



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA FRONTEIRA SUL
CAMPUS CHAPECÓ
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA
MESTRADO EM HISTÓRIA**

THIAGO RIBEIRO

**A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA RIO CAÇADOR:
UMA ANÁLISE SOBRE O PROCESSO DE ESTRUTURAÇÃO DA PAISAGEM
URBANA NO MUNICÍPIO DE CAÇADOR/SC (1917 - 1950)**

**CHAPECÓ
2019**

THIAGO RIBEIRO

**A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA RIO CAÇADOR:
UMA ANÁLISE SOBRE O PROCESSO DE ESTRUTURAÇÃO DA PAISAGEM
URBANA NO MUNICÍPIO DE CAÇADOR/SC (1917 - 1950)**

Dissertação apresentada ao programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal da Fronteira Sul – UFFS como requisito para obtenção do título de Mestre em História sob a orientação do Prof. Dr. Jaisson Teixeira Lino.

**CHAPECÓ
2019**

UNIVERSIDADE FEDERAL DA FRONTEIRA SUL

Av. Fernando Machado, 108 E
Centro, Chapecó, SC - Brasil
Caixa Postal 181
CEP 89802-112

Bibliotecas da Universidade Federal da Fronteira Sul - UFFS

Ribeiro, Thiago

A estação ferroviária Rio Caçador: uma análise sobre o processo de estruturação da paisagem urbana no município de Caçador/SC (1917 - 1950) / Thiago Ribeiro.
-- 2019.

103 f.:il.

Orientador: Doutor Jaisson Teixeira Lino.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal da Fronteira Sul, Programa de Pós-Graduação em História-PPGH, Chapecó, SC , 2019.

1. Estação Rio Caçador. 2. Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande. 3. Paisagem Urbana. 4. Município de Caçador. I. Lino, Jaisson Teixeira, orient. II. Universidade Federal da Fronteira Sul. III. Título.

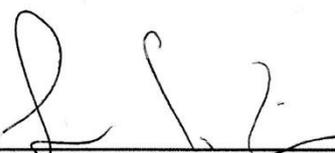
THIAGO RIBEIRO

**A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA RIO CAÇADOR:
UMA ANÁLISE SOBRE O PROCESSO DE ESTRUTURAÇÃO DA PAISAGEM
URBANA NO MUNICÍPIO DE CAÇADOR/SC (1917 - 1950)**

Dissertação apresentada ao programa de Pós-Graduação em História
da Universidade Federal da Fronteira Sul – UFFS. Para obtenção do título de Mestre
em História defendido em banca examinadora em 03/09/2019

Aprovado em: 03/09/2019

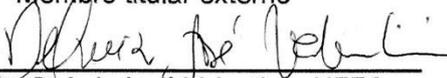
BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. Jaisson Teixeira Lino - UFFS
Presidente da banca/orientador



Prof. Dr. Alexandre Assis Tomporoski - UNC
Membro titular externo



Prof. Dr. Delmir José Valentini - UFFS
Membro titular interno

Profª. Dra. Samira Peruchi Moretto - UFFS
Membro suplente

Chapecó/SC, setembro de 2019.

Dedico este trabalho a todos que, direta ou indiretamente, contribuíram para a realização da pesquisa, em especial à minha família.

AGRADECIMENTOS

A todos aqueles que, direta ou indiretamente, colaboraram para a realização desse trabalho, bem como a todos que, de alguma forma, contribuíram para a minha formação acadêmica.

À minha namorada, Gabriela, que compartilhou comigo momentos tristes e felizes. Obrigada pelo carinho, paciência e por sua capacidade de me trazer paz na correria de cada semestre.

Agradeço ao meu orientador, Professor Dr. Jaisson Teixeira Lino, pelas suas importantes contribuições durante a produção desse trabalho, sem sua ajuda esse projeto não se concretizaria.

Aos professores membros da Banca de Qualificação, Delmir Valentini (UFFS) e Alexandre Tomporoski (UNC), pelos valiosos apontamentos e sugestões sobre a produção dessa pesquisa.

Aos professores, Francimar Ilha da Silva Petrolí, Marlon Brandt e Samira Peruchi Moretto, pelo apoio, sugestões e incentivos.

Agradeço à toda equipe do Museu Histórico e Antropológico da Região do Contestado, em especial ao Julio César Corrente, pelo profissionalismo durante a pesquisa documental por mim realizada.

Aos amigos e colegas, pelo incentivo e pelo apoio constante.

Vinte mil ali morreram, eu já li e outros leram.
Mesmo que alguns não queiram, essa história
é real.

É nosso triste passado a Guerra do
Contestado, neste chão que foi marcado. Rio
de sangue sem igual.

Pátria mãe não foi gentil, fez de conta que não
viu que o filho varonil...é o tesouro nacional.

Poesia Guerra do Contestado – Jaime Telles

RESUMO

A presente dissertação teve como tema de estudo a estação ferroviária Rio Caçador. Por meio da sua análise, buscou-se compreender o papel desempenhado pela estação no processo de configuração da paisagem urbana do atual município de Caçador/SC, entre os anos de 1917 a 1950. Para isso, retomou-se a história da implantação da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, atentando para as implicações de sua instalação na paisagem cultural do Alto Vale do Rio do Peixe. Metodologicamente, a pesquisa foi estruturada em três etapas: revisão bibliográfica, coleta de dados e análise e interpretação dos resultados. Ao longo do estudo, foi constatado que a estação Rio Caçador desempenhou um papel fundamental para o desenvolvimento do atual município de Caçador/SC, configurando-se como um elemento central na articulação dos diversos agentes sociais presentes nessa região, além de atuar como uma referência física no processo de estruturação da paisagem urbana do município.

Palavras-chave: Estação Rio Caçador. Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande. Paisagem Urbana. Município de Caçador.

ABSTRACT

The present dissertation had as its theme of study the Rio Caçador railway station. Through its analysis, we sought to understand the role played by the station in the process of configuration of the urban landscape of the current city of Caçador / SC, between 1917 and 1950. For this, the history of the implementation of the Road was resumed. Paulo - Rio Grande, paying attention to the implications of its installation in the cultural landscape of the Upper Valley of. Methodologically, the research was structured in three stages: literature review, data collection and analysis and interpretation of results. Throughout the study, it was found that the Rio Caçador station played a fundamental role for the development of the current city of Caçador / SC, becoming a central element in the articulation of the various social agents present in this region, besides acting as a reference. physics in the process of structuring the urban landscape of the municipality.

Keywords: Rio Caçador Station. Railroad São Paulo - Rio Grande. Urban landscape. Municipality of Caçador.

LISTA DE SIGLAS

BRC	Brazil Railway Company
EFSPRG	Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande
EUA	Estados Unidos da América
FOM	Floresta Ombrófila Mista
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
KM	Quilômetros
MHARC	Museu Histórico e Antropológico da Região do Contestado
MVOP	Ministério de Viação e Obras Públicas
PR	Paraná
RS	Rio Grande do Sul
SC	Santa Catarina
SP	São Paulo

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Mapa Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande - EFSPRG.....	41
Figura 2 - Mensagem expedido pela Brazil Railway Company proibindo a ocupação e posse das terras situadas às margens do Rio do Peixe.....	50
Figura 3 - Loteamento da Colônia Rio do Peixe nos anos 1910 apresentado pela Brasil Railway	56
Figura 4 - Cartaz de propaganda da Brazil Railway Company divulgado na Europa...58	
Figura 5 - Microrregião do Alto Vale do Rio do Peixe – SC.....	60
Figura 6 - Primeira Estação Ferroviária Rio Caçador (1910).....	61
Figura 7 - Área Central do Município de Caçador.....	63
Figura 8 - Fechamento de paredes de madeiras com a utilização de tábuas e mata juntas.....	64
Figura 9 - Estação Ferroviária Calmon (1910) Tipologia 01.....	65
Figura 10 - Estação Ferroviária Rio das Antas (1980) Tipologia 02.....	65
Figura 11 - Estação Ferroviária Rio Caçador (1935) Tipologia 03.....	65
Figura 12 - Esquema de organização interna da estação Rio Caçador, elaborado a partir do Inventário disponível no Museu Histórico e Antropológico da Região do Contestado, em Caçador, SC.....	66
Figura 13 - Vista aérea Madeireira Douat (Década de 1950).....	68
Figura 14 - Inauguração Museu Histórico e Antropológico da Região do Contestado em sede própria.....	69
Figura 15 - Planta da Fazenda Faxinal do Bom Sucesso (1914).....	72
Figura 16 - Medições lotes urbanos povoado Rio Caçador (1925).....	75
Figura 17 - Vila Rio Caçador (1924).....	76
Figura 18 - Ponte Antônio Bortolon (1934).....	77
Figura 19 - Distrito de Paz do Rio Caçador (1930).....	79
Figura 20 - Rua Carlos Sperança (Década de 1940).....	83
Figura 21 - Foto aérea município de Caçador (1957).....	84
Figura 22 - Estação Ferroviária de Caçador (Década de 1950).....	87
Figura 23 - Avenida Barão do Rio Branco (Década de 1950).....	91

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Expansão das Estradas de Ferro no Brasil (1854-1929).....	31
Tabela 2 - Receita Bruta das Estradas de Ferro do Estado de Santa Catarina (1915)	51
Tabela 3 - Movimento financeiro Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (1920 – 1960).....	52
Tabela 4 - Exportação de Madeira em Santa Catarina (1933 - 1937).....	54
Tabela 5 - Receita Bruta Realizada nas Estações da EFSPRG (1934 - 1937).....	67

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	14
1. AS CONDIÇÕES HISTÓRICAS DA INSTALAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CAÇADOR	24
1.1 O SURGIMENTO E A CONSOLIDAÇÃO DAS FERROVIAS.....	24
1.2 UM BREVE HISTÓRICO DA EFSPRG.....	34
1.3 A CONSTRUÇÃO DA EFSPRG NA REGIÃO CONTESTADA.....	40
2. AS TRANSFORMAÇÕES NA PAISAGEM DO ALTO VALE DO RIO DO PEIXE.....	46
2.1 A INSERÇÃO DA EFSPRG E AS IMPLICAÇÕES SOCIOESPACIAIS.....	46
2.1.1 Transporte Ferroviário	49
2.1.2 Extração Vegetal.....	52
2.1.3 Colonização	55
2.2 A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA RIO CAÇADOR: UM MARCO NA PAISAGEM.....	60
3. A ORGANIZAÇÃO ESPACIAL DO MUNICÍPIO DE CAÇADOR.....	71
3.1 OS PRIMEIROS TRAÇADOS (1917 – 1934).....	71
3.2 AS POLÍTICAS PÚBLICAS E A ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO (1934 - 1950).....	80
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	93
FONTES E REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	97

INTRODUÇÃO

Considerado o principal agente de transformação do século XVIII, a Revolução Industrial que teve início na Inglaterra modificou bruscamente as relações econômico-sociais presentes até então. A modernização no processo produtivo, estimulada pelo advento da máquina a vapor, impôs à sociedade uma nova dinâmica, alterando as relações pré-existentes e possibilitando a ascensão das relações capitalistas em nível global.

Em um curto período, essas transformações expandiram-se para diversos setores da sociedade, propiciando a modernização das cidades. Nesse cenário, disseminou-se a ideia de progresso, que passou a conceber esse intenso processo de modernização como algo imprescindível para o desenvolvimento econômico e social dos países.

Nessa perspectiva, o conceito de progresso esteve intimamente associado à ideia de evolução, compreendida como um processo de mudança positiva ao longo do tempo. Difundiu-se, dessa forma, a noção de evolução cultural, a qual passou a conceber a história da humanidade como um processo de melhoria contínua, sendo as sociedades classificadas em estágios culturais, como mais ou menos evoluídas (SILVA; SILVA, 2009).

Assim, partindo da premissa que essas mudanças seriam sempre positivas, o progresso seria visto como o direcionamento para essas mudanças, necessárias para que as sociedades atingissem o seu ápice. Justificadas e estimuladas pelo saber científico-tecnológico e por uma Europa que se autoproclamava mais evoluída, esta ideia passou a legitimar a política de “civilizar”¹ as regiões ditas “atrasadas” (SILVA; SILVA, 2009).

Acerca desse processo, Dupas (2007) argumenta que não se deve negar os benefícios proporcionados pela evolução da tecnologia, como, por exemplo, a facilidade de locomoção e de comunicar-se, porém, esse progresso, quando

¹ Conforme descrito no Dicionário de Conceitos Históricos, “a palavra civilização surgiu na França iluminista do século XVIII com um significado moral: *ser civilizado* era ser bom, urbano, culto e educado. Para os iluministas, a civilização era uma característica cultural que se contrapunha à ideia de *barbárie*, de violência, de selvageria. Além disso, ser civilizado era um ideal que todos os povos deveriam almejar, mas que poucos tinham alcançado” (SILVA; SILVA, 2009, p.59).

desenfreado, traz consigo severos riscos ambientais e sociais, colocando em jogo a sobrevivência das espécies.

Um dos símbolos desse progresso científico e tecnológico, as estradas de ferro evidenciaram o que havia de mais moderno em sua época. Além de viabilizar o escoamento da produção industrial de forma rápida e eficaz, as ferrovias possibilitaram a integração dos territórios nacionais, gerando um sentimento de superação em relação ao passado, típico da ideologia progressista.

Nessa conjuntura, as estações ferroviárias desempenharam um papel de destaque. Marco arquitetônico na paisagem das cidades, as estações tornaram-se, em muitos casos, um elemento condicionante para o processo de expansão urbana e estruturação da paisagem local, sendo, inclusive, uma referência física para os traçados das cidades.

A respeito da inserção desse fenômeno no território brasileiro, foi somente na segunda metade do século XIX que teve início a instalação das primeiras ferrovias nacionais. Nesse contexto, destaca-se a construção da Estrada de Ferro São Paulo–Rio Grande, projetada com o intuito de promover a proteção das fronteiras nacionais e a articulação do território brasileiro, interligando as regiões sudeste e sul, concluída em 1910.

Ao se analisar a historiografia relacionada à Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, é comum encontrar menções referentes ao surgimento de povoados próximos às estações ferroviárias, entretanto, são poucos os estudos que se dedicam a problematizar o papel efetivo que as estações desempenharam nesse processo de construção de uma paisagem urbana. Vê-se, diante disso, um vasto campo de estudo direcionado a investigar os processos de estruturação da paisagem urbana, correlacionando-os com as estações ferroviárias.

Com o propósito de contribuir com a reflexão sobre esta temática, o objetivo dessa pesquisa foi analisar em que medida a estação ferroviária Rio Caçador constituiu-se como um importante empreendimento no processo de configuração da paisagem urbana no atual município de Caçador/SC, entre os anos de 1917 a 1950. Nesse sentido, a escolha desse objeto de estudo está diretamente relacionada à sua relevância para a compreensão do processo de formação e identidade desse território.

Em relação ao recorte temporal, 1917 a 1950, sua escolha fundamenta-se nos acontecimentos históricos da época. Embora a instalação da estação ferroviária de Caçador tenha ocorrido em 1910, foi apenas após a Guerra do Contestado (1912 –

1916) e a assinatura do “acordo de limites”, em 1916, onde foram fixadas as divisas entre os estados de Santa Catarina e Paraná, que ocorreu a intensificação da colonização e do desenvolvimento econômico da região, acentuando as transformações na paisagem. Tendo em vista que a pesquisa tem como objetivo compreender o processo de configuração da “paisagem urbana” no município de Caçador/SC, é justamente a partir de 1917 que emerge com mais força os condicionantes nesse processo de transformação.

Em relação à década de 1950, a opção está relacionada ao fato de que, nesse período, o município de Caçador vivenciou um processo de reestruturação econômico-social. Esse período ficou marcado pela apreensão em relação ao possível processo de esgotamento das reservas naturais de madeira na região, tendo início uma série de políticas governamentais a fim de estabelecer regras e promover incentivos à indústria madeireira, destacando-se a criação do Instituto Nacional do Pinho no início da década de 1940 (CESCO, 2005).

A fim de adaptar-se a essa nova realidade, ocorreu a criação e ampliação de novos empreendimentos paralelos à indústria madeireira, com destaque para a fabricação da pasta mecânica, a produção de papelão e de caixas desarmadas, além do beneficiamento do pinho serrado, proporcionando uma nova dinâmica ao município (THOMÉ, 2010).

Além disso, é nesse período em que se realizou a pavimentação de diversas estradas na região do Vale do Rio do Peixe. Com a inserção dessas estradas, paralelo à falta de investimento no setor ferroviário, os caminhões e ônibus transformaram-se no principal meio de transporte da região (THOMÉ, 1978). A estação Rio Caçador gradativamente foi diminuindo seu movimento, deixando de exercer o papel social que desempenhava no município de Caçador.

Nessa perspectiva, partindo da ideia de que “a paisagem, assim como o espaço, altera-se continuamente para poder acompanhar as transformações da sociedade” (SANTOS, 2004, p.54), percebe-se que a década de 1950 pode ser considerada como um ponto de transição no processo de configuração da paisagem urbana do município de Caçador. Consoante a isso, o recorte espacial dessa pesquisa abrange as transformações constatadas na paisagem do Alto Vale do Rio do Peixe,

localidade inserida na “Região Contestada”², situada no meio oeste do atual estado de Santa Catarina. Dessa forma, para uma compreensão do papel desempenhado pela estação Rio Caçador no processo de configuração da paisagem urbana, torna-se indispensável analisar a inserção da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande e suas implicações na paisagem cultural desse território.

A instalação da EFSPRG em território catarinense ocorreu entre os anos de 1907 a 1910, e esteve sob comando da empresa *Brazil Railway Company*, pertencente ao grupo americano Sindicato Farquhar (VALENTINI, 2015b). Entre os acordos firmados entre o governo brasileiro e a companhia, destaca-se o direito de exploração das terras adjacentes à ferrovia em uma extensão de até 15 km para cada lado, factível à companhia (ESPIG, 2008). Para além da administração da ferrovia, o grupo americano também atuou na extração vegetal e na colonização desta região. Assim, estudar a Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande consiste necessariamente em falar sobre a ocupação desse território, a exploração da mata nativa, a expropriação da população sertaneja e seus impactos ambientais, econômicos e sociais.

Desse modo, o estudo se desenvolveu em um campo interdisciplinar, criando importantes conexões entre a história, a economia, a arquitetura e a geografia, esta última essencial para a compreensão de questões relativas ao espaço e à paisagem.

Para orientar o desenvolvimento dessa pesquisa, serão utilizados como aporte teórico três autores centrais. Acerca do conceito de “paisagem”, destacam-se os estudos de Ribeiro (2007); a respeito do conceito de “Espaço Urbano”, será utilizado como aporte os estudos de Corrêa (1989); e no que concerne às discussões sobre “Modernidade”, apropria-se dos estudos de Berman (2007).

Em relação ao conceito de “paisagem cultural”, embora a geografia seja a disciplina onde ocorra a maior incidência de estudos sobre esse conceito, nas últimas décadas têm se ampliado as discussões relacionadas a essa temática, abarcando outras áreas do conhecimento. Assim, é possível afirmar que o conceito de paisagem cultural possui múltiplas acepções, perpassando por um campo interdisciplinar, o que torna a própria noção de paisagem extremamente polissêmica (RIBEIRO, 2007).

² A denominação “Contestado”, embora muito utilizada para se referir ao conflito Guerra do Contestado, tem origem devido as disputas jurídicas e políticas envolvendo Paraná e Santa Catarina, relacionadas a formatação dos Estados Sulinos, na chamada “Questão de Limites”. Essa região também esteve em disputa entre Argentina e Brasil na “Questão de Palmas”, a qual em 1895, com a intervenção do presidente dos Estados Unidos Grover Cleveland teve fim, passando este território a pertencer oficialmente ao Brasil. Sobre o assunto, ver Machado (2004), Heinsfeld (2007) e Valentini (2015b).

De acordo com Ribeiro (2007, p.9), apesar das múltiplas interpretações, pode-se elencar um ponto em comum: “há um consenso de que a paisagem cultural é fruto do agenciamento do homem sobre o seu espaço”. No entanto, como o próprio autor adverte, apesar de possuir um consenso, a paisagem pode ser analisada de diferentes maneiras.

A paisagem pode ser lida como um documento que expressa a relação do homem com o seu meio natural, mostrando as transformações que ocorrem ao longo do tempo. A paisagem pode ser lida como um testemunho da história dos grupos humanos que ocuparam determinado espaço. Pode ser lida, também, como um produto da sociedade que a produziu ou ainda como a base material para a produção de diferentes simbologias, *locus* de interação entre a materialidade e as representações simbólicas (RIBEIRO, 2007, p.9, grifo do autor).

Ao se realizar a análise sobre o processo de configuração da paisagem urbana do município de Caçador, deve-se estar atento às relações existentes entre a sua materialidade e imaterialidade, isto é, seu caráter visível e seu caráter simbólico e subjetivo.

Nessa linha de pensamento,

A paisagem é introjetada no sistema de valores humanos, definindo relacionamentos complexos entre as atitudes e a percepção sobre o meio. Nessa visão, a estética da paisagem é uma criação simbólica, desenhada com cuidado, onde as formas refletem um conjunto de atitudes humanas. Essas impressões deixadas pelo homem na paisagem revelam o pensamento de um povo sobre o mundo em sua volta (ENGLISH; MAYFIELD 1972 apud RIBEIRO, 2007, p.24).

Assim, pode-se compreender a paisagem como “a materialização das condições sociais” (COSTA; ROCHA; 2010, p. 49). Constituída por uma séria de códigos culturais que expressam a identidade, os valores e a forma de enxergar o mundo de determinado grupo, busca-se por meio da sua análise compreender não somente seu aspecto visual, mas também as relações complexas que se estabelecem nesse meio.

Em relação ao conceito de “espaço urbano”, Corrêa (1989) define como a organização espacial da cidade, composta por um complexo conjunto de diferentes usos da terra, sendo simultaneamente fragmentado e articulado. Esses diferentes usos da terra correspondem ao conjunto de áreas que compõem a organização

espacial das cidades, como o centro, as áreas residenciais, locais de lazer, entre outras (CORRÊA, 1989).

Embora fragmentadas, essas áreas distintas, em termos de forma e conteúdo social, estão em vínculo constante. Dessa maneira, o espaço urbano pode ser compreendido como reflexo das relações que se estabelecem na sociedade capitalista, evidenciando e reproduzindo as estruturas sociais de classe, suas contradições e suas mazelas sociais (CORRÊA, 1989). Além disso, o espaço urbano assume, ainda, uma dimensão simbólica, uma vez que congrega toda a materialidade e imaterialidade presente nas cidades, projetando nas formas espaciais os valores, as crenças e mitos da sociedade (CORRÊA, 1989).

No que concerne às fontes primárias, o presente estudo será desenvolvido através de fontes de natureza diversa, abrangendo arquivos documentais, iconográficos e cartográficos.

Em relação às fontes documentais, foram localizados no Acervo Histórico do Município de Caçador diversos exemplares do jornal de circulação local “A Imprensa”, o qual será utilizado como fonte primária. Fundado pelo jornalista e proprietário Cid Gonzaga, o periódico possuía uma tiragem semanal, onde eram divulgadas as principais notícias referentes ao município de Caçador, além de outras informações estaduais e nacionais. Através de sua análise, busca-se compreender como esse meio de comunicação registrava e representava as transformações vivenciadas no município de Caçador. Vale ressaltar que o periódico regularmente reproduzia diversas concepções de autoridades acerca dos mais variados temas. Além disso, o proprietário do jornal possuía uma forte inserção no meio político, tendo, inclusive, sido eleito ao cargo de Deputado Estadual (1925-1927), o que possivelmente influenciou na circulação ou não de determinados assuntos.

Em relação à metodologia utilizada na análise das fontes históricas, compartilha-se da visão exposta por Le Goff. Segundo o autor, os “materiais da memória podem apresentar-se sob duas formas principais: os *monumentos*, herança do passado, e os *documentos*, escolha do historiador” (LE GOFF, 1990, p.535). Assim, os “monumentos” estariam vinculados à ideia de “perpetuação”, enquanto os documentos ao “testemunho histórico”.

Entretanto, conforme argumenta Le Goff (1990), a sobrevivência ou a permanência dos documentos estão relacionadas às escolhas humanas. Assim, o “documento é monumento”, porque resulta de um esforço das sociedades que o

guardaram e o utilizaram para “impor ao futuro – voluntária ou involuntariamente – determinada imagem de si próprias” (LE GOFF, 1990, p. 548).

Desse modo, não constitui um objetivo da pesquisa apresentar as fontes históricas enquanto uma “prova”, embora se esteja atento à sua “intencionalidade”, seja ela “consciente ou inconsciente”. Percebe-se o documento como uma construção, um “produto da sociedade”. Dessa maneira, cabe a nós, historiadores, “desmontar, demolir esta montagem, desestruturar esta construção e analisar as condições de produção dos documentos-monumentos” (LE GOFF, 1990, p.548).

Outra fonte extremamente importante para o desenvolvimento da pesquisa são as imagens fotográficas. Por meio da sua análise e interpretação, busca-se exemplificar como ocorreu o processo de transformação da paisagem urbana do município de Caçador ao longo do período estudado. Em visita ao Acervo Histórico do município de Caçador e ao Museu Histórico e Antropológico da Região do Contestado, foram catalogadas diversas fotografias relacionadas à temática. Para tanto, é necessário fazer algumas considerações quanto o uso da fotografia como fonte histórica.

Conforme afirma Possamai (2008, p. 255), “as fotografias podem ser analisadas como imagens que apresentam um imenso potencial de investigação pela História, principalmente, por permitirem o contato com uma realidade passada”. Nesse sentido, toda fotografia é um resíduo do passado, um fragmento de uma realidade, reunindo em si um inventário de informações acerca de um determinado espaço e tempo retratado (KOSSOY, 2001).

O ato do registro, ou o processo que deu origem a uma representação fotográfica, tem seu desenrolar em um momento histórico específico (caracterizado por um determinado contexto econômico, social, político, religioso, estético, etc.); essa fotografia traz em si indicações acerca de sua elaboração material (tecnologia empregada) e nos mostra um fragmento selecionado do real (o assunto registrado) (KOSSOY, 2001, p.39-40).

No entendimento de Possamai:

A fotografia congela uma imagem, imortalizada como cena que será objeto de investigação para o historiador. No caso das vistas urbanas, a imagem fotográfica permite observar as transformações ocorridas num determinado espaço através do tempo. O espaço é construído pelo olhar fotográfico através do enquadramento, que seleciona os limites contidos em um espaço maior existente (POSSAMAI, 2008, p.255).

Dessa maneira, o uso da fotografia como fonte histórica permite, por meio de sua análise, compreender as transformações na paisagem, identificando na sua organização espacial e nas suas estruturas arquitetônicas os códigos culturais que expressam a identidade de determinada sociedade, os quais, por sua vez, refletem os valores culturais de sua época.

Entretanto, a análise dessas fotografias exige um olhar atento a algumas questões. Conforme exposto por Kossoy (2001), a fotografia não é um mero retrato do passado, toda fotografia foi produzida com uma certa finalidade e precisa-se levar em consideração as motivações ao que se buscou dar visibilidade. O fato de uma imagem ser produzida com um determinado propósito não anula seu caráter histórico, entretanto, exige por parte do historiador uma análise crítica. Assim, o uso da fotografia como fonte histórica possibilita, através da sua análise comparativa, visualizar e compreender as mudanças na paisagem ao longo de um determinado período.

Na Prefeitura Municipal de Caçador, foram consultados decretos e leis relacionados às políticas de estruturação do espaço urbano do município. A análise dessas fontes foi extremamente importante para a compreensão de como as autoridades contribuíram para esse processo de transformação ao longo do período analisado. Além disso, juntamente com as demais fontes, foi possível identificar como essas políticas públicas estiveram alinhadas aos interesses e discursos estaduais e federais presentes na época.

Para além das fontes citadas, também foram utilizados documentos oficiais referentes à implantação e atuação da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, como decretos, relatórios anuais, anuários estatísticos, além de mensagens do Presidente da República e do Governador de Santa Catarina referente ao tema. Esses documentos apresentam enormes possibilidades de usos e interpretações, tornando possível compreender o desenvolvimento do transporte ferroviário na região do Alto Vale do Rio do Peixe. Todos os arquivos consultados estão disponíveis em formato digital, podendo ser acessados através de sites como o da Hemeroteca Digital Brasileira, Arquivo Nacional, Biblioteca do IBGE, Senado Nacional e Biblioteca do Ministério da Fazenda.

Além das fontes e dos aportes teóricos mencionados, a pesquisa também se orientou através de referenciais bibliográficos produzidos acerca da temática. Nessas referências, busca-se compreender o contexto histórico que abrange o estudo ora

proposto. Dentre esses referenciais, é possível destacar alguns autores fundamentais para o desenvolvimento da pesquisa.

Para a compreensão do processo de ocupação e colonização da região contestada, utilizou-se as discussões de Brandt (2007; 2015), Radin (2009; 2015) e Thomé (1978; 1982; 1983; 2010). A respeito da instalação da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (EFSPRG), destaca-se as pesquisas de Espig (2008; 2012; 2013). Sobre o processo de implantação e atuação da empresa estrangeira *Brazil Railway Company* e sua subsidiária *Lumber and Colonization Company*, utilizou-se os estudos de Tomporoski (2006; 2013), Valentini (2015a; 2015b) e Machado (2004). Em relação aos conceitos e estudos referentes à cultura material da região contestada, destaca-se as pesquisas realizadas por Lino (2011; 2012).

Diante dos objetivos propostos, a pesquisa foi desenvolvida com base em uma abordagem qualitativa, articulando três procedimentos básicos: revisão bibliográfica, coleta de dados e análise e interpretação dos resultados.

Inicialmente, após a definição do objeto de estudo, seu recorte temporal e geográfico, realizou-se as conceituações acerca dos aportes teóricos e o levantamento bibliográfico relacionado à temática, que consistiu em um resgate histórico, cultural e socioeconômico da região do Alto Vale do Rio do Peixe.

A segunda etapa esteve relacionada à coleta de dados, nesse momento foi realizado o mapeamento e a seleção das fontes históricas que possibilitassem a resolução da problemática. Após visitas a diversos acervos, foram coletados mapas, fotografias, reportagens, documentos oficiais, entre outras fontes. Posteriormente, realizou-se uma análise preliminar desses materiais e a transcrição de alguns documentos.

Por fim, a terceira etapa consistiu na análise crítica das fontes disponíveis com base nos referenciais teóricos, com o intuito de compreender em que medida a estação ferroviária Rio Caçador constituiu-se como um importante empreendimento no processo de configuração da paisagem urbana no atual município de Caçador/SC.

Para melhor análise, esse trabalho encontra-se estruturado em três capítulos. No primeiro, busca-se compreender o processo histórico que tornou possível a instalação da Estação Ferroviária Rio Caçador. Para tanto, em um primeiro momento, é apresentado o contexto histórico em que ocorreu o surgimento das ferrovias e sua inserção no Brasil, atentando para os discursos vigentes à época. Em seguida, apresenta-se o processo de implantação da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande,

ênfatizando os interesses em sua construção. Na terceira e última seção, é abordado o processo de construção da EFSPRG em território catarinense.

O segundo capítulo tem como objetivo compreender as transformações na paisagem do Alto Vale do Rio do Peixe no momento imediatamente posterior à instalação da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande. No primeiro momento, serão apresentados os principais agentes condicionantes neste processo: a inserção do transporte ferroviário, o processo de extração vegetal e a colonização deste território. Já na segunda seção, busca-se contextualizar e compreender as principais características relacionadas à Estação Ferroviária Rio Caçador.

Por fim, com o objetivo de exemplificar como ocorreu o processo de organização da paisagem urbana no atual município de Caçador, será realizada uma análise deste processo. Em um primeiro momento, por meio de mapas, fotos e o auxílio de referências bibliográficas, será realizada uma análise dos primeiros traçados da Vila Rio Caçador, a fim de evidenciar como ocorreu a organização inicial desse território. Na segunda seção, serão apresentadas as principais ações do governo municipal em relação à organização urbana do município. Nesse tópico, com o auxílio de decretos e leis municipais, busca-se compreender as ações governamentais relacionadas à organização espacial do município de Caçador.

Do conjunto dos capítulos, espera-se ter apresentado uma contribuição sobre o tema proposto: o processo de transformação da região do Contestado na primeira metade do século XX, por meio de um estudo de caso, a saber, a paisagem cultural urbana de Caçador.

1. AS CONDIÇÕES HISTÓRICAS DA INSTALAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CAÇADOR

O presente capítulo tem por objetivo traçar um panorama das condições históricas que tornaram possível a instalação da estação ferroviária Rio-Caçador, na primeira década do século XX. Para tanto, serão dispostas as condições de construção das primeiras linhas férreas do país, atentando para a conjuntura internacional e os discursos vigentes nesse período. Em seguida, será apresentado um breve histórico sobre a construção da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, enfatizando as motivações relacionadas à sua implantação. Na terceira e última seção, será analisado o processo de construção da EFSPRG no trecho Catarinense, no qual está localizada a estação ferroviária Rio-Caçador.

1.1 O SURGIMENTO E A CONSOLIDAÇÃO DAS FERROVIAS

A segunda metade do século XVIII trouxe consigo uma série de transformações socioeconômicas decorrentes da Revolução Industrial na Inglaterra. Caracterizada pela intensa transformação no sistema produtivo, essa primeira fase, também conhecida como a “fase do carvão e do ferro”, ficou marcada pelo advento da máquina a vapor e a consequente substituição da energia humana empregada no processo produtivo (manufatura) pela incorporação das máquinas e a montagem das fábricas.

Em relação a esse processo de inovação, Huberman argumenta que:

A invenção de máquina para fazer o trabalho do homem era uma história antiga, muito antiga. Mas com o a associação da máquina à força a vapor ocorreu uma modificação importante no método de produção. O aparecimento da máquina movida a vapor foi o nascimento do sistema fabril em grande escala. Era possível ter fábricas sem máquinas, mas não era possível ter máquinas a vapor sem fábricas (HUBERMAN, 1981, p. 184).

A inserção das fábricas também significou a incorporação de uma nova disciplina de trabalho, marcada pela ampliação da carga horária dos trabalhadores, a especialização e a divisão das tarefas e o aumento da produtividade. Nesse processo, ocorreu a separação entre capital e trabalho, dando origem a uma sociedade dividida em classes. De forma geral, é possível identificar duas classes nesse período: a burguesia (proprietária dos meios de produção) e o proletariado (trabalhador assalariado).

Essas transformações não ficaram restritas às fábricas, estendendo-se aos mais diversos setores da sociedade. Conforme explica Finger (2013), a adoção dessas novas tecnologias impactou diretamente no cotidiano das pessoas:

Em decorrência da Revolução Industrial, as antigas relações de trabalho, produção e comércio foram completamente alteradas, e seus reflexos chegaram até os hábitos cotidianos, condições de saúde e higiene, moradia e forma de se relacionar com o espaço residencial, porte e feições das cidades, formas de circulação de pessoas e mercadorias, entre outros (FINGER, 2013, p.22).

Vale ressaltar que essas transformações não ocorreram de forma homogênea, além do mais, apesar dos inúmeros benefícios resultantes desse processo, a Revolução Industrial também acarretou muitos efeitos negativos, como a miséria e a exploração dos trabalhadores.

Nesse cenário, à medida em que a Revolução Industrial foi se consolidando, ocorreu o avanço da urbanização e a modernização das cidades. Segundo Berman (2007), as áreas urbanas foram o palco principal dessa experiência moderna no século XIX.

[...] primeira coisa que observaremos será a nova paisagem, altamente desenvolvida, diferenciada e dinâmica, na qual tem lugar a experiência moderna. Trata-se de uma paisagem de engenhos a vapor, fábricas automatizadas, ferrovias, amplas novas zonas industriais; prolíficas cidades que cresceram do dia para a noite (BERMAN, 2007, p.28).

Acerca do conceito de modernidade, Le Goff (1990) destaca que a ideia de modernidade passou a ser utilizada na segunda metade do século XIX³, quando Charles Baudelaire, Henri Hauser e Théophile Gautier lançaram esse conceito na França, no momento em que a Revolução Industrial estava se impondo. Diante disso,

³ Contudo, cabe salientar que, conforme descrito no Dicionário de Conceitos Históricos, o termo “modernidade” já era utilizado no período medieval: “Etimologicamente, entretanto, Andrew Edgar apresenta a modernidade como um termo derivado do latim *modernus* (significando recentemente), que desde o século V, com os escritos de Santo Agostinho, passou a ter diversos significados. Na origem, opunha-se ao passado pagão; a partir do século XVI, todavia, quando os eruditos revalorizaram a cultura pagã, ser moderno era se opor ao medieval e não ao antigo ou à Antiguidade. Os homens do século XVI julgavam estar vivendo em um mundo novo (moderno), embora o passado greco-romano devesse ser respeitado na construção desse novo mundo e do novo homem, liberto do “obscurantismo” medieval. Nesse sentido, a Era Moderna é de fato moderna, ao menos para os que nela viveram. Mas não se pode esquecer que o termo modernidade (modernitas) propriamente dito já aparece no século XII, referindo-se aos últimos cem anos então vividos e ainda presentes na memória dos contemporâneos” (SILVA; SILVA, 2009, p.297).

estudiosos e pesquisadores definem e discutem a ideia de modernização, por meio do estudo do par antigo/moderno, o qual “passa pela análise de um momento histórico que segrega a ideia de 'modernidade' e, ao mesmo tempo, a cria para denegrir ou exaltar – ou simplesmente, para distinguir e afastar – uma 'antiguidade’” (LE GOFF, 1990, p.170).

Assim, pode-se compreender a modernidade “como um conjunto amplo de modificações nas estruturas sociais do Ocidente, a partir de um processo longo de racionalização da vida” (SILVA; SILVA, 2009, p. 297). Conforme a perspectiva de Le Goff (1990), modernidade é uma ideia vinculada ao pensamento ocidental, “sendo um processo de racionalização que atinge as esferas da economia, da política e da cultura” (SILVA; SILVA, 2009, p. 298).

Segundo Marshall Berman (2007), o pensamento atual sobre a modernidade está dividido entre a modernização (relacionado à economia e à política) e o modernismo (relacionado à arte, cultura e sensibilidade), sendo que a modernidade, de acordo com Pozzer (2015, p.144), “se encontraria entre esses dois processos, atuando como uma ligação, compartilhada por homens e mulheres em todo o mundo”.

Para Pozzer (2015), modernização e modernidade assinalam as mudanças da relação do homem com a natureza:

Assim, modernização e modernidade designam as transformações da relação do homem com a natureza, seja ela original ou já transformada por sua ação; uma mudança nas relações dos homens entre si, se não superando antigos hábitos e tradições, ao menos questionando-os. Ocorreria, então, uma modificação no modo de pensar a relação do homem com a própria realidade que o cerca, no sentido de superar tudo aquilo que não poderia ser considerado urbano, civilizado e compatível com a ideia de progresso (POZZER, 2015, p.144).

Marshall Berman afirma que ser moderno é:

[...] encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas em redor - mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos, tudo o que somos. A experiência ambiental da modernidade anula todas as fronteiras geográficas e raciais, de classe e nacionalidade, de religião e ideologia: nesse sentido, pode-se dizer que a modernidade une a espécie humana. Porém, é uma unidade paradoxal, uma unidade de desunidade: ela nos despeja a todos num turbilhão de permanente desintegração e mudança, de luta e contradição, de ambiguidade e angústia. Ser moderno é fazer parte de um universo no qual, como disse Marx, "tudo o que é sólido desmancha no ar" (BERMAN, 2007, p.24).

Além disso, de acordo com Le Goff (1990), a ideia de modernidade, durante o século XIX, esteve vinculada ao ideal progressista. O desenvolvimento de uma nação resultaria do intenso processo de modernização, assim:

[...] o que mantém esta concepção e a faz desenvolver são os progressos científicos e técnicos, os sucessos da revolução industrial, a melhoria, pelo menos para as elites ocidentais, do conforto, do bem-estar e da segurança, mas também os progressos do liberalismo, da alfabetização, da instrução e da democracia (LE GOFF, 1990, p.256).

Um dos principais símbolos desse progresso científico e tecnológico foram as ferrovias. No entendimento de Borges (2011, p.27), “a estrada de ferro foi considerada a maior conquista da Revolução Industrial depois da máquina a vapor”. As ferrovias transformaram radicalmente a estrutura de produção industrial, diminuindo os trajetos, gerando novas fontes de rendas e riquezas e fortalecendo economias (LUCENO; LAROQUE, 2011).

Em um curto período, a instalação de ferrovias disseminou-se para outros países e continentes, e, já na primeira metade do século XIX, diversos países haviam inaugurado suas primeiras linhas férreas: “Estados Unidos em 1827, na França em 1828 e 1835, na Alemanha e na Bélgica em 1835 e até na Rússia em 1837” (HOBSBAWM, 2011, p.83).

O surgimento dessa tecnologia, a acelerada instalação em diversos países e as transformações decorrentes desse fenômeno ocasionaram uma verdadeira revolução. Segundo Hardman (1988, p.24), “o século XIX reagia, entre indignação, espanto e encantamento, às criaturas saídas do moderno sistema de fábrica”.

Em relação ao impacto visual e mental sobre quem vivenciou essas experiências, Eric Hobsbawm destaca que:

Nenhuma outra inovação da revolução industrial incendiou tanto a imaginação quanto a ferrovia, como testemunha o fato de ter sido o único produto da industrialização do século XIX totalmente absorvido pela imagística da poesia erudita e popular [...] A Estrada de Ferro, arrastando sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a Grande Muralha da China empalidecerem de provincianismo, era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia (HOBSBAWM, 2011, p. 83-84).

Espig (2008, p.163), argumenta que o surgimento das ferrovias gerou “um universo de representações que se inseriram no inconsciente coletivo”. Segundo a pesquisadora, em meio a um sentimento típico da modernidade, de ruptura com o passado, a ferrovia representou o avanço capitalista sobre a natureza, simbolizando a modernidade e o progresso (ESPIG, 2008).

No que concerne à implantação das linhas férreas em território brasileiro, esse processo esteve diretamente relacionado à conjuntura internacional. Uma das grandes dificuldades para a construção das ferrovias girava em torno da necessidade de grandes investimentos financeiros, incompatíveis com a economia brasileira da época. A inserção de capitais estrangeiros foi essencial para o desenvolvimento desses projetos. Entretanto, os investimentos estrangeiros só foram possíveis graças à criação de uma série de leis, que propiciaram as condições necessárias para os investimentos no país.

Inicialmente, durante as primeiras décadas em que teve início o processo de implantação do sistema ferroviário brasileiro (entre 1852 e 1873), prevaleceu o capital estrangeiro inglês. O Brasil, que desde o período colonial possuía estreitas relações comerciais com a Inglaterra, tornou-se um dos alvos preferenciais da indústria britânica (FINGER, 2013).

A Inglaterra – berço das ferrovias – exportou grande soma de capital e tecnologia para o resto do mundo. Alguns números comprovam tal fato. Entre 1850 e 1875, o país exportou anualmente uma média de 15 milhões de libras. Em 1880, os aportes de capitais ingleses alcançam a cifra de 179 milhões de libras na América Latina. Desse montante, 35,8 milhões foram investidos no Brasil. E a maior parte desses investimentos destinava-se à construção ferroviária (CAMINHOS DO TREM, S/D, p. 18 apud BORGES, 2011, p.29).

Nesse sentido, as políticas públicas adotadas pelo governo brasileiro foram fundamentais para a implantação das primeiras ferrovias. O governo brasileiro, em busca de empresas estrangeiras interessadas em investir na construção das linhas férreas, passou a implementar uma série de incentivos (ESPIG, 2008).

Entre os principais benefícios, destaca-se o privilégio de “construção, uso e gozo” para as empresas por um determinado período, que poderia variar entre 40 a 90 anos. Além das concessões, o governo também passou a empregar outros benefícios, como o chamado “privilégio de zona”, o qual concedia à empresa responsável pela construção, a posse de terras próximas à ferrovia, não havendo uma

medida exata desse benefício, podendo a posse de terra variar de 1 km a até 40 km de extensão (ESPIG, 2008).

Outro benefício estabelecido pelo governo foi a “Lei de Garantia de Juros”, por meio do Decreto nº 641, de 26 de junho de 1852. Essa lei assegurava às empresas construtoras “5% de juros sobre o capital utilizado na construção de ferrovias, mais adiante incrementado para 6% ou mesmo 7%” (ESPIG, 2008, p.154), mas para ter direito a esse benefício era necessária a aprovação do Poder Legislativo (ALMEIDA JR, 1925 apud ESPIG, 2008).

No entendimento de Espig (2008, p.152-153), “o sistema de concessões, privilégios e subvenção quilométrica mostrava-se um excelente negócio, e aos poucos a preponderância absoluta passou a se dar através de capital estrangeiro, fosse inglês, francês, belga ou alemão”. Vale ressaltar que a inserção de capitais estrangeiros não se deu apenas no setor ferroviário, mas, também, em diversos outros setores da economia brasileira. Esse período ficou conhecido como imperialismo, marcado pelo “desenvolvimento sem precedentes dos movimentos internacionais de capitais e de mercadorias” (VALENTINI, 2015b, p.64), que tem, como principal característica, a disputa entre as grandes potências em busca da hegemonia mundial (VALENTINI, 2015b).

Nessa perspectiva, o economista Singer destaca que:

[...] houve inversões de capitais dos países industrializados nos países não-desenvolvidos. Duas finalidades perseguiram estas inversões: as taxas de juros mais elevadas e o domínio dos mercados internos das economias coloniais. A primeira finalidade torna-se viável já que se tratava de empréstimos a governos dispostos a pagar taxas de juros e comissões aos intermediários ou a fazer inversões em obras públicas como ferrovias, cujos riscos, eram eliminados por “garantias de juros” oferecidas pelo poder concedente. A segunda finalidade era atingida mediante o estabelecimento de subsidiárias – ferrovias, companhias de navegação, de bondes, de eletricidade e gás, matadouros, madeireiras e colonizadoras -, que naturalmente preferiam importar equipamentos, combustíveis e tecnologias do país em que se situava a matriz (SINGER apud VANLENTINI, 2015b, p. 64)

Diante disso, a primeira estrada de ferro brasileira foi construída em 1854, Estrada de Ferro Petrópolis (ou Mauá)⁴, ligando o Porto Mauá na baía do Rio de

⁴ Em relação à construção da Estrada de Ferro Petrópolis (ou Mauá), essa “contou apenas com o privilégio de zona de 5 léguas, não tendo recebido favores tais como a garantia de juros ou mesmo empréstimos” (ESPIG, 2008, p.152).

Janeiro à Petrópolis, onde estava localizada a Corte Imperial. A obra foi uma iniciativa do empresário brasileiro Irineu Evangelista de Souza, um dos principais empreendedores brasileiros do século XIX (ESPIG, 2008; SILVA JUNIOR, 2007).

Entretanto, foi somente nas décadas seguintes, com a expansão da economia primário-exportadora que esse movimento ganhou maior intensidade. Nessa época, aproveitando a difusão mundial do consumo, o café tornou-se o principal produto de exportação do Brasil e, a partir da década de 1870, o Oeste Paulista se transformou na principal área de produção. Esse distanciamento em relação aos portos de exportação demandou o melhoramento do sistema de transportes.

A precariedade dos transportes por tropas representava um ponto de estrangulamento no processo de crescimento da produção agrária no país. A cultura do café se distanciava cada vez mais dos portos de exportação e sua expansão exigia meios de transporte eficientes para escoar a produção (BORGES, 2011, p.29).

Conforme apresentado pela tabela 01, foi justamente a partir da década de 1870 que ocorreu um maior investimento nas ferrovias brasileiras. No que diz respeito aos objetivos relacionados à instalação das primeiras linhas férreas no Brasil, sua principal função era a de complementar o acesso de portos às regiões produtoras do país, em especial às zonas cafeeiras.

Tabela 1 - Expansão das Estradas de Ferro no Brasil (1854-1929).

EXPANSÃO DAS ESTRADAS DE FERRO NO BRASIL (1854-1929)		
ANOS	REGIÃO CAFFEEIRA (Km)	BRASIL (Km)
1854	14,5	14,5
1859	77,9	109,4
1864	163,2	411,3
1869	450,4	713,1
1874	1.053,1	1.357,3
1879	2.395,9	2.895,7
1884	3.830,1	6.324,6
1889	5.590,3	9.076,1
1894	7.676,6	12.474,3
1899	8.713,9	13.980,6
1904	10.212,0	16.023,9
1906	11.281,3	17.340,4
1910	-	21.466,6
1915	-	26.646,6
1920	-	28.556,2
1925	-	32.000,3
1929	18.326,1	32.000,3

Fonte: SILVA, Sérgio. Expansão cafeeira e origem da industrialização no Brasil. São Paulo: Alfa Ômega, 1976, p. 58.

Fonte: Readaptado de SILVA (1976, p.58). Organização e arte: Thiago Ribeiro.

Outro impacto relacionado à ascensão das exportações de café no Brasil foi a aproximação com os Estados Unidos, principal importador de café. Conforme descrito por Queiroz (1997, p.54), havia uma preocupação do governo brasileiro “de preservar boas relações com os EUA [...], ao mesmo tempo, não se afastar da Europa a fim de não converter-se em simples satélite dos EUA”.

Boris Fausto (2011) argumenta que, ao longo da Primeira República (1889 – 1930), o cenário econômico-financeiro do Brasil passou por mudanças significativas.

Ao longo da Primeira República ocorreram algumas mudanças significativas nas relações internacionais do Brasil no plano econômico-financeiro. A maioria dos empréstimos e investimentos continuou a se originar da Grã-

Bretanha; os Estados Unidos mantiveram também sua posição de principal mercado para o mais importante produto brasileiro de exportação – o café. Entretanto, houve no correr dos anos uma tendência a um maior relacionamento com os Estados Unidos que se tornou mais nítido na década de 1920. Desde a Primeira Guerra Mundial, o valor das importações provenientes daquele país já superava o das importações da Grã-Bretanha (FAUSTO, 2011, p.165).

Nesse contexto, destaca-se a atuação do grupo americano Sindicato Farquhar, comandado pelo empresário estadunidense, Percival Farquhar. A presença do grupo no Brasil evidenciou o seu poderio econômico. Somente entre os anos de 1905 e 1920, ocorreu a instalação de 138 empresas estrangeiras, uma amostra do “avanço tecnológico e científico dos Estados Unidos da América e evidencia onde se encontrava o novo eixo econômico mundial” (VALENTINI, 2015b, p.63).

Dentre as empresas do grupo, destaca-se como uma das mais importantes a *Brazil Railway Company*. Criada em 1906, tinha como objetivo gerir e administrar “um sistema de estradas de ferro na República do Brasil, juntamente com uma porção de outros negócios subsidiários, que muito contribuem para o desenvolvimento da empresa” (LLOYD, 1913 apud VALENTINI, 2015b, p.79). Além dessa, pode-se destacar as ferrovias “*Sorocabana Railway, a São Paulo–Rio Grande Railway, a Madeira-Mamoré Railway e a Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*” (FINGER, 2013, p.33).

É importante salientar que com o advento da Proclamação da República em 1889, o governo brasileiro buscou “assumir um maior controle sobre a implantação das linhas, direcionando e incentivando a construção daquelas consideradas prioritárias para o desenvolvimento regional e articulação territorial” (FINGER, 2013, p.50).

[...] até 1919, fim da I Guerra Mundial, quando mudanças no cenário político e econômico internacional levaram à falência diversas companhias ferroviárias que operavam no Brasil, obrigando o Governo a assumir a administração das linhas. Destaca-se a formação, nos primeiros meses do Governo Provisório, de uma Comissão para elaboração de um Plano Nacional de Viação, e a edição, em 1890, do Decreto no 862, que estabelecia regras para as concessões e direcionava a implantação de novas linhas. Este Plano, apesar de não ter sido implantado, estabeleceu a base do planejamento ferroviário brasileiro até quase meados do século XX, determinando, inclusive, a construção de algumas das linhas estratégicas mais importantes do país, planejadas desde o período imperial e finalmente viabilizadas (FINGER, 2013, p.50).

No que concerne a essas linhas estratégicas, Borges explica que:

[...] a Guerra do Paraguai (1864-1870) e as dificuldades de abastecimento das tropas durante o conflito revelaram ao governo brasileiro a precariedade das nossas comunicações terrestres e a vulnerabilidade das fronteiras do país. Isto estimulou a elaboração de projetos ferroviários de integração nacional. Porém, os planos de transporte mais ousados para época, muitos deles de dimensões faraônicas, na sua maioria não saíram do papel (BORGES, 2011, p.29).

Dessa forma, pode-se distinguir as ferrovias em duas categorias. A primeira, de caráter mais industrial, desenvolveu-se principalmente após a década de 1870 e esteve relacionada ao escoamento da produção agrícola do país. A segunda, de natureza estratégica, desenvolveu-se após a Proclamação da República e tinha como objetivo promover a articulação territorial e a proteção das fronteiras.

Posteriormente, durante o período denominado Primeira República (1889 – 1930), o cenário mundial passou por profundas transformações. A economia norte-americana encontrava-se em uma séria crise e, conseqüentemente, todos os países que dependiam dos Estados Unidos padeceram juntos.

O Brasil, que possuía como principal produto da sua economia o café e baseava sua política econômica na exportação de gêneros primários para os norte-americanos, viu suas exportações caírem drasticamente. A economia cafeeira brasileira sentiu os efeitos da crise e os impactos desse processo afetaram diretamente as ferrovias brasileiras:

Com a diminuição no transporte do café, assim como vinha acontecendo no restante do país, muitas linhas e ramais que conectavam regiões cafeeiras e serviam quase que exclusivamente ao transporte daquela produção foram consideradas “antieconômicas” e começaram a ser desativadas. A malha férrea começou então a ser reorganizada de forma a privilegiar a produção industrial e o abastecimento do mercado interno – e não mais os portos de exportação (FINGER, 2013, p.113).

Nesse período, ocorreu a ascensão de Getúlio Vargas à presidência (1930). No plano econômico, seu governo destacou-se pelas políticas desenvolvimentistas e intervencionistas em prol da industrialização do país. Segundo Silveira (2003, p.107), esse “foi o momento mais importante para a expansão e para a consolidação do capitalismo brasileiro, concretizado pela criação do seu edifício industrial”.

Não obstante, ocorreu o abandono das políticas públicas em relação ao transporte ferroviário. Nas palavras de Borges (2011, p.35), “a partir de 1930, o Brasil literalmente saiu dos trilhos”. Esse período de crise ficou marcado pelo sucateamento

do setor ferroviário, em prol dos investimentos do poder público na construção de rodovias.

Os altos investimentos no setor rodoviário eram justificados pelos governantes como uma necessidade, a fim de promover a integração física do território brasileiro de maneira rápida e com o menor custo (BORGES, 2011). Em pouco tempo, a construção de rodovias se espalhou pelo Brasil, impulsionando o transporte terrestre. Um índice que dá uma ideia desse desenvolvimento refere-se ao número de caminhões, somente no ano 1937 haviam 54,842 unidades em circulação no país; em pouco mais de uma década, essa quantidade passou para 210.244 unidades em 1951 (FAUSTO, 2007).

No entanto, no que se refere às políticas do transporte rodoviário, Borges (2011) chama atenção para os interesses de grupos econômicos norte-americanos:

Na realidade, o desenvolvimento do transporte rodoviário atendia interesses de grupos econômicos e do grande capital internacional, especialmente o norte-americano. Aos Estados Unidos - a grande potência capitalista do pós-guerra, pioneiros na indústria automotiva moderna - interessava financiar a implantação de rodovias e incentivar o transporte individual, vez que o mercado brasileiro de veículos automotores era atrativo e despontava-se como promissor para indústria automobilística (BORGES, 2011, p.36).

Em suma, diante do exposto, é possível verificar que o processo de implantação da malha férrea no Brasil durante o século XIX ocorreu graças às políticas públicas implementadas pelo governo brasileiro, paralelo aos altos investimentos de capitais estrangeiros, principalmente inglês, tendo como principal objetivo interligar as zonas produtoras de matérias primas, além de garantir a segurança das áreas consideradas estratégicas pelo governo.

Posteriormente, já no século XX, ocorreu o abandono dessas políticas em prol de um projeto de desenvolvimento baseado na implantação de rodovias. A justificativa apresentada pelo governo baseava-se no discurso da necessidade de promover a interligação física do país e os altos custos relacionados à implantação de ferrovias. Além disso, cabe destacar a influência do capital norte-americano, responsável por grande parte do financiamento e implantação das rodovias brasileiras.

1.2 UM BREVE HISTÓRICO DA EFSPRG

No que concerne ao interesse do governo brasileiro em estabelecer uma linha férrea que interligasse o centro do país às províncias do sul, Espig (2008) esclarece que, ainda no período Imperial, em outubro de 1835, o governo brasileiro promulgou o Decreto nº 101, o qual objetivava conceder incentivos às empresas interessadas na sua construção. Segundo o decreto, em seu artigo 1º:

O Governo fica autorizado a conceder a uma ou mais companhias, que fizerem uma Estrada de Ferro da Capital do Rio de Janeiro para as de Minas Geraes, Rio Grande do Sul e Bahia, carta de privilégio exclusivo por espaço de 40 annos para o uso de carros para transporte de generos e de passageiros (BRAZIL, 1835, p. 118)⁵.

No entanto, como já abordado no tópico anterior, apesar do interesse do governo brasileiro em fomentar o desenvolvimento da viação ferroviária, não houve êxito naquele momento. A primeira ferrovia, a Estrada de Ferro Petrópolis (ou Mauá), foi construída somente na segunda década do século XIX, em 1854.

Na visão do governo, a instalação de uma ferrovia interligando as regiões sudeste e sul promoveria uma melhor articulação do território brasileiro e a proteção de suas fronteiras. No que concerne a esta última informação, Heinsfeld (2007), ao analisar o processo de disputas territoriais relacionadas à fronteira sul do país, relembra que, a partir de 1881, a Argentina passou a reivindicar oficialmente parte do território brasileiro.

Os argentinos, a partir de 1881, passam a reivindicar como fronteira do seu território com o Brasil, nos atuais estados de Santa Catarina e Paraná, não mais os rios Peperiguaçu e Santo Antônio, que desde a emancipação político-administrativa marcavam a fronteira entre os dois países, mas sim dois rios localizados mais a leste, em território brasileiro: o Chapecó e o Chopim; após 1888, a reivindicação passou a ser os rios Chapecó e Jangada (HEINSFELD, 2007, p.33).

Esse conflito ficou conhecido como a “Questão de Palmas”⁶ e teve fim somente em 1895, com a intervenção do presidente dos Estados Unidos, Grover Cleveland, passando esse território a pertencer oficialmente ao Brasil. Valentini (2015b) ressalta ainda a preocupação do governo brasileiro em relação à ocupação das chamadas

⁵ Grafia original do texto.

⁶ Sobre o assunto, ver Heinsfeld (2007), Machado (2004), Valentini (2015b).

“terras devolutas”⁷, vistas pelo governo federal como “vazios demográficos”. Em relação a esta preocupação, Radin (2015, p.159), explica que “ao longo das primeiras décadas do século XX a fronteira sul era considerada uma região ‘imensa e desabitada’, uma ‘fronteira aberta’”. Assim, difundiu-se entre os governantes, intelectuais e opinião pública a ideia da necessidade de incorporar esse território e sua população à nação (RADIN, 2015).

Essas representações acerca da conquista das áreas fronteiriças, vistas como espaços do atraso, incivilizados e como vazios populacionais e de produção, perduraram por longo tempo e foram utilizadas como justificativa da conquista, inclusive nos processos de colonização mais recentes. Em certo sentido, continuam presentes até os dias atuais (RADIN, 2015, p.159).

Em 20 de dezembro de 1888, ocorreu a assinatura do contrato para o início dos estudos de reconhecimento e viabilização para a construção da Estrada de Ferro, que interligaria os estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande (ESPIG, 2008). O Estudo ficou a cargo do Engenheiro João Teixeira Soares⁸, que apontou como principais argumentos a favor da construção da ferrovia:

1) o clima, a hidrografia e as condições geográficas da região; **2) a potencialidade desta como pólo de atração de imigrantes, possibilitando, desta maneira, o progresso econômico;** 3) a capacidade de geração de lucros através do transporte de passageiros e mercadorias; 4) **a necessidade estratégica de uma Estrada de Ferro que ligasse o centro do país ao sul** (ESPIG, 2008, p.115, grifo nosso).

Após o término do estudo e apresentação do relatório, por meio do Decreto nº 10.432, de 09 de novembro de 1889, o Governo Imperial concedeu ao Engenheiro João Teixeira Soares a autorização para a construção da Estrada de Ferro, a qual

⁷ Em relação ao termo “terra devolutas”, sua origem está relacionada à “Lei de Terras” de 1850, que regulamentava a compra e venda da propriedade fundiária, substituindo o velho sistema de concessão de sesmarias. Segundo a lei, as chamadas terras devolutas, “consideradas vazias”, sem uma ocupação efetiva, deveriam ser adquiridas “exclusivamente por meio da compra, e então, legalizadas, ou seja, escrituradas” (MARQUETTI, SILVA, 2015, p.115). No entanto, é de suma importância ressaltar que o governo brasileiro, ao estabelecer os critérios descritos acima, desconsiderou “os povos indígenas ou caboclos que nelas habitavam” (RADIN, 2015, p.151).

⁸ Segundo Espig (2008), a escolha pelo nome do Engenheiro João Teixeira Soares não teria ocorrido por acaso. João Teixeira Soares possuía excelentes relações com o Governo Imperial, tendo participado da construção da Estrada de Ferro D. Pedro II, atual Central do Brasil, entre outras ferrovias. Recentemente, havia concluído um dos seus maiores desafios, a construção da Estrada de Ferro do Paraná em seu trecho entre Paranaguá e Curitiba.

partiria de Itararé, na Província de São Paulo até Santa Maria da Boca do Monte⁹, na Província do Rio Grande do Sul, com diversos ramais (BRASIL, 1889).

Por meio do decreto, ficou acordado o prazo de 5 anos para a conclusão da obra (Cláusula IV), o privilégio de “construção, uso e gozo” pelo prazo de 90 anos, além do chamado “privilégio de zona” (Cláusula I). Em síntese, o governo brasileiro se comprometeria ao pagamento de 6% de juros sobre o capital investido na construção da linha principal, durante 30 anos, com um valor máximo de 37 mil contos, além da concessão gratuita das terras devolutas ao longo da linha, em uma extensão máxima de até 30 quilômetros para cada lado (BRASIL, 1889).

O decreto contava ao todo com 50 cláusulas, onde estavam descritas todas as obrigações e responsabilidades para com a empresa responsável pela obra, além de uma lista detalhada de diretrizes para a construção da ferrovia. Dentre as questões técnicas, o decreto expunha informações relacionadas à distância entre os trilhos (bitola), orientações sobre o raio das curvas, estrutura das estações, além de prescrições sobre tarifas, preços de transportes, entre outros aspectos (BRASIL, 1889).

Outro ponto importante, presente no Decreto nº 10.432, se refere à vinda de imigrantes e à ocupação das terras devolutas, um dos principais argumentos utilizados por João Teixeira Soares em seu relatório de viabilidade e uma das principais preocupações do governo brasileiro.

Entre as cláusulas que remetem a esta preocupação, destacam-se as seguintes: Cláusula XXVII - Trata da obrigatoriedade do transporte gratuito aos colonos e imigrantes; Cláusula XL - Estabelece às famílias o direito a um lote de terra de 10 hectares no mínimo, a uma casa construída, além do fornecimento de instrumentos usados na lavoura; Cláusula XLIV - Define os percentuais de famílias brasileiras e imigrantes europeus; Cláusula XVI - Determina que após o estabelecimento de 30 ou mais famílias, a companhia deveria construir uma escola e capela (BRASIL, 1889).

No entanto, com o advento da Proclamação da República em 1889, o Decreto nº 10.432 perdeu sua juridicidade e, no dia 7 de abril de 1890, o governo republicano

⁹ A vila de Santa Maria da Boca do Monte, atual localidade de Boca do Monte está localizada a uma distante aproximada de 30 km de Santa Maria, no Rio Grande do Sul, servida pela Estrada de Ferro Porto Alegre – Uruguaiana (THOMÉ, 1983).

promulgou um novo Decreto (nº 305), o qual confirmava a concessão da ferrovia a João Teixeira Soares, além de modificar algumas cláusulas (ESPIG, 2008).

As duas principais alterações presentes nesse novo decreto estavam relacionadas à garantia do capital investido e ao privilégio de zona. Na Cláusula I, o governo estabeleceu como garantia um valor máximo de 30 mil contos de réis por quilômetro construído. Já a Cláusula III, que se refere ao privilégio de zona, reduziu de 30 km para 15km para cada lado da ferrovia a extensão do território destinado à companhia construtora. Em relação às cláusulas relacionadas à colonização do território, a Cláusula IV cancelava tais obrigações, ficando estas sem efeito (ESPIG, 2008).

A respeito das modificações realizadas no Decreto nº 305, Espig argumenta como possíveis fatores:

É possível que o Governo Provisório, devido a sua ligação com as Forças Armadas, tenha pensado a EFSPRG mais como uma estrada estratégica do que como uma via de progresso social e econômico. Também podemos supor que a subvenção aos colonos, conforme prometida pelo Império, tenha soado como um gasto excessivo ao novo regime (ESPIG, 2008, p.119).

Após aprovada a concessão, teve início a construção da Ferrovia São Paulo-Rio Grande. Conforme consta na documentação referente à ferrovia, a execução da obra se deu a partir de várias frentes de trabalho, em um processo longo, burocrático e, por vezes, demorado.

Segundo Thomé (1983), em um primeiro momento, João Teixeira Soares, recorrendo a capitais estrangeiros, fundou em 1890 a “*Compagnie Chemins de Fer Sud Quest Brésiliens*”. Por meio do Decreto nº 462, assinado em 7 de junho de 1890, a companhia recebeu a concessão para a construção do trajeto completo da ferrovia (incluindo seus ramais), partindo de Itararé (SP) a Santa Maria (RS), tendo optado por iniciar as obras a partir de Santa Maria/RS (THOMÉ, 1983).

No ano seguinte, em 1891, por meio do Decreto nº 397, ocorreu a transferência de concessão da maior parte da ferrovia para a Companhia União Industrial dos Estados do Brazil (THOMÉ, 1983). Somente o trecho de Santa Maria a Cruz Alta permaneceu com a *Compagnie Chemins de Fer Sud Quest Brésiliens*, sendo concluído em 1894 (LINO, 2011).

Posteriormente, em 1894, a Companhia União Industrial dos Estados do Brazil transferiu a concessão do trecho, a qual era responsável (Itararé a Cruz Alta), para a Companhia Estrada de Ferro São Paulo–Rio Grande (THOMÉ, 1983).

[...] sendo que esta última, pelo Decreto nº 1.963, de 13 de fevereiro de 1895, teve aprovados os estudos definitivos e completos de todo o trecho, sendo de 347.580 quilômetros na secção do Rio Uruguai a Porto União/União da Vitória e de 594,300 na secção de União a Itararé, num total de 941.880 quilômetros de extensão (THOMÉ, 1983, p.45)

Vale ressaltar que, no ano de 1896, as ferrovias do estado do Rio Grande do Sul foram encampadas pela União, constituindo a Viação Férrea do Rio Grande do Sul (THOMÉ, 1983). Nesse processo, o trecho de Santa Maria a Cruz Alta, já finalizado, e o de Cruz Alta ao Rio Uruguai, finalizado em 1898 pela *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer du Brazil*, também passaram a ser controlados pelo governo (THOMÉ, 1983; LINO, 2011). No entendimento de Espig, nos anos seguintes, a construção da ferrovia ocorreu de forma lenta. Foi somente a partir da aquisição da concessão da EFSPRG pela *Brazil Railway Company* (BRC)¹⁰ que houve um incremento em sua implantação (ESPIG, 2013). A *Brazil Railway Company*, empresa americana criada em 1906 por Percival Farquhar, atuou no Brasil como uma empresa *holding*¹¹, e rapidamente passou a controlar uma série de concessões e negócios lucrativos no Brasil (ESPIG, 2013). Conforme Espig:

Em pouco tempo, a BRC tornou-se uma potência que ia muito além da construção e controle de ferrovias, juntando-se a este empreendimento empresas colonizadoras, extrativistas, portuárias, imobiliárias e pecuárias. Tratava-se de uma companhia internacionalizada, pois nenhuma de suas empresas estava em solo norte-americano, embora fosse o fórum para ações e processos legais (ESPIG, 2013, p.175)

Nesse contexto, houve uma evolução nos trabalhos de conclusão da linha. O primeiro trajeto concluído foi o trecho sul, entre Santa Maria e o Rio Uruguai, sendo totalmente finalizado ainda em 1898. Posteriormente, teve início, no Paraná, o trecho entre Ponta Grossa e Rebouças, concluído em 1900. Em 1904, foi finalizado o trecho

¹⁰ A aquisição da EFSPRG pela *Brazil Railway Company* (BRC) teve início em 1906 e foi completado em 1909 (ESPIG, 2013).

¹¹ Por definição, uma empresa *Holding* possui a maioria das ações de outras empresas e detém o controle de sua administração e políticas empresariais.

entre Ponta Grosso e União da Vitória. E, em 1908, ficou concluído o trecho que ligava Ponta Grossa a Itararé, em São Paulo (NODARI, 1999).

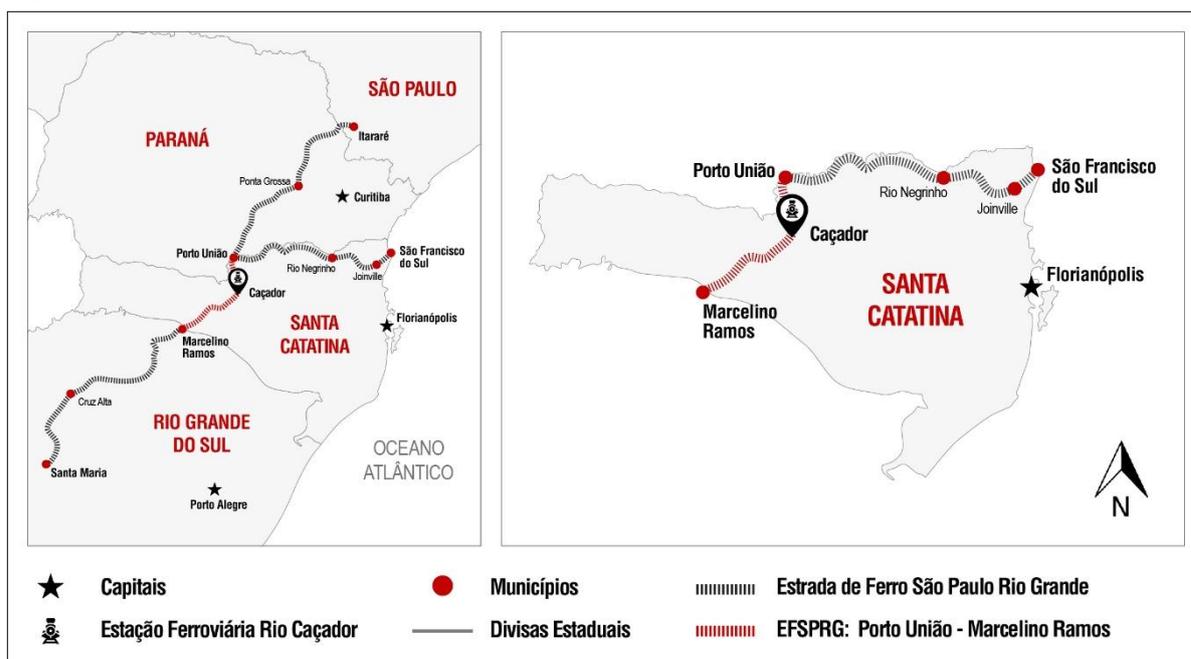
O último trecho a ser concluído tratava-se do trajeto entre União da Vitória a Marcelino Ramos, cortando todo o Estado de Santa Catarina em uma extensão de 347km. Sua construção teve início em 1907, no entanto, devido a uma série de dificuldades no desenvolvimento da obra, no mesmo ano, por meio do Decreto nº 6.533, de 20 de junho de 1907, o governo brasileiro deu um ultimato à Companhia, estabelecendo o prazo de três anos para sua conclusão, devendo ser inaugurada, impreterivelmente, até final de 1910 (GOULARTI FILHO, 2009).

Conforme estabelecido no decreto, ainda em 1910, o trecho catarinense foi concluído e, no dia 17 de dezembro do mesmo ano, ocorreu a sua inauguração. Na ocasião, membros da *Brazil Railway Company* e da alta sociedade embarcaram em uma locomotiva em União da Vitória, realizando o trajeto completo da linha catarinense até Marcelino Ramos: estava concluída a Estrada de Ferro São Paulo–Rio Grande (DIACON, 2002 apud VALENTINI, 2015b).

1.3 A CONSTRUÇÃO DA EFSPRG NA REGIÃO CONTESTADA

Como visto no tópico anterior, o último trecho da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande a ser concluído tratava-se da linha principal em território catarinense, localizada entre os rios Iguaçu e Uruguai, partindo do município de União da Vitória (PR) a Marcelino Ramos (RS), território conhecido como “região contestada”, situado no meio oeste do atual Estado de Santa Catarina.

Figura 1 - Mapa Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande - EFSPRG.



Fonte: Readaptado de ESPIG (2012, p.855); KERBER (2017, p.30); THOMÉ (1983, p.53). Organização e arte: Thiago Ribeiro.

A construção desse trajeto ficou sob responsabilidade da empresa *Brazil Railway Company*, controlada pelo empresário estadunidense Percival Farquhar (VALENTINI, 2015b). Oficialmente, os trabalhos no trecho catarinense tiveram início no dia 02 de janeiro de 1907, embora a construção do ramal que ligaria ao Porto de São Francisco, cortando o território catarinense de leste para oeste, tenha iniciado no dia 01 de dezembro de 1904 (NODARI, 1999).

Conforme estabelecido pelo governo brasileiro por meio do Decreto nº 6.533, de 20 de junho de 1907, o prazo máximo para sua conclusão era de apenas três anos, devendo ser entregue ao final de 1910.

Cláusula I: Fica marcado o prazo improrrogável de tres annos para a conclusão dos trabalhos de construcção da linha de União da Victoria ao Rio Uruguay, procurando-se o ponto mais conveniente á travessia deste, de modo a facilitar-se a ligação com a rede de viação ferrea do Rio Grande do Sul (BRASIL, 1907).

O decreto previa, ainda, em sua Cláusula VIII, a obrigatoriedade quanto à colonização das terras à margem ou próximas da ferrovia, ficando a companhia construtora responsável por promover o povoamento desse território, independentemente de qualquer iniciativa do governo federal (BRASIL, 1907).

Na visão de Nodari (1999, p.84), a meta era bastante audaciosa, pois “seria necessário construir dois quilômetros por semana, enfrentando períodos chuvosos, terreno acidentado e a necessidade de apresentar estudos preliminares sobre os trechos a serem construídos”. Espig (2008, p.293), por sua vez, argumenta que uma das principais dificuldades na construção da Linha Sul foi a escassez de mão de obra adequada aos trabalhos, haja vista que “a própria noção do que seria adequado incluía preconceitos contra a mão-de-obra nacional e especialmente contra os trabalhadores do interior contestado, os caboclos”.

A fim de solucionar o problema relacionado à escassez de mão de obra, a companhia lançou uma série de estratégias, como estímulo por meio de salários atrativos, transferência de trabalhadores permanentes de trechos já concluídos, deslocamento de trabalhadores do ramal de São Francisco para a linha principal, além de aliciadores de mão de obra (ESPIG, 2008). No que concerne aos aliciadores, atuavam em nível “regional, nacional e de regiões coloniais, e a importação de trabalhadores estrangeiros, tarefa mais complexa, sem dúvida, mas que facilitava a realização do objetivo seguinte da Companhia: a colonização dos terrenos contíguos à ferrovia” (ESPIG, 2008, p.301).

Diante das estratégias adotadas, ocorreu um aumento significativo de trabalhadores, somente “nos primeiros meses de 1908, teria havido um incremento de cinco mil” (SENGÈS, 1908 apud ESPIG, 2013, p.181). Paralelo ao acréscimo do fluxo de trabalhadores na região, houve também o aumento da violência. Um dos episódios mais emblemáticos acerca desse cenário foi o crime que ficou conhecido como o “assalto ao trem pagador”, cometido no dia 24 de outubro de 1909. Nesse episódio, Zeca Vacariano, como era conhecido o taifeiro José Antônio Oliveira, efetuou um assalto ao pagador da companhia, levando uma grande quantidade de dinheiro destinado ao pagamento dos turmeiros¹² (ESPIG, 2008).

A fim de conter a violência e garantir a estabilidade necessária para a construção da ferrovia, foi criado um Corpo de Segurança Especial, um grupo paramilitar formado por algumas dezenas de homens armados a serviço da *Brazil Railway Company*, encarregados por manter a ordem e a segurança durante as obras (ESPIG, 2008; NODARI, 1999). Segundo Espig (2008, p.362), “a formação do Corpo

¹² Trabalhadores envolvidos na construção da Linha Sul da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande.

de Segurança da Companhia institucionalizou a violência como meio de disciplinar os milhares de homens envolvidos com a construção.

Diante de tais ações, imprimiu-se um ritmo mais acelerado nos trabalhos de conclusão da obra. Em 30 de abril de 1908, ocorreu a inauguração do primeiro trecho da linha catarinense, de União da Vitória a São João dos Pobres (atual município de Matos Costa), em um total de 52 quilômetros. Na ocasião, foram inauguradas as estações de Eugênio de Mello (km 12), Cerro Pelado (km 39) e São João dos Pobres (km 52) (THOMÉ, 1983).

Diante dos prazos a serem cumpridos para a conclusão do trecho catarinense, o cenário não era nada animador. Em 1908, ocorreu a nomeação de um novo engenheiro chefe para construção, o Italiano Aquiles Stenghel. Ao assumir o cargo, a linha principal catarinense contava com apenas 52 quilômetros construídos, faltando finalizar todo o percurso do Vale do Rio do Peixe (ESPIG, 2008).

Com o propósito de agilizar o andamento da obra, Stenghel aplicou uma série de medidas:

[...] Stenghel diminuiu o tamanho das empreitadas e aumentou o número de taifeiros. Isso proporcionou não apenas uma rapidez maior, mas também uma subtração do poder acumulado nestas figuras e uma concentração em si próprio. Implementou ainda uma revisão do traçado, que passou pela aprovação da alta direção da Companhia. [...] Outras providências tomadas pelo engenheiro italiano dirigiam-se mais propriamente ao dia a dia dos trabalhos. Uma delas se referia ao serviço de higiene e cuidados médicos; houve uma reestruturação dos serviços sanitários e uma maior infraestrutura de atendimento aos trabalhadores (ESPIG, 2013, p.182-183).

As medidas surtiram efeito, uma vez que o número de trabalhadores aumentou consideravelmente, chegando a um número aproximado de “7 mil operários em atividade” (ESPIG, 2013, p.183). No entendimento de Espig (2008, p.323), “para a construção da Linha Sul, Stenghel¹³ representou muito mais do que um engenheiro, pois boa parte de seu trabalho foi de organização do empreendimento”.

¹³ Espig (2008) chama a atenção para o fato de que “embora pareça haver na historiografia uma certa tendência à exaltação da figura de Stenghel, visto como um herói e grande responsável pela rapidez nos trabalhos da Linha Sul, o fato é que de um ponto de vista meramente empresarial o engenheiro mostrou-se decididamente competente. Sob outra perspectiva isso não pode ser afirmado, pois a pressão física e psicológica lançada sobre os trabalhadores era extrema. Era o preço a ser pago não apenas para a manutenção no cargo, mas também para fazer jus a substancial recompensa financeira ao final dos trabalhos. Para a BRC, Stenghel foi o homem certo no lugar certo” (ESPIG, 2008, p.323).

As obras permaneceram em ritmo acelerado, sendo que, no dia 3 de abril de 1909, ocorreu a solenidade de inauguração e abertura de tráfego dos primeiros 104 km, sendo inauguradas as Estações de Calmon (km 79) e Presidente Pena (km 104). O ato de solenidade contou com a presença do Presidente da República, Affonso Augusto Moreira Penna, que em sua homenagem deu-se o nome à estação (THOMÉ, 1893).

Nos meses subsequentes à inauguração da Estação de Presidente Pena, intensificaram-se os esforços entre os quilômetros 194 a 213, onde posteriormente foram estabelecidas as estações de Rio das Pedras (atual município de Videira) e Pinheiro Preto, local em que foi construído o único túnel da linha, com cerca de 100 metros de comprimento (THOMÉ, 1983).

No ano de 1910, progressivamente foram sendo concluídos os trechos restantes. Em 1º de maio de 1910, foi aberto ao tráfego o trajeto até Pinheiro Preto, sendo inauguradas as estações de Rio Caçador, Rio das Antas, Rio das Pedras e Pinheiro Preto. Posteriormente, no dia 1º de setembro do mesmo ano, foram inauguradas as estações de Rio Bonito, Barra de São Bento e Herval (THOMÉ, 1983).

Em outubro de 1910, próximo ao prazo final estabelecido pelo governo brasileiro para a conclusão da Estrada de Ferro São Paulo–Rio Grande, a *Brazil Railway Company* inaugurou as últimas estações e seus respectivos trajetos. Na ocasião, foram entregues as estações de Rio Capinzal, Rio do Peixe e Rio Uruguai (THOMÉ, 1983).

Entretanto, ainda faltava realizar a construção da ponte que ligaria o trecho catarinense à estação de Marcelino Ramos, no Rio Grande do Sul. Tendo em vista os prazos a serem cumpridos, a companhia optou pela construção de uma ponte de madeira provisória (THOMÉ, 1983). A construção da ponte contou com a participação de cerca de 450 a 500 operários, sendo construída em apenas 70 dias (DIÁRIO DA TARDE apud ESPIG, 2008). No que diz respeito a esse artifício, tratava-se de uma prática legal, pois a companhia possuía autorização do governo para construir pontes provisórias, feitas de madeira, devendo ser substituídas por pontes com estrutura metálicas em um prazo máximo de 10 anos (MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS, 1911).

Dessa maneira, no dia 17 de dezembro de 1910, ocorreu a inauguração da Estrada de Ferro São Paulo–Rio Grande. Mais de 20 anos após o início dos estudos de reconhecimento e viabilização para sua construção, a ferrovia, vista pelo governo

brasileiro como fundamental para a articulação do território brasileiro e proteção de suas fronteiras, finalmente entrava em funcionamento.

Acerca da conclusão dos trabalhos na linha principal catarinense, Espig (2008, p.343) esclarece que a inauguração da ferrovia não significou o término dos trabalhos, “entre janeiro e março de 1912 ainda se trabalhou na construção da chamada linha do Rio do Peixe, em tarefas como cercamento da linha e das estações, além da conclusão de pontes, que determinou um certo movimento de terras”. Destaca-se, nesse contexto, a reconstrução da ponte provisória sobre o Rio Uruguai, que no dia 29 de maio de 1911, após uma grande enchente, não resistiu e acabou sendo destruída (THOMÉ, 1983).

2. AS TRANSFORMAÇÕES NA PAISAGEM DO ALTO VALE DO RIO DO PEIXE

Com intuito de compreender o processo de transformação da paisagem cultural da região do Alto Vale do Rio do Peixe, no presente capítulo serão apresentados os principais elementos condicionantes desse processo, de acordo com a historiografia existente sobre o assunto. Nessa linha, em um primeiro momento, serão dispostas as principais implicações relacionadas à inserção da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, o incremento do processo de extração vegetal da floresta ombrófila mista e a colonização deste território. Por fim, com o propósito de contextualizar o objeto de pesquisa, será apresentado um breve histórico sobre a Estação Ferroviária Rio Caçador, atentando para as principais consequências para esse território após sua instalação.

2.1 A INSERÇÃO DA EFSPRG E AS IMPLICAÇÕES SOCIOESPACIAIS

No início do século XX, ocorreu a instalação da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande no território do Estado de Santa Catarina. Seguindo o curso do Rio do Peixe, a ferrovia cortou verticalmente o território do meio-oeste catarinense, ampliando o contato com as demais regiões do país e mudando para sempre a história dos moradores que habitavam essas terras.

Em específico, ao que se refere à população local, a ocupação humana desse território em período imediatamente anterior à inserção da malha ferroviária, era composta pela presença milenar de grupos indígenas relacionados ao tronco linguístico Jê meridional, ancestrais dos atuais Xokleng (Laklãnõ) e Kaingang (VALENTINI, 2015b). A partir do século XVI, foram registrados os primeiros contatos entre europeus, povos indígenas e, posteriormente, populações africanas, resultando na miscigenação que deu origem ao gentílico caboclo. São essas as principais ascendências da população local. O historiador Paulo Pinheiro Machado (2004, p.336), ao se referir aos elementos de miscigenação, argumenta que “a gente cabocla, com forte presença negra e indígena, mesclada a alguns grupos familiares de origem paulista e rio-grandense, compunham a principal base da população trabalhadora da região”. Soma-se a estes habitantes, a chegada de refugiados do movimento farroupilha (1835 – 1845) e do conflito federalista (1892 – 1894) (VALENTINI, 2015b).

Em relação ao modo de vida dessa população, viviam de maneira muito simples, residindo em casas de madeiras construídas a partir da retirada da mata local. Sua economia era baseada na subsistência, sobretudo no cultivo de pequenas lavouras, na criação de animais, coleta de pinhão e na extração da erva mate. Conforme descrito por Marquetti e Silva:

Sua economia consistia em plantar roças de subsistência e cercadas, sendo que os animais, porcos, cavalos, bovinos e galinhas, eram criados soltos. Milho socado no pilão (canjica e quirera), mandioca, feijão, carne, especialmente de porco e de caça constituíam a base da alimentação. Poucos produtos eram comprados, entre eles o sal, o querosene e os tecidos, cuja aquisição, em regiões mais afastadas de vilas e povoados, desprendiam longas viagens a pé ou a cavalo (MARQUETTI; SILVA, 2015, p. 116-117).

Distante dos centros urbanos e da presença do Estado, viviam nas chamadas “terras devolutas”, consideradas pelo governo brasileiro como “vazias”, sem uma ocupação efetiva. Com a implementação da Lei de Terras em 1850, o governo imperial determinou que as terras devolutas fossem adquiridas exclusivamente por meio da compra, estabelecendo a necessidade de escrituração da terra.

Sem condições financeiras para comprar as terras em que residiam, não restou outra alternativa a não ser abandoná-las. Além disso, Poli (1995, p.164) destaca um outro elemento importante nessa relação, a burocracia empregada no processo de aquisição dessas terras, “o caboclo não teve muitas condições para se escolarizar era normalmente analfabeto. Sua filosofia de vida contrastava com a filosofia capitalista”.

Com o avanço do processo de colonização e sem acesso a qualquer documento que lhes garantissem a posse dessas terras, passaram a ser vistos como intrusos, sendo forçados a deixar esse território. Fugindo da colonização e da institucionalização da propriedade privada, paulatinamente o caboclo foi se interiorizando em busca de novas terras que não estivessem nas mãos dos colonizadores e madeireiros (POLI, 1995).

Acerca desse processo, Radin argumenta que:

Para a maioria dos povos indígenas e caboclos, a terra era “propriedade de todos”, era um bem coletivo, assim como a água ou o ar. No contexto de colonização das novas fronteiras agrícolas sulinas, consideradas pelas autoridades um “sertão a ser conquistado”, tais concepções contribuíram para que essas populações fossem gradativamente alijadas do controle sobre a terra, situação que ficou evidente com o avanço da imigração europeia, especialmente a partir da segunda metade do século XIX (RADIN, 2015, p.151).

No que diz respeito às características naturais da região, eram compostas por milhões de pinheiros de araucárias, imbuias, entre outras espécies pertencentes à floresta ombrófila mista. Na visão de Valentini (2015b), as riquezas naturais abundantes da região são um dos principais fatores que impulsionaram uma série de disputas pela jurisdição, ocupação e colonização desse território ao longo da história. Nessa perspectiva, é justamente a partir da inserção da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, rompendo com o isolamento dessa região e propiciando a instalação de inúmeros empreendimentos capitalistas, que passou a ocorrer a intensificação do processo de transformação dessa paisagem. No que concerne à ideia de “isolamento”, refere-se, aqui, ao contato desse território com as demais regiões do país. Conforme descrito por Tomporoski:

Apesar de residir em meio à mata, dificilmente algum morador da região do planalto contestado vivia isolado, sem contato com o ajuntamento populacional mais próximo, como a sede do distrito ou o município vizinho [...] a maioria da população mantinha intenso contato com seus vizinhos, percebendo aquele local como seu, construindo assim um sentimento de pertencimento e cultivando sua unidade (TOMPOROSKI, 2013, p.67).

A construção dessa malha ferroviária esteve a cargo da *Brazil Railway Company*, uma empresa *holding*, responsável pelo controle de outras empresas pertencentes ao grupo americano Sindicato Farquhar. No que se refere à presença do grupo na região Contestada, Goularti Filho (2009) revela que o grupo atuou em três frentes: a) transporte ferroviário, por meio da empresa *Brazil Railway Company*; b) extração vegetal, por intermédio da subsidiária *Southern Brazil Lumber and Colonization Company*; c) e a colonização, através da *Brazil Development & Colonization Company*, responsável pela venda de terras.

A inserção desses empreendimentos no Alto Vale do Rio do Peixe são, aqui, compreendidos como os principais agentes condicionantes na transformação da paisagem cultural dessa região. Acerca dessas alterações, Lino argumenta que:

A economia da região do Contestado foi radicalmente transformada pela construção de empreendimentos capitalistas na região, notadamente com destaque para as estradas de ferro e os grandes complexos madeireiros, a partir do início do século XX, expropriando a maior parte das terras de posseiros caboclos, os quais possuíam a terra por meio de seu uso e ocupação imemorial, em uma região onde as escrituras de terra tinham pouco significado para uma população majoritariamente analfabeta (LINO, 2012, p.56).

A respeito do impacto visual desses empreendimentos na paisagem, o pesquisador esclarece que:

Como se verá no planalto meridional em inícios do século XX, a floresta de araucárias, os rios limpos, as fazendas, as moradias caboclas, o ar puro, os caminhos lodosos, os relevos sem recortes artificiais, deram lugar aos trilhos das estradas de ferro, a fumaça das locomotivas, as intervenções dos aterros, aos 'monumentos' das estações, aos guindastes e serras rasgando a selva, as serrarias engolindo as árvores, as vilas planejadas, e assim por diante (LINO, 2011, p.111).

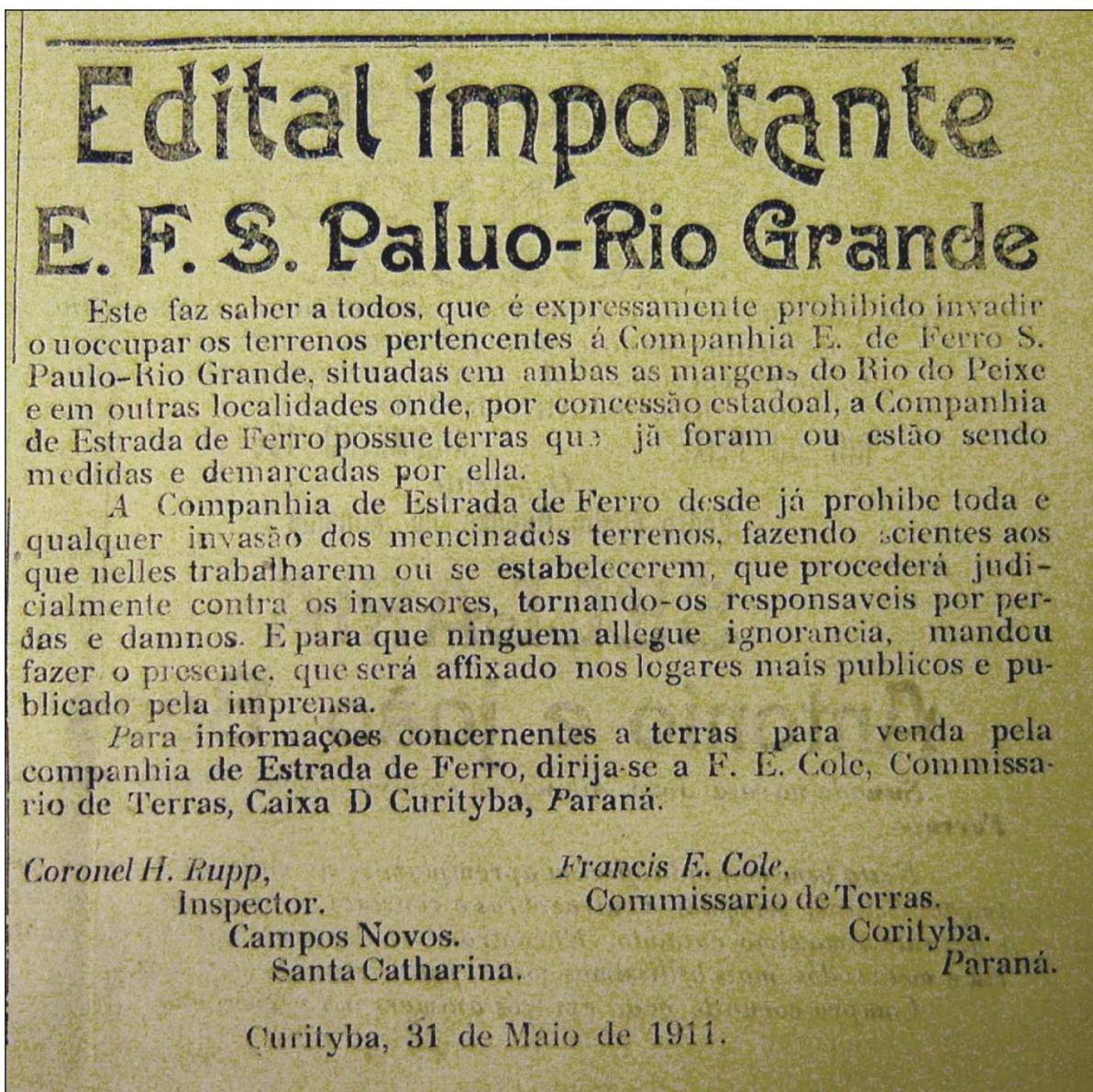
Em suma, é possível afirmar que a inserção desses empreendimentos impactou diretamente no cotidiano da população e na paisagem da região. Essas transformações são perceptíveis não apenas em seu visual, mas também na sua imaterialidade, ou seja, nas transformações que esses empreendimentos ocasionaram nas relações econômicas, sociais e culturais pré-existentes nesse território.

2.1.1 Transporte Ferroviário

Partindo para a análise individual dessas três áreas de atuação do grupo americano Sindicato Farquhar na região, iniciar-se-á pelo “transporte ferroviário”. A respeito desse item, trata-se especificamente da construção e administração da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, projeto executado pela empresa *Brazil Railway Company*. Dentre os principais benefícios firmados entre o governo brasileiro e a companhia construtora, destaca-se a “construção, uso e gozo”, com base neste item a companhia exerceria o controle sob a ferrovia até o ano de 1940. Outro benefício acordado trata-se do chamado “privilégio de zona”, o qual garantia à empresa o direito de explorar as terras adjacentes à ferrovia, abundantes em riquezas naturais, em uma extensão de até 15km para cada lado (ESPIG, 2008).

Na figura 2, é possível observar uma mensagem expedida pela *Brazil Railway Company*, publicada no jornal “O Libertador” de Campos Novos no dia 09 de agosto de 1911, informando à população da região que as terras à margem do Rio do Peixe estariam sob posse da companhia e, portanto, qualquer pessoa que estivesse nessas terras e não possuísse sua escrituração seria considerada invasora, sendo passível de punição.

Figura 2 - Mensagem expedido pela *Brazil Railway Company* proibindo a ocupação e posse das terras situadas às margens do Rio do Peixe.



Fonte: O Libertador. Campos Novos, ano 2, n. 19, 9 de agosto de 1911, p.3¹⁴.

No início do século XX, a Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande configurava como a principal malha ferroviária do estado de Santa Catarina, tanto em extensão como em faturamento. Conforme exposto no relatório dirigido ao governador de Santa Catarina, em 29 de julho de 1915, o estado possuía 877,371 quilômetros de rede ferroviária, divididas em 4 ferrovias: Estrada de Ferro Dona Thereza Christina (118,096 km); Estrada de Ferro Santa Catharina (69,700 km); Estrada de Ferro São Paulo - Rio

¹⁴ Fonte original: BRANDT, Marlon. Uso comum e apropriação da terra no município de Fraiburgo-SC: do Contestado à colonização. 2007. 310 f. Dissertação (Mestrado em História).

Grande (362,350 km); e a Estrada de Ferro São Francisco (327,225 km) (SANTA CATHARINA, 1915).

Em relação à receita bruta dessas ferrovias, o documento demonstra que a Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande correspondia a mais de 70% de toda receita gerada (NODARI, 1999). Entretanto, conforme exposto na tabela 2, em 1915, todas as ferrovias obtiveram um desempenho abaixo do esperado, ocorrendo um déficit financeiro.

Tabela 2 - Receita Bruta das Estradas de Ferro do Estado de Santa Catarina (1915).

RECEITA BRUTA DAS ESTRADAS DE FERRO DO ESTADO DE SANTA CATARINA (1915)			
ESTRADAS	RECEITA	DESPESA	DÉFICIT
E. de F. D. Thereza Christina	155:829\$971	291:541\$718	135:711\$747
E. de F. S. Catharina	129:412\$420	293:136\$482	163:724\$062
E. de F. S. Paulo - Rio Grande	2.700:438\$417	2.741:342\$777	40:902\$360
E. de F. S. Francisco	774:074\$125	873:924\$413	99:853\$288
TOTAL	3.759:754\$933	4.199:945\$390	440:191\$457

Fonte: Mensagem Apresentada ao Congresso Representativo, em 29 de julho de 1915.

Fonte: Readaptado de SANTA CATHARINA (1915, p.19). Organização e arte: Thiago Ribeiro.

Conforme descrito no relatório, na visão do governo estadual, um dos principais entraves relacionados ao desenvolvimento econômico do estado de Santa Catarina estaria relacionado à pequena extensão da malha ferroviária, bem como suas condições técnicas. Em contraste a esta realidade, Santa Catarina possuía, em 1915, 8.873,155 quilômetros de estradas de rodagem e de cargueiros. Assim, somando a quilometragem das ferrovias e estradas, a malha ferroviária correspondia a menos de 10% desse total (SANTA CATHARINA, 1915).

Referente aos anos posteriores a 1915, na tabela 3 foram sintetizados os valores totais por década (1920 a 1960) referentes à receita da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, alusivos ao trecho catarinense (Porto União/SC a Marcelino Ramos/RS). As informações foram extraídas da Dissertação de Mestrado de Lando Rogério Kroetz (1975). Após organização e análise, o estudo demonstrou um déficit financeiro ao longo de quase todo o período, com exceção da década de 1940, onde ocorreu um pequeno superavit.

Tabela 3 - Movimento financeiro Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (1920 - 1960).

MOVIMENTO FINANCEIRO ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO - RIO GRANDE (PORTO UNIÃO - MARCELINO RAMOS)			
DÉCADA	RECEITA	DESPESA	SALDO
Década de 1920	37.403	46.584	- 9.145
Década de 1930	60.882	62.158	- 1.276
Década de 1940	341.491	318.123	+ 23.368
Década de 1950	2.148.845	2.637.137	- 488.292
TOTAL	2.588.621	3.063.966	- 475.345

Fonte: KROETZ, Lando Rogério. As Estradas de Ferro de Santa Catarina (1910 - 1960). Curitiba: UFP, 1975.

Fonte: KROETZ (1975, p.81). Organização e arte: Thiago Ribeiro.

Esse movimento financeiro da estrada de ferro esteve intimamente relacionado ao processo de extração vegetal, sendo a madeira o principal produto transportado pela ferrovia.

2.1.2 Extração Vegetal

Com a instalação da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande também ocorreu a inserção de inúmeras madeireiras e serrarias na região. Entre esses empreendimentos, destaca-se a atuação da subsidiária da *Brazil Railway Company*, a *Southern Brazil Lumber and Colonization Company*, responsável por explorar as grandes florestas de pinheiros existentes nas terras adquiridas pelo chamado “privilégio de zona”, além de outras áreas compradas ao longo desse processo. Após a derrubada e comercialização dessas madeiras de alto valor econômico, essas terras seriam comercializadas aos imigrantes europeus, que viriam a ocupar esse território (TOMPOROSKI, 2013).

Em relação à atividade do extrativismo vegetal, é necessário ressaltar que não se tratava de uma novidade nessa região. Antes mesmo da instalação da ferrovia, já existiam pequenas serrarias dispersas na região, chamadas, na época, de “engenhos de serrar”, que de maneira rudimentar realizavam a exploração e o processamento da mata nativa visando ao abastecimento local (BRANDT, 2007; LINO, 2011).

No entanto, com a inserção da *Southern Brazil Lumber and Colonization Company*, ocorreu a instalação de um enorme parque industrial na região, altamente mecanizado e com elevada organização técnica (TOMPOROSKI, 2013). A partir de então, estabeleceu-se uma nova dinâmica nesse processo de exploração, potencializando a devastação e a transformação da paisagem cultural desse território.

Com a instalação das grandes madeireiras da Lumber em território Contestado a partir de 1909, as pequenas serrarias sofreram grandes dificuldades para continuarem funcionando ou para ampliarem seu mercado consumidor. Como consequência, a maior parte dos engenhos de serrar foi fechada, porque a Lumber monopolizou ao máximo a produção, arrendando ou tomando posse de vastas coberturas florestais, proibindo o acesso dos pequenos produtores inibidos por seu corpo de segurança (LINO, 2011, p.143).

Na região, foram instaladas duas grandes serrarias, uma maior no município de Três Barras, na época pertencente ao estado do Paraná e uma menor no município de Calmon, em território catarinense (MACHADO, 2004). Juntas seriam responsáveis pela extração de cerca de “4 milhões de pinheiros e dois milhões de imbuías e cedros com altura de 30 metros e mais de 1 metro de diâmetro” (NODARI, 1999, p.97), tendo sido considerada nesse período a maior madeireira da América do Sul (CARVALHO, 2010).

No tocante à estrutura dessas serrarias, Machado revela que:

Foi montado um verdadeiro complexo industrial, com 400 empregados permanentes, em sua maioria imigrantes europeus (...) O processo de beneficiamento da madeira era completamente mecanizado, da extração ao corte de tábuas e dormentes. A Lumber construía ramais ferroviários que adentravam as grandes matas, onde grandes locomotivas com guindastes e correntes gigantescas de mais de 100 metros arrastavam para as composições de trem as toras, que jaziam abatidas por equipes de turmeiros que anteriormente haviam passado pelo local (MACHADO, 2004, p.151).

Esse processo de exploração não ficou restrito à *Southern Brazil Lumber and Colonization Company*, ao longo dos anos subsequentes à instalação da estrada de ferro, outras serrarias de pequeno e grande porte se instalaram na região e, à medida que as florestas próximas à ferrovia eram derrubadas, elas avançavam rumo ao interior (BRANDT, 2007).

Segundo Goularti Filho (2002), com a inserção da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, o desenvolvimento do processo de colonização do oeste e do Vale do Rio do Peixe e o incremento do comércio madeireiro com outros estados e países

intensificou a exploração da indústria madeireira na região, uma vez que somente entre os anos de 1915 a 1929 houve um aumento de mais de 22 vezes.

Conforme o relatório estadual apresentado em outubro de 1938 ao Presidente da República, a exportação da madeira no estado de Santa Catarina crescia exponencialmente ano a ano. Na tabela 4, é possível visualizar os números referentes às quantidades e os valores das exportações de Santa Catarina entre os anos de 1933 a 1937.

Tabela 4 - Exportação de Madeira em Santa Catarina (1933 - 1937).

EXPORTAÇÃO MADEIRA - SANTA CATARINA (1933 - 1937)		
ANO	QUANTIDADE	VALOR
1933	192.311,276 m.3	11.688:989\$700
1934	219.840,846 m.3	12.505:623\$600
1935	299.348,000 m.3	15.410:238\$000
1936	340.935,000 m.3	19.325:505\$000
1937	392,478,000 m.3	31.984:047\$000

Fonte: Relatório Presidente da República, outubro de 1938.

Fonte: Readaptado de SANTA CATHARINA (1938, p.49). Organização e arte: Thiago Ribeiro.

O crescente desmatamento da região provocou a preocupação por parte das autoridades governamentais quanto a uma possível escassez dessa atividade e seus impactos econômicos para o estado. A fim de assegurar a estabilidade da atividade extrativista, no dia 11 de julho de 1938, foi implementado o Decreto-Lei Nº 132, responsável pela defesa do patrimônio florestal catarinense. Como justificativa para a implementação da lei, foram apresentados os seguintes argumentos:

Considerando que a supressão das essências de porte, como vem sendo feita em várias localidades do Estado, acarreta profundas alterações na fertilidade das terras agricultáveis, nos mananciais, no clima e na salubridade locais;

Considerando que a extração de madeiras, para quaisquer fins industriais, deve ser feita de modo que, pelo replantio, seja assegurada a feição de floresta originária (SANTA CATHARINA, 1938, p.50)

Entre os principais aspectos do decreto, destaca-se o seu Art. 4º: “é obrigatório o replantio das florestas de rendimento de composição heterogenia, povoadas de

essenciais de valor econômico, como em Imbuia, Canela, Pinho, Cedro, Peroba, Óleo Vermelho, Araribá e outras que venham a ser declaradas” (CESCO, 2005, p.93). No entanto, apesar da iniciativa citada acima, a dificuldade de fiscalização e controle da exploração madeireira, além da própria percepção por parte da população, em especial aos colonizadores e madeireiros que não acreditavam no possível esgotamento das florestas na região, fizeram com que a legislação na prática não fosse cumprida (BOITEUX, 1942 apud CESCO, 2005).

No que diz respeito à atuação da *Southern Brazil Lumber and Colonization Company*, a empresa serviu aos interesses do grupo americano Sindicato Farquhar. Com o apoio da Companhia Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, a empresa se beneficiou no processo de escoamento da produção, enquanto outras empresas concorrentes sofreram restrições pela companhia (TOMPOROSKI, 2013).

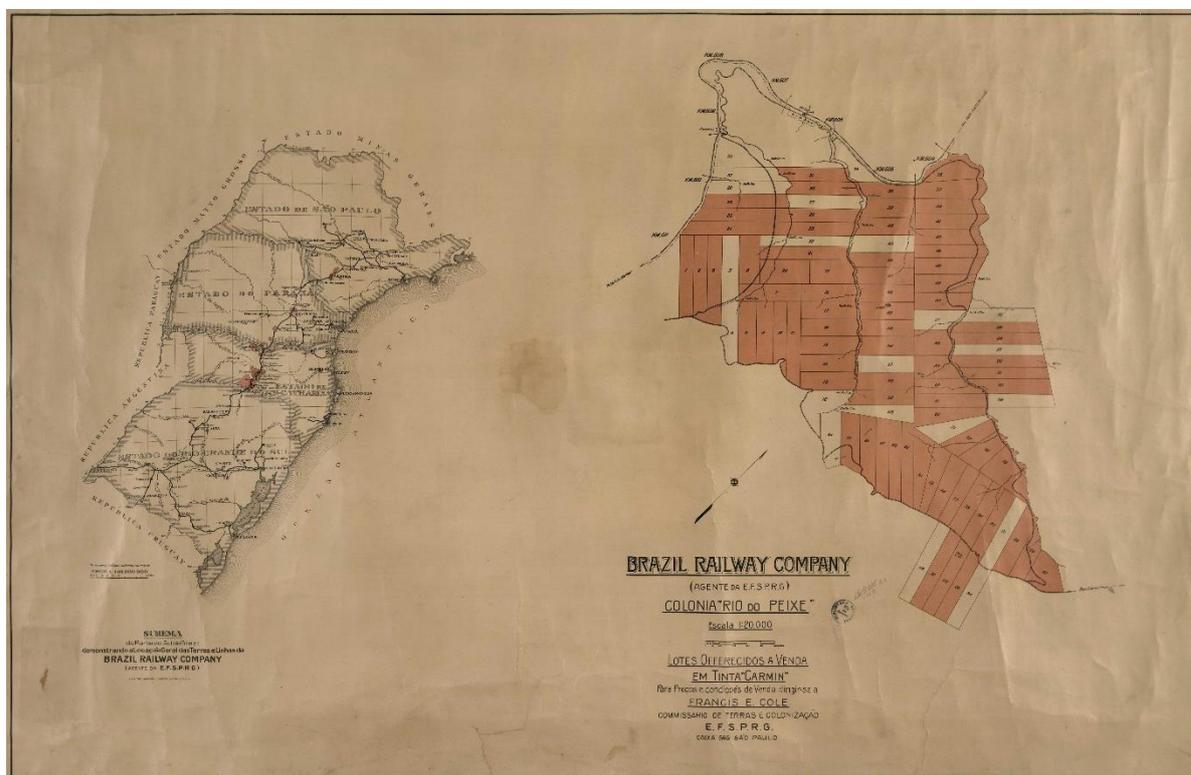
2.1.3 Colonização

De acordo com Poli (1995), a ocupação humana dessa região pode ser dividida em três fases, com características distintas: a fase indígena, a fase cabocla e a fase da colonização. Por sua vez, esse processo de povoamento e ocupação, assim como o uso desse espaço e o incremento de novas tecnologias, implicaram em processos distintos na transformação dessa paisagem. Dentre as etapas de ocupação desse território, é justamente nessa terceira fase, “da colonização”, que se observa um maior impacto na paisagem cultural do Alto Vale do Rio do Peixe. Esse período ficou marcado pelo desmatamento sem precedentes, a inserção de inúmeras madeiras, o aumento demográfico e a inserção de novas práticas econômicas.

Com relação à atuação do grupo americano Sindicato *Farquhar* nesse processo de colonização, após a retirada dos posseiros e a extração da madeira, entrava em cena a subsidiária *Brazil Development & Colonization Company*, responsável pela venda das terras aos imigrantes. Conforme explica Valentini (2015b, p.113), “através da *Brazil Development & Colonization Company*, a *Brazil Railway Company* planejou a imigração em larga escala, visando especialmente a elementos europeus para se instalarem nas terras das concessões adquiridas do Governo brasileiro”. Com esse objetivo, entre os anos de 1913 a 1916, a empresa estabeleceu alguns núcleos de colonização ao longo da ferrovia (BRANDT, 2007). Na figura 3, é possível observar uma das plantas de colonização desenvolvida pela *Brazil Railway Company*. O

documento trata, em específico, da região onde encontra-se a estação Rio do Peixe, atual município de Piratuba/SC.

Figura 3 - Loteamento da Colônia Rio do Peixe nos anos 1910 apresentado pela Brasil Railway.



Fonte: Biblioteca Nacional.

No entanto, conforme explica Brandt, essas primeiras tentativas não surtiram os efeitos desejados.

Possivelmente o insucesso deste plano inicial de colonização se devesse a falta de infra-estrutura e o fato de ainda existirem posseiros vivendo nas terras. Soma-se a isto a Guerra do Contestado, com o comprometimento do transporte ferroviário e as notícias do ataque dos "jagunços" ao núcleo colonizador Rio das Antas. Esta infrutífera tentativa inicial de colonização serviu para que o governo permitisse à companhia a promoção da colonização de forma indireta, ou seja, vendendo grandes áreas a outras colonizadoras, que então se encarregavam da venda das colônias (BRANDT, 2007, p.195).

Essa nova estratégia demonstrou-se muito eficaz, a partir de então, várias empresas responsáveis pela colonização desse território passaram a realizar a propaganda e venda dessas terras. De acordo com Brandt (2007), essas empresas eram, na sua grande maioria, pertencentes a empresários do Rio Grande do Sul. Ademais, "a escolha dos colonizadores por colonos 'ordeiros' e 'trabalhadores' não

incidiu sobre a população sertaneja da região, mas sim sobre os teutos e ítalo-brasileiros estabelecidos nos velhos núcleos de colonização do Rio Grande do Sul” (BRANDT, 2007, p.195-196).

No que concerne à opção pela imigração europeia, Radin (2015), argumenta que o processo de colonização da região sul do Brasil esteve diretamente vinculado às ideias de progresso e de civilização presentes nesse período. Segundo o autor:

A região, em geral ocupada por indígenas e caboclos, era representada de forma a se evidenciar a falta de progresso e de civilização. As imagens da extensa floresta, do modo de trabalhar das populações locais, do pouco aproveitamento econômico, das poucas e pequenas lavouras existentes, entre outras, eram usadas para explicar o atraso, o abandono, a inércia que vivia. Aos olhos dos governantes e de formadores de opinião, desejava-se superar tal realidade. Essas percepções provocavam tensões entre os grupos que tradicionalmente habitavam a região e os que nela passaram a residir, especialmente pela contraposição de seus diferentes modos de vida (RADIN, 2015, p.160).

Ainda na visão de Radin (2015, p.161), “o processo de colonização foi o grande responsável pela espoliação dos indígenas e dos caboclos. Na disputa entre “os de fora” e “os estabelecidos”, os colonizadores se impuseram”.

Sobre esse processo de colonização europeia na região do Vale do Rio do Peixe, por meio do cartaz¹⁵ abaixo, figura 4, é possível visualizar como era realizada a divulgação dos terrenos pertencentes à *Brazil Railway Company* na Europa. Por meio da propaganda, buscava-se incentivar a vinda de imigrantes para a região, para tanto, eram expostas uma série de vantagens. Conforme descrito no cartaz, um dos principais destaques estaria relacionado à excelente localização dessas terras, próximas às estações ferroviárias e as boas condições de pagamento. Além disso, a região era retratada com as seguintes características: primorosa reserva de madeira; solo muito fértil; o melhor mercado (para venda de produtos); boas estradas e clima saudável.

Nessa linha, Espig chama a atenção para um outro ponto relacionado a esse material. Na parte central da imagem, aparece em destaque uma fotografia de um colono em um terreno plano, desabrigado de árvores, com um vasto campo. Conforme descreve a pesquisadora, “nada mais diverso da geografia do Vale do Rio do Peixe,

¹⁵ A imagem deste cartaz foi retirada da Tese de Márcia Janete Espig (2008).

caracterizado por marcante arborização e por um terreno acidentado” (ESPIG, 2008, p.348).

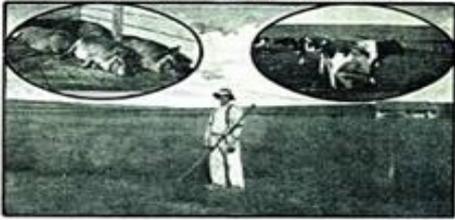
Figura 4 - Cartaz de propaganda da *Brazil Railway Company* divulgado na Europa.

COLÔNIAS
DA
BRAZIL RAILWAY COMPANY

(Representante da E. F. S. P. R. G. – SOROCABANA, etc)
DEPARTAMENTO DE TERRAS, CIDADES E COLONIZAÇÃO
CAIXA DO CORREIO, 565 – SÃO PAULO

VANTAGENS:

Primorosa reserva de madeira
Solo muito fértil
O melhor mercado (para venda de produtos)
Boas estradas



VANTAGENS:

Suaves condições de pagamento
Preços módicos
Títulos autênticos
Clima saudável

As colônias situam-se diretamente às margens da ferrovia
Bons terrenos (junto à estação ferroviária) a baixo preço
Os mesmos oferecem a comerciantes, artesãos etc as melhores perspectivas em termos de futuro



Para preços e condições de venda escrever a:-
FRANCIS E. COLE
BRAZIL RAILWAY COMPANY
CAIXA 565 – SÃO PAULO
(Bureau – SOROCABANA STATION)

Fonte: Acervo particular de Irene Rucinsky (Porto União, Santa Catarina). Tradução Prof. Dr. Ricardo Rieth.

Com avanço do processo de colonização e a inserção de novas atividades socioeconômicas promovidas pelos colonos, estabeleceram-se novas formas de uso para esse espaço, ocasionando a ruptura do antigo modo de vida da população cabocla (BRNADT, 2015). Acerca desse processo, Tomporoski argumenta que:

O universo cultural dos moradores pobres do planalto contestado possuía como elemento de referência o trabalho. Lidar na roça cabocla, cuidar da criação, “fazer erva”, derrubar madeira, caçar ou pescar eram atividades que permitiam a sobrevivência dos sertanejos, exigindo perícia e o domínio de

ferramentas e armas. O conhecimento sobre como tais atividades deveriam ser desenvolvidas era transmitido oralmente. Nesse processo, nessas trocas, outras formas de conhecimento eram transmitidas, ou seja, experiências sociais compartilhadas pela comunidade, práticas aceitas e reprimidas, bem como as noções aceitas e praticadas coletivamente pelos membros daquele grupo (TOMPOROSKI, 2013, p.56).

Dessa maneira, a inserção desses novos valores mostrou-se incompatível com as práticas empregadas pela população sertaneja. A produção de subsistência e criação de animais “à solta” frente ao plantio de trigo e milho, ocupando grandes áreas, destinada principalmente à comercialização, fez com que surgisse os primeiros atritos entre colonizadores e caboclos. Nessa disputa, restaram apenas duas alternativas à população sertaneja: adaptar-se ou ficar excluída (BRANDT, 2015).

A inserção desses novos empreendimentos capitalistas interessados na extração das riquezas naturais desse território, paralelo à expulsão da população nativa das terras em que viviam, implicou na imposição de novas práticas econômicas, sociais e culturais. Conforme descrito por Lino (2011, p.105), “o capitalismo, que veio com as locomotivas, executou seu inerente processo de exploração das massas e espólio dos bens básicos”. Por meio de um discurso progressista, legitimavam-se os altos investimentos na região beneficiando grupos específicos; em paralelo, justificava-se a desapropriação de terras decorrentes do chamado “privilégio de zona” e a imposição de novos costumes e hábitos.

Nesse contexto, a população sertaneja começou a se aglomerar em torno dos antigos monges que permeavam a região e possuíam forte associação com a cultura cabocla, sendo considerados como “verdadeiros símbolos da religiosidade rústica dos antigos moradores das terras contestadas” (VALENTINI, 2015a, p. 226),

O governo brasileiro, com o objetivo de dispersar essa população, efetuou uma forte repressão aos chamados “redutos caboclos”. Em resposta à violência empregada pelo exército, à discriminação e à exclusão social à qual estavam sujeitos, a população sertaneja resistiu. A partir de então, o governo movimentou milhares de soldados, dando início a um dos maiores conflitos armados na história do Brasil, a Guerra do Contestado (1912 – 1916).

Entre as consequências, ocorreu a morte de milhares de pessoas, em sua grande maioria, civis. Além disso, a vitória do exército também significou o triunfo do modelo de desenvolvimento almejado pelo governo e pela elite brasileira, o qual

baseava-se no extrativismo vegetal, na produção em larga escala e na colonização europeia, características essas que refletem ainda hoje na região.

2.2 A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA RIO CAÇADOR: UM MARCO NA PAISAGEM

A estação ferroviária Rio - Caçador, objeto de estudo da presente pesquisa, está localizada na região sul do Brasil, no estado de Santa Catarina, município de Caçador, no território do Alto Vale do Rio do Peixe, zona geopolítica do Contestado (figura 5).

Figura 5 - Microrregião do Alto Vale do Rio do Peixe - SC¹⁶.



Fonte: Sistema de Informações Territoriais (<http://sit.mda.gov.br>). Organização e arte: Thiago Ribeiro.

Pertencente à Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, o trecho em que a estação foi construída trata-se da linha sul, localizado entre os rios Iguaçu e Uruguai em território catarinense. Último trajeto da ferrovia a ser concluído, sua construção

¹⁶ O Território do Alto Vale do Rio do Peixe - SC está localizado na região Sul e é composto por 13 municípios: Arroio Trinta, Caçador, Calmon, Fraiburgo, Iomerê, Lebon Régis, Macieira, Pinheiro Preto, Rio das Antas, Salto Veloso, Tangará, Timbó Grande e Videira (SISTEMA DE INFORMAÇÕES TERRITORIAIS, 2015).

esteve sob responsabilidade da empresa *Brazil Railway Company*, na época, sob comando do engenheiro chefe Aquiles Stenghel.

Inaugurada no dia 1º de maio de 1910, é impossível dissociar sua instalação do desenvolvimento do atual município de Caçador/SC. Localizada em um território distante das capitais, em um período onde não existiam rodovias que interligassem essa região aos centros urbanos, os chamados caminhos de cargueiros, por onde passavam os carros-de-bois, eram o principal meio de integração desse território (THOMÉ, 1978). Nesse cenário, a instalação da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, tendo como elemento central as estações ferroviárias, configurou-se como um fator de articulação para um novo modelo de desenvolvimento para essa região, intensificando a vinda de imigrantes, a circulação de mercadorias e a inserção de novos hábitos e costumes.

Figura 6 - Primeira Estação Ferroviária Rio Caçador (1910).



Fonte: Acervo do Museu Histórico e Antropológico da Região do Contestado.

Mesmo em locais distantes dos grandes centros urbanos, como o caso de Caçador, as estações passaram a desempenhar um papel social onde eram inseridas. Era por meio delas que chegavam os jornais, correio e viajantes, além de atraírem para suas proximidades a instalação de diversos estabelecimentos comerciais e de

prestação de serviços, dando origem à área central de diversos povoados e municípios (FINGER, 2013).

Nessa perspectiva, Lino argumenta que:

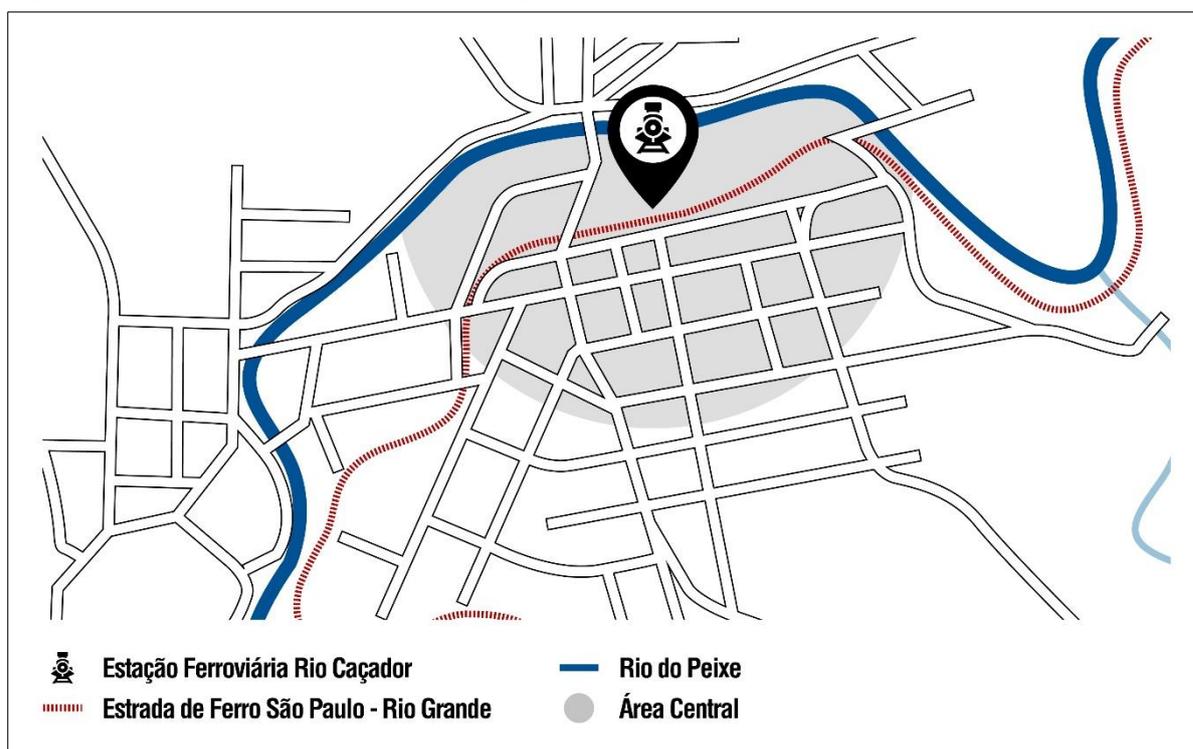
As estações ferroviárias, dentre os diversos elementos materiais trazidos pela implantação da ferrovia, se destacam pelas transformações que ocasionaram na paisagem cultural da região, tanto com relação à sua construção em meio a vazios populacionais quanto aos subseqüentes planos de povoamento que obedeceriam, na maior parte dos casos, ao seu entorno, considerando-se inclusive como ponto central de diversos povoados, destacando-se mais do que a igreja, tida, na maior parte dos casos, como o ponto central dos povoados e cidades (LINO, 2011, p.122).

No que se refere ao surgimento da área central próximo às estações ferroviárias, Corrêa (1989) esclarece que se trata de um fenômeno urbano vinculado ao processo de industrialização. Conforme analisado no capítulo 1, o surgimento das ferrovias esteve intimamente relacionado à Revolução Industrial, nesse período elas desempenharam um papel de destaque, propiciando o escoamento da produção e a integração dos territórios.

Devido ao grande fluxo de pessoas que circulavam nas estações ferroviárias, diversos estabelecimentos buscaram se instalar no seu entorno, com o objetivo de se aproximar desse pretense grupo de consumidores (CORRÊA, 1989). Além disso, em específico aos industriais, a instalação de suas empresas próximas às estações facilitava o escoamento da produção e, conseqüentemente, a diminuição dos custos com o transporte. Assim, teve início o processo de aglutinação de investimentos próximo às estações ferroviárias, dando origem à área central. Na visão de Corrêa (1989, p.39), é possível identificar “uma certa sincronia entre o emergi do capitalismo em sua fase plenamente industrial e o aparecimento da Área Central”.

Nessa lógica, o núcleo central de Caçador passou se desenvolver justamente no entorno da estação ferroviária, concentrando ali as principais atividades comerciais, serviços, gestão pública e privada, além de um grande número de serrarias/madeireiras. Na figura 7, é possível observar, destacado em tom de cinza, a localização e a amplitude da área central do município nas primeiras décadas após a instalação da estação ferroviária. A ilustração foi elaborada com base em fotografias e nas informações presentes no Decreto-Lei nº 2 de 1944, o qual estabeleceu a divisão urbana do município.

Figura 7 - Área Central do Município de Caçador.



Fonte: Organização e arte: Thiago Ribeiro¹⁷.

Nota-se que no momento em que ocorreu o processo de centralização dessa área, originou-se também o surgimento de uma zona periférica em seu entorno, estabelecendo a segmentação desse território. Com o passar dos anos, devido às próprias limitações geográficas desse espaço, as transformações econômicas vivenciadas pelo município e as ações governamentais relacionadas à sua organização espacial, a área central passou a vivenciar um processo de expansão e valorização, influenciando no processo de verticalização da paisagem urbana.

Em relação ao processo de instalação da Estação Rio Caçador, é importante ressaltar que, até 1916, data em que foi realizada a assinatura do “acordo de limites” fixando as divisas territoriais entre os estados de Paraná e Santa Catarina, o território em que foi construída a linha sul da EFSPRG encontrava-se em litígio. Nessa perspectiva, a *Brazil Railway Company* manteve como diretriz a instalação das estações na margem esquerda do Rio do Peixe (rio que servia de limite provisório), território administrado por Santa Catarina (THOMÉ, 1983). Segundo Nilson Thomé (1983, p.106), “as primeiras estações foram construídas em locais estratégicos, de

¹⁷ Mapa elaborado por Thiago Ribeiro a partir de imagens áreas do município de Caçador (1957) disponibilizadas no site da Secretaria de Planejamento de Santa Catarina - www.spg.sc.gov.br.

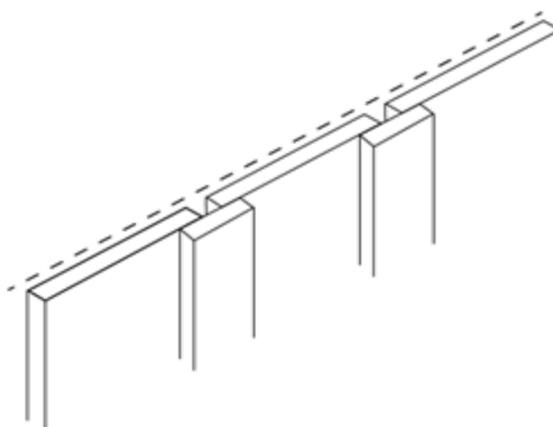
acordo com os planos iniciais de colonização, situando-se aproximadamente 25 quilômetros distantes uma das outras, salvo algumas variações”.

No que concerne à distância entre as estações, Finger (2013), ao analisar o processo de instalação das ferrovias brasileiras, ressalta que devido à tecnologia empregada nas primeiras locomotivas, baseada na energia a vapor, esse intervalo de 20 a 25 km entre as estações tornava-se imprescindível. Nesse sentido, sua função principal nem sempre esteve relacionada ao embarque e desembarque de passageiros, mas, sim, devido à necessidade de abastecimento, supervisão e manutenção. Esse aspecto é de suma importância para se compreender o processo de instalação das vilas de ferroviários ao longo da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande. Segundo Finger,

Como muitas vezes não existiam núcleos urbanos nesses pontos, para abrigar os funcionários foram construídas unidades habitacionais junto às estações, que iam desde uma única casa até vilas inteiras, dotadas de equipamentos e infraestrutura urbana moderna, e que diferiam sensivelmente dos padrões de urbanização das cidades tradicionais brasileiras, contribuindo para levar ao interior do território referências culturais típicas das sociedades industrializadas (FINGER, 2013, p. 120).

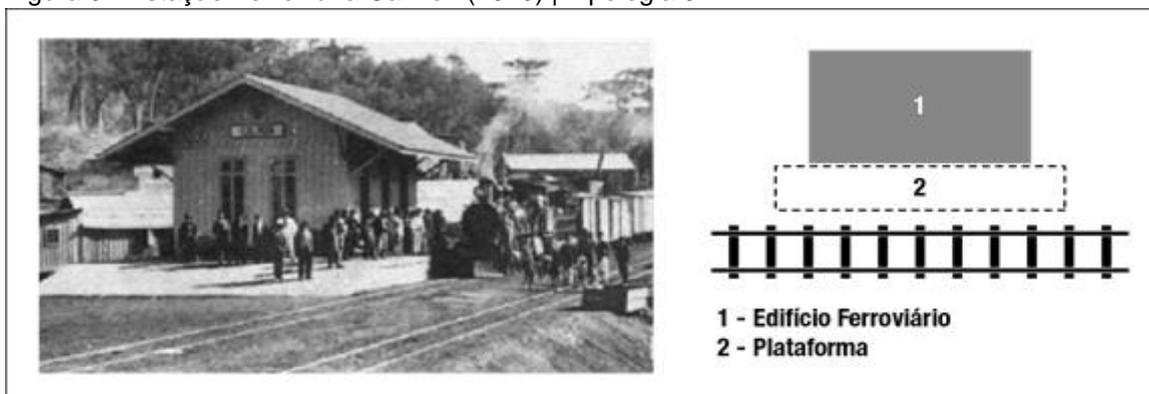
A respeito da sua estrutura, a estação Rio Caçador, assim como as primeiras estações do trecho catarinense, era de madeira, construída no sistema tábuas e mata-juntas, conforme a figura 8. A opção pela utilização da madeira possivelmente estava relacionada ao fato de ser uma região produtora, fazendo com que o material, além de abundante, se tornasse barato.

Figura 8 - Fechamento de paredes de madeiras com a utilização de tábuas e mata juntas.



Em relação à tipologia das primeiras estações da linha sul, é possível identificar uma grande similaridade entre os modelos. Analisando as imagens existentes, foi possível identificar ao menos 3 padrões, conforme expostos nas figuras 09, 10 e 11.

Figura 9 - Estação Ferroviária Calmon (1910) | Tipologia 01.



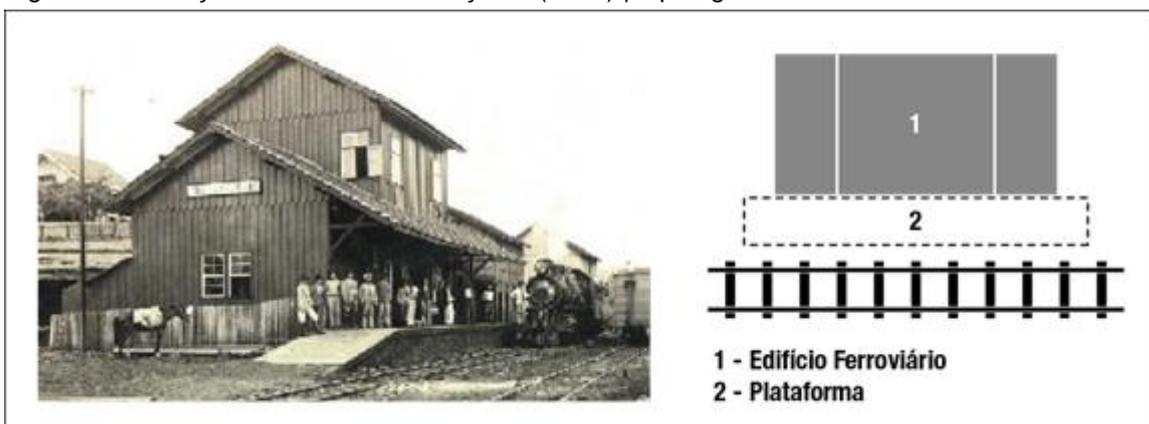
Fonte: Acervo Eduardo Coelho. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/pr-tronco/calmon.htm>>. Acesso em: 11 jan. 2019. Organização e arte: Thiago Ribeiro.

Figura 10 - Estação Ferroviária Rio das Antas (1980) | Tipologia 02.



Fonte: Acervo da ABPF-Paraná. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/pr-tronco/riodasantas.htm>>. Acesso em: 11 jan. 2019. Organização e arte: Thiago Ribeiro.

Figura 11 - Estação Ferroviária Rio Caçador (1935) | Tipologia 03.



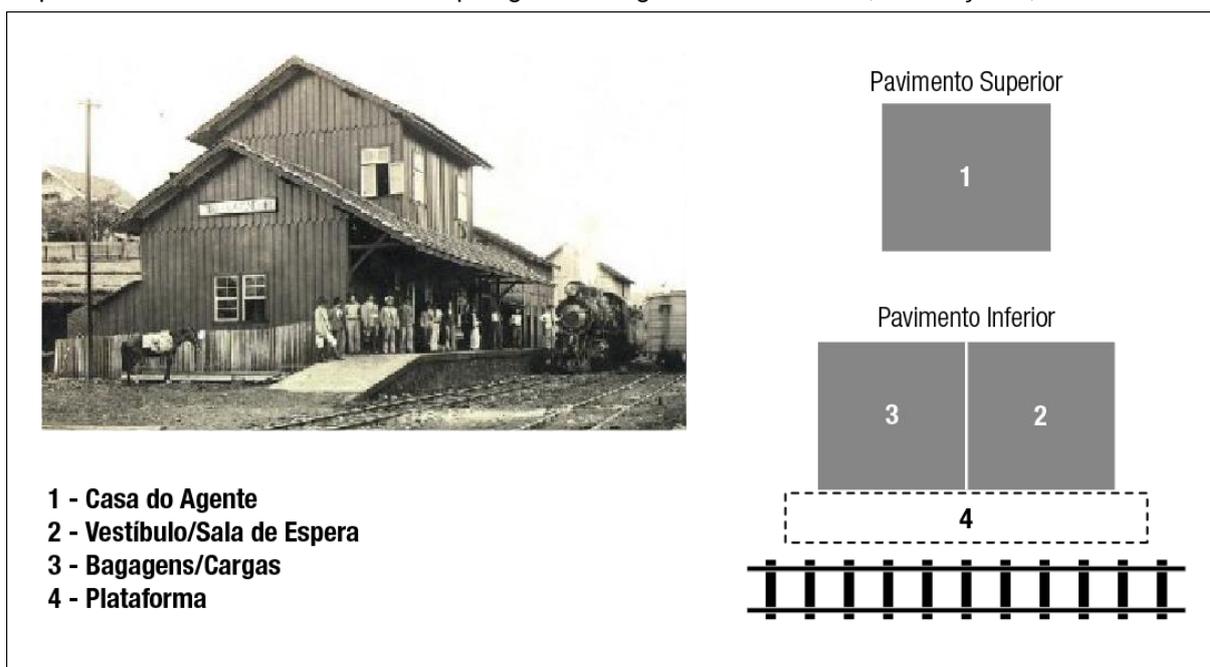
Fonte: Foto Artur Wischral, acervo Nilson Rodrigues. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/pr-tronco/cacador.htm>>. Acesso em: 11 jan. 2019. Organização e arte: Thiago Ribeiro.

Ao que tudo indica, os modelos de tipologia 01 e 02, compostos por um único edifício de caráter simplificado, de planta retangular implantado com o lado maior paralelo à via e cobertura em duas águas, obedeciam a um modelo de planta padrão, abrigo todas as funções necessárias à localidade.

Em relação à tipologia referente à estação Rio Caçador, esta era composta por dois pavimentos de madeira, de planta retangular com o lado maior paralelo à via, coberto com telhado duas águas, com o prolongamento do beiral, sustentado por mão-francesa em madeira, fazendo a proteção das plataformas.

No que concerne à sua organização interna, não foram localizadas muitas informações. No Museu Histórico e Antropológico da Região do Contestado, réplica ampliada da antiga estação Rio Caçador, foi localizado um breve inventário produzido por Nilson Thomé. Nele, consta que o edifício possuía ao menos 3 ambientes distintos, um separado para cargas, um destinado aos passageiros e um terceiro, possivelmente no segundo piso, utilizado como residência do agente designado (THOMÉ, 2004a).

Figura 12 - Esquema de organização interna da estação Rio Caçador, elaborado a partir do Inventário disponível no Museu Histórico e Antropológico da Região do Contestado, em Caçador, SC.



Fonte: Foto Artur Wischral, acervo Nilson Rodrigues. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/pr-tronco/cacador.htm>>. Acesso em: 11 jan. 2019. Organização e arte: Thiago Ribeiro.

Em relação ao movimento da estação Rio Caçador, entre as décadas de 1930 a 1950, a região do Alto Vale do Rio do Peixe destacou-se no processamento de

madeira em larga escala, principal atividade econômica da região. Nesse cenário, Caçador se tornou um dos principais polos madeireiros da região, sendo considerado, na década de 1940, o maior produtor de pinho da América do Sul, haja vista que “calcula-se que nesta década foram mais de 4,5 milhões de pinheiros serrados sendo 70 mil dúzias de tábuas por mês” (CAÇADOR, 2019).

Como a Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande era a única alternativa disponível para o escoamento dessa produção madeireira para os portos e centros consumidores, o movimento da estação era constante. Segundo dados da EFSPRG, nesse período (1940 – 1950), 80% da receita da ferrovia estava vinculada ao transporte de cargas, sendo que a estação Rio Caçador configurava entre as três maiores em volumes de embarques de madeira serrada (THOMÉ, 2010).

Nos anos posteriores à emancipação de Caçador, a estação do município se tornou a maior de Santa Catarina no volume de cargas embarcadas, além de ser a quarta mais importante na rede, ficando atrás somente das estações de Curitiba, Ponta Grossa e Jacarezinho (THOMÉ 2010). Na tabela 5, é possível verificar a receita bruta da estação Rio Caçador nesse período.

Tabela 5 - Receita Bruta Realizada nas Estações da EFSPRG (1934 - 1937).

RECEITA BRUTA REALIZADA NAS ESTAÇÕES DA EFSPRG (1934 - 1937)				
ESTAÇÕES	1934	1935	1936	1937
Três Barras	1.346:707\$100	1.156:977\$900	1.194:094\$800	1.441:718\$500
Canoinhas	1.244:678\$800	1.354:412\$100	1.339:370\$700	1.696:637\$150
Rio Caçador	400:177\$450	638:249\$450	1.251:167\$800	2.089:628\$600

Fonte: Relatório da RVPS, 1938

Fonte: Readaptado de THOMÉ (2010, p.57). Organização e arte: Thiago Ribeiro.

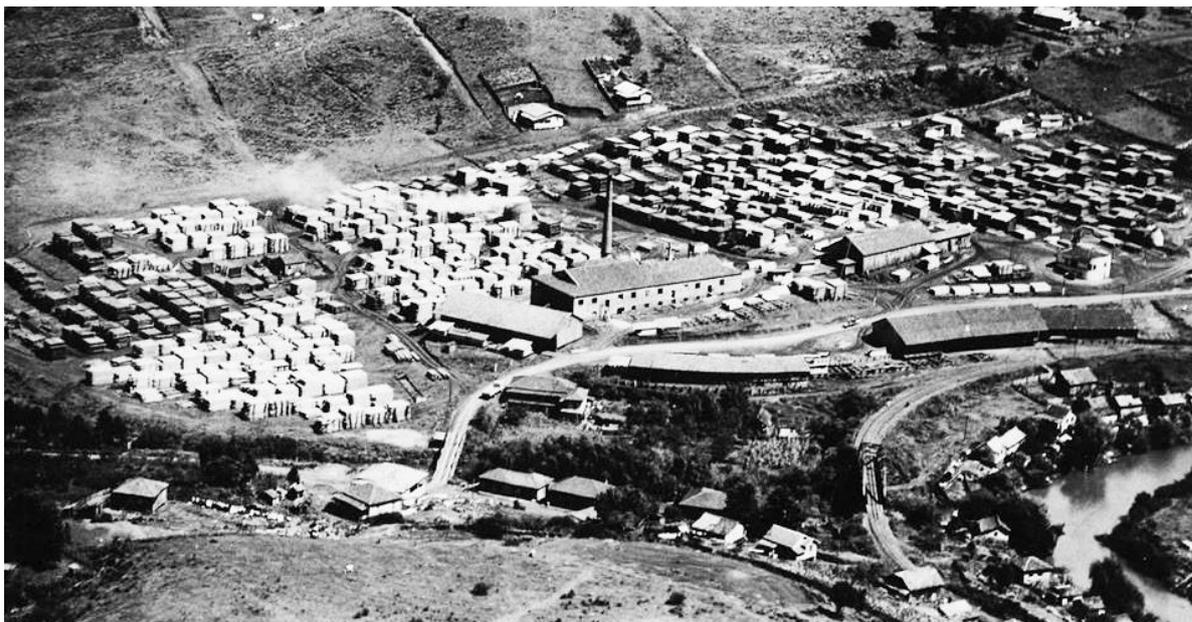
Uma das grandes dificuldades enfrentadas pelos empresários estava relacionada ao escoamento dessa produção, uma vez que o fluxo da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande não conseguia acompanhar o crescente volume da produção madeireira. Segundo Cesco (2005), embora houvesse uma distribuição de vagões por meio de quotas e as grandes madeireiras dispunham de vagões exclusivos, algumas cargas ficavam até nove meses no pátio antes de serem enviadas.

Acerca desse fato, em depoimento ao Museu Histórico e Antropológico da Região do Contestado, o ferroviário aposentado, José Barrida, relata que “naquela época esses pátios da estrada de ferro eram abarrotados de vagões e cheios de depósitos de madeira. Mesmo a madeira depositada no tempo, na chuva, aguardando vagões. Tinha algumas pilhas que chegam a começar a apodrecer por falta de vagões” (FUNDAÇÃO MUNICIPAL DE CULTURA, 2010).

Nesse cenário, destaca-se a atuação da Madeireira Douat S/A. Com matriz no Rio de Janeiro e filial no município de Caçador, a empresa atuou no município entre as décadas de 1940 a 1980. Entre suas principais atividades, estava o beneficiamento de madeira de pinho e a compra e venda de pinho serrado, abastecendo o mercado interno e externo (THOMÉ, 2010).

Além disso, segundo Thomé (2010, p.183), a Madeireira Douat também “financiou diretamente muitos empresários caçadorenses para a aquisição de pinhais e instalação de serrarias, com eles fechando contratos antecipados que lhes garantiam a comercialização de toda a produção”.

Figura 13 - Vista aérea Madeireira Douat (Década de 1950).



Fonte: Acervo Arquivo Municipal de Caçador.

A respeito dessa prática, tudo indica que se tratava de algo comum na região. As grandes serrarias compravam a produção de serrarias menores e comercializavam como fossem suas. Como havia a dificuldade de escoar essa produção e muitas vezes essas madeireiras possuíam seus próprios vagões, acabavam se beneficiando.

Ademais, sobre a estação Rio Caçador, em 1941, foi totalmente destruída por um incêndio, sendo substituída por uma nova de alvenaria em 1946, a qual desempenhou as atividades na linha até 1998, ano em que passou o último trem pela estação (CORRENTE, 2010). Possivelmente, durante o período entre o incêndio da antiga estação de madeira e a construção da nova estação, deva ter existido uma estação provisória, no entanto, não foram encontrados registros.

Em 1986, foi inaugurado no município de Caçador, próximo à estação de alvenaria, uma réplica ampliada da antiga estação de madeira Rio Caçador, a qual viria se tornar a nova sede do Museu Histórico e Antropológico da Região do Contestado. Fundado em 1974, o MHARC é considerado o mais importante museu relacionado à Guerra do Contestado (ROMERO, 2012), tendo como objetivo “ser fonte permanente de pesquisa, visando à construção do conhecimento histórico e a transmissão da herança cultural do Contestado às futuras gerações” (THOMÉ; CHAPIEWSKI, 2004b, s.p.).

Figura 14 - Inauguração Museu Histórico e Antropológico da Região do Contestado em sede própria.



Fonte: Acervo do Museu Histórico e Antropológico da Região do Contestado.

Composto por dois pavimentos, o museu “abriga quatro salas ou núcleos expositivos no térreo; e uma sala multiuso, além de laboratório de conservação, reserva técnica, sala administrativa e sala de ações educativas, no andar superior” (CRESTANI, 2017, p.53). No seu lado externo, o MHARC possui ainda uma

locomotiva com dois vagões, além de um monumento em homenagem ao monge João Maria.

3. A ORGANIZAÇÃO ESPACIAL DO MUNICÍPIO DE CAÇADOR

Com o objetivo de compreender como ocorreu a estruturação do espaço urbano no município de Caçador, nesse capítulo será realizada uma análise desse processo. Por meio de imagens, mapas, reportagens e referenciais bibliográficos relacionados à temática, busca-se exemplificar como ocorreu a estruturação da paisagem urbana. Em um primeiro momento, será efetuado um estudo dos primeiros traçados que dão origem à organização espacial do município de Caçador, enfatizando as principais transformações presentes entre os anos de 1917 a 1934, data da emancipação do município. Na segunda seção, por meio da análise de decretos e leis municipais, busca-se compreender as ações governamentais e seus impactos na configuração dessa paisagem urbana.

3.1 OS PRIMEIROS TRAÇADOS (1917 – 1934)

A instalação da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande propiciou a integração dos núcleos populacionais que viviam na região contestada e o seu contato com as demais regiões do país. A partir das estações ferroviárias, criaram-se novas bases – econômicas, sociais e estéticas – para esse território.

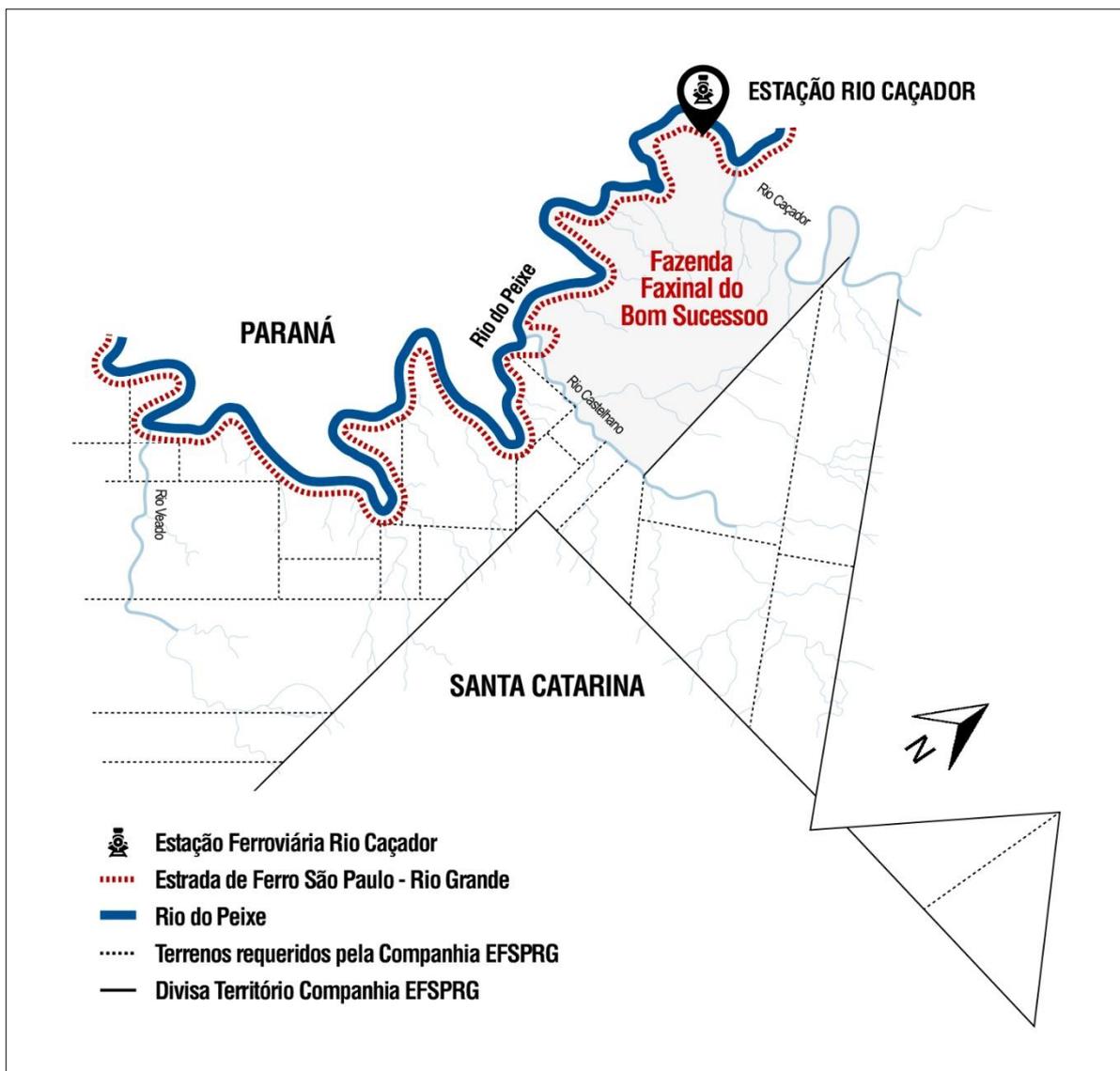
No que concerne ao território que viria a se tornar o município de Caçador, foi somente após a instalação da Estação Rio - Caçador, em 1910, que se intensificou a ocupação desse território. Na época, a região era predominantemente rural, composta por densas florestas de araucárias, imbuias, entre outras espécies. Próximo à estação, havia apenas um pequeno núcleo populacional composto por algumas casas (VALENTINI, 2010).

A Estação foi construída em um dos poucos espaços planos disponíveis, localizado à margem esquerda do Rio do Peixe em território catarinense na localidade da Fazenda Faxinal do Bom Sucesso, pertencente, na época, ao município de Campos Novos/SC. O proprietário da fazenda, Francisco Corrêa de Mello, fixou-se na região em 1881, sendo considerado na historiografia local como o pioneiro no processo de ocupação deste território pós grupos tradicionais (CAÇADOR, 2019).

Conforme os acordos firmados entre a *Brazil Railway Company* e o governo brasileiro, as terras à margem da ferrovia, em uma extensão de até 15 quilômetros para cada lado, pertenceriam à empresa construtora. No entanto, como Francisco

Corrêa de Mello possuía o título de posse da propriedade, foi demarcado apenas 510.052 m² referentes ao “quadro” da Estação de Rio - Caçador, além dos terrenos à margem da fazenda, respeitando seu título de posse (THOMÉ, 1982, p.28).

Figura 15 - Planta da Fazenda Faxinal do Bom Sucesso (1914).



Fonte: Readaptado de THOMÉ (1982, p.56). Organização e arte: Thiago Ribeiro.

Ao longo dos anos subsequentes, com o término da Guerra do Contestado (1912 – 1916) e a assinatura do “acordo de limites” entre os estados de Santa Catarina e Paraná (1916), ocorreu a instalação de inúmeros empreendimentos, principalmente no setor madeireiro, intensificando a ocupação desse território. Paralelo a essas transformações, também surgiu a necessidade de novos produtos e serviços,

impulsionando o desenvolvimento da região e ampliando a organização espacial urbana.

Para parte da população, essas transformações foram recebidas com extremo entusiasmo, gerando um universo de representações intimamente relacionadas à ideia de modernidade. Por outro lado, essas transformações também foram responsáveis pela destruição das relações socioeconômicas pré-existentes na região.

Nessa perspectiva, Espig argumenta que:

A ferrovia representava um elemento civilizador; entretanto, não se trata de uma relação pacífica ou consensual. Gera-se a dicotomia entre civilizados e selvagens ou atrasados; o progresso é apresentado como inexorável e visto tão somente em seus aspectos positivos. Quem a ele não adere, mostra-se descartável; assim, a Estrada de Ferro torna-se um instrumento para a imposição de uma ordem capitalista e para o reforço e/ou criação de códigos de comportamento e moral (ESPIG, 2008, p.164).

Essa paisagem, que aos poucos toma contorno, trata-se de uma paisagem urbana, diferenciada, mais dinâmica, é o lugar onde a experiência moderna ganha seu espaço. E é justamente a partir da estação ferroviária, elemento de articulação, que essa experiência se materializa, não apenas por meio da modernização material, mas também pela modernização cultural. É por ela que chegam as novidades, que ocorre o contato entre os grandes centros urbanos e o interior. Assim, “a modernização da cidade simultaneamente inspira e força a modernização da alma dos seus cidadãos” (BERMAN, 2007, p. 177).

No que concerne à organização espacial do município de Caçador, ao analisarmos os primeiros mapas e imagens, podemos perceber que durante as primeiras décadas após sua instalação, a estação Rio - Caçador tornou-se um elemento condicionante no processo de expansão urbana, sendo uma referência física para seus primeiros traçados.

Os primeiros núcleos populacionais se estabeleceram nos arredores da estação Rio Caçador. Ao lado esquerdo do Rio do Peixe, nas terras onde estava localizada a Fazenda Faxinal do Bom Sucesso, desenvolveu-se o povoado conhecido como “Rio Caçador”. Ao lado direito do Rio do Peixe, em território pertencente ao estado do Paraná, originou-se a comunidade “Vila Caçador”, posteriormente denominada de Santelmo, pertencente ao município de Porto União da Vitória.

No que diz respeito à “Vila Caçador”, seu desenvolvimento esteve diretamente relacionado aos interesses e acordos firmados pela *Brazil Railway Company* durante

o processo de construção da Ferrovia São Paulo – Rio Grande. Conforme os acordos estabelecidos, a empresa teria a obrigação de promover o povoamento das terras à margem ou próximas da ferrovia.

Em 1917, a Companhia projetou dentro da propriedade denominada “Rio Preto”, ao lado direito do Rio do Peixe, próximo à Estação Rio Caçador, a “Vila Caçador”, um pequeno núcleo urbano composto por chácaras e lotes coloniais (THOMÉ, 1982, p.50). Paralelo a esse projeto e o crescente processo de ocupação da região, esses lotes passaram a ser comercializados aos imigrantes, em sua maioria descendentes de italianos e alemães vindos do Rio Grande do Sul.

Conforme explica Julio César Corrente, este processo reflete algumas características atuais do município. No local onde foi projetada a “Vila Caçador”, encontram-se justamente os bairros mais antigos da cidade, como o Bairro dos Municípios e Sorgatto, além de um número significativo de moradores de origem italiana (CAÇADOR, 2019).

No outro lado do rio, no povoado Rio Caçador, a partir da venda de parte das terras pertencentes a Francisco Corrêa de Mello surgiram os primeiros lotes urbanos. No acervo do Museu Histórico e Antropológico da Região do Contestado, foi encontrada uma das primeiras plantas referentes ao traçado urbano do município (figura 16). Trata-se de um conjunto de lotes urbanos localizados onde, atualmente, é o centro da Cidade.

Figura 16 - Medições lotes urbanos povoado Rio Caçador (1925).



Fonte: Acervo do Museu Histórico e Antropológico da Região do Contestado. Organização e arte: Thiago Ribeiro.

Analisando a figura 17, é possível visualizar a construção da Igreja Matriz, em meio à clareira aberta sob a mata, a Igreja se destaca na paisagem. Ao seu redor, as poucas residências expressam o pequeno núcleo urbano em desenvolvimento. A quem observar essa imagem, os primeiros traçados das ruas transmitem um ar de urbano contrastando com a floresta intocada de araucárias ao fundo. A partir dos discursos vigentes à época, em especial a ideia de progresso, a imagem simboliza uma noção de avanço da “civilização” frente ao “atraso”, representado na imagem pela floresta.

Fato curioso, o terreno onde, atualmente, está localizada a Catedral de Caçador, na região central do município, foi uma doação realizada por Francisco Corrêa de Mello. Na época, em 1924, foi doado à Igreja Católica o equivalente a quatro lotes urbanos (3.200 m²), para que fosse construída uma Igreja, tendo como condição a Igreja Católica manter a Matriz no local da doação sob pena de rescindir o ato (THOMÉ, 1982, p.41 - 42).

Outro fato que chama a atenção, é que ao contrário de outros núcleos populacionais, em que a Igreja se tornou um ponto de referência para os traçados

urbanos, sendo considerada o ponto central dos povoados e futuramente das cidades, em Caçador foi a Estação Ferroviária, nas suas primeiras décadas pós instalação, o elemento condicionante nesse processo, se sobrepondo à Igreja.

Figura 17 - Vila Rio Caçador (1924).



Fonte: Acervo Arquivo Municipal de Caçador.

Apesar de tratar-se de vilas distintas, pertencentes a municípios diferentes, a proximidade entre as duas localidades possibilitou o desenvolvimento paralelo entre as duas comunidades. Produtos e serviços eram compartilhados, sendo a Estação Ferroviária um elemento em comum, utilizada para o transporte de cargas, transporte de passageiros e a circulação de mercadorias.

Esse processo intensificou-se a partir de 1924, com a construção de uma ponte de madeira sobre o Rio do Peixe¹⁸ ligando as duas localidades, iniciativa do empresário Antônio Bortolon (CAÇADOR, 2019).

Na figura 18, é possível observar a Ponte de Madeira Antônio Bortolon unindo as duas comunidades. Em um primeiro plano, na parte inferior da imagem, destaca-

¹⁸ A ponte de Madeira Antônio Bortolon, patrimônio histórico de Caçador permanece ativa.

se o território pertencente à comunidade Rio Caçador, no centro da imagem, em amarelo, está a Ponte de Madeira Antônio Bortolon, e na parte superior, a Vila Caçador.

Figura 18 - Ponte Antônio Bortolon (1934).



Fonte: Acervo Arquivo Municipal de Caçador. Organização e arte: Thiago Ribeiro.

Ainda analisando a figura 18, próximo à margem lateral, no povoado Vila Caçador, é possível observar o antigo Colégio Aurora, destacado em azul. Fundado em 1928, o colégio esteve intimamente relacionado ao desenvolvimento do município de Caçador. Referência no ensino, famílias de toda a região enviavam seus filhos para estudar na instituição.

Essas lembranças permanecem vivas na memória da população local. Em entrevista ao “Museu do Contestado”, o morador Ardelino Grandó relata que:

A estrada de ferro não foi de importância só para a madeireira, ela contribuiu para no setor de educação, no setor de comércio. [...] Os alunos que estudam no ginásio Aurora. [...] Vinham alunos de Videira, de Joaçaba, de Erechim, e vinham de trem, e voltavam visitar seus familiares de trem e ficavam no internato aqui (FUNDAÇÃO MUNICIPAL DE CULTURA, 2010).

Nota-se que na década de 1920, o povoado Rio Caçador já se destacava devido ao seu grau de desenvolvimento. Nesse contexto, em 09 de janeiro de 1923, por meio da Lei Municipal nº 289, o povoado de “Rio Caçador” foi elevado à condição

de Distrito de Campos Novos/SC, um passo importante para a sua futura emancipação (CAMPOS NOVOS, 1923).

Conforme descrito na Lei Municipal nº 289, o povoado passou a ser denominado “Paz do Rio Caçador”. Nesse documento, também foram estabelecidas suas divisas:

Art 1º - Fica criado o distrito de Paz do Rio Caçador, com sede na estação do mesmo nome.

Art 2º - As suas divisas são as seguintes: Começando da Barra do Rio Veado, no Rio do Peixe, por aquele acima, até encontrar uma grande curva, dali em diante em linha seca, ao rumo oposto do terreno percorrido, até encontrar as divisas do município de Curitibaanos, por essas divisas com rumos diversos, até encontrar o Rio Caçador; dividindo com o município de Porto União e pelo dito rio abaixo até a barra do rio Veado ponto de partida.

Art 3º - Revogam-se as disposições em contrário.
(CAMPOS NOVOS, 1923).

Na figura 19, pode-se observar a configuração urbana do Distrito Paz do Rio Caçador na década de 1930. Na imagem, é possível visualizar o extenso pátio da Estação Ferroviária composto por diversas pilhas de madeira, evidenciando o potencial madeireiro. Nas décadas seguintes, Caçador viria a ser conhecida como a “Capital da Madeira”, tornando-se o maior exportador de pinho da América (VALENTINI, 2010).

No entorno da Estação, destacados em vermelho, instalaram-se diversos empreendimentos. Analisando a figura 19, é possível visualizar ao lado da Estação, em amarelo, a presença de um restaurante, o qual era utilizado por moradores, viajantes e passageiros diariamente. Na rua acima da Estação Ferroviária, destacado em azul, há um prédio de dois andares, trata-se do Hotel União, que também servia de hospedagem aos viajantes e passageiros. A instalação desses empreendimentos esteve diretamente vinculada à influência exercida pela ferrovia nesse território.

No entanto, é necessário ressaltar que esse desenvolvimento urbano, embora esteja diretamente vinculado à instalação da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, precisa ser acrescido de complementos. De fato, no período em análise, sem a presença da ferrovia não haveria a possibilidade de se formar o núcleo urbano de Caçador. Porém, é necessário apontar o fator humano e natural, uma vez que sem os esforços individuais e as riquezas naturais presentes na região, esse processo não seria possível. Nesse sentido, pode-se afirmar que Caçador se desenvolveu na

mesma intensidade em razão da instalação da ferrovia e dos fatores sociais e ambientais presentes em seu território.

Figura 19 - Distrito de Paz do Rio Caçador (1930).



Fonte: Fonte: Acervo Arquivo Municipal de Caçador. Organização e arte: Thiago Ribeiro.

No ano de 1932, diante da forte resistência de Campos Novos ao desejo de emancipação, o Distrito de Paz do Rio Caçador passou a pertencer a Curitibaanos (CAÇADOR, 2019). Menos de uma década após a elevação a distrito de Campos Novos, no dia 22 de fevereiro de 1934, foi assinado o Decreto nº 508, dando origem ao Município de Caçador (SANTA CATARINA, 1934).

Com a independência política e administrativa, os rumos do recém-emancipado município passaram a ser traçados pelos homens públicos que carregavam a responsabilidade pelo crescimento, desenvolvimento e o próprio futuro do município de Caçador. A responsabilidade pioneira, pelo executivo caçadorenses, coube ao Senhor Leônidas Coelho de Souza, primeiro prefeito do município, e a Câmara Legislativa iniciou suas atividades, solenemente, no dia 05 de abril de 1935, assinalando assim, o campo democrático da discussão, debate e luta em prol do bem comum (VALENTINI, 2010, p.21).

No que diz respeito às transformações na paisagem desse território, em específico a sua organização espacial, é justamente a partir da sua emancipação política que se observou uma maior preocupação dos órgãos públicos em busca de uma estruturação do espaço urbano. Através de uma série de decretos e leis, ocorreu a delimitação do perímetro urbano, sua divisão em áreas e bairros, além da criação de normas e órgãos responsáveis pelo desenvolvimento urbano do município.

3.2 AS POLÍTICAS PÚBLICAS E A ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO (1934 - 1950)

O espaço urbano está em constante transformação. Resultante de uma relação dinâmica e complexa, sua organização está diretamente relacionada às ações empregadas pelos agentes sociais que fazem parte dele. Ademais, podem ser elencados outros fatores que podem interferir nesse processo, como o relevo, vegetação, clima, economia, tecnologia, aspectos políticos e socioculturais. Na visão de Landim (2004, p.24), “a cidade pode ser reconhecida somente por intermédio da sua paisagem urbana, e essa paisagem é resultante dos elementos econômicos, sociais e culturais que a produziram num determinado período e contexto”.

No que concerne ao estudo desse tópico, busca-se compreender o papel do Estado, em nível municipal, na organização espacial da cidade de Caçador, atentando para os instrumentos empregado nessa relação e as dinâmicas sociais da qual ele é parte. Ressalte-se que o Estado configura como um dos principais agentes sociais, responsável pela implantação de serviços públicos, elaboração de leis e normas vinculadas ao uso do solo, e embora exista uma legislação que regule suas ações, não se trata de uma relação neutra, refletindo, em muitos casos, o interesse de determinados grupos (CORRÊA, 1989). Assim, Corrêa revela que:

Está complexa e variada gama de possibilidades de ação do Estado Capitalista não se efetiva ao acaso. Nem se processa de modo socialmente neutro, como se o Estado fosse uma instituição que governasse de acordo com uma racionalidade fundamentada nos princípios de equilíbrio social, econômico e espacial, pairando acima das classes sociais e seus conflitos. Sua ação é marcada pelos conflitos de interesses dos diferentes membros da sociedade de classes, bem como das alianças entre eles. Tende a privilegiar os interesses daquele segmento ou segmentos da classe dominante que, a cada momento, estão no poder (CORRÊA, 1989, p. 25-26).

Partindo para a análise desse processo de estruturação, pode-se afirmar que foi somente após sua emancipação, em 1934, que ocorreram os primeiros esforços governamentais em prol de uma política efetiva relacionada à organização do perímetro urbano. Conforme acordado pelo Decreto nº 508, de 1934, o distrito “Paz do Rio Caçador” obteve sua autonomia política e passou a ser denominado “Caçador”. Nos dois primeiros artigos do decreto, foram estabelecidas as divisas municipais, dando origem às bases territoriais de Caçador. Na ocasião, ficou acordado:

Art. 1º. - Fica criado o Município de Caçador, cujo território será constituído dos distritos de Santelmo, Taquara Verde e parte do de São João dos Pobres, desmembrados de Porto União; Rio Caçador, de Curitiba; Rio das Antas, de Campos Novos, e São Bento de Cruzeiro [...]

Art. 2º. - A sede do novo Município será constituída pelos povoados de Rio Caçador e Santelmo, que se denominará Caçador (SANTA CATARINA, 1934).

É importante ressaltar que a emancipação política de Caçador ocorreu na chamada “Era Vargas”, período histórico que se inicia em 1930 e vai até 1945, marcado pelo forte autoritarismo centrado na figura de Getúlio Vargas. Nessa linha, as políticas federais proporcionaram implicações diretas na organização política do município.

Em 1937, com a instalação do regime político denominado “Estado Novo” e a nova constituição republicana, a autonomia dos estados foi limitada, e passaram a ser governados pelos interventores estaduais, responsáveis pela indicação dos prefeitos municipais. Segundo Valentini (2010), esse período, que inicia em 1937 com o Estado Novo e se estende até 1947, ficou marcado pelo forte autoritarismo e sinalizou um hiato nas atividades do legislativo municipal de Caçador, uma vez que os prefeitos nomeados pelos interventores estaduais passaram a legislar por meio de decretos-lei.

Foi justamente nessa conjuntura política que foram estabelecidos os primeiros decretos e normativas referentes à regulamentação e organização espacial do município. Entre essas ações, destaca-se o Decreto-Lei nº 01 de 1938, o qual determinou o aumento do perímetro urbano de Caçador. Como justificativa, foram apresentados os seguintes argumentos:

Considerando que os atuais limites do quadro Urbano da Séde do Município não correspondem a sua finalidade, dado ao crescente aumento de construções;

Considerando que esse aumento de construções, via ouveram os serviços municipais em construções de varias ruas, ladeiras e outros serviços necessários.

Considerando que, a Prefeitura tem feito em ruas novas e não compreendidas no atual perímetro urbano, diversos uteis e necessários serviços, cujas ruas devem ser incorporadas ao quadro urbano da Séde do Município (CAÇADOR, 1938, grifo nosso).

O aumento do perímetro urbano foi justificado como uma necessidade frente ao crescimento do município e do número de construções. Assim, em 1938, foram redefinidos os limites territoriais da área urbana, aumentando sua extensão.

De acordo com a documentação vigente durante esse período, também é possível perceber um esforço governamental relacionado à melhoria do centro urbano.

Nesse sentido, ressalta-se a reportagem publicada no jornal “A Imprensa” do município de Caçador no dia 04 de fevereiro de 1940, a qual relata os trabalhos realizados pela prefeitura municipal relacionados ao assentamento de meios-fios, pintura de casas e muros e a pavimentação de calçadas.

Teve inicio o serviço de meio fio para a continuação do calçamento no trecho que vae da esquina do snr. Elias Abdala, até o fim da quadra. Este melhoramento é de alta monta para a nossa urbe, pois resolverá em parte o transito, na principal via da cidade. A rua 25 de março, com a pintura das casas, muro e calçamento, ficará honrado o nosso progresso. Sabemos que o snr. Tte Guedes, Prefeito Municipal, vae atacar também a construção da rua que faz frente á Estação da Estrada de Ferro, para darlhe um aspecto compatível com os nossos fóros de cidade. Muito bem, snr. Prefeito (A IMPRENSA, 04 de fev. 1940, p.1).

As obras tinham como objetivo oferecer à população caçadoreense maior mobilidade urbana e segurança. Por meio dessas ações, buscou-se resolver problemas relacionados ao trânsito da cidade, proporcionando melhores condições de circulação, além, é claro, do embelezamento urbano, deixando o visual da cidade mais bonito e atrativo para os moradores e visitantes.

Analisando a figura 20, imagem da rua Carlos Sperança na década de 1940, é possível observar as transformações que Caçador estava vivenciando. A imagem chama a atenção pelo contraste entre os edifícios de alvenaria, alguns ainda em construção, dividindo o espaço com as casas de madeira. Nota-se, também, a instalação de meios-fios em meio à estrada de chão batido e o uso de carroças na área central da cidade, dividindo o espaço com os veículos automobilísticos.

Figura 20 - Rua Carlos Sperança (Década de 1940).



Fonte: Acervo Arquivo Municipal de Caçador.

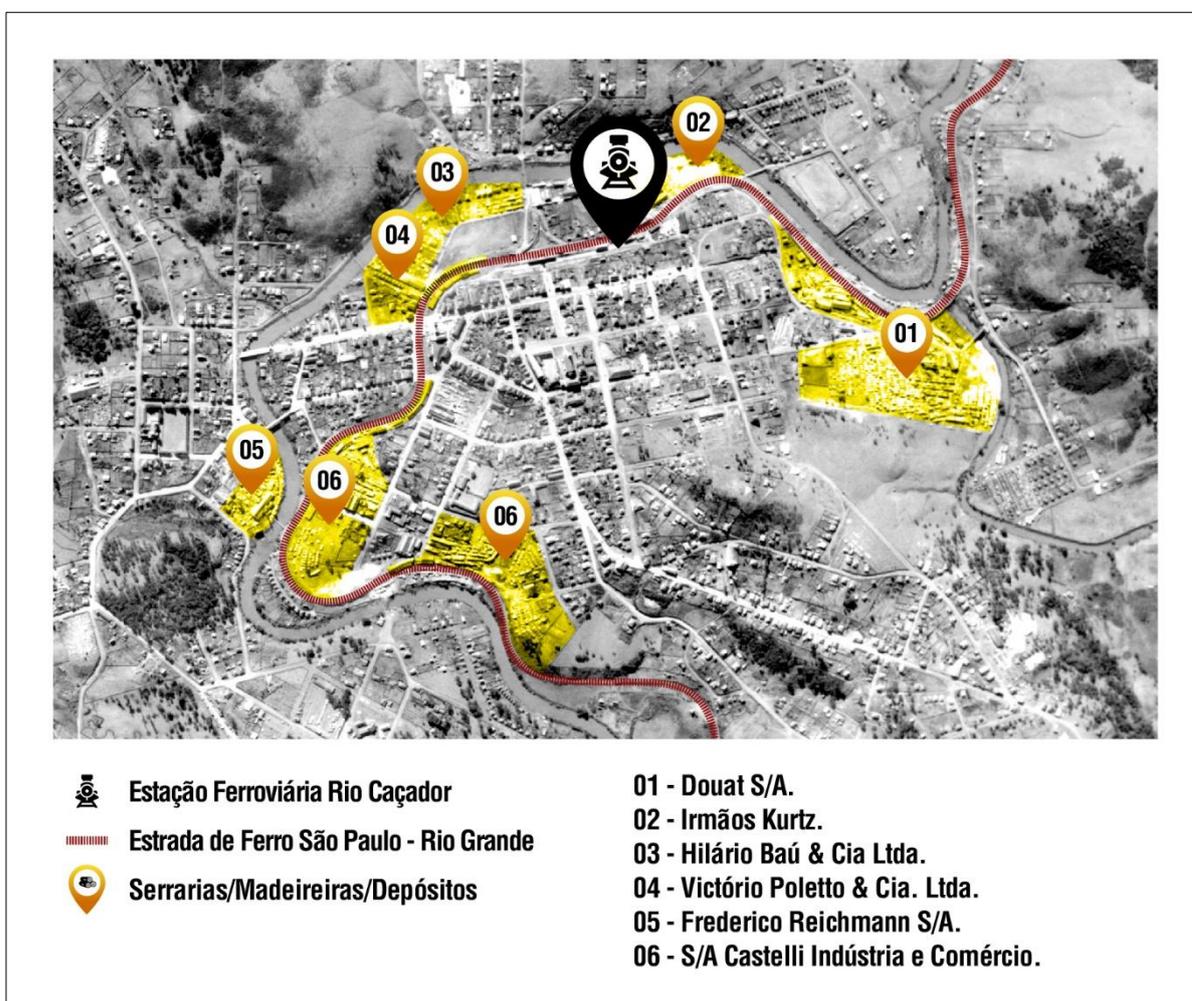
A falta de uma regulamentação específica para esse espaço gerou novas demandas ao município. Nesse contexto, foi elaborado o Decreto-Lei nº 2 de 1944. Composto por IV capítulos. O decreto buscou suprir uma necessidade local, tendo em vista o crescimento demográfico e econômico do município, bem como a falta de regulamentação do espaço urbano. Por meio dessas normativas, fixou-se as diretrizes do planejamento urbano para o município. Em seu primeiro capítulo, estabeleceu-se a divisão da área urbana em cinco Zonas: Zona Central; Primeira Zona; Segunda Zona; Terceira Zona; e Quarta Zona. No segundo capítulo, foram definidas as normas para a construção de edificações nas Zonas Urbanas, estabelecendo os tipos de construções permitidas para cada zona, bem como os materiais a serem usados e o número de pavimentos permitidos (A IMPRENSA, 1944)¹⁹.

No que diz respeito às tipologias das edificações e seus materiais, é importante recordar que, durante as primeiras décadas em que teve início o desenvolvimento do núcleo urbano de Caçador, as construções em sua totalidade eram de madeira. Além disso, conforme é possível verificar na figura 21, imagem aérea do município de Caçador na década de 1950, próximo à estação ferroviária na área central do

¹⁹ Publicação com o título: DECRETO-LEI N.2. *A Imprensa*. Caçador, ano 6, n. 232, 14 de maio de 1944, p.3.

município, destacadas em amarelo, existiam inúmeras serrarias, as quais possuíam seus pátios às margens dos trilhos da ferrovia, próximo às residências e estabelecimentos comerciais, não havendo uma distinção entre o núcleo urbano e o parque industrial.

Figura 21 - Foto aérea município de Caçador (1957).



Fonte: Secretaria de Planejamento de Santa Catarina²⁰.

A partir do Decreto-Lei nº 2 de 1944, o governo municipal passou a estabelecer normas para as construções industriais na área urbana, em especial as edificações de madeira. Assim, segundo o art. 2, inciso (e), ficou estabelecido que “casas de madeiras, destinadas a depósitos, fabricas, etc. Só poderão ser construídas no

²⁰ As localizações geográficas e os nomes das empresas foram organizados com base nos estudos de Nilson Thomé (2010), com o auxílio de Delmir José Valentini (UFFS) e Julio César Corrente (MHARC).

alinhamento predial, no quadro suburbano, a juízo de municipalidade” (A IMPRENSA, 14 de mai. 1944, p.3). Na prática, essas mudanças ocorreram de maneira lenta, uma vez que tais medidas se referiam apenas às novas construções.

Aliado a essas políticas, o município também passou a fiscalizar as construções, conforme exposto no artigo 27 do Código de Posturas Municipais: “nenhuma obra de construção, reconstrução, modificação ou alteração de fechados acréscimo ou reforma de imóveis, muros e cercas fronteiras às vias públicas, se farão em qualquer parte do perímetro urbano, sem previa licença da prefeitura” (A IMPRENSA, 13 de fev. 1944, p.3).

Entre as motivações para a elaboração dessas políticas públicas, destacam-se os problemas relacionados à construção desordenada de madeireiras/serrarias e seus depósitos próximos às áreas residenciais e comerciais. Nesse sentido, uma das maiores preocupações estava relacionada aos perigos de incêndios nas áreas destinadas ao processamento e estoque de madeireiras e sua proximidade as áreas residenciais.

O jornal “A Imprensa” do município de Caçador apresentava em reportagem do dia 01 de dezembro de 1943 uma matéria relacionada a um incêndio no município. Na reportagem, evidencia-se a preocupação do veículo, bem como o da população local em relação ao incidente, segundo a reportagem:

Razão tínhamos quando reclamávamos contra os depósitos de madeira pelas ruas e praças da cidade. O incêndio de terça-feira, 23 foi, infelizmente, a prova material do que prevíamos. Cidade construída de madeira, na sua quase totalidade, não se compreende haja em torno das casas, pilhas e pilhas de taboas gradeadas esperando a primeira fagulha para entrar em combustão (A IMPRENSA, 1 de dez. 1943, p.1).

Dentre os incidentes, talvez o mais notável seja justamente o incêndio da Estação Rio Caçador em 1941, ocasião em que foi totalmente destruída. Não foram encontradas muitas informações acerca desse episódio. Entretanto, conforme já abordado no segundo capítulo, sabe-se que, entre as décadas de 1930 a 1950, a estação Rio Caçador configurou-se entre as três maiores em volumes de embarques de madeira serrada (THOMÉ, 2010), exercendo um papel de destaque no município.

Elemento central para o desenvolvimento econômico do município, a construção de uma nova estação era concebida como uma prioridade para as autoridades municipais e parte da população. No dia 22 de agosto de 1943, o jornal

“A Imprensa” publicou uma reportagem referente à nova estação ferroviária, descrevendo seu projeto arquitetônico. Segundo o periódico:

O novo edificio terá proporções regulares e linhas arquitetônicas modernas, possuindo instalações magníficas para utilidade do público, havendo restaurante, bar, etc [...] Na frente da Estação, será levantado muro de arrimo e escadaria para acesso à cidade, havendo também um jardim fronteiro à plataforma, na parte onde se encontram as linhas do triângulo de manobras [...] (A IMPRENSA, 22 de ago. 1943, p.1).

Na reportagem, é possível identificar um tom de euforia diante do novo projeto. Maior e mais moderno que a estação anterior, o novo edifício possuía uma série de novidades, proporcionando na visão do periódico, uma estrutura adequada à demanda do município. Conforme descrito na reportagem, “o projeto é bom, mas Caçador bem o merece, pela receita de quase quatro milhões de Cruzeiros que anualmente dá à Estrada” (A IMPRENSA, 22 de ago. 1943, p.1). A citação faz referência à importância que a estação exerceria para o município de Caçador, bem como para os rendimentos da Companhia administradora da ferrovia.

Entretanto, a demora na conclusão do projeto causou uma série de transtornos, gerando um sentimento de comoção em relação à inauguração da nova estação. No dia 09 de janeiro de 1944, o jornal “A Imprensa” publicou uma reportagem intitulada “Nova Estação”, fornecendo algumas informações acerca da situação em que se encontrava o processo de construção da nova estação, além de expor algumas dificuldades enfrentadas pela população neste período.

Segundo a reportagem, o processo de concorrência estava finalizado, faltando somente a construção da estação. Outro ponto de destaque na reportagem refere-se aos problemas relacionados ao embarque e desembarque de passageiros. Segundo o periódico, “nada mais necessário para Caçador que esse edifício, pois, os que aqui embarcam em dias de chuva, é que podem julgar do sacrifício atual” (A IMPRENSA, 9 de jan. 1944, p.1).

Passados 5 anos após o incidente que destruiu a antiga estação Rio Caçador, em 1946, ocorreu a tão esperada inauguração da nova estação, agora de alvenaria, a qual desempenhou a função no município até 1998 (CORRENTE, 2010). Na figura 22, é possível visualizar o novo prédio.

Figura 22 - Estação Ferroviária de Caçador (Década de 1950).



Fonte: Acervo Arquivo Municipal de Caçador.

Um ponto importante, pouco explorado até o momento, refere-se ao intenso movimento de passageiros na estação. Durante a década de 1950, a estação configurou-se como uma das mais movimentadas da região, havendo um intenso fluxo de trens e passageiros (CORRENTE, 2010). Na figura 22, é possível visualizar a intensa circulação de pessoas e veículos na estação ferroviária.

Conforme descrito por Julio César Corrente:

Os trens eram diários, tanto de cargas quanto de passageiros, os trens que passavam eram três tipos de linhas propriamente ditas, a composição chamada **de trem misto** que saía de Porto União até Marcelino Ramos era diário e fazia o percurso no mesmo dia ao inverso, Marcelino Ramos até Porto União. Outro trem era o **trem direto** de São Paulo até Porto Alegre que passava três vezes por semana e o **trem internacional** do Rio de Janeiro até Montevideo no Uruguai, esse passava uma vez por semana era o principal atrativo para os caçadorenses, nesse trem era possível comprar jornais e maçãs, que na região não havia, essas maçãs eram argentinas. E por outro lado, viajar no trem internacional era um privilégio devido ao luxo que ele possuía (CORRENTE, 2010, p.8, grifo nosso).

Até a década de 1960, a estrada de ferro foi o principal meio utilizado para o escoamento da produção e o transporte de passageiros no município de Caçador. No entanto, desde a sua emancipação política na década de 1930, o governo municipal

passou a investir na construção das chamadas estradas de rodagem, possibilitando o acesso a outros municípios da região, além do investimento nas estradas locais, ampliando o acesso aos núcleos populacionais espalhados pelo município (THOMÉ, 1978).

Esses esforços foram recebidos com entusiasmo e vinham ao encontro as políticas do Estado Novo. O governo federal, por meio de seu projeto de integração nacional, “marcha para Oeste”, implementou uma série de ações voltadas para a ocupação e exploração das áreas “pouco povoadas”, com o intuito de promover a integração nacional e o melhor aproveitamento desses territórios (RICARDO, 1970).

O discurso em relação à “marcha para Oeste” esteve profundamente relacionado à ideia de modernidade, progresso e um forte nacionalismo, o qual buscou forjar uma unidade nacional. Essas ideias são evidenciadas no pronunciamento realizado por Getúlio Vargas no 1º de maio de 1938.

Um país não é apenas uma aglomeração de indivíduos em território, mas é, principalmente, uma unidade de raça, uma unidade de língua, uma unidade de pensamento. Para se atingir esse ideal supremo, é necessário, por conseguinte, que todos caminhem juntos em uma prodigiosa ascensão...para a prosperidade e para a grandeza do Brasil (VARGAS apud CAPELATO, 2009, p.32).

No entendimento de Lenharo (1986, p.56), “a Marcha para Oeste foi calcada propositalmente na imagem da Nação que caminha pelas próprias forças em buscas de sua concretização”. Essa concretização ocorreria por meio da incorporação dos chamados “espaços vazios”, ampliando as fronteiras políticas e econômicas do país.

Dentre as ações necessárias para alcançar esses objetivos, uma das mais importantes seria justamente o investimento em infraestrutura. Assim, conforme descrito por Petrolí (2008, p.49), “a ‘marcha’ significaria a ligação do interior com os centros econômicos do país, através da abertura de estradas, significando a possibilidade de melhoramentos nos transportes e comunicações”.

Analisando alguns periódicos desse período, é possível encontrar semelhanças nos discursos propagados pelo governo federal e jornais do município de Caçador. A fim de elucidar essas comparações, segue a análise de uma reportagem publicada em 29 de outubro de 1944, pelo jornal “A Imprensa”, referente à inauguração da Estrada de Rodagem Salto – Rio Papuam, responsável por realizar a ligação entre o município de Caçador ao de Videira e Curitiba.

Inaugura-se a Estrada de Rodagem: Salto – Rio Papuam, ligando o Município de Caçador, aos de Videira e Curitibanos, permitindo nos um surto de incalculável progresso no movimento agrícola industrial dessa região, incentivando o intercambio Inter-Municipal e proporcionando – uma parcela da nossa emancipação econômica. Esta realização do dinâmico e operoso Prefeito Siqueira Bélo, que vem seguindo pari passu a atual administração do nosso país, apresentando-nos fatos concretos em sua gestão, é uma das muitas obras já terminadas, dentre outras em fase inicial, que tornam a sua administração digna dos melhores elogios. Após o ato de inauguração, durante o almoço, foi-lhe prestada significativa homenagem, falando por essa ocasião o Snr. Otavio Manoel Ribeiro, pondo em relevo a personalidade diretiva do Snr. Prefeito, que na medida do possível, vem procurando mostrar-se digno das normas traçadas pelo Estado Novo. Agradeceu, com palavras repassadas de um entusiasmo sadio, e com a sinceridade que lhe é peculiar, o Snr. Prefeito Siqueira Belo, destacando-se por firmar que a abertura de novas estradas e novas Escolas, deveria ser o lema de todos aqueles que primam por dirigir com a alma do verdadeiro patriota e brasileiro. Finalizando, num brilhante improviso, fez uso da palavra, o Padre Antídio Vargas. Possuidor de raras qualidades, notável pela sua erudição, suas palavras ficaram gravadas indelével, no espírito dos presentes, terminando a sua oração dizendo: “Estradas, artérias do progresso material, Escolas, artérias do progresso intelectual, Estradas e Escolas, artérias da Civilização e portanto do progresso espiritual” (A IMPRENSA, 29 de out. 1944, p.1).

A inauguração da obra foi retratada com imensa notoriedade pelo periódico, o qual buscou associar o evento, a inauguração da estrada de rodagem, à ideia de progresso. Conforme descrito na reportagem, a obra possibilitaria um surto incalculável no progresso da região. Tais ações, foram vistas como parte integrante das políticas do Estado Novo.

Ao fim da reportagem, o periódico reproduz um trecho do discurso proferido pelo Padre Antídio Vargas, “Estradas, artérias do progresso material, Escolas, artérias do progresso intelectual, Estradas e Escolas, artérias da Civilização e portanto do progresso espiritual” (A IMPRENSA, 29 de out. 1944, p.1). Dois conceitos se destacam nessa fala, o de progresso, aqui representado pelo material (Estradas/Escolas), e o de civilização, o qual pode ser associado ao esforço de superação daquela realidade.

Na visão de parte dos governantes, intelectuais e opinião pública, esse território, visto como “sertão”²¹, era compreendido como um vazio sociocultural, assim, não se

²¹ Segundo Erivaldo Fagundes Neves, “define-se sertão como interior, região agreste, lugar recôndito, numa relação dialética com o litoral, estabelecendo uma alteridade espacial do colonizado em contraposição ao território do poder e do padrão cultural, mas também traduzindo força imagética, de sentimentos e de sentidos, manifestada em diversas formas de expressão artística” (NEVES, 2003, p. 153).

tratava apenas de ocupar esse território, mas também de levar a civilização (RADIN, 2009).

Este discurso, transformado em memória, sedimenta as noções que temos hoje acerca do que foi e como se deu a sua transformação. O sertão, o interior ou mesmo o campo, começava a sofrer um processo de caracterização, sendo denominado como um espaço 'selvagem', 'bárbaro', 'inóspito' e seus moradores como 'rotineiros incivilizados, bárbaros' ou mesmo 'selvagens' (ARRUDA, 2000, p.167-168, grifo do autor).

Em oposição, inverso a esses valores, o litoral ou ainda os espaços urbanos eram entendidos como a “força propulsora do desenvolvimento, do padrão cultural” (NEVES, 2003, 155). Assim, o projeto de integração estabelecido pela “marcha para Oeste” visava a justamente interligar esses espaços simbólicos, promovendo a incorporação e o desenvolvimento econômico e cultural dos sertões.

Ainda a respeito da associação das estradas ao conceito de progresso, essa visão dialoga com os discursos e políticas vigentes pelo Estado Novo. A partir da década de 1930, o governo federal passou a implementar uma série de medidas relacionadas à implantação de rodovias no Brasil, contribuindo para a gradual decadência do sistema ferroviário e a proliferação das rodovias. Com muita clareza, Finger (2013, p.119) afirma que em apenas um século “as ferrovias passaram por um processo de nascimento, apogeu e decadência”.

Embora distante da realidade dos grandes centros urbanos, o modernismo expresso pelas rodovias e automóveis estava presente nas cidades do interior. O jornal “A Imprensa” publicou, no dia 04 de agosto de 1940, uma reportagem intitulada “Flagrantes do Progresso Brasileiro”, a qual, por meio dos dados fornecidos pelo Anuário Estatístico do Brasil de 1938, trazia um panorama geral do número de veículos nacionais, contando, na época, com 90 mil veículos automobilísticos e 57 mil de força animal. Na visão do periódico, os veículos automobilísticos seriam sinônimos de civilização e progresso (A IMPRENSA, 1940)²².

Neste período, foram lançadas as bases para o planejamento rodoviário do município de Caçador. Destaca-se, nesse processo, o Decreto-Lei nº 25 de 1949, que criou o Departamento Municipal de Estradas e Rodagem, órgão responsável pelo

²² Publicação com o título: FRAGRANTES DO PROGRESSO BRASILEIRO. *A Imprensa*. Caçador, ano 2, n. 75, 04 de agosto de 1940, p.1.

planejamento, execução e controle das vias urbanas e estradas vicinais de acesso às comunidades rurais. E a elaboração do Plano Rodoviário Municipal, criado em 1950, através do Decreto-Lei nº 11, o qual estabeleceu as diretrizes gerais para este planejamento.

Com o crescimento gradual da população urbana de Caçador, em 1950, a Prefeitura realizou a reordenação de seu território urbano, dando origem aos bairros. Assim, de acordo com o Decreto-Lei nº 14, ocorreu a denominação dos bairros urbanos da cidade.

Na figura 23, pode-se observar uma imagem da década de 1950 referente à Avenida Barão do Rio Branco, uma das mais movimentadas do período. Nota-se que se trata de um ambiente urbano, composto por uma avenida larga, pavimentada, com calçadas e canteiros centrais iluminados, própria para o movimento de veículos automobilísticos. Nas laterais, os edifícios de alvenaria de dois a três andares compõem o corredor comercial do município.

Figura 23 - Avenida Barão do Rio Branco (Década de 1950).



Fonte: Acervo Arquivo Municipal de Caçador.

Entretanto, essa paisagem não deve ser analisada somente por seu aspecto material, pois se deve levar em conta a sua subjetividade, isto é, essas transformações materiais trouxeram implicações diretas na vida de seus habitantes, como a geração de novos empregos, a inserção de novos produtos e serviços. Partindo das

considerações expostas, pode-se afirmar que Caçador vivenciou transformações tanto de caráter material quanto imaterial.

As ações governamentais não se mantiveram isoladas aos discursos e políticas federais, pelo contrário, constituíram-se parte dessa estratégia e em muito contribuíram para este processo de transformação na paisagem local. Por meio delas, foram criadas as condições necessárias para a realização e reprodução da sociedade capitalista, criando novos ambientes humanos e destruindo antigos. Ao passo que essa paisagem trouxe uma série de soluções a antigos problemas, esta também criou novos desafios à sociedade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O século XVIII ficou marcado na Europa pelo intenso desenvolvimento científico e tecnológico resultante das transformações inauguradas pela Revolução Industrial. Modificando bruscamente as relações econômico-sociais presentes até então, esse processo representou um marco na história da humanidade, estabelecendo novos padrões de produção, consumo e uso dos recursos naturais. Do ponto de vista social, uma das principais consequências esteve relacionada ao avanço da urbanização e ao surgimento de uma sociedade de classe, impactando diretamente o modo de vida da população.

Dentre os elementos materiais resultantes desse processo, as estradas de ferro tornaram-se um dos principais símbolos das transformações presentes nesse período. Fortalecendo as relações capitalistas, as ferrovias proporcionaram de maneira eficaz o rápido fluxo entre as etapas produtivas e comerciais, além da integração dos territórios nacionais. Com seu imponente impacto visual, disseminaram-se para diversos países e continentes, passando a integrar a paisagem dessas regiões.

A inserção das ferrovias esteve acompanhada por uma série de representações. Frequentemente associada às ideias de modernidade e progresso, sua instalação em regiões distantes dos grandes centros urbanos era acompanhada pela expectativa de grande desenvolvimento econômico. Nesse cenário, as estações ferroviárias configuraram-se como importantes elementos na articulação para o desenvolvimento desses territórios.

Diante desse panorama, essa pesquisa objetivou analisar em que medida a estação ferroviária Rio Caçador constituiu-se como um importante empreendimento no processo de configuração da paisagem urbana no atual município de Caçador/SC, entre os anos de 1917 a 1950. A partir do estudo dos aportes teóricos, referenciais bibliográficos e da análise das fontes selecionadas, é possível estabelecer algumas considerações acerca dos objetivos propostos no presente estudo.

Pertencente à Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, a instalação da estação Rio Caçador ocorreu na primeira década do século XX, sendo inaugurada em 1910. Seguindo as diretrizes da companhia responsável pela construção da ferrovia, sua instalação ocorreu ao lado esquerdo do Rio do Peixe, na região do Alto Vale do Rio do Peixe, território pertencente ao estado de Santa Catarina.

Em relação à Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, em 1888, ocorreu a assinatura do projeto que deu início aos estudos de reconhecimento e viabilização para sua construção. Entretanto, foi somente após o advento da república, em 1889, que o projeto passou a ser executado. Na visão do governo federal, a ferrovia possuía um caráter estratégico, sendo considerada essencial para a proteção das fronteiras sulistas do país e a integração desse território, visto como atrasado e composto por imensos “vazios populacionais” aos demais centros econômicos.

Cabe salientar que a construção de ferrovias no país exigiu grandes investimentos por parte do governo brasileiro, incompatíveis com a realidade econômica da época. A fim de obter esses recursos, o governo brasileiro passou a implementar uma série de leis que beneficiavam o investimento de capitais privados. Nesse cenário, grandes grupos financeiros, em especial europeus e americanos, passaram a atuar em diversos setores da economia brasileira.

Nessa linha, a construção da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande só foi possível graças à inserção de capitais estrangeiros. Em específico ao trecho sul, no qual está localizada a Estação Rio Caçador, sua construção esteve a cargo do grupo americano Sindicato *Farquhar*, representado pela sua empresa *holding*, *Brazil Railway Company*.

Entre os benefícios adquiridos com a sua construção, a companhia recebeu do governo brasileiro a posse das terras adjacentes à ferrovia, em uma extensão de até 15 km para cada lado. Assim, além de atuar na administração da ferrovia, o grupo também se beneficiou de outras duas grandes fontes de riqueza, a extração das grandes florestas de pinheiros existentes na região, atividade executada pela subsidiária *Southern Brazil Lumber and Colonization Company*, e a venda dessas terras, ação executada pela subsidiária *Brazil Development & Colonization Company*.

Contudo, é necessário ressaltar que esse território adquirido pela *Brazil Railway Company* através dos acordos firmados com o governo brasileiro já era habitado por grupos locais tradicionais. Esses moradores viviam na região como posseiros, sem possuir a escrituração dessas terras. Diante disso, a inserção desses empreendimentos resultou na expropriação dessa população das terras em que viviam há gerações, além da imposição de um novo modelo de desenvolvimento, estabelecendo novas formas de uso para esse espaço. Apesar da resistência exercida pelos sertanejos diante desse processo, o governo brasileiro enviou milhares de soldados para a região, resultando no genocídio dessa população. Esse conflito entre

a população local e as tropas governamentais ficou conhecido na história do Brasil como a “Guerra do Contestado”.

Paralelo à inserção desses empreendimentos pertencentes ao grupo americano Sindicato *Farquhar*, ao longo dos anos subsequentes, outras empresas de pequeno, médio e grande porte se instalaram na região. Assim, a partir da segunda década do século XX, é possível verificar o avanço do processo de colonização na região e a intensificação da extração madeireira. Acompanhado pelo crescimento demográfico e a instalação desses estabelecimentos, paulatinamente ocorreu o surgimento de diversos povoados ao longo da ferrovia. Em comum, muitos desses núcleos populacionais desenvolveram-se nos arredores das estações ferroviárias.

No que concerne ao objeto de pesquisa, ao longo do estudo foi verificado que a estação Rio Caçador desempenhou um papel fundamental para o desenvolvimento do atual município de Caçador/SC. Configurando-se como um elemento central na articulação dos diversos agentes sociais presentes nesta região, sua instalação nesse território favoreceu a vinda de imigrantes, a circulação de mercadorias e informações. Além disso, era por meio da estação que era efetuada a distribuição dos vagões para o escoamento da produção local aos grandes centros consumidores.

Essa nova dinâmica econômica e demográfica desencadeou uma série de alterações na organização espacial do município de Caçador. Nesse contexto, a estação Rio Caçador configurou-se como uma referência física no processo de expansão do espaço urbano. Foi justamente no seu entorno que se estabeleceram os primeiros núcleos populacionais, originando os primeiros traçados urbanos.

A facilidade de acesso aos serviços e produtos, além do intenso fluxo de pessoas que circulavam na estação, deu início a um processo de aglutinação no seu entorno, originando a área central do município de Caçador. Nesse espaço, se concentraram as principais atividades ligadas ao comércio, prestação de serviços, instituições públicas e privadas, além de uma série de empreendimentos industriais. Ao longo do período analisado, observou-se que com o aumento demográfico e as transformações econômicas vivenciadas pelo município, a área central vivenciou um processo de expansão e valorização, influenciando na verticalização dessa paisagem urbana.

No que diz respeito às políticas públicas relacionadas à organização espacial desse território, foi somente após a emancipação política de Caçador, em 1934, que se observou uma maior atuação por parte dos órgãos governamentais nesse processo.

Nessa linha, a partir de 1934, foram elaboradas uma série de leis e normas regulamentando o uso desse espaço. Essas transformações podem ser observadas através de diversas fotografias produzidas ao longo desse período, presente no desenvolvimento dessa pesquisa.

Em relação às motivações acerca da elaboração dessas políticas, elas vinham ao encontro de uma série de demandas resultantes das transformações vivenciadas pelo município de Caçador ao longo das últimas décadas. Desta maneira, a criação de uma legislação que regulamentasse o espaço urbano objetivava oferecer maior mobilidade urbana e segurança à população, além de promover o embelezamento e melhoria do centro urbano.

Vale ressaltar que essas ações empregadas pelos órgãos governamentais, embora amparadas por uma legislação responsável por sua regulamentação, não ocorreram em um campo neutro, refletindo, em muitos casos, o interesse de determinados agentes sociais. Nessa perspectiva, as políticas empregadas pelos órgãos municipais de Caçador estiveram intimamente relacionadas aos discursos e interesses estaduais e federais. Em específico no que concerne às transformações na “paisagem urbana”, essas ações governamentais configuraram-se como um dos principais agentes no seu processo de transformação, criando as condições necessárias para a realização e reprodução da sociedade capitalista, isto é, adequando essa paisagem urbana às aspirações sociais presentes nesse período.

Nessa perspectiva, essas transformações devem ser analisadas dentro de seu contexto histórico, atentando para as práticas sociais dos grupos envolvidos. A paisagem urbana de Caçador ao final da década de 1950 reflete em sua materialidade diversas características do seu longo processo histórico. Sua produção está associada ao seu contexto histórico, as ações empregadas pelos agentes sociais que fizeram e fazem parte dele. Por sua vez, a inserção de novos elementos materiais, próprios de determinado período histórico, introduzem a essa paisagem novos códigos culturais, novas funcionalidades, influenciando o modo como as pessoas se relacionam com esse ambiente.

FONTES E REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

FONTES

Audiovisual

FUNDAÇÃO MUNICIPAL DE CULTURA. **100 Anos de Ferrovia em Caçador**. Direção de Julio César Corrente. Caçador, 2010. 1 DVD.

Jornais

A IMPRENSA. Caçador, ano 1, n. 51, 04 de fevereiro de 1940, p.1.

A IMPRENSA. Caçador, ano 2, n. 75, 04 de agosto de 1940, p.1.

A IMPRENSA. Caçador, ano 5, n. 199, 22 de agosto de 1943, p.1.

A IMPRENSA. Caçador, ano 5, n. 209, 1º de dezembro de 1943, p.1.

A IMPRENSA. Caçador, ano 5, n. 214, 9 de janeiro de 1944, p.1

A IMPRENSA. Caçador, ano 5, n. 219, 13 de fevereiro de 1944, p.3.

A IMPRENSA. Caçador, ano 6, n. 232, 14 de maio de 1944, p.3.

A IMPRENSA. Caçador, ano 6, n. 256, 29 de outubro de 1944, p.1.

O Libertador. Campos Novos, ano 2, n. 19, 9 de agosto de 1911, p.3

Legislação

BRASIL. **Decreto n. 101, de 31 de out. de 1835**. Coleção de Leis do Império do Brasil – 1835. p.118. 1835. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/doimperio>>. Acesso em: 14 jan. 2019.

BRASIL. **Decreto n. 10.432, de 09 de nov. de 1889**. Coleção de Leis do Império do Brasil – 1889. p.683. 1889. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/doimperio>>. Acesso em: 14 jan. 2019.

BRASIL. **Decreto n. 6533, de 20 de jun. de 1907**. Coleção de Leis do Brasil de 31/12/1907 - vol. 002, p. 1235, col. 1. 1907. Disponível em: <http://legis.senado.gov.br/legislacao/DetalhaSigen.action?id=410633>. Acesso em: 22 jan. 2019.

CAÇADOR. **Decreto-Lei nº1, de 3 de janeiro de 1938**. Aumentou o perímetro urbano de Caçador. Caçador, 1938.

CAMPOS NOVOS. **Lei Municipal nº 239, de 9 de janeiro de 1923.** Elevou o povoado de Rio Caçador a Distrito de Campos Novos. Campos Novos, 1923.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS. **Relatorio apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas, Dr. José Joaquim Seabra no ano de 1911.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1911. Disponível em: < <http://bndigital.bn.br/acervo-digital/relatorio-ministerio-viacao-obras-publicas/459194>>. Acesso em: 03 ago. 2019.

SANTA CATHARINA. **Mensagem apresentada ao Congresso Representativo pelo Major João Guimarães Pinho – Presidente do mesmo Congresso, no exercício do cargo de governador, em 29 de julho de 1915.** Florianópolis: Gab. Typ. d' O Dia, 1915.

SANTA CATHARINA. **Relatório apresentado em outubro de 1938 ao exmo. Sr. Presidente da República, pelo Dr. Nerêu Ramos, Interventor Federal do Estado de Sana Catarina.** Florianópolis: Imprensa Oficial do Estado, 1938.

SANTA CATARINA. **Decreto Estadual nº 508, de 12 de fevereiro de 1934.** Emancipou o distrito Paz do Rio Caçador. Florianópolis, 1934.

Revistas

CORRENTE, Julio César. **100 Anos da Ferrovia.** Revista Feeling: Caderno Especial, Caçador. 2010.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARRUDA, Gilmar. **Cidades e sertões: entre a história e a memória.** Bauru: EDUSC, 2000.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade.** São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

BORGES, Barsanufio Gomides. **Ferrovia e modernidade.** Revista UFG, dezembro 2011 / Ano XIII nº 11. p.27-36.

BRANDT, Marlon; NASCIMENTO, Ederson. (Org.). **Oeste de Santa Catarina: território, ambiente e paisagem.** 1. ed. São Carlos: Pedro e João, 2015.

BRANDT, Marlon. **Uso comum e apropriação da terra no município de Fraiburgo-SC: do Contestado à colonização.** 2007. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2007.

CAÇADOR, Portal on-line do Município de. **Histórico do município de Caçador.** 2019. Disponível em: <www.cacador.sc.gov.br/cms/pagina/ver/codMapaltem/107375>. Acesso em: jun. 2019.

CAPELATO, Maria Helena. **Multidões em cena: propaganda política no varguismo e no peronismo.** São Paulo: Editora Unesp, 2009.

CARVALHO, Miguel Mundstock Xavier de. **Uma grande empresa em meio à floresta: a história da devastação da floresta com araucária e a Southern Brazil Lumber and Colonization (1870-1970).** 2010. 313 f. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal de Santa Catarina, Curso de pós-graduação em História, Florianópolis, 2010.

CESCO, Susana. **Desmatamento e Migração no Alto Vale do Rio o Peixe: discussões sobre o "progresso" e transformação ambiental.** Dissertação (Mestrado em História) - Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2005.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano.** São Paulo: Ática, 1989.

COSTA, Fábio Rodrigues da; ROCHA, Márcio Mendes. **Geografia: conceitos e paradigmas - apontamentos preliminares.** Revista de Geografia, Meio Ambiente e Ensino - GEOMAE (Impresso), v. 1, p. 25-56, 2010.

CRESTANI, Letíssia. **“Quem tem mói, mói, e quem não tem, mói também, e no fim, todos ficam iguais”:** as representações do “outro” no Museu Histórico e Antropológico da Região do Contestado, de Caçador/SC. 2017. Dissertação (Mestrado em Patrimônio Cultural e Sociedade) - Universidade da Região de Joinville. Joinville, 2017.

DUPAS, Gilberto. **O mito do Progresso.** Novos estudos - CEBRAP n.77, São Paulo Mar. 2007. Disponível em: < <http://www.scielo.br/pdf/nec/n77/a05n77.pdf>>. Acesso em 11/02/19.

ESPIG, Márcia Janete. **Personagens do Contestado: os turmeiros da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (1908-1915).** 2008. 434 f. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Curso de pós-graduação em História, Porto Alegre, 2008.

ESPIG, Márcia Janete. **A construção da Linha Sul da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande (1908-1910):** mão de obra e migrações. VARIA HISTÓRIA (UFMG. IMPRESSO), v. 28, p. 849-869, 2012.

ESPIG, Márcia Janete. **Um breve histórico sobre a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande.** In: Arno Wehling et all.. (Org.). 100 anos de Contestado: Memória, História e Patrimônio. 1ed. Florianópolis: Copiart, 2013.

FAUSTO, Boris (org.). **História Geral da Civilização Brasileira - O Brasil Republicano** - Tomo III - Vol.11 - 4ª ed. – Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007. p. 262-304.

FAUSTO, Boris. **História concisa do Brasil.** 2. ed. São Paulo, SP: EDUSP, 2011.

FINGER, Anna Eliza. **Um Século de Estradas de Ferro: arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957**. 2013. 466 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de Brasília, Curso de pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Brasília, 2013.

GOULARTI FILHO, A.. **A Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande na formação econômica regional em Santa Catarina**. Geosul (UFSC), v. 24, p. 103-130, 2009.

GOULARTI Filho, Alcides. **Formação econômica de Santa Catarina**. Florianópolis: Cidade Futura, 2002.

HARDMAN, F. F. **Trem fantasma: a modernidade na selva**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

HEINSFELD, Adelar. **Fronteira Brasil/Argentina: A Questão de Palmas – de Alexandre Gusmão a Rio Branco**. Passo Fundo: Méritos, 2007.

HOBBSAWM, Eric. **A Era das Revoluções (1789-1848)**. 25ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2011.

HUBERMAN, Leo. **História da riqueza do homem**. 17 ed. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1981.

KERBER, Aline Asturian. **A ferrovia no norte do Rio Grande do Sul: uma história do trecho Passo Fundo-Marcelino Ramos/RS (1957-1997)**. 2017. 175 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade de Passo Fundo, Curso de pós-graduação em História, Passo Fundo, 2017.

KOSSOY, Boris. **Fotografia & História**. 2. ed. Ed. Ver. São Paulo: Ateliê Editorial, 2001.

KROETZ, Lando Rogerio. **As estradas de ferro de Santa Catarina: 1910-1960**. Dissertação (Mestrado em História) — Universidade Federal do Paraná (UFPR), Curitiba, 1975.

LANDIM, Paula da Cruz. **Desenho de Paisagem Urbana: as cidades do interior paulista**. 1. ed. São Paulo: Editora UNESP, 2004.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. 5ª ed. Campinas, SP.: Editora da UNICAMP, 1990.

LENHARO, Alcir. **Sacralização da política**. 2. ed. Campinas: Papyrus, 1989.

LINO, Jaisson Teixeira. **Sangue e Ruínas no Sul do Brasil: Arqueologia da Guerra do Contestado (1912-1916)**. (Tese de doutorado) – Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro, UTAD, Portugal, 2011.

LINO, Jaisson Teixeira. **A cultura material da Guerra do Contestado como documento histórico**. Cadernos do CEOM (Unochapecó), v. 25, p. 45-70, 2012. Disponível em: <

<https://bell.unochapeco.edu.br/revistas/index.php/rcc/article/viewFile/1152/678>>.
Data de acesso: 22/01/2019.

LUCENO, Cristiane Secchi.; LAROQUE, Luis Fernando da Silva. **A ferrovia como agente de progresso e desenvolvimento: a inserção em ambiental mundial, brasileiro e sul-rio-grandense**". Destaques Acadêmicos, v. 3, p. 83-98, 2011.

MACHADO, Paulo Pinheiro. **Lideranças do Contestado: a formação e a atuação das chefias caboclas (1912-1916)**. Campinas: Ed. da Unicamp, 2004.

MARQUETTI, Délcio; SILVA, Juraci Brandalize Lopes da. **Cultura cabocla nas fronteiras do Sul**. In: RADIN, José Carlos; VALENTINI, Delmir José; ZARTH, Paulo A.. (Org.). História da Fronteira Sul. 1ed.Porto Alegre; Chapecó: Letra & Vida; UFFS, 2015, v., p. 109-352.

NEVES, Erivaldo Fagundes. **Sertão como recorte espacial e como imaginário cultural**. In. Revista POLITEIA: Hist. e Soc., Vitória da Conquista, v. 3, n. 1. 2003. p 153-162.

NODARI, Renato. **Estrada de ferro São Paulo – Rio Grande: causas e conseqüências de sua construção em território catarinense – 1900 – 1940**. 1999. 210f. Dissertação (Mestrado em Economia) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1999.

PETROLI, Francimar Ilha da Silva. **Um desejo de cidade, um desejo de modernidade: Chapecó, 1931-1945**. 2008. 171 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Santa Catarina, Curso de pós-graduação em História, Florianópolis, 2008.

POLI, Jaci. Caboclo: **Pioneirismo e Marginalização**. In: Centro de Organização da Memória Sócio-Cultural do Oeste Catarinense. 10 anos de CEOM. Chapecó: UNOESC, 1995.

POSSAMAI, Zita Rosane. **Fotografia, História e Vistas Urbanas**. História (São Paulo), v. 27, p. 253-277, 2008.

POZZER, Guilherme. **A modernidade chega de trem: a inauguração da ferrovia em Campinas, São Paulo, em 1872**. INTELLÈCTUS (UERJ. ONLINE), v. 14, p. 142/1-167, 2015.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. **As Curvas do Trem e os Meandros do Poder: O nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil**. Campo Grande: UFSM, 1997.

RADIN, José Carlos. **Representações da colonização**. Chapecó, SC: Argos, 2009.

RADIN, J. C.. **Um olhar sobre a colonização da fronteira Sul**. In: Radin, J. C.; Valentini, D. J.; Zarth, P. A.. (Org.). História da Fronteira Sul. 1ed.Porto Alegre: Letra&Vida, 2015, v. 1, p. 146-166.

RIBEIRO, Rafael Winter. **Paisagem Cultural e Patrimônio**. Rio de Janeiro: Iphan, 2007.

RICARDO, Cassiano. **Marcha para Oeste: a influência da bandeira na formação social e política do Brasil**. - 4º ed. - Rio de Janeiro: José Olympio, 1970 [2 v.].

ROMERO, Fernando Antônio da Silva. **Museu do museu: uma crítica do registro da Guerra do Contestado em Santa Catarina**. 2012. 328f. Tese. (Doutorado em Literatura) Programa de Pós-Graduação em Literatura, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2012.

SANTOS, Milton. **Pensando o espaço do homem**. 5. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004.

SILVA, Kalina Vanderlei; SILVA, Maciel Henrique. **Dicionário de Conceitos Históricos**. 2. ed., 2a reimpressão. São Paulo: Contexto, 2009.

SILVA JUNIOR, Roberto França da. **A formação da infra-estrutura ferroviária no Brasil e na Argentina**. RA EGA (UFPR), v. 14, p. 19-33, 2007.

SILVA, Sérgio. **Expansão Cafeeira e Origem da Indústria no Brasil**. São Paulo: Alfa Omega, 1976.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil**. 2003. 454 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual Paulista, Curso de Pós-Graduação em Geografia, Presidente Prudente, 2003.

SISTEMA DE INFORMAÇÕES TERRITORIAIS. **Microrregião do Alto Vale do Rio do Peixe**. 2015. Disponível em: <http://sit.mda.gov.br/download/caderno/caderno_territorial_155_Alto%20Vale%20do%20Rio%20do%20Peixe%20-%20SC.pdf>. Acesso em: 05 ago. 2019.

THOMÉ, Nilson. **Isto é Caçador: estudo geográfico do Município**. Caçador: Imprensa Universal, 1978.

THOMÉ, Nilson. **Família Correia de Mello: Raízes da História de Caçador**. Caçador: FEARPE, 1982.

THOMÉ, Nilson. **Trem de ferro: história da ferrovia no contestado**. 2ª ed. Florianópolis: Lunardelli, 1983.

THOMÉ, Nilson. **Iconografia 1: A Ferrovia do Contestado**. In: Iconografias do Museu Histórico – Antropológico do Contestado. Revista HISTEDBR On-line, Campinas-SP, v. 16, 2004a. Disponível em: <http://www.histedbr.fe.unicamp.br/revista/revis/revis16/img1_16.pdf>. Acesso em: 12 fev. 2019.

THOMÉ, Nilson; CHAPIEWSKI, Michele. **Iconografia 5: Museu Histórico e Antropológico da Região do Contestado**. In: Iconografias do Museu Histórico – Antropológico do Contestado. Revista HISTEDBR On-line, Campinas-SP, v. 16,

2004b. Disponível em: <http://www.histedbr.fe.unicamp.br/revista/revis/revis16/img5_16.pdf>. Acesso em: 12 fev. 2019.

THOMÉ, Nilson. **O Ciclo da Madeira no Contestado**: Um Retrato do Século XX. Curitiba: MTé Gestão em comunicação, 2010.

TOMPOROSKI, Alexandre Assis. “**O pessoal da Lumber!**” Um estudo acerca dos trabalhadores da *Southern Brazil Lumber and Colonization Company* e sua atuação no planalto norte de Santa Catarina, 1910-1929. 2006. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2006.

TOMPOROSKI, Alexandre Assis. **O polvo e seus tentáculos**: a Southern Brazil Lumber and Colonization Company e as transformações impingidas ao planalto contestado, 1910-1940. 2013. Tese (Doutorado em História) - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2013.

VALENTINI, Delmir José. **A Guerra do Contestado (1912 - 1916)**. In: Delmir José Valentini, José Carlos Radin, Paulo Afonso Zarth. (Org.). História da Fronteira Sul. 1ed. Porto Alegre RS / Chapecó SC: Letra e Vida / UFFS, 2015a.

VALENTINI, Delmir José. **Memórias da Lumber e da Guerra do Contestado**. Porto Alegre: Letra&Vida. Chapecó: Ed. UFFS, 2015b.

VALENTINI, Delmir José. **História Política e trajetória do Legislativo Caçadoreense**. Caçador SC: Instituto Silvino Caramori, 2010.