

editorial  
editorial

entrevista  
interview

artigos submetidos  
submitted papers

tapete  
carpet

artigo nomads  
nomads paper

projeto  
project

expediente  
credits

próxima v!rus  
next v!rus

**V!16**

issn 2175-974x | ano 2018 year

semestre 01 semester



# PODER PÚBLICO E PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO NO MEIO-OESTE CATARINENSE: O CASO DE VIDEIRA

## PUBLIC AUTHORITY AND RAILWAY HERITAGE IN MIDWESTERN SANTA CATARINA: THE CASE OF VIDEIRA

TIAGO DE WERGENES, SORAYA NÓR

PT | EN

**Tiago Nazario de Wergenes** é Arquiteto e Urbanista, pesquisador no Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Catarina.

**Soraya Nór** é Arquiteta e Doutora em Geografia, e membro do Grupo de Pesquisa Análise Ambiental e Permacultura. Professora da Universidade Federal de Santa Catarina, estuda e orienta pesquisas nas áreas de urbanismo, patrimônio cultural, meio ambiente e permacultura.

Como citar esse texto: WERGENES, T. N.; NÓR, S. Poder público e patrimônio ferroviário no meio-oeste catarinense: o caso de Videira. V!RUS, São Carlos, n. 16, 2018. [online] Disponível em: <[http://www.nomads.usp.br/virus/\\_virus16/?sec=4&item=6&lang=pt](http://www.nomads.usp.br/virus/_virus16/?sec=4&item=6&lang=pt)>. Acesso em: 16 Jul. 2018.

### Resumo

O patrimônio ferroviário é um importante testemunho histórico do processo de desenvolvimento econômico e urbanização do Brasil, suporte da memória coletiva de várias comunidades. Diversas esferas do poder público administram grande parte do legado ferroviário e têm o poder de intervir em sua conservação, assim, suas decisões têm impacto direto na construção da memória urbana de vários locais. Este estudo investigou as ações do poder municipal no tocante à gestão e preservação do patrimônio ferroviário, tomando como local de estudo a cidade de Videira, em Santa Catarina, em relação à antiga Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (EFSP-RG). Foram exploradas questões como a interação entre o poder local e as esferas políticas superiores, o estado de conservação, os novos usos e a maneira como este patrimônio vêm sendo inserido na dinâmica socioeconômica do município, além do impacto de interesses privados na preservação do mesmo. Constatou-se que nas últimas décadas não houve a realização de um processo decisório aberto à participação popular, nem mesmo, uma visão de conjunto que contemple a conservação do patrimônio ferroviário. Atualmente, são percebidas ações que visam reintegrar as estruturas ferroviárias restantes à dinâmica urbana, cabendo investigar em que medida essas iniciativas contribuem para a valorização da memória ferroviária.

**Palavras-chave:** Patrimônio ferroviário, Memória coletiva, Estrada de Ferro EFSP-RG, Videira-SC

Este artigo baseia-se em trabalho dos mesmos autores submetido ao Encontro Internacional sobre Preservação do Patrimônio Edificado – Arquimemória 5.

### Introdução

O patrimônio histórico, demonstra sua importância ao contribuir diretamente para “manter e preservar a identidade de uma comunidade étnica ou religiosa, nacional, tribal ou familiar” (CHOAY, 2001, p. 18). Entretanto, a função memorial não é inerente às obras do patrimônio ferroviário, mas sim, algo adquirido com o passar do tempo. Ao refletir sobre os monumentos, Choay (2001) afirma que um monumento é criado deliberadamente para rememorar algum acontecimento, sacrifício, crença, etc., porém, o ‘monumento histórico’ não é, desde o princípio, desejado como tal, ele nasce posteriormente, ao se destacar no espaço urbano entre a massa edificada. Sendo assim, “Todo objeto do passado pode ser convertido em testemunho histórico sem que para isso tenha tido, na origem, uma destinação memorial” (CHOAY, 2001, p. 25).

