridades e antigos moradores. Daí a necessidade de regular e controlar essas pessoas, necessidade que se expressou concretamente nas decisões sobre a forma material da nova estação e sua área.

A passagem pelos trilhos, impedida agora pelo muro da ferrovia, era feita através de uma passarela que a população chamava de viaduto. Ele foi construído entre as duas estações com uma base de concreto e a estrutura de passagem em ferro (Fotografia 11: Viaduto da Estrada de Ferro).

Nas proximidades da estação nova, na rua Paulo Marcus, ficavam estacionados caminhões e carroças para frete, além dos ônibus de transporte coletivo urbano. As linhas de ônibus eram para as localidades mais afastadas e que tinham uma certa concentração de operários como Rio Maina, São Marcos, Boa Vista, Metropolitana e Próspera. O horário de chegada e saída dos ônibus estava articulado com o horário de saída e chegada dos trens, de tal maneira que o transporte rodoviário municipal existia em função e a partir do transporte ferroviário.

Com a estação nova e as outras edificações, a área da estação de passageiros da estrada de ferro em Criciúma tomou a forma que se manteve praticamente até o início da década de 1970.

Também o acesso à estação de passageiros foi limitado pela colocação de roletas, permitindo a entrada somente aos que iam viajar. Isso dificultou o livre acesso das pessoas ao interior da estação, ajudando a matar a vida pública que tinha a estação como palco. O declínio da vida pública foi uma tendência social mais geral nessa época. Na verdade, esse retraimento do domínio público em favor de um recolhimento à família e à vida privada passou a ser uma característica das sociedades ocidentais a partir, principalmente, da segunda guerra mundial, como mostrou Richard Sennett ao traçar uma longa linha do declínio do espaço público no ocidente desde fins do século XVIII²¹.

²⁰ Bresciani, Maria Stella. *Londres e Paris no Século XIX – O Espetáculo da Pobreza*. São Paulo: Brasiliense, 1992, p.9.

²¹ Sennett, Richard. *O Declínio do Homem Público – As Tirania da Intimidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

FOTOGRAFIA 11 – VIADUTO DA ESTRADA DE FERRO



FONTE: Foto Zapelini.

Em Criciúma esse processo se deu em fins dos anos 40 e na década de 1950, a partir da reorganização das empresas carboníferas em moldes ainda mais capitalistas, disseminando relações capitalistas de trabalho e exercendo pressões de privatização dos relacionamentos sociais, e do desejo de controlar a presença dos trabalhadores na cena pública.

A limitação do acesso à estação dificultou também o trabalho dos meninos e meninas vendedores, cujo número havia aumentado nas décadas de 1950 e 1960.

O trabalho infantil era fundamental na estratégia de sobrevivência dos grupos sociais populares em toda a área de mineração. As crianças e adolescentes desde muito cedo trabalhavam ajudando na complementação da renda familiar. Os trabalhos mais comuns eram em pequenas tarefas nas superfícies das minas, especialmente na escolha do carvão; levando almoço para os trabalhadores mineiros ou prestando pequenos serviços pela cidade e na estação, como engraxate, maleiro e vendedor de comestíveis.

Dona Ignês Pacheco de Oliveira, a dona Neném, lembra do tempo em que era almoceira.

“Vê só, eu com 6 anos... vou botar uns 8 anos, já ia na Mina do Mato levar almoço a pé. Ia lá no Arquimedes, Mina do Toco, mais perto aqui na Mina do Mato. Naquela época já pegava almoço dos outros mineiros e já ganhava dinheirinho, já faturava uma graninha, porque levava almoço para eles, almoço, café da tarde, eu levava até café também. A gente era chamado de almoceiro é.”²²

Também os seus irmãos e outras crianças do bairro trabalhavam para ajudar em casa.

“Os irmãos engraxavam sapatos ou vendiam doce no trem, vendiam torrãozinho, cartucho, cocada, o que tivesse de doce era vendido no trem.

²² Depoimento colhido por Marli de Oliveira Costa em 13/07/1999.

No meu caso, a mãe fazia sempre torradinha, aí chegava sábado e domingo eles iam vender no trem. (...) daqui tinha 3, 4 crianças ou mais, vendiam pastel, salgadinho, vendiam doce. No meu caso a mãe só fazia torradinho. Já outra senhora que fazia cocada, puxa-puxa, pastel, ela vendia em cesta. Nós vendia numa bolsa, numa lata e aquela mulher era cesta de doce, duas cestas daquelas grandes”.

Essas crianças eram filhos de famílias operárias. Seus pais eram mineiros e muitas vezes os irmãos mais velhos já tinham sido também encaminhados para as minas. Mas, ainda assim, o trabalho infantil era importante para a sobrevivência familiar. As famílias eram, em geral, muito grandes. Marinelson dos Passos dos Santos, o Passos, conta que tinha dezessete irmãos e que todos precisavam trabalhar.

“E eu engraxava ali, vendia picolé, vendia torradinho, vendia pé-de-moleque, muita pobreza na época, muito pobre, tinha muito irmão, mas sempre trabalhando toda a vida”.²³

Passos morava na mina Napolini e depois em Mina do Toco, e trabalhou na estação na década de 1960, nos últimos tempos do trem de passageiros.

Muitas vezes, também, os meninos e meninas precisavam trabalhar fora porque a situação familiar modificou-se pela ocorrência de um acidente em que o provedor principal da família morreu ou ficou incapacitado para o trabalho. Até mesmo a ruptura da unidade familiar podia ocorrer, com a separação do casal. Nesses casos, muitas vezes, os filhos eram espalhados entre os parentes, que se responsabilizavam por eles, parentes que na maior parte das vezes estavam em uma situação social semelhante à da família atingida. Isso empurrava as crianças para a realização de pequenas tarefas remuneradas e às vezes para pequenas transgressões que viessem a ajudar na sobrevivência familiar.

²³ Entrevista realizada em 18/05/2000. Em outro momento ele acrescenta: “Tinha mineração, mas era muito pobre na época né. Criciúma era pobre”. Passos nasceu em Criciúma em 24/03/1958. Filho de mineiro, trabalhou como vendedor e engraxate na segunda estação.

Um exemplo de mudança drástica da situação familiar é o de Laênio José Ghisi, que tinha cinco anos de idade quando seu pai morreu em um acidente de trabalho da estrada de ferro no “Corte” da Próspera em 1953²⁴. A família era composta por seis irmãos, sendo que o mais velho tinha doze anos e o mais novo apenas um ano de idade. A morte do pai alterou radicalmente as condições de sobrevivência da família. A casa em que morava, uma das casas de turma da área da estação ferroviária, foi requerida pela ferrovia para outro trabalhador ferroviário que viria substituir seu pai. Os rendimentos que seu pai trazia provenientes de seu trabalho na ferrovia baixaram drasticamente e a família de sua mãe, natural de Pedras Grandes, queria que ela voltasse para a casa dos seus pais. A mãe, entretanto, resistiu às pressões da ferrovia e da família e permaneceu na casa e na cidade, passando a costurar e a lavar roupa para fora como estratégia de sobrevivência. As crianças, assim que puderam, também trabalhavam para ajudar na manutenção da família, recolhendo carvão que o trem deixava cair quando passava, engraxando sapatos e vendendo laranjas. Laênio recorda de seu trabalho.

“Eu particularmente lembro que antes de ser engraxate profissional, eu era vendedor de laranja, vendia laranja um pouquinho mais abaixo da minha casa, na altura hoje do Crisul Hotel, por ali, lado esquerdo, que desce daqui da Universidade pra lá, seria à direita, era um buraco assim e tal, e lá tinha um senhor que trazia laranja do interior e colocava assim, eram uns caixotes assim sabe, e eu vendia, domingo vendia laranja ali. E depois evolui um pouquinho, virei engraxate, a minha mãe dava uma cadeira e eu sentava na frente da minha casa pra engraxar, o pessoal que passava pra missa. E mais um pouquinho à frente, eu passei lá pra Henrique Lage, naquela esquina de cá, acho que é um posto de gasolina, posto São Pedro. Então, meu ponto era do lado de cá, ali realmente eu tinha bastante cliente mesmo. o pessoal que vinha pra missa era pela rua Henrique Lage, era

²⁴ Depoimento colhido em 18/05/2000. Laênio nasceu em Pedras Grandes (SC) em 15/04/1948 e é filho de ferroviário

chão batido, lodo e tal, engraxava o sapato pra ir na missa. Depois aí, evolui um pouquinho mais e, com dez anos, eu comecei a trabalhar em rádio, na rádio Eldorado”.

Ainda que esses pequenos serviços e vendas ocorressem por toda a cidade, era na estação ferroviária e em sua área que se concentravam a maior parte das atividades dos meninos e meninas trabalhadores. Marinelson dos Passos dos Santos lembrou que “toda hora tinha movimento ali, era pessoal transitando direto, movimento direto naquele trem, naquela estação”. Como a estação e a área adjacente estavam sempre movimentadas, eles aproveitavam para trabalhar ali.

Mas era na hora em que o trem chegava, aumentando o movimento de pessoas, que os meninos corriam oferecendo os seus serviços a quem passasse, buscando agarrar a sobrevivência antes que ela embarcasse no trem e fosse embora. Passos lembra da hora da venda, momento de agitação e esforço redobrado para garantir a vida.

“A gente chegava e gritava (*imitando*) torradinho, e é o torradinho; E saía na rua: é o torradinho; e aí lá na frente o outro: pipoca quentinha; aí o outro batia numa latinha e pasta e dizia: é o engraxate aqui, ó o engraxate, ó engraxate; aí outro vinha lá: olha a cocada, olha o pé-de-moleque, olha a cocada, pé-de-moleque. Outro já vinha: ó a laranja, ó a laranja, ó a vergamota; outro: é o picolé, e vinha vindo ali. Então era aquela correria de guri trabalhando.”

Esses meninos e meninas moravam nos bairros operários da cidade e, principalmente, em espaços socialmente marginalizados, como as ocupações da área de domínio da estrada de ferro no centro e no bairro Pinheirinho, as chamadas casas da beira do trilho, e no bairro Paraíso, popularmente conhecido como Baixadinha. Eles vinham para a estação do trem a pé ou, quando possível, penduravam-se sorrateiramente em algum veículo para vencer a distância até o

centro da cidade. Passos lembra “eu vinha pendurado naquele pingüim, me pendurava, ficava esperando a hora que vinha o pingüim e me pendurava”²⁵. A volta para casa dependia muitas vezes do momento em que acabava aquela quantidade de produtos que haviam trazido ou então quando ajuntavam uma boa quantidade de dinheiro que pudesse ser apresentado aos pais. Passos recorda que não tinha hora definida para retornar à sua casa.

“Aí pra voltar nós não tinha horário, enquanto nós não vendesse tudo, porque os pais, eles davam aquela quantia, por exemplo se eles davam cem cartuchos, cem cartuchos de torrãozinho, tinha que vender aquilo ali, era uma ordem dos pais, eram brabos naquela época, duros naquela época né. Então, olha não quero que me sobre nada, eu quero que tu me venda tudo, enquanto tu não me vender, tu não vem embora”.

Muitas vezes o tempo passava e as vendas não aconteciam. Havia noites que eles não iam embora e ficavam dormindo nas proximidades da estação. No outro dia, continuavam trabalhando até conseguir cumprir com o estabelecido e levar o dinheiro para casa.

O tempo dos meninos vendedores não era gasto apenas com a venda dos produtos ou o oferecimento de serviços na estação. Havia muitos momentos de brincadeira, em que eles se juntavam e se divertiam: fazia parada de bilboquê (popularmente “biloquê”), brincavam de bolinha de vidro, riscavam uma rinha de tocar pião. Muitas vezes jogavam a dinheiro, ganhando ou perdendo os trocadinhos que haviam conseguido. Passos lembra que o trem também era brinquedo.

“O que nós fazia, às vezes, era se pendurar no trem, pendurava no trem aí o guarda dizia ‘desce daí menino’, que desce o quê, nós pulava, nós ia de um vagão no outro”.

²⁵ Pingüim era um ônibus pequeno, usado no transporte coletivo entre o centro e as áreas de mineração mais afastadas.

Os meninos vendedores com seu trabalho e suas brincadeiras apropriavam-se do espaço da estação, tomando-o de certa forma também um espaço seu, ou seja, um território. Lisabete Coradini discutindo as posições de C. Rassestin em seu trabalho sobre a apropriação do espaço da Praça XV, em Florianópolis, afirma que “o território é criado a partir do espaço como resultado de uma ação conduzida por um ator. O ator se apropria simbólica e concretamente do espaço. Ao se apropriar ele, portanto, ‘territorializa’ o espaço”²⁶. Não se deve, entretanto, esquecer a presença do poder disciplinador nesse espaço, representado pelos guardas e funcionários da ferrovia, além da polícia. Num mesmo movimento, conjugavam-se dominação e resistência, controle e astúcia²⁷.

Burlar a vigilância dos guardas da estação e da polícia era fundamental para esses meninos. Muitas vezes uma boa venda dependia da capacidade de passar despercebido e esconder-se. A linha que separava o que socialmente se considera trabalho honesto daquilo que se define como crime era muito frágil na vida cotidiana desses meninos. A estratégia de sobrevivência incluía a prática de pequenos delitos e transgressões da ordem como o roubo de pequenos objetos e as arruaças.

“Ah, a gente passava nos mercados roubava bala, saía correndo (*risos*). Pegava pacote de bala e saía correndo. A gente passava nessas barraquinhas de laranjas, pegava duas, três maçãs, um saquinho de maçã e saía correndo, eles saíam atrás e pega e não pega, pega e não pega. Aí era eu, o Pedro Ticó, o Derso, uma gurizada muito grande”.²⁸

Em conversas e entrevista que realizei com Marinelson dos Passos dos Santos ele fazia questão de frisar o tempo inteiro que ele e seus amigos

²⁶ Coradini, Lisabete. **Praça XV – Espaço e Sociabilidade**. Florianópolis: Letras Contemporâneas, 1995, p.15.

²⁷ Chauí, Marilena. **Conformismo e Resistência – Aspectos da Cultura Popular no Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1986. Certeau, Michel de. **A Invenção do Cotidiano: 1. Artes de Fazer**. 4ª edição. Petrópolis: Vozes, 1994.

²⁸ Entrevista realizada com Marinelson dos Passos dos Santos em 18/05/2000.

vendedores da estação não praticavam efetivamente nenhum crime sério, mas faziam “bagunça de guri”. Entretanto, reconheceu também que alguns se marginalizaram completamente, passando a viver do crime. As transgressões, em muitos momentos, eram formas de defesa diante de oponentes mais fortes, oponentes que precisavam ser amedrontados para que recuassem em sua ofensiva social. Passos dá um exemplo do que podia ocorrer.

“Por exemplo, era assim, tu entrava num bar, aí às vezes um daqueles se provalecia e pegava lá um torrãozinho teu. Comia teu torrãozinho e não pagava porque tu era guri. Aí a gente se incomodava e juntava uma pedra de ferro daquela do trilho e “plá”, mandava no vidro daquele bar, aí os homens vinham atrás correndo, aí tinha que correr”.

O controle da ação desses meninos e meninas que transitavam entre o trabalho e a marginalidade era feito diretamente pelos funcionários da estação e pela polícia. Mas também se buscou controlar o seu acesso à estação, fonte principal de onde provinha a sua subsistência. Com a proibição de entrar na estação, os meninos vendedores tinham que trabalhar do lado de fora do prédio ou então entrar escondido para vender os seus produtos.

“A nossa irritação é porque nós precisava de ‘ganhar o pão’ e eles privavam de nós vender ali, no terminal, aí nós entrava na marra. Ali era proibido, não podia entrar. Só podia ficar do lado de fora da estação (...) aí podia ficar do lado de fora, mas lá dentro aonde eles pegavam a linha do trem não podia”.²⁹

O processo modernizador em Criciúma, do qual a nova estação fez parte, implicou na busca do controle sobre o modo de vida e os movimentos das camadas populares. Na fala de Passos é possível desvendar essa dimensão da

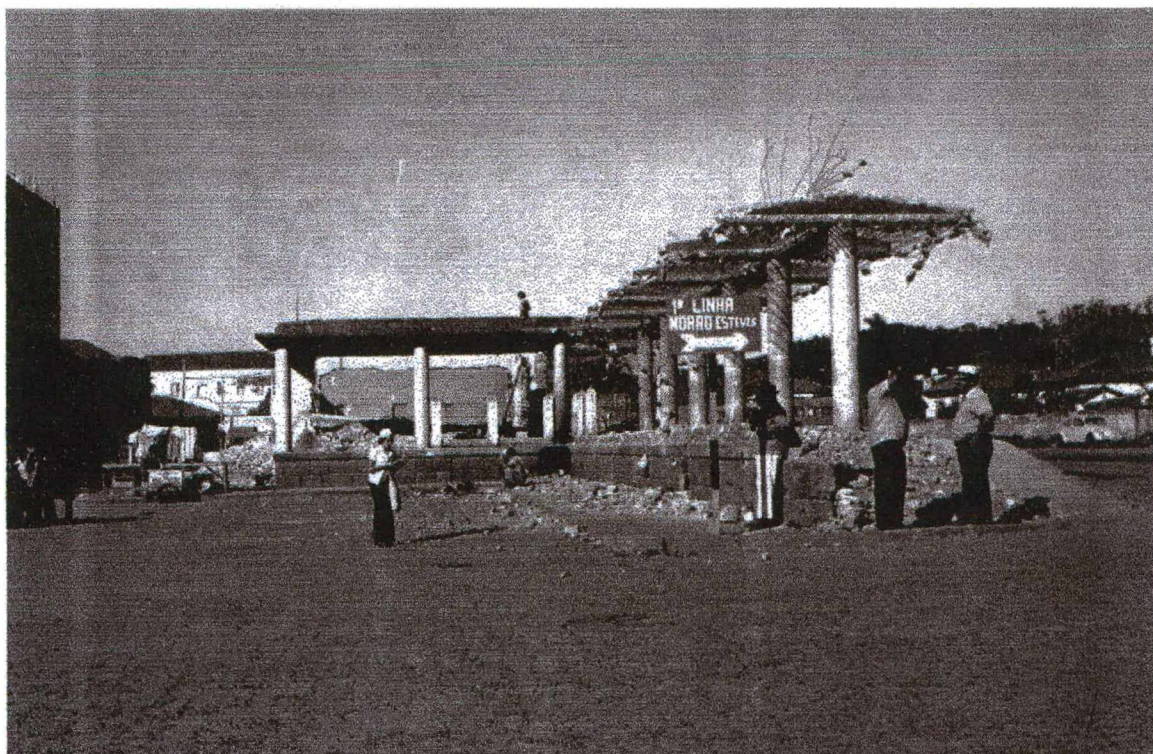
²⁹ Depoimento de Marinelson dos Passos dos Santos.

modernidade, o da exclusão dos hábitos populares e da contenção de seus movimentos.

“Aí Criciúma começou a desenvolver, foi desenvolvendo, foi desenvolvendo, aí o negócio foi ficando mais apertado, cortando a liberdade da gente, começou a ficar moderna Criciúma, e agora esta nisso aí”.

Em fins da década de 1950 e início da década de 1960 foi autorizada a construção de pequenas barracas para a venda de produtos na área da estação ferroviária, o que foi uma tentativa de disciplinar o pequeno comércio ambulante. Em meados da década de 1960, o transporte de passageiros e mercadorias pela estrada de ferro caiu muito com a concorrência do transporte rodoviário. O movimento na estação de Criciúma também diminuiu. Mas os pequenos trabalhadores da área da estação continuaram ativos. Em uma fotografia que registra a demolição da estação ferroviária, no início da década de 1970, em primeiro plano aparece um menino vendedor de torrãozinho (Fotografia 12: Vendedor de Torrãozinho na Estação). A década de 1970 viu desaparecerem os trilhos da área central, a estação e os meninos vendedores. Criciúma exigia uma nova época de “modernidade e progresso”.

FOTOGRAFIA 12 – VENDEDOR DE TORRADINHO NA ESTAÇÃO



FONTE: Arquivo Histórico de Criciúma.

CAPÍTULO 4

A RETIRADA DOS TRILHOS DO CENTRO DA CIDADE

“Meu sonho na infância era correr por lugares floridos, banhar-me em riachos, correr por muitos gramados... Mas minha cidade, tão feia!”.

Nos campos, só tinha pirita e a sola do pé era tão preta de brincar nos montes de escória de carvão.

(...)

Hoje a cidade mudou, camuflaram a pirita e os pequenos carvoeiros já não sonham, não fantasiam, do mineiro esqueceu-se, mas ainda choram as suas viúvas.

As minhas lembranças mais belas foram levadas pela Tereza Cristina em alguma locomotiva, esperando que brotem flores sobre as terras de pirita”.

(Jailson Gomes, “Cresce... Cresci... Criciúma”).

1. Criciúma na Década de 1970

Em 1972 foi publicado, em Criciúma, um álbum comemorativo do aniversário de 25 anos de fundação do Comerciário Esporte Clube¹. No álbum há uma parte em que os autores apresentam a cidade de Criciúma e o “que ela é em 1972 por intermédio de alguns flashes atualíssimos de sua vida econômica, social,

¹ Criciúma. Comerciário Esporte Clube. **Jubileu de Prata (1947-1972)**. Criciúma: Empresa Sampaio Editora. 1972. 96 p.

pública e sobretudo humana (...)”². Essa parte do álbum vai nos ajudar a garimpar as idéias principais que estavam circulando nessa época em relação a cidade e seu futuro.

Na matéria, utilizando-se de fotografias que só mostram o que convém, os autores apresentam Criciúma como uma cidade moderna. Já na primeira página, como legenda de uma fotografia panorâmica da cidade, exaltava-se a grandiosidade e modernidade de Criciúma:

“Criciúma! Uma cidade moderna, com quase trezentas ruas, avenidas e praças onde se erguem cerca de 10.000 prédios, alguns de grande capacidade, que ressaltam na paisagem”.³

Nas páginas seguintes, os autores destacavam outras atividades que mostravam como Criciúma era uma cidade moderna e avançada. A matéria destacava em especial algumas edificações recém-inauguradas, como o Palácio do Estado e o novo Paço Municipal na Rua Anita Garibaldi. O primeiro foi adjetivado como uma “obra arquitetônica moderníssima”⁴, mostrando na opinião dos autores, que o Governo Estadual “não ficou infenso á febre de modernização da importante urbs catarinense”. O Paço Municipal foi chamado de “realização ultramoderna que embeleza a cidade”, edifício excepcional construído “num estilo arquitetônico avançado”.⁵

Os autores buscaram, nessa matéria, mostrar que Criciúma era um centro “evoluído e expressivo”, comparável aos grandes centros urbanos. Em todas as partes do texto transparece essa intenção, como quando dizem, na página 17, que Criciúma “paralelamente **às cidades de maior vulto** vem diligenciando esforços no sentido” de acessar a BR-101, ou quando falam dos clubes sociais dizendo, na página 18, que “já em moldes de **centro efetivamente evoluído**, Criciúma conta com vários clubes”, e que a cidade tem seu comércio zoneado em quase sua

² Idem. ibidem. p. 13.

³ Idem. ibidem. p. 13.

⁴ “A presença do Governo Catarinense numa obra arquitetônica moderníssima”. idem ibidem. p. 18.

⁵ “Paço Municipal – realização ultramoderna que embeleza a cidade”, idem. ibidem. p. 18.

totalidade, “a exemplo de **outros centros expressivos**”, ou que “o padrão comercial também se equipara ao das **grandes cidades**”.⁶

Os autores tentavam se convencer e também aos seus leitores que Criciúma era, nessa época, uma grande cidade, moderna e civilizada.

É interessante contrabalançar essa visão que os autores do álbum nos tentam passar, com uma matéria surgida no jornal *Tribuna Criciumense*, também no início dos anos 70. O artigo enumera os problemas que a nova administração municipal de Néilson Alexandrino precisaria enfrentar.

“No tocante à urbanização, entendemos que Criciúma carece de tudo: a ausência de um plano diretor da cidade, somada à falta de maior organização de parte da Diretoria de Obras, aliada à má vontade e/ou ignorância de certa parcela de contribuintes, fazem de Criciúma uma cidade de aspecto desagradável, desolador. A tudo isso somem-se os rejeitos piritosos, abundantes, insalubres e incômodos nos quatro cantos da cidade (...). Acrescentam-se ainda o mal traçado e acanhado sistema viário, a falta de arborização e teremos uma verdadeira ‘cidade cinzenta’ na expressão do repórter da ‘Realidade’, ou uma ‘cidade negra’ nas palavras do geógrafo Paulo Fernando Lago. Para concluir o item ‘urbanização’ está aí o código de trânsito que não é cumprido, as sinaleiras que não funcionam, as placas de *sinalização* que não existem (...)”.⁷

A descrição que o articulista da *Tribuna* fez da cidade foi bem diferente daquela mostrada no álbum comemorativo: uma cidade que tinha sua paisagem marcada pela exploração do carvão, com ruas mal traçadas e um trânsito desorganizado. Em resumo, uma cidade feia, descolorada, cinzenta, bem longe da beleza e modernidade que os autores do álbum divulgaram.

Por essa mesma época, surgiu uma outra reportagem que descrevia a poluição que a cidade enfrentava no início da década de 1970.

⁶ Os grifos são meus. Idem. *Ibidem*, p. 17 e 18.

⁷ “Criciúma 70 – A Grande Arrancada?”. *Tribuna Criciumense*, 31/01/1970, p.7.

“Quem duvida que seja Criciúma uma cidade poluída, basta verificar qualquer córrego d’água. Não se cria nem sapo. Quem duvida da poluição do nosso ar, basta abrir a janela na parte da manhã e receber na cara a fedentina da nossa maior riqueza, infelizmente. Mas isso não é nada. O cheiro se agüenta. No entanto, não se consegue divisar 300 metros à nossa frente pois a neblina, misturada com o pó e a fumaça, forma uma parede indevassável. E tudo isso nós respiramos. É fumaça das obsoletas ‘marias fumaças’ que ainda continuam passando no centro da cidade, é a fumaça dos montes de pirita, em eterna e alegre combustão. Não há saúde que resista”.⁸

Os relatos aparentemente divergentes sobre Criciúma nos anos 70, apresentados aqui, na verdade, brotavam da mesma matriz discursiva, aquela que tinha como ideal uma cidade moderna. Seja ressaltando e divulgando o que já se tinha como imagem da modernidade no meio urbano ou se criticando aquilo que era considerado obsoleto e ultrapassado, todos os discursos apresentados até aqui eram discursos modernizantes. Na verdade, esses discursos apresentavam um desejo de modernidade⁹ que estava presente em Criciúma naquela época.

Havia em Criciúma, na década de 1970, um desejo de modernidade por parte da elite local e que se expressava no ideal de fazer de Criciúma uma cidade à imagem e semelhança das grandes cidades brasileiras. Os elementos dessa modernidade que se desejava eram os altos edifícios, avenidas, limpeza das ruas, boa iluminação pública, melhoria da educação da população, livre circulação de pessoas e veículos pelas ruas, diversificação industrial, obras de embelezamento estético e social, bons hábitos de higiene e de aparecer social, enfim, tudo aquilo que fosse no sentido da civilidade e urbanidade tal como as entendia a elite local.

⁸ “Criciúma – Cidade Poluída”. *Tribuna Criciúmensis*. 08/08/1970, p. 5.

⁹ Esse desejo de modernidade se referia à paisagem da cidade e a busca de um outro modelo produtivo, centrado na fábrica. Ele não contemplava alterações na relação entre os governantes e a população, extremamente autoritária na época, principalmente por causa do contexto nacional marcado pelo regime militar.

Esse sentimento era favorecido pela imagem que fora elaborado em relação à Criciúma, a da cidade do progresso, que não parava de crescer. Desde o primeiro ciclo do carvão na localidade, na época da primeira guerra mundial, Criciúma se via e era vista como um local em que o milagre do progresso aconteceu, deixando então a localidade a sua condição de lugarejo agrícola e ultrapassando as suas co-irmãs. Criciúma, carvão e progresso são três palavras que passaram a ser conjugadas em todo relato oficial ou não sobre a cidade.

A ideologia do progresso impregnou todas as iniciativas que se faziam relacionadas à Criciúma. A cidade referenciou-se na idéia do progresso para afirmar-se como uma cidade moderna. Os símbolos municipais, por exemplo, nos dão uma boa síntese dessa utilização. O estribilho do hino oficial de Criciúma fala de carvão e de progresso.

“Salve, salve Criciúma,
Ao Brasil queres servir
De carvão foi o teu berço,
De progresso é teu porvir”.¹⁰

O hino trabalha com a idéia, tantas vezes repetida, que o carvão foi a base do crescimento econômico do município, base essa que permite um futuro de contínuo progresso.

Também o brasão do município contém elementos que se reportam a esse discurso. Ali estão contidas oito peças de carvão de pedra e duas chaminés fumegantes com engrenagens¹¹. O brasão passa a idéia de um município que contém atividades industriais, movimento, riquezas, enfim, progresso.

Também os escritos sobre a cidade enfatizam o seu crescimento no passado e presente, o que lhe dá um futuro garantido de maior progresso ainda.

¹⁰ Prefeitura Municipal de Criciúma. **Criciúma: Amor e Trabalho**. Itajaí: Malusan, s/d. p.22.

¹¹ Idem. *ibidem*. p. 22.

“O que será amanhã não se constitui numa dúvida, mas numa certeza. Certeza que repousa no seu passado e no seu presente, na pujança de sua economia, na operosidade de seu povo, na paz social, na sua condição de pólo geo-econômico e principalmente no zelo com que a encara a sua administração, não só alerta e receptiva a todos os novos empreendimentos, mas, acima de tudo, assumindo liderança de seu progresso desenvolvimentista”.¹²

“Porvir do progresso”, peças de carvão, chaminés fumegantes, engrenagens, “certeza de um amanhã com desenvolvimento”, tudo isso pressiona Criciúma a ir para frente, a se transformar continuamente, afirmando-se como uma cidade moderna. Isso gerava uma intensa pressão sobre a elite da cidade no início da década de 1970, pois olhavam ao redor e viam que a paisagem da cidade não combinava com o que se queria e se dizia dela.

Essa pressão por uma contínua transformação do mundo material e espiritual é participante de uma realidade mais ampla, inerente ao capitalismo e a modernidade e que Marshall Berman chamou de “autodestruição inovadora”.

“O *pathos* de todos os monumentos burgueses é que sua força e solidez material na verdade não contam para nada e carecem de qualquer peso em si; é que eles se desmantelam como frágeis caniços, sacrificados pelas próprias forças do capitalismo que celebram. Ainda as mais belas e impressionantes construções burguesas e suas obras públicas são descartáveis, capitalizadas para rápida depreciação e planejadas para se tomarem obsoletas; assim, estão mais próximas, em sua função social, de tendas e acampamentos que das pirâmides egípcias, dos aquedutos romanos, das catedrais góticas”.¹³

¹² Pimentel, José (coord.). Criciúma: Amor e Trabalho. Itajai: Edições Uirapuru, 1974, p.49.

¹³ Berman, Marshall. **Tudo Que é Sólido Desmancha no Ar – A Aventura da Modernidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 1986, p. 98.

Esse sentimento social que estou chamando de desejo de modernidade, presente nos setores que pensavam e falavam sobre a cidade, na década de 1970, estava plantado também sobre o terreno de um efetivo processo de crescimento econômico e populacional pelo qual passava Criciúma naquela época. E também estava articulada com uma conjuntura nacional de crescimento econômico autoritário, base de justificativa do governo militar da época, e de exaltação das qualidades nacionais.

A crise mundial do petróleo em 1973 e 1979 revalorizou o carvão mineral, criando uma grande demanda de consumo do carvão energético no país e determinando um crescimento na produção do principal produto da economia de Criciúma.

O crescimento da atividade carbonífera, estimulando também outros setores produtivos da cidade, atraiu mais uma vez um grande contingente de pessoas das localidades e regiões vizinhas, que vieram para Criciúma nesse período, importando num substancial crescimento da população do município, tanto a total quanto à especificamente urbana.

Além do crescimento da população total do município nesse período, percebe-se também um intenso processo de urbanização na década de 1970, já que ao seu final a quase totalidade da população do município estava habitando no meio urbano.

Do ponto de vista regional, a década de 1970 representou o período em que Criciúma consolidou-se como a maior cidade do sul de Santa Catarina, ultrapassando a cidade de Tubarão, que há muito tempo era a maior cidade da região (Quadro 07: Crescimento populacional de municípios do sul de Santa Catarina).

QUADRO 07 – CRESCIMENTO POPULACIONAL DE MUNICÍPIOS DO SUL DE SANTA CATARINA

MUNICÍPIO	ANO	1940	1950	1960	1970	1980	1991	1996
CRICIÚMA		27.753	50.854	61.975	81.451	110.604	146.320	159.101
TUBARÃO		53.717	67.045	63.268	66.876	75.242	95.058	83.728
ARARANGUÁ		59.273	38.923	24.541	26.211	33.685	48.244	55.449
LAGUNA		33.218	38.189	29.620	35.042	39.531	44.813	43.870
URUSSANGA		14.473	24.090	18.170	15.651	21.419	29.835	18.104
JAGUARUNA		9.709	9.889	11.873	14.397	14.699	18.433	13.416
ORLEANS		24.965	33.848	15.639	15.773	16.382	20.022	21.296

FONTE: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE.

O quadro demonstra que na década de 1960, a população de Criciúma cresceu mais que a de Tubarão, porém tinham as duas cidades populações comparáveis. Na década de 1970, no entanto, a população de Criciúma cresceu três vezes mais que a de Tubarão, tornando-se Criciúma a mais importante cidade da região.

Esse processo de modernização alimentava e era alimentado pelo desejo de modernidade. Desta forma, estabeleceu-se em Criciúma, na década de 1970, um discurso sobre a modernidade que se desejava para a cidade. Na verdade, esse discurso vinha se desenhando desde a segunda metade da década de 1960, enobrecendo tudo aquilo que era evidência do moderno e atacando o que se consideravam as marcas que ainda permaneciam da antes pequena localidade, vista agora como provinciana e atrasada.

O jornal *Tribuna Criciumense*, fundado em 1955 e dirigido, nessa época, por Gundo Steiner, tomou-se o porta-voz do combate pelo progresso e civilidade de Criciúma, atacando o que se considerava ser o atraso em várias frentes de batalha. Pelas páginas do jornal, a elite local saudava os elementos do novo e escarnejava ou indignava-se com o que considerava velho.

Um primeiro aspecto do discurso da modernidade nesse período era o de acompanhar, descrever e comemorar as inaugurações de novas edificações que surgiam na cidade. Agências de órgãos públicos ou edifícios particulares, sempre os “mais modernos” que poderiam existir, tinham a sua presença na cidade destacada como um exemplo positivo, principalmente nas páginas da *Tribuna Criciumense*. Por exemplo, na década de 1960, o jornal destacou a inauguração, entre outros, do Cine Ópera, “o maior cinema do sul”, do Ouro Preto Hotel, do Criciúma Clube, “o mais elegante, moderno e luxuoso do sul catarinense”, a remodelação do Restaurante Pigalle e a inauguração da Churrascaria Castelinho, do Frisulca – Frigorífico sul Catarinense, do Neblina Clube, do Banco Sul do Brasil e da agência de revenda da Willys Overland. Em 1968, a inauguração do Movisa – Moinhos Vigor Sa, da agência do banco Mercantil e Industrial de Santa Catarina, da Casa de Saúde de Rio Maina, a criação da Fundação Universitária de Criciúma – Fucri e o ajardinamento da Praça do Congresso. Em 1969, a nova agência do

Correio, o edifício Cavaler e o edifício Rocha (Comasa), por algum tempo os dois maiores edifícios da cidade. No início da década de 1970, o jornal destacou a inauguração do novo prédio da Jugasa, da Prefeitura, do Banco do Brasil, do Besc, do União Mineira, do INPS, da Caixa Econômica Estadual, do CIS, o ginásio de esportes do Comercário, o Kartódromo no bairro Metropolitana. A lista é interminável.

A maneira como a construção e inauguração desses edifícios e agências de órgãos comerciais e estatais eram utilizadas para dar solidez ao desejo de modernidade que se expressava em Criciúma, pode ser observada por uma matéria que apareceu no jornal *Tribuna Criciumense*, em 1965.

“De uns tempos para cá a paisagem cricumense está se modificando. Criciúma toma ares de cidade grande. Além de se estender para todos os lados, deu agora para olhar o céu. De repente aparecem edifícios e construções em todas as ruas. Os prédios de dois ou três andares ficam acanhados com o surgimento de gigantes de cimento armado”.¹⁴

O gigante de cimento armado a que se refere o jornal era o edifício Cavaler, que estava sendo construído na rua Anita Garibaldi, quase na esquina da rua Henrique Lage, com 11 andares. O edifício impressionava a todos.

“O edifício que hora se constrói na rua Anita Garibaldi custará mais de uma centena de milhões e destina-se a um hotel que ocupará os seis andares superiores enquanto os outros cinco estão reservados para apartamentos, escritórios, etc. Esta obra poderia custar bilhões, mas seu maior valor sempre residirá no marco que ela possui de pioneira. Na iniciativa. Na coragem de construir. Enfim na confiança no futuro de nossa terra”.

Mais importante que o valor material da obra, que poderia até mesmo ter custado bilhões, era para o articulista o seu valor simbólico, ao antecipar o futuro

¹⁴ “Criciúma Cresce para o Alto”. *Tribuna Criciumense*. 11-18/09/1965. p. 6.

que se desejava para a cidade. Os “ares de cidade grande”, isto é, a imagem de uma cidade moderna, era o maior valor que o edifício ajudava a construir. Valor esse que não tinha avaliação possível ou comparável.

Apesar de marcar positivamente as novas edificações que surgiam, saudando-as como mensageiras de um novo tempo, o jornal destacava-se mesmo era na crítica àqueles aspectos da vida urbana que lhe apareciam como estorvos no caminho da modernidade.

Uma primeira frente de combate, nesse sentido, era a crítica que fazia à organização urbana em geral. O jornal criticava a falta de um planejamento urbano mais rigoroso e mesmo o descumprimento do plano diretor. Como consequência, apontava as dificuldades de traçado das ruas, desorganização de edificações e os problemas de trânsito, que “servem para transformar Criciúma numa cidade pouco urbana e sem estética”.¹⁵

Uma segunda frente de críticas referia-se aos hábitos e práticas urbanas exercidas pela maioria da população da cidade.

“Talvez seja Criciúma uma das poucas cidades do mundo onde se pode saber as estações do ano pelo aspecto de suas ruas. Senão vejamos, no verão as calçadas ficam cobertas de cascas de uvas, de butiá, de tucum. Depois vem a época das chuvas e nota-se a aproximação do inverno pelo aparecimento de restos de pinhão, sementes e cascas de laranjas. Longe de se constituir em algo interessante este fato é antes de tudo lastimável. Vivemos numa cidade suja. E disso ninguém tem dúvidas”.¹⁶

O autor ressalta que a modernidade pressupõe o fim dessas práticas. Para ele, o progresso é inconcebível sem práticas sociais que expressem boas maneiras e higiene.

¹⁵ “Criciúma terá novo Plano Diretor”, *Tribuna Criciumentense*, 26/06-03/07/1965.

¹⁶ “Criciúma – Cidade Suja”, *Tribuna Criciumentense*, 3-10/07/1965, p. 2.

“Tanto falamos em progresso, desenvolvimento e estamos nos esquecendo dessa parte tão importante que é a higiene. Vamos zelar por Criciúma, acabar com essa mania de sujar as ruas com cascas, papéis, cigarros, etc. para termos o direito de falar em progresso”.

Era pressuposto no discurso sobre a cidade moderna o afastamento da área central dessas e outras práticas que não se coadunavam com a moderna sociedade ocidental ou a sua transformação. A prostituição que ocorria no espaço público da cidade era também impiedosamente criticada, por estar fora do local socialmente designado para tal fim¹⁷, assim como a mendicância. Exigiam-se também que as calçadas fossem livres de ambulantes, “esse comércio deprimente, resquício medieval numa das cidades que mais cresce no sul do país”.¹⁸

A imagem da cidade era a principal preocupação que o jornal tinha. As principais matérias se referiam a esse tema, desde a cobrança ao poder executivo municipal em relação à conservação e arborização das ruas até a crítica aos prédios mal-conservados e sujos. O jornal criticava tudo aquilo que não contribuía para dar “à capital do carvão este aspecto de cidade próspera de que tanto nos orgulhamos”.¹⁹

“Nossa cidade teria outro aspecto e viveríamos melhor se todos respeitassem a lei. E acontece que no centro de Criciúma há muitas residências que possuem nos fundos do terreno banhados, chiqueiro com porcos, etc. Em pleno centro de Criciúma existem verdadeiros matagais, muros então são inexistentes, quando muito aparecem em alguns terrenos baldios umas pedras jogadas certamente para os proprietários desculparem-se de seu desleixo dizendo que construirão em breve”.²⁰

¹⁷ Desde fins da década de 1940, constituiu-se um local conhecido como zona do meretrício de Criciúma, popularmente a “Maracangalha”, nas proximidades do Morro Cechinel, em local na época afastado do centro da cidade. O lugar era freqüentado tanto pelos mineiros e outros operários como pelos figurões da cidade.

¹⁸ “Ambulantes constituem problema”, *Tribuna Criciumense*, 03/02/1968.

¹⁹ “Prédios mal-conservados”, *Tribuna Criciumense*, 24/02/1968, p. 3.

²⁰ “Muito cricumense não respeita a lei”, *Tribuna Criciumense*, 6-13/03/1965, p. 3.

Quando discutiam a imagem de Criciúma, muitas vezes, o jornal e outros escritores que pensavam a cidade precisavam enfrentar um problema bastante espinhoso, o do carvão mineral. Saudado como a riqueza sem a qual Criciúma jamais teria se tomado a principal cidade da região, o carvão, no entanto, impedia a cidade de tomar ares de modernidade: o odor desagradável, a poeira que as ruas revestidas de pirita levantava nos dias de sol, o lodo preto e pegajoso nos dias de chuva, o pó do carvão que a tudo impregnava empreteando corpos, roupas e casas, o populacho indisciplinado e perigoso. Tudo isso criava uma atmosfera contrária ao desejo de uma cidade limpa, arborizada, vertical, com pessoas educadas e de bons hábitos. Ao mesmo tempo, as crises cíclicas do carvão punham apreensivos os dirigentes da cidade quanto ao seu futuro de progresso, tantas vezes apregoado. Surgia, assim, nessa época, o tema da diversificação industrial como um dos elementos da modernidade que se desejava, buscando questionar a completa dependência do carvão.

“É alentador o espírito de industrialização que se vem instalando em nosso meio, calcado nas facilidades de crédito dos bancos oficiais e de alguns da área privada. A iniciativa privada recebeu seu primeiro impulso psicológico através de campanha pacientemente promovida pela Associação Comercial e Industrial de Criciúma, há anos atrás. Seus primeiros frutos começam a ser colhidos agora com a disseminação crescente de pequenas e médias indústrias que vêm criando um novo mercado de trabalho ainda modesto, mas cuja tendência de crescimento é das mais promissoras. O essencial, no entanto, é que Criciúma finalmente começa a se libertar das constantes flutuações da mono-indústria do carvão, deslançando para uma diversificação que assegurará o seu futuro, em bases realmente sólidas e definitivas”.²¹

²¹ “Mentalidade industrial que chega” (Editorial), *Tribuna Criciumense*, 23/05/1970.

A luta pela diversificação industrial não era um assunto apenas de âmbito econômico, mas questionava a própria imagem externa e interna da cidade, a sua identidade de “capital do carvão”, construída nas décadas de 1940 e 1950.

A inauguração do monumento ao imigrante, na década de 1960, na praça da rua Seis de Janeiro, com uma pedra de mó simbolizando a primeira indústria do município, está integrada a essa luta pela diversificação industrial. É o primeiro monumento da cidade que não está relacionado ao carvão e, de certa forma, faz o contraponto simbólico ao monumento do mineiro inaugurado na década de 1940. Também a ênfase na indústria cerâmica, a campanha do início da década de 1970 para revestir as fachadas dos edifícios e casas do centro com azulejos, dando um outro aspecto visual à cidade e o acrescentar “e do azulejo” ao tradicional lema “Criciúma, capital do carvão”, são movimentos que questionam o carvão e a cultura que havia sido formada em torno de si.

A elite de Criciúma, na década de 1970, respirava uma atmosfera impregnada de carvão, mas sonhava com outros ares, o das grandes e modernas cidades. Lutava por uma cidade com largas avenidas e altos edifícios que expressasse a importância que ela tinha aos seus próprios olhos. Tudo aquilo que estivesse entre a realidade e seus sonhos deveria ser removido: trilhos, casas e pessoas.

2. A Retirada dos Trilhos do Centro da Cidade

Os trilhos da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina foram retirados da área central de Criciúma a partir do dia 5 de Abril de 1975²². No bairro Próspera, a retirada iniciou no dia 21 de Julho de 1975²³. Nesse ano foram retirados os trilhos do trecho que vai do bairro Próspera ao bairro Pinheirinho, passando pela área central, sendo o leito da ferrovia utilizado para a construção de uma avenida, primeiramente chamada Axial e atualmente Centenário.

²² “Retirada dos trilhos”, *Tribuna Criciumense*, 29/03/1975.

²³ “Trilhos deixam a Próspera”, *Tribuna Criciumense*, 19/07/1975.

A retirada dos trilhos da área central da cidade emergiu como uma necessidade na segunda metade da década de 1960. Na campanha eleitoral para prefeito de Criciúma, em 1965, a retirada dos trilhos aparece pela primeira vez como um dos principais problemas de Criciúma.

Em julho de 1965, nos preparativos da campanha eleitoral daquele ano, o jornal *Tribuna Criciumense* publicou uma matéria em que buscou apontar as tarefas com que o prefeito a ser eleito deveria preocupar-se, já que, dizia o jornal, acabou-se o tempo em que o “prefeito elegia-se porque era simpático”, isso por que “hoje Criciúma já não é mais uma vila”. Na reportagem, o jornal enumerou os problemas mais importantes da cidade.

“Não há quem desconheça o problema do abastecimento d’água à cidade. Outra grave questão é o saneamento. Criciúma é uma cidade cercada de banhados por todos os lados. Urge que se faça uma retificação nas margens de riachos, canalizações e outros trabalhos (...). O novo prefeito precisará de apoio da Câmara para bem conduzir a solução dos terrenos baldios que existem no centro da cidade transformados em quintais e roças e que dão à Criciúma aspecto de comunidade provinciana e descuidada”.²⁴

Na matéria, o jornalista relacionou outros problemas da cidade, como calçamento, iluminação nos bairros, limpeza pública, cumprimento do plano diretor e assistência social. Em nenhum momento a retirada dos trilhos da área central foi mencionada.

Nesse mesmo ano, em Agosto, o jornal entrevistou Addo Caldas Faraco que disputava a indicação de candidato a Prefeito Municipal no Partido Social Democrático, o PSD²⁵. Falando sobre o seu programa de governo, Faraco afirmou que o principal problema da cidade era o abastecimento de água, cujo controle

²⁴ “Lembrete ao novo prefeito”, *Tribuna Criciumense*, 24-31/07/1965.

²⁵ “Addo acredita que o PSD homologará seu nome”, *Tribuna Criciumense*, 21/08/1965. Addo Caldas Faraco era funcionário do Correio e veio para Criciúma em 1934. Foi nomeado Prefeito de Criciúma por ato do Interventor Federal no Estado para o período 1945-1947. Posteriormente elegeu-se Prefeito por duas ocasiões, exercendo mandato em 1947-1951 e 1956-1961. Disputava, portanto, a sua terceira eleição. Napolini Filho, Archimedes. *Criciúma 70 Anos (1925-1995) – Ensaio Para a sua História Político-Administrativa*. 2ª edição. Criciúma: edição do autor, 1995, p. 20 e 21.

seria transferido da Comissão do Plano do Carvão Nacional, a Cpcan, que o gerenciava desde a década de 1940, para a Prefeitura Municipal. Disse ainda que continuaria defendendo o carvão nacional.

Logo em seguida, no número posterior do jornal, apareceu uma entrevista com o candidato da União Democrática Nacional – UDN, Ruy Hulse, que se posicionou também sobre os problemas da cidade, reafirmando que o abastecimento d'água era o principal²⁶. Enumerou ainda o saneamento e o urbanismo como questões graves que precisavam ser solucionadas e apresentou o planejamento como instrumento administrativo capaz de encaminhar a solução dos problemas urbanos.

É interessante perceber que em nenhum momento das duas entrevistas com os candidatos a prefeito de Criciúma a retirada dos trilhos apareceu como um problema importante da cidade. Aliás, ela não foi sequer mencionada.

Entretanto, em fins de setembro de 1965, Rui Hulse, pela primeira vez, apresenta publicamente a proposta de retirada dos trilhos do centro da cidade. A ocasião foi um debate na Câmara Júnior de Criciúma, no qual o candidato apresentou o seu programa de governo. Dentro do sub-título “Aspecto Geral da Cidade” depois de afirmar que iria ajardinar a praça do congresso, o candidato “declarou que todos serão obrigados a construir muro e calçada. Por outro lado, se vier a ocupar a prefeitura, afirmou, não medirá esforços no sentido de conseguir a remoção dos trilhos da EFDTC do centro para outra zona, quando então, em lugar da estação ferroviária, poderá surgir uma estação rodoviária, que Criciúma há muito necessita”.²⁷

É importante observar que a retirada dos trilhos da estrada de ferro surgiu dentro da proposta de construção de uma estação rodoviária para a cidade. Nas duas entrevistas anteriores, em agosto, os dois candidatos haviam apresentado a

²⁶ “Ruy Hulse – Administração Planificada para solucionar os problemas de Criciúma”, *Tribuna Criciumense*, 21-28/08/1965. Ruy Hulse fora deputado estadual por três vezes entre 1954 e 1964. Era engenheiro e diretor de empresas. Informações colhidas em Napolini Filho, Archimedes. *Ibidem*, p. 40 e 41.

²⁷ “Candidatos a Prefeitura Municipal de Criciúma sabatinados pela Câmara Júnior”, *Tribuna Criciumense*, 25/09/1965, p.8.

proposta de construir uma estação rodoviária, mas não a vincularam à saída dos trilhos.

Além disso, a retirada dos trilhos apareceu vinculada a medidas que se propunham modificar a imagem da cidade (“Aspecto Geral da Cidade”), o que ligava a proposta ao desejo de modernidade já referido, intensamente presente em Criciúma nessa época. Ruy Hulse era o candidato que expressava, na disputa eleitoral, o discurso da modernidade em Criciúma. A ênfase no planejamento, como o elemento central da moderna administração pública, era um claro indício nessa direção. Assim, não é coincidência que a proposta de retirada dos trilhos tenha sido apresentada por ele.

Ruy Hulse venceu as eleições de 1965. Pela primeira vez, desde 1947, a UDN vencia uma eleição para prefeito no município de Criciúma. Ainda que essa vitória provavelmente deva-se muito mais ao conservadorismo geral do país, após o golpe militar de 1964, o desejo de modernidade como um elemento fundamental da conjuntura local, assumido pelo seu candidato, não deve ser desprezado dentre os motivos que levaram a UDN à vitória.

Com Hulse na prefeitura, a retirada dos trilhos tornou-se um problema a ser prioritariamente tratado pelo governo municipal. A solução proposta foi a construção de uma variante que iria do antigo poço 09 no bairro Próspera até o bairro Pinheirinho, passando a nova via férrea ao sul do morro Casagrande, bem longe da área central.

No entanto, logo se percebeu que a construção da variante e a retirada dos trilhos era muito mais complicada do que se havia antes anunciado. Inicialmente, era necessário estabelecer intrincadas negociações com a Rede Ferroviária Federal – RFFSA, proprietária da estrada de ferro. A responsabilidade pela construção da variante era da Rede. O custo da obra era muito alto, ascendendo a mais de um bilhão de cruzeiros, segundo uma reportagem da *Tribuna Criciumense*²⁸. Além disso, a Prefeitura Municipal deveria fazer a desapropriação dos terrenos onde seria construída a variante. Todas essas dificuldades atrasaram o início das obras de construção da variante da estrada de ferro, que começou a

²⁸ “Afastamento dos trilhos do centro de Criciúma: mais de 1 bilhão”, *Tribuna Criciumense*, 05/03/1966.

ser realizada apenas em maio de 1968²⁹ pela Companhia Construtora e Importadora Brasileira Ltda – Socimbra, a mesma empresa que construiu o ramal de Treviso na década de 1940.

As obras da variante se arrastaram por dois anos, tendo sido paralisadas em março de 1970³⁰, no início do governo de Néelson Alexandrino, eleito em 1969 pelo Movimento Democrático Brasileiro - MDB, e tendo assumido a prefeitura em 03 de Fevereiro de 1970. A responsabilidade pela paralisação das obras foi da RFFSA, empresa ligada ao governo federal, em mãos dos militares. A paralisação das obras parece ter sido uma retaliação pela vitória no município da oposição ao regime militar. Mais tarde, em 1972, o jornal *Tribuna Criciunense* noticiou uma resposta da Rede Ferroviária à consulta do prefeito municipal dizendo que as obras da variante não seriam executadas naquele ano³¹.

Na campanha eleitoral para a prefeitura em 1972, o tema da variante e da retirada dos trilhos voltou a estar presente nos programas de governo. O candidato da Aliança Renovadora Nacional, a ARENA, Algemiro Manique Barreto, em seu pronunciamento às emissoras locais de rádio, depois de falar da importância de uma administração moderna para Criciúma, baseada no planejamento, destacou os problemas que a cidade precisava enfrentar.

“Sabemos quão angustiantes são os problemas como esgoto e água. Já se ouviu falar demais no problema. A famigerada rodovia da estrada de ferro marca ponto pela demora de sua solução rodoviária. São obras fundamentais que vão merecer acurada atenção do sistema administrativo municipal”.³²

Esgoto, água, estrada de ferro, planejamento, é impressionante as semelhanças entre as promessas da campanha eleitoral de 1972 e as de 1965.

²⁹ “Máquinas para abertura da variante”, *Tribuna Criciunense*, 26/05/1968 e “Socimbra não descuida de seu mister”, *Tribuna Criciunense*, 08/06/1968, p. 7.

³⁰ “Que há com a variante”, *Tribuna Criciunense*, 28/03/1970.

³¹ “Variante não sai”, *Tribuna Criciunense*, 05/08/1972.

³² “A fala de Manique”, *Tribuna Criciunense*, 21/10/1972.

Os temas são simplesmente os mesmo, apesar de terem dois prefeitos exercido mandatos entre uma eleição e outra.

Vencidas as eleições, Algemiro Manique Barreto, com o apoio dos militares, retoma as negociações para a retirada dos trilhos. Em março de 1973, o superintendente regional da RFFSA autorizou a abertura de concorrência pública para a conclusão das obras de construção da variante ferroviária³³. Em fevereiro de 1975 a variante foi inaugurada³⁴ e os trens de transporte do carvão deixaram de passar pelo centro de Criciúma, dez anos depois de o problema ser publicamente levantado.

Ao final de seu mandato, em fins de 1976, Algemiro Manique Barreto patrocinou uma publicação que fez um balanço de seu governo. Ao buscar explicar a retirada dos trilhos do centro da cidade, afirmou que “vários foram os motivos que levaram o executivo municipal a encetar a campanha que culminou com a retirada dos trilhos da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina. A poluição dupla, sonora e do ar, era uma delas. Outra, a impossibilidade de se embelezar a cidade. E ainda, a de oferecer condições de desafogar o trânsito no centro da cidade, com a construção da avenida Axial”³⁵. Segundo essa publicação, os motivos para a retirada dos trilhos foram três: 1º - Poluição, 2º - Embelezamento, 3º - Trânsito.

Entretanto, ao se acompanhar pela imprensa, desde 1965, o debate sobre a retirada dos trilhos, percebe-se que os motivos são um pouco mais complexos. Já observei como a retirada dos trilhos apareceu a partir de uma proposta de construção da nova estação rodoviária. Além disso, muito cedo ela também apareceu publicamente como necessária para se construir em seu leito uma moderna avenida.

“Dentre as obras que estão programadas para o ano de 68, deve ser notada pela sua importância a que diz respeito à retirada dos trilhos da

³³ “Consolidada construção da variante”, *Tribuna Criciumense*, 24/03/1973. Algemiro Manique Barreto tomou posse como prefeito em 01 de Fevereiro de 1973.

³⁴ “Variante será inaugurada”, *Tribuna Criciumense*, 22/02/1975.

³⁵ Prefeitura Municipal de Criciúma. **Criciúma: Amor e Trabalho**. Itajaí: Malusan, s/d, p. 42. Esse livro é uma reorganização de outro do mesmo nome editado em 1974 por José Pimentel.

E.F.D. Tereza Cristina do centro da cidade. O leito dessa ferrovia será afastado do centro urbano, permitindo assim a construção de uma grande avenida que virá beneficiar e embelezar a cidade”.³⁶

E acrescenta que é fundamental o entendimento com a RFFSA para a “construção da variante, que é de vital importância para a cidade de Criciúma, que terá a sua fisionomia totalmente mudada com esse grande empreendimento”.

A proposta de substituição da estação ferroviária pela estação rodoviária e da estrada de ferro pela grande avenida remete essa questão para o debate da substituição do antigo pelo novo e da acanhada vila pela moderna cidade, na medida em que o rodoviário, visto como o moderno, substitui o ferroviário, representado como o antigo. No discurso sobre a retirada dos trilhos, entrecruzam-se os temas do transporte rodoviário/avenida/novo/embelezamento/grande cidade como fundamento para se mobilizar o imaginário social.

Em vista disso, a proposta de retirada dos trilhos foi sempre apresentada acenando-se com a possibilidade de se construir a fascinante avenida.

“A data de ontem marcou para a cidade de Criciúma o início de uma nova etapa de progresso e efetivo desenvolvimento urbanístico. Atendendo a um acalentado sonho dos cricumenses, o prefeito da cidade, engenheiro Ruy Hulse, após prolongadas demarches, conseguiu finalmente concretizar o seu intento de fazer com que a capital do carvão venha a ser aquinhoada com mais um nova e moderna avenida, em futuro próximo”.³⁷

Nas matérias sobre a retirada dos trilhos, a avenida a ser construída recebe sempre os adjetivos mais generosos como grande, moderna, nova, progresso e desenvolvimento. A estrada de ferro, por outro lado, era apresentada como um entrave ao desenvolvimento da cidade, um mal que deveria ser o quanto antes

³⁶ “Ruy Hulse presta contas de sua administração”, *Tribuna Criciumense*, 17/02/1968, p. 4 e 5.

³⁷ “Atacada variante”, *Tribuna Criciumense*, 01/06/1968.

corrigido. Em uma matéria publicada por José Pimentel, em 1974, esses elementos aparecem exemplarmente.

“Com a descoberta das ricas jazidas de carvão, foi trazido para o município o lendário ‘cavalo de ferro’. A estrada de ferro, elemento de integração e progresso constitui hoje um entrave ao desenvolvimento da cidade, por dividi-la em duas partes distintas. Após longos debates foi decidida a implementação de uma variante onde continuará a correr o rico ‘ouro negro’. No lugar do antigo leito da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, será construída a mais moderna e arrojada via de circulação do Estado. Concebida nas mais rigorosas técnicas viárias, a avenida axial centro será mais um fato de desenvolvimento e integração de Criciúma. Nos seus oito quilômetros de extensão e nas suas pistas de vinte metros cada uma, de largura, correrá o progresso integrando a zona sul à zona norte da cidade”³⁸.

O tema do velho e do novo aparece na medida em que o autor coloca a estrada de ferro como algo que pertence a um passado distante, quase no mundo das lendas (“o lendário cavalo de ferro”). Também os valores do progresso e do desenvolvimento são mobilizados. A integração e o progresso, que antes estavam presentes na estrada de ferro, agora correrão nas pistas de vinte metros da avenida. A estrada de ferro que antes trazia o desenvolvimento, agora é um entrave que precisa ser afastado.

É importante notar, que apesar da administração de Manique Barreto colocar os problemas de trânsito causados pelos trilhos no centro da cidade como um dos motivos de sua retirada, em nenhum momento esse argumento foi mobilizado para justificar essa medida.

Isso não significa que não houvesse problemas de conflito entre o sistema viário de Criciúma e a estrada de ferro. Havia dificuldades, principalmente no bairro Pinheirinho, nas ruas Henrique Lage e Marechal Deodoro no centro, e no

³⁸ Pimentel, José. Op. Cit., p. 72.

bairro Próspera. Entretanto, esses problemas não eram utilizados como argumento para a retirada dos trilhos, porque se fascinava a população com argumentos muito mais poderosos, os da cidade grande e moderna. Em nenhuma matéria sobre o trânsito de Criciúma, a retirada dos trilhos aparece como proposta de solução, mesmo naquelas em que se noticiava algum problema causado pela ferrovia.

“Existe um crucial problema em Criciúma a reclamar solução há muito tempo: a passagem de nível localizada nas proximidades da Matriz de Nossa Senhora da Salete, no bairro Próspera. Aqueles trilhos são de um desvio utilizado única e exclusivamente para o carregamento do carvão na caixa da Sociedade Carbonífera Próspera. Tudo está muito certo e somos concordes em que a principal fonte de rendas dos criciumenses seja transportada para outras cidades. Não concordamos, contudo, é com o modo de utilizar aquele ramal morto. As composições da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina encarregada do transporte, formada no mais das vezes por dez ou doze vagões, estacionam durante largo tempo, obstruindo a passagem dos veículos que transitam pela rua General Osvaldo Pinto da Veiga, ou seja a que dá acesso e saída ao centro”.³⁹

Como em outras matérias sobre o trânsito, nessa não se falou em retirada dos trilhos. A solução para o problema é que as composições não estacionem por tão “largo tempo” no desvio.

Mesmo nas matérias sobre acidentes de trânsito envolvendo os trens no centro da cidade, também não se fala de retirada dos trilhos. A matéria seguinte apareceu em 1969 e relata um acidente envolvendo a ferrovia.

“Acidente de proporções quase fatais aconteceu sexta-feira, por volta das onze horas, no cruzamento da Estrada de Ferro D. Tereza Cristina com a rua Henrique Lage, à altura da oficina Bristot. Uma composição da EFDTC

³⁹ “Carregamento de carvão interrompe trânsito na Próspera”, *Tribuna Criciumense*, 07/01/1967, p. 8.

carregada de carvão, ao que se sabe sem apitar, vinha cruzando a Henrique Lage quando contra ela se chocou o Aero Willys dirigido pelo Dr. José Borges Dias, advogado estabelecido em Araranguá”.⁴⁰

Após o relato, o jornalista apresenta propostas para evitar esse tipo de problema.

“O local do acidente não possui sinaleira e sim somente um aviso de cruzamento. Acidentes como esse poderão suceder-se em outros cruzamentos de idêntica forma, isto se as autoridades responsáveis pela EFDTC não colocarem guardas e sinaleiras luminosas, assim como ocorre dentro da cidade de Tubarão”.

As soluções propostas pressupunham a permanência da estrada de ferro: guardas e sinaleiras luminosas nos cruzamentos. É importante frisar que essas matérias citadas, assim como outras encontradas até 1975, são do período posterior a setembro de 1965, quando a retirada dos trilhos foi colocada no centro do debate público da cidade.

O mesmo ocorre com a poluição sonora e do ar, citada como um outro motivo para a retirada dos trilhos. Ainda que a poluição causada pela fumaça do trem fosse sentida como um problema da cidade⁴¹ esse argumento nunca apareceu para mobilizar a opinião pública para ser favorável à retirada dos trilhos do centro.

Mais do que problemas concretos de trânsito e poluição, o que mobilizou as pessoas a defenderem e por fim retirarem os trilhos do centro da cidade, foi o forjamento de um imaginário social em torno do moderno e do novo,

⁴⁰ “Grave acidente no cruzamento da ferrovia”, *Tribuna Criciumense*, 11/01/1969.

⁴¹ Nesse período quase não existe matéria jornalística sobre a poluição. O poder dos mineradores era ainda muito grande e a problemática ecológica não havia emergido. A única matéria que encontrei está citada no início deste capítulo (“Criciúma – cidade poluída”, de 08/08/1970). É verdade que nela se relaciona a poluição com a retirada dos trilhos, o que demonstra apenas que a poluição causada pelos trens era sentida como um problema. Entretanto, nas dezenas de matérias sobre a retirada dos trilhos nesse período, **nunca** se utilizou o argumento da poluição causada pelos trens, e isso é fundamental para se entender o que motivava a retirada dos trilhos.

representados na ultrapassagem desejada do ferroviário pelo rodoviário, da estrada de ferro pela avenida, dos trens pelos automóveis.

A retirada dos trilhos do centro da cidade teve, assim, um valor simbólico importante, o da afirmação de Criciúma como uma cidade grande e moderna. Os trilhos começaram a ser retirados festivamente. Houve um último passeio de trem pela área central, quando a população e autoridades municipais confraternizaram (Fotografia 13: último passeio do trem). Ocorreram discursos, banda de música e o primeiro trilho foi solenemente retirado. Criciúma entrava com festa na era do moderno.

A partir desse momento, a presença da estrada de ferro na área central foi apagada do bairro Próspera ao bairro Pinheirinho.

O espaço da estação de passageiros, onde se localizavam as principais edificações da ferrovia, foi completamente transformado, sendo a área que sofreu a maior intervenção do poder público (Fotografia 14: Retirada dos trilhos da área da Estação). Todas as edificações foram sistematicamente destruídas: primeiro as estações de passageiros, depois as casas de funcionários e por fim a casa do agente.

O interesse em remodelar completamente a área da estação de passageiros era em vista de que essa área havia se tornado um problema para a elite dirigente, que estava buscando modificar as práticas urbanas e a imagem da cidade. Após o fim do transporte de passageiros pela ferrovia, a área da estação foi utilizada como rodoviária, mantendo o movimento de pessoas e a conseqüente aglomeração de bares, prostitutas, engraxates, aposentados, malandros de todo tipo, vendedores de frutas, um mosaico de pessoas e práticas sociais que era preciso excluir do centro. As matérias nos jornais sistematicamente clamavam contra essa situação e exigiam providências das autoridades públicas.

“Tribuna Criciumense recebeu de um leitor uma carta na qual denuncia a deprimente situação verificada na rua Paulo Marcus (rua da estação), no que se refere à prostituição de menores. A carta está assim redigida: ‘as meretrizes estão invadindo a rua Paulo Marcus. Gostaria que esse

FOTOGRAFIA 13 – CERIMÔNIA: ÚLTIMO PASSEIO DE TREM



FONTE: Arquivo Histórico de Criciúma.

FOTOGRAFIA 14 – RETIRADA DOS TRILHOS DA ÁREA DA ESTAÇÃO



FONTE: Arquivo Histórico de Criciúma.

prestigioso semanário chamasse a atenção das autoridades policiais, já que nessa artéria, uma das que apresentam o maior movimento na cidade, essas desencaminhadas passeiam de um lado para o outro, sem que qualquer providência seja tomada. Até parece o fim do mundo, pois meninas de 11 anos procuram ganhar a vida mercadejando um corpo ainda não amadurecido. A situação é motivo de alegria e algazarra para os engraxates que nessa rua perambulam aos montes. Os bares localizados nas imediações servem de refúgio a essas meninas-mulheres as quais naturalmente não tem o mínimo respeito com o desavisado pai de família que porventura entre num desses bares. Ali se ouvem os maiores palavrões e linguajar de baixo calão. O número de meninas é grande e varia de 11 a 15 anos. Não têm qualquer escrúpulo e convidam abertamente homens e rapazes a praticarem os atos que lhe possam garantir a subsistência. Apenas a título de exemplo, na Sexta-feira da semana anterior a estação ferroviária foi palco de uma rixa na qual se debatiam duas meninas e diversos engraxates”.⁴²

Além da prostituição que precisava ser disciplinada, outros aspectos da rua e da área da estação incomodavam as pessoas preocupadas com a imagem da cidade. Em uma matéria de 1970, Jolos Carsé faz uma crítica a determinados problemas que ocorriam na rua Paulo Marcus, “turbulenta e anárquica”. Ele diz que a rua era muito movimentada pela presença da estação ferroviária, sendo utilizada como rodoviária, a existência de lojas muito procuradas, muitos bares e vendedores de frutas. Para ele, o pior problema era a quantidade muito grande de bares na área, onde “beberrões, malandros e desordeiros permanecem até altas horas da noite em orgia, e não muito raramente acompanhados por mulheres de vida fácil”⁴³. Atacava também os fruteiros que obstruíam a calçada impedindo a circulação de pessoas, e finalizava dizendo:

⁴² “Meninas fazem trotoir na Paulo Marcus”, *Tribuna Criciumense*, 27/07/1968.

⁴³ “Mandando Brasa”, *Tribuna Criciumense*, 08/08/1970, p. 5.

“Espera-se que quem de responsabilidade tome a iniciativa de ordenar aquela ‘coisa nauseante’ que é a rua acima mencionada”.

Essa necessidade de ordenar e disciplinar os modos de vida marginais ao tipo de cidade que se propunha afirmar implicou na destruição e remodelação da área em que essas práticas sociais se expressavam. A segunda estação de passageiros, ainda que de uso relativamente recente e sendo a maior edificação da área, foi uma das primeiras a ser demolida (Fotografia 15: Demolição da segunda estação de passageiros).

Os trilhos, primeiro e permanente elemento a evocar os trens, sendo eles mesmos sinônimo de ferrovia, foram arrancados em toda a extensão da área do centro da cidade. A população pobre que morava em barracos na beira dos trilhos foi transferida para uma área entre os bairros Pinheirinho, Santa Augusta e Paraíso, na periferia da cidade, dando origem à vila Tereza Cristina⁴⁴. Essa população, com seus barracos e modos de vida diferentes, feria a imagem de uma cidade progressista e moderna, com sua presença acintosa a poucos metros do centro de Criciúma. A retirada dos trilhos significou também uma obra de higienização social do centro, desarraigando toda uma população que tinha os sentidos de sua vida umbilicalmente ligados aos trilhos e à área central da cidade.

⁴⁴ Generoso, Edgar da Cunha. **O Surgimento da Vila Dona Tereza Cristina**, op. Cit. p. 27.

FOTOGRAFIA 15 – DEMOLIÇÃO DA SEGUNDA ESTAÇÃO DE CRICIÚMA



FONTE: Arquivo Histórico de Criciúma.

3. A Destruição da Casa do Agente

A construção da avenida Axial desde o limite do município de Içara a leste até o bairro Pinheirinho a oeste do município de Criciúma, sobre o leito da estrada de ferro, desencadeou um profundo processo de renovação urbana no entorno, tendo a avenida como seu centro dinâmico. As residências que ficaram na beira da avenida por estarem fora da área pertencente à ferrovia, normalmente residências melhores que os barracos que haviam sido removidos, foram sistematicamente afastadas da avenida.

A paisagem ao longo da Avenida Axial modificou-se rapidamente. Foram surgindo principalmente estabelecimentos comerciais em áreas antes ocupadas por residências e nas margens da avenida foram se estabelecendo lojas diversas, supermercados, bancos, bares e lanchonetes, edifícios de escritórios e mesmo edifícios residenciais. A presença da ferrovia foi quase apagada. Ficou o seu leito como uma cicatriz na face da cidade, evocando uma lembrança de um outro tempo. Permaneceu também o corredor de transporte no sentido leste-oeste, antes ferroviário e agora rodoviário.

A área da antiga estação de passageiros da estrada de ferro passou também por um processo de profundas transformações. Em um primeiro momento, no final da década de 1970, foi construído nessa área, na gestão de Altair Guidi (1977-1983), o Terminal de Transporte Urbano Ângelo Guidi. A área mantinha a sua antiga função no transporte de passageiros. O Terminal Urbano ocupou a metade oeste da área da estação ferroviária (Fotografia 16: Terminal Ângelo Guidi). Mais tarde, no início da década de 1980, foram demolidas quatro casas da ferrovia localizadas em frente ao templo da igreja Assembléia de Deus e em seu lugar foi construída a praça Maria da Silva Rodrigues, ocupando a outra metade da área.

FOTOGRAFIA 16 – TERMINAL URBANO ÂNGELO GUIDI



FONTE: Arquivo Histórico de Criciúma.

O Terminal Urbano Ângelo Guidi fez parte de um conjunto de grandes obras que marcaram a cidade no final da década de 1970 e início da de 1980, e que incluem o Aeroporto Diomício Freitas, o calçadão da praça Nereu Ramos e ruas adjacentes, o asfaltamento de inúmeras ruas no centro da cidade e a transferência da sede do Poder Executivo Municipal para o Parque Centenário, constituído de grandes edificações como o Paço Municipal Marcos Rovaris, o Centro Cultural Santos Guglielmi, o Centro Esportivo Olavo Sartori e o Memorial de Criciúma. O Parque Centenário foi inaugurado em 1980, por ocasião das comemorações do centenário de fundação de Criciúma e representa um primeiro fechamento do processo de transformações urbanas desencadeadas pela remoção dos trilhos do centro da cidade.

Em 1995, o Terminal Ângelo Guidi foi demolido para a construção de um novo terminal urbano de passageiros, que ocupou o centro da área da antiga estação ferroviária e foi a principal obra de governo do então prefeito Eduardo Pinho Moreira (1992-1996). O terminal urbano, inaugurado em 1995, é atualmente a mais moderna e importante edificação pública do município de Criciúma (Fotografia 17: Terminal Urbano de Criciúma).

No processo de construção do novo terminal, foi demolida a última edificação ligada a estrada de ferro na área central de Criciúma, a casa do agente ferroviário, construída no início do século quando a estrada de ferro estabeleceu-se na cidade. A casa estava abandonada desde o fim da década de 1960 .

A casa do agente estava sendo destruída aos poucos, na medida em que o novo terminal urbano ia sendo construído. O *Jornal da Manhã* de 02/05/1995 publicou uma carta datada de 30/04/1995 e assinada pela arquiteta Izes Regina de Oliveira, presidente do Instituto de Arquitetos do Brasil – núcleo de Criciúma e por Ziocélito José Bardini, presidente da Associação Sul Catarinense de Engenheiros e Arquitetos, a ASCEA, em que eles denunciam a destruição daquela edificação histórica.

FOTOGRAFIA 17 – TERMINAL URBANO DE CRICIÚMA



FONTE: Arquivo Histórico de Criciúma.

“Mas estamos tristes pois fomos acometidos por uma grande e exaustiva surpresa: estão destruindo a casa do agente ferroviário à avenida centenário, à mercê do descaso da memória. Esta obra já havia sido tombada pelo patrimônio histórico e cultural do município ainda em 1980, quando da comemoração do centenário da cidade”.⁴⁵

Ao final da carta, conclamam todas as pessoas a impedirem a destruição da casa.

“Precisamos que todas as pessoas que tenham amor a esta cidade, que querem uma melhor qualidade de vida, que pensam num futuro melhor, dêem o grito de alerta e peçam basta”.

No mesmo número do *Jornal da Manhã*, na página 5, o próprio jornal fez uma reportagem em que noticiou que “as estruturas da construção do início do século estão cedendo e uma parte da casa já caiu”⁴⁶. Na reportagem, o prefeito municipal afirmou que estava surpreso com o fato e que o projeto original previa a preservação da edificação. No entanto, a posição de Fábio Carpes, secretário municipal de planejamento, defendendo a demolição da casa, mostrou a conivência do poder público municipal com o processo de lenta destruição da casa do agente.

“Já o secretário de planejamento, Fábio Carpes, disse que caiu um pedaço da casa devido ao buraco feito para a construção do terminal viário. Ele explicou que a estrutura não agüentou. Para ele a casa não tem valor histórico e diz que a construção não foi tombada. Segundo ele, seria mais prudente que houvesse a demolição para que um acidente grave não aconteça”.

⁴⁵ “Patrimônio”, *Jornal da Manhã* (Criciúma), 02/05/1995, p. 2.

⁴⁶ “Obra da prefeitura está destruindo casa antiga”, *Jornal da Manhã* (Criciúma), 02/05/1995, p.5.

O posicionamento do secretário de planejamento estimulando a destruição da casa do agente repercutiu muito mal na cidade. Adelor Lessa, principal jornalista político do sul do Estado, expressou no dia seguinte, em sua coluna no *Jornal da Manhã*, o mal-estar geral causado pelas declarações do secretário.

“Secretário Fábio Carpes afirmou ontem no JM: ‘A casa do agente ferroviário não tem valor histórico para Criciúma’. Pisou na bola o secretário, mostrou que não conhece a história da cidade e perdeu uma boa oportunidade de ficar calado”.⁴⁷

Diante da repercussão dos acontecimentos, a prefeitura municipal determinou a colocação de uma lona cobrindo a edificação e isolou a área da casa até que se decidisse o seu futuro. Em 4 de Maio de 1995, no salão Ouro Negro do Paço Municipal, iniciou-se o Seminário de Planejamento Urbano e Preservação Arquitetônica na Região Carbonífera, que já estava marcado antes desses acontecimentos, promovido pela Associação dos Municípios da Região Carbonífera – AMREC e Associação dos Engenheiros e Arquitetos – ASCEA, com o apoio da prefeitura municipal de Criciúma⁴⁸. Parecia que a casa fora salva.

Entretanto, o *Jornal da Manhã*, de 8 de Maio de 1995, noticiava a demolição da casa do agente ocorrida de maneira criminosa na noite anterior.

“A mais antiga edificação do município de Criciúma amanheceu completamente destruída na manhã de sábado. A casa do ferroviário ficava ao lado das obras da segunda galeria do sistema integrado de transporte coletivo. As obras da galeria estão sendo executadas pela construtora Cavaler”⁴⁹.

Ainda segundo a reportagem, a notícia pegou de surpresa e provocou revolta nos participantes do Seminário de Planejamento Urbano. A presidente do

⁴⁷ “Rápidas” (Coluna Adelor Lessa), *Jornal da Manhã* (Criciúma), 03/05/1995, p. 4.

⁴⁸ “Em pauta”, *Jornal da Manhã* (Criciúma), 04/05/1995, p. 3.

⁴⁹ “Casa do ferroviário é destruída”, *Jornal da Manhã* (Criciúma), 08/05/1995, p. 5.

IAB – núcleo de Criciúma, Arquiteta Izes Regina de Oliveira, fez um apelo ao secretário de planejamento, que também participava do seminário, para que os responsáveis pela demolição fossem identificados e penalizados. Na mesma matéria, as autoridades municipais afirmavam que o responsável seria punido.

“A informação sobre a demolição também caiu como uma bomba no seminário do PMDB que estava sendo realizado no salão paroquial da igreja Santa Bárbara. O secretário Fábio Carpes chegou por volta das 10 horas e informou o prefeito sobre o fato. Moreira confirmou a informação de Carpes sobre a lona para proteger a madeira do telhado e a colocação de um tapume e afirmou que isso não poderia ter acontecido sem a autorização da prefeitura. ‘Aquilo é um patrimônio público’, ressaltou. O prefeito disse que o responsável pela destruição da casa vai ser penalizado, e adiantou que a prefeitura vai registrar a ocorrência na polícia, além de instalar uma comissão de inquérito”.

As suspeitas sobre a autoria criminosa da demolição recaíram sobre a construtora Cavaler que executava as obras da segunda galeria do terminal urbano. Lúcio de Cesaro Cavaler, sócio majoritário da construtora, era filiado ao PMDB e construía a galeria mediante uma concessão para explorá-la comercialmente, fornecida pelo Poder Público. A Construtora Cavaler era a maior interessada na demolição da casa para facilitar a circulação em uma das saídas da segunda galeria e, suspeitava-se, teria feito a demolição com a cobertura de setores do Paço Municipal.

O Promotor Jackson Correa, do Centro de Promotorias da Coletividade, em 11 de Maio de 1995, entrou com uma ação solicitando a suspensão de alvarás de construção para a área onde ficava a casa do agente e a retirada e guarda dos escombros⁵⁰ para que a Construtora Cavaler, sendo condenada, fizesse a

⁵⁰ “Promotor entra com cautelar”, *Jornal da Manhã* (Criciúma), 12/05/1995, p. 5.

reconstrução da casa. O processo ainda tramita na justiça, aguardando atualmente decisão no Superior Tribunal de Justiça - STJ⁵¹.

A ocorrência registrada na polícia deu origem ao Inquérito Policial nº 115/95, de 15 de Maio de 1995, na 1ª Delegacia de Polícia de Criciúma, e a conseqüente instauração de uma ação penal na 1ª Vara Criminal da Comarca de Criciúma, em 22 de Agosto de 1995, na qual foram arrolados como acusados os senhores Lúcio de Cesaro Cavaler e Paulo Utê Rovaris, sócios da Construtora Cavaler⁵². Em 18 de Novembro de 1999, a sentença estabeleceu a extinção de punibilidade com base nos artigos 61; 107, IV; 109, V e 110, parágrafos 1º e 2º, do Código de Processo Penal. Em 14 de Abril de 2000 o processo foi definitivamente arquivado sem qualquer punição aos acusados.

⁵¹ Comarca de Criciúma. Processo nº 97.001063-0, de 24/09/1995.

⁵² Comarca de Criciúma. Processo nº 020.95.002325-6, de 22/08/1995.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

*“Quero trazer à memória o que me pode dar
esperança”.*

(Lamentações, 3:21).

A Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina é uma ferrovia regional, formada no século XIX dentro de um projeto mais amplo de exploração do carvão mineral nas cabeceiras do rio Tubarão, em localidade depois chamada de Lauro Muller. Apesar da falência do empreendimento original, a ferrovia permaneceu como empresa autônoma, administrada pelos ingleses até aproximadamente a virada do século, e participou dos ciclos seguintes de expansão da atividade carbonífera no sul de Santa Catarina. De fato, nos períodos das primeira e segunda guerra mundiais a empresa expandiu sua rede férrea em direção aos novos locais de exploração do carvão, atingindo Criciúma, Araranguá e Urussanga em um primeiro momento e, mais tarde, Siderópolis e Treviso. Desta forma, a ferrovia constituiu-se em uma rede de pessoas, mercadorias e informações, articulando as localidades da região.

Mesmo que inicialmente construída para atender o transporte do carvão, a ferrovia tratou também de transportar outras mercadorias e passageiros, aproveitando a sua disponibilidade material no sentido de minimizar os seus custos. Em vista da carência de estradas de rodagem entre as localidades, a ferrovia constituiu-se no mais barato e seguro meio de transporte da região até aproximadamente a década de 1960. Pela importância que tinha na vida cotidiana dos habitantes do sul e na economia regional no momento em que a rede urbana do sul do Estado se formava, a estrada de ferro tornou-se um dos elementos

principais para compreender o espaço urbano das cidades da região, como Imbituba, Tubarão, Jaguaruna, Urussanga, Criciúma, Siderópolis, entre outras.

O espaço urbano de Criciúma formou-se no período em que a mineração do carvão era a atividade econômica principal, especialmente nas décadas de 1940 a 1970. A estrada de ferro foi um dos elementos importantes na formação da morfologia urbana da cidade, sem a qual não é possível compreender o espaço urbano.

A estrada de ferro foi também o suporte material de uma intensa vida urbana que ganhava uma expressão mais forte na estação de passageiros e suas imediações. As relações sociais urbanas nessa época eram pessoais e intensas, denotando uma outra relação entre os habitantes e a cidade. Na medida em que a cidade se modernizou, no sentido da difusão e do aprofundamento de relações capitalistas de trabalho, a vida urbana foi se transformando, morrendo aquela modalidade de relações mais íntimas e pessoais no espaço público, e surgindo relações de distanciamento e impessoalidade, que caracterizam a moderna vida pública urbana, que de vida mesmo tem muito pouco. Todo esse processo materializava-se cotidianamente na área da estação de passageiros de Criciúma.

O espaço da estação central foi formado nas proximidades do centro da cidade de Criciúma como um espaço caracterizado pela presença de equipamentos ferroviários, em especial as duas estações de passageiros, e que manteve uma identidade própria até o início da década de 1970. Esse espaço foi em primeiro lugar um espaço de articulação do transporte do carvão e, nesse sentido, um espaço vinculado à produção. Mas foi também um lugar de intensa circulação de pessoas por ser o principal local de entrada e saída da cidade. Dele fez parte um conjunto de múltiplas práticas sociais, de sujeitos que utilizavam esse espaço para circular, sobreviver ou se divertir, práticas que se somando ou se opondo revelavam variadas dimensões do viver a e na cidade.

A área da estação de passageiros, onde hoje se encontra o terminal urbano de Criciúma, foi também uma área de visibilidade e exercício do poder de Estado. Nenhuma outra área do município sofreu tantas intervenções do Poder Público como essa, o que mostra a sua importância como base para exercer hegemonia

sobre os habitantes da cidade, desde a construção da primeira estação em 1919 até a do recente terminal urbano nos anos 90.

Na pesquisa busquei apreender a constituição da cidade de Criciúma a partir de uma reflexão que toma como ponto de partida a relação da cidade com a estrada de ferro. O estudo do espaço da estação ferroviária foi fundamental para se compreender essas relações.

A relação de Criciúma com a estrada de ferro apontou também para uma certa concepção e prática de modernidade na cidade. Da década de 70 em diante todos os vestígios da ferrovia foram varridos da área central da cidade, num processo de negação daquilo que na fase anterior era representado como o progresso e o moderno. Todo esse processo esteve articulado com a identidade da cidade e encontrou expressão em sua relação com a ferrovia.

Se for verdade que na pesquisa científica buscamos também compreender a nós mesmos e a nossa vida, posso dizer que algo semelhante a isso aconteceu comigo. Cresci nas proximidades da estrada de ferro e seus trens e trilhos eram parte do meu cotidiano infantil. Depois, então adolescente, vi e vivi os trilhos sendo retirados e a nossa vida sendo mudada: a minha rua, a vizinhança e toda a paisagem em torno foram perdidas para sempre, a não ser na memória. Vizinhos nunca mais se viram, amizades não resistiram à separação espacial, relações foram desde fora violentamente rompidas. Talvez nesse trabalho eu tenha buscado compreender também esse processo e outra vez visitar a cidade da minha infância. E de certa forma isso aconteceu.

Diante de uma cidade cada vez mais tomada pelos automóveis e pelo individualismo, onde as pessoas não conseguem viver a cidade, mas apenas se deslocam de um ponto para outro através dela, é necessário lembrar outros tempos e outras possibilidades. Henri Lefebvre falou de um *direito à cidade*, entendido como um direito que os habitantes tem a uma vida urbana intensa e solidária, aos "locais de encontro e de trocas, aos ritmos de vida e de emprego do tempo que permitem o uso pleno e inteiro desses momentos e locais, etc." ¹

¹ Lefebvre, Henri. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Editora Moraes, 1991, página 143.

Busquei trazer elementos que nos permitam compreender como chegamos até aqui. Busquei trazer à memória, a exemplo do profeta, um outro tempo em que as possibilidades eram outras. Espero que isso ajude a renovar nossa esperança.

FONTES CONSULTADAS

1. ESCRITAS

1.1. Arquivo Histórico de Criciúma/SC

- Correio do Sudeste (1976 – 1983).
- Jornal da Manhã (1983 - 2000).
- Jornal do Sul (1984 – 1996).
- Tribuna Criciumense (1957 – 1975).

1.2. Arquivo Histórico de Tubarão/SC

- A Imprensa (1913, 1921/1922, 1925/1926).
- A Folha (1913).
- Gazeta do Povo (1936).
- O Escopro (1906/1907).
- O Lápis (1917/1918, 1920).
- O Estoque (1909 – 1911).
- Tubaronense (1922 – 1924).
- O Liberal (1929/1930).

1.3. Arquivo da Rede Ferroviária Federal S. A. (Tubarão/SC)

- Planta da Estação de Criciúma, escala 1:100 (1919).

1.4. Arquivo do Departamento Nacional de Produção Mineral – DNPM (Criciúma/SC)

- Planta Planialtimétrica da CEPCAN, escala 1:10.000 (1956).
- Planta IBGE Planialtimétrica, escala 1:50.000 (1976).
- Planta Planialtimétrica do Serviço de Eletrificação Rural, escala 1:25.000.

1.5. Fundação Municipal de Cultura (Araranguá/SC)

- A Verdade (1928/1929).
- Campinas (1929 – 1931, 1936 – 1938).

1.6. Secretaria Municipal de Turismo (Laguna/SC)

- O Albor (1903 – 1964).

2. ORAIS

- Alcebiádes Bristot, nascido em Criciúma/SC, em 04.04.1935.
- Aliéte Nazaret da Silveira Gonçalves, nascida em Florianópolis/SC, em 23.09.1937.
- Bernardino João Campos nascido em 01.06.1916, em Porto Belo/SC.
- Carlos Ernesto Ramos Lacombe nascido em Cruz Alta/RS em 12.03.1933.
- Gilberto Machado Vieira (Jujú) nascido em 10.03.1910, em Imaruí/SC.
- Ignês Pacheco de Oliveira nascida em Criciúma/SC, em 24/10/1947 (entrevista concedida a Marli de Oliveira Costa).
- Laênio José Ghisi nascido em 15.04.1948, em Pedras Grandes/SC.
- Manoel Igino de Oliveira nascido em Tubarão/SC, em 02.09.1917.
- Manoel Miguel Gonçalves, nascido em Guarajuba (Maracajá/SC), em 1934.
- Marlene Lapolli Bristot, nascida em 17.06.1937, em Criciúma/SC.
- Margarete Lapolli Conti nascida em 1949, em Araranguá/SC.
- Marinelson dos Passos dos Santos nascido em 24.03.1958, em Criciúma/SC.
- Silvio Ramos nascido em Criciúma/SC, em 02.02.1923.

- Foram também colhidas informações com: Olvacir Bez Fontana, proprietário da Construtora Fontana e Elói Martignago, morador do Bairro Comerciário.

3. BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Maurício de Almeida. **Sobre a Memória das Cidades**. Território/Laget, UFRJ. Ano III, nº 04 (Janeiro/Junho – 1998), p. 5 – 26. Rio de Janeiro: Garamond, 1998.

BENAKOUCHE, Tâmara. **Técnica, imaginário e Modernidade na Primeira República: O Valor Simbólico da Construção da Ponte Hercílio Luz**. Revista Catarinense de História. UFSC, nº 4. Florianópolis, 1996, p. 35 – 47.

BERMAN, Marshall. **Tudo o Que é Sólido Desmancha no Ar – A Aventura da Modernidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 1986, 360 p.

BITENCOURT, João Batista. **Clio Positivada – A Artesania da Cidade Histórica de Laguna**. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal de Santa Catarina, 1997, 213 p.

BORGES, Barsanufio Gomides. **O Despertar dos Dormentes – Estudo Sobre a Estrada de Ferro de Goiás e seu Papel nas Transformações das Estruturas Regionais: 1909 – 1922**. Goiânia: Cegraf/UFG, 1990, 128 p.

BOSSLE, Ondina Pereira. **História da Industrialização Catarinense. Das Origens à Integração no Desenvolvimento Brasileiro**. Florianópolis: CNI/Fiesc, 1998, 155 p.

_____. **Henrique Lage e o Desenvolvimento Sul Catarinense**. Florianópolis: Editora da UFSC, 1981, 130 p.

BRESCIANI, Maria Stella M. *História e Historiografia das Cidades, Um Percorso*. In: FREITAS, Marcos Cezar (org.). **Historiografia Brasileira em Perspectiva**. São Paulo: Contexto, 1998, p. 237 – 258.

_____. **Londres e Paris no Século XIX – O Espetáculo da Pobreza**. 7ª edição. São Paulo: Brasiliense, 1992, 128 p.

BUARQUE, Cristovam. **A Desordem do Progresso – O Fim da Era dos Economistas e a Construção do Futuro**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1990.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A (re)Produção do Espaço Urbano**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1994, 270 p.

CERTEAU, Michel de. **A Invenção do Cotidiano: 1. Artes de Fazer**. 4ª edição. Petrópolis: Vozes, 1994, 351 p.

CHAUÍ, Marilena. **Conformismo e Resistência – Aspectos da Cultura Popular no Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1986, 179 p.

CLARK, David. **Introdução à Geografia Urbana**. 2ª edição. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1991, 286 p.

CORADINI, Lisabete. **Praça XV – Espaço e Sociabilidade**. Florianópolis: Letras Contemporâneas/Fundação Franklin Cascaes, 1995, 157 p.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Editora Ática, 1989, 94 p. (série Princípios).

COSTA, Marli de Oliveira. **“Artes de Viver”: Recriando e Reinventando Espaços – Memórias das Famílias da Vila Operária Mineira Próspera –**

Criciúma (1945 – 1961). Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal de Santa Catarina, 1999, 206 p.

CRICIÚMA. Comerciaro Esporte Clube. **Jubileu de Prata (1947 – 1972).** Criciúma: Empresa Sampaio Editora, 1972, 96 p.

CUNHA, Idaulo José. **Evolução Econômico – Industrial de Santa Catarina (Síntese).** Florianópolis: s/ ed., 1979, 46 p.

DALL'ALBA, João Leonir. **Imigração Italiana em Santa Catarina – Documentário.** Porto Alegre: Educus, 1983, 182 p.

DA MATTA, Roberto. **Carnavais, Malandros e Heróis – Para Uma Sociologia do Dilema Brasileiro.** 5ª edição. Rio de Janeiro: Editora Guanabara, 1990, 280 p.

DIAS, Leila Christina. *Redes: Emergência e Organização.* In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa e CORRÊA, Roberto Lobato (orgs.). **Geografia: Conceitos e Temas.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995, p. 141 – 162.

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil.** 21ª edição. São Paulo: Editora Nacional, 1986, 248 p.

GENEROSO, Edegar da Cunha. **O Surgimento da Vila Dona Tereza Cristina.** Monografia (Licenciatura Plena em Estudos Sociais). Universidade do Extremo Sul Catarinense. Criciúma, 1994.

GEORGE, Pierre. **Geografia Urbana.** São Paulo: Difel, 1983, 236 p.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem Fantasma – A Modernidade na Selva**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988, 291 p.

HARVEY, David. **Condição Pós-moderna – Uma Pesquisa Sobre as Origens da Mudança Cultural**. 7ª edição. São Paulo: Loyola, 1998, 349 p.

HARENAPE, Brian. **O Fascinante Livro dos Trens**. 2ª edição. São Paulo: Edições Siciliano, 1987, 80 p.

HOBBSAWM, Eric J. **A Era dos Impérios (1875 – 1914)**. Rio de Janeiro: Paz e terra, 1988, 546 p.

HOFFMANN, Luiz Eduardo. **Trens**. 2ª edição. Curitiba: Sece/BPP, 1985, 64 p.

KROETZ, Lando Rogério. **As Estradas de Ferro de Santa Catarina (1910 – 1960)**. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 1975, 140 p.

LAGO, Paulo Fernando. **Estudos Geográficos da Zona de Tubarão ou do Carvão Catarinense**. Florianópolis: Universidade de Santa Catarina/Departamento Estadual de Estatística, 1965, 63 p. (mimeografado).

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Editora Moraes, 1991, 145 p.

LYNCH, Kevin. **A Imagem da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1997, 227 p.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. **Festa no Pedaco – Cultura Popular e Lazer na Cidade**. São Paulo: Brasiliense, 1984, 200 p.

- MARX, Karl. *Introdução à Crítica da Economia Política*. In: **Contribuição à Crítica da Economia Política**. 2ª edição. São Paulo: Martins Fontes, 1983, p. 199 – 231.
- MATTOS, Fernando Marcondes de (Orientador). **Região Sul – A Integração do Trabalho**. Tubarão: Faculdade de Ciências Econômicas, 1968, 57 p. (mimeografado).
- MELLO, Maria Aparecida da Silva. **Nova Concepção Metodológica do Planejamento Curricular no Processo Ensino Aprendizagem**. Dissertação (Mestrado em Educação). Criciúma: IPLAC/UNESC, 2000.
- MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. **Cidade e Ferrovia – A Mitificação do Pátio Central da RFFSA em Ponta Grossa**. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal de Santa Catarina, 1997, 190 p.
- NASCIMENTO, Dorval do. **Formação Histórica de Criciúma (1880-1930) – A Elite Dominante e a Formação da Cidade**. Monografia (Especialização em História). Criciúma: Universidade do Extremo Sul Catarinense, 1993, 46 p.
- NASPOLINI Fº, Archimedes. **Criciúma 70 Anos (1925 – 1995) – Ensaio Para Sua História Político – Administrativa**. 2ª edição. Criciúma: edição do autor, 1995, 149 p.
- NORA, Pierre. **Entre Memória e História – A Problemática dos Lugares**. Projeto História, nº 10. São Paulo: PUC, p. 7 – 28.
- PELUSO JR, Victor A. **A Evolução Urbana de Santa Catarina no Período de 1940 a 1970**. Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina, nº 1. Florianópolis, 1979, p. 105 – 180.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Exposições Universais – Espetáculos da Modernidade do Século XIX**. São Paulo: Hucitec, 1997.

PIMENTEL, José. **Criciúma – Amor e Trabalho**. Itajaí: Edições Uirapuru, 1974, 75 p.

PRADO JR, Caio. **História Econômica do Brasil**. 33ª edição. São Paulo: Brasiliense, 1986, 365 p.

PERFEITURA MUNICIPAL DE CRICIÚMA. **Criciúma – Amor e Trabalho**. Itajaí: Malusan, s/d, 87 p.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimo. **As Curvas do Trem e os Meandros do Poder – O Nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1904 – 1908)**. Campo Grande: Editora UFMS, 1997, 163 p.

RAMINELLI, Ronald. *História Urbana*. In: CARDOSO, Ciro Flamarion e VAINFAS, Ronaldo. **Domínios da História: Ensaios de Teoria e Metodologia**. Rio de Janeiro: Campus, 1997, p. 185 – 202.

REIS Fº, Nestor Goulart. **São Paulo e Outras Cidades**. São Paulo: Hucitec, 1994, 215 p.

SANTA CATARINA. **Atlas Escolar de Santa Catarina**. Florianópolis: Secretaria de Estado de Coordenação Geral e Planejamento/Subsecretaria de Estudos Geográficos e Estatísticos, 1991, 135 p.

_____. **Plano Básico de Desenvolvimento Ecológico – Econômico**. Florianópolis: Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente/Associação dos Municípios da Região Carbonífera, 1997, 628 p.

_____. Colégio Estadual Joaquim Ramos. **Histórico**. Criciúma: 1993.

_____. Conjunto Educacional Sebastião Toledo dos Santos. **Histórico**. Criciúma: 1979.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço – Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 2ª edição. São Paulo: Hucitec, 1997, 308 p.

_____. **Espaço e Método**. 4ª edição. São Paulo: Nobel, 1997, 88 p. (coleção Espaços).

_____. **Por Uma Geografia Nova**. 3ª edição. São Paulo: Hucitec, 1986, 236 p.

SEGNINI, Lílilana R. Petrilli. **Ferrovil e Ferrovilários – Uma Contribuição Para a Análise do Poder Disciplinar na Empresa**. São Paulo: Autores Associados/Cortez, 1982, 103 p.

SENNET, Richard. **O Declínio do Homem Público – As Tiránias da Intimidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, 447 p.

SEVCENKO, Nicolau. **Literatura Como Missão – Tensões Sociais e Criação Cultural na Primeira República**. 3ª edição. São Paulo: Brasiliense, 1989, 259 p.

SILVA, Etiene Luiz. **O Desenvolvimento Econômico Periférico e a Rede Urbana de Santa Catarina**. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1978, 155 p.

SOUTO, Américo. **Evolução Histórico-Econômica de Santa Catarina – Estudo das Alterações Estruturais (Século XVII – 1960)**. Florianópolis: Centro de Assistência Gerencial – CEAG/SC, 1980, 214 p.

SÜSSEKIND, Flora. **Cinematógrafo de Letras – Literatura, Técnica e Modernização no Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1987, 170 p.

THOMÉ, Nilson. **Trem de Ferro – História da Ferrovia no Contestado**. 2ª edição. Florianópolis: Lunardelli, 1983, 204 p.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 1998, 373 p.

VOLPATO, Terezinha Gascho. **A Pirita Humana – Os Mineiros de Criciúma**. Florianópolis: Editora da UFSC/Assembléia Legislativa de Santa Catarina, 1984, 160 p.

ZUMBLICK, Walter. **Teresa Cristina, A Ferrovia do Carvão**. Florianópolis: Editora da UFSC/RFFSA, 1987, 181 p.