Sabe-se que as ferrovias desempenharam um importante papel no desenvolvimento econômico do Brasil entre a segunda metade do século XIX e a primeira metade do século XX. As estradas de ferro deram um grande impulso na expansão da fronteira econômica e na urbanização em direção ao interior do país, onde várias cidades surgiram e cresceram ao longo de linhas férreas. Entretanto, com a ascensão do transporte rodoviário, a partir da década de 1960, o transporte ferroviário entrou em desuso nas décadas seguintes (SILVEIRA, 2003). Em muitos lugares, as ferrovias foram desativadas e completamente abandonadas, representando um desafio para os gestores locais em relação ao que fazer com as estruturas e edificações remanescentes da atividade ferroviária.

A história do transporte ferroviário ajuda a compreender o processo de urbanização, de desenvolvimento econômico e de industrialização brasileiro e seu legado faz parte da identidade de várias comunidades, sendo a preservação de sua memória uma necessidade no âmbito de várias esferas políticas, desde a municipal até a federal.

Maurice Halbwachs (2004), em seu estudo sobre a memória coletiva, inseriu a memória individual no âmbito social.

*Nossas lembranças permanecem coletivas, e elas nos são lembradas pelos outros, mesmo que se trate de acontecimentos nos quais só nós estivemos envolvidos, e com objetos que só nós vimos. É porque, em realidade, nunca estamos sós (HALBWACHS, 2004, p. 30).*

Assim, a construção da memória é um elemento essencial da identidade, individual ou coletiva, e sua busca é uma das atividades fundamentais dos indivíduos e das sociedades (NÓR, 2007). Para Le Goff (2003), a falta ou a perda da memória coletiva nos povos e nas nações pode determinar perturbações graves da identidade coletiva, como a amnésia pode causar perturbações graves na personalidade de um indivíduo. De maneira análoga, afirma Milton Santos “quando o homem se defronta com um espaço que não ajudou a criar, cuja história desconhece, cuja memória lhe é estranha, esse lugar é a sede de uma vigorosa alienação” (SANTOS, 1999, p. 263). Posto isso, a proposta deste artigo é desenvolver uma reflexão sobre as decisões e atitudes do poder público local em relação à salvaguarda da memória coletiva no que concerne à preservação do patrimônio ferroviário através do caso do município de Videira, situado junto à, já desativada, Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (EFSP-RG), no meio oeste de Santa Catarina. Foram exploradas questões como a contextualização histórica do patrimônio ferroviário e a relação entre o poder público local e as esferas políticas superiores, em nível nacional, no que concerne ao patrimônio ferroviário e suas políticas de preservação. O estudo também buscou identificar a situação do patrimônio ferroviário na cidade, quais são os novos usos destinados a estas edificações e espaços deixados pela atividade ferroviária e como estes vêm sendo reinseridos na dinâmica socioeconômica do município. Além disso, foi investigada a maneira como o poder local vem lidando com os interesses privados, que entram em choque com a preservação da memória do patrimônio ferroviário.

## **2 Patrimônio industrial e patrimônio ferroviário**

A demolição de dois edifícios, no início da década de 1960, o pórtico dórico da Estação Euston e o edifício Coal Exchange, ambos em Londres, atraiu a atenção do público para um tema que começava a ganhar relevância, a preservação do patrimônio industrial (BUCHANAN, 2005; KÜHL, 2009; CORDEIRO, 2011). Apesar dos protestos, não foi possível salvar os edifícios, testemunhos expressivos do processo de industrialização da Inglaterra. Após mais de cinco décadas, situações que colocam em risco o patrimônio histórico edificado são recorrentes em vários locais, principalmente, em países onde a preservação enfrenta mais dificuldades.

Estes fatos ressaltam a incipiência e o limitado alcance da discussão acerca da preservação do patrimônio industrial, inclusive no Brasil. O debate mais amplo e fundamentado sobre o tema teve início na Inglaterra, na década de 1950, quando a expressão arqueologia industrial ganhou destaque, em especial, por meio de um artigo de Michael Rix<sup>1</sup>, para o periódico *The Amateur Historian*, de 1955, onde este termo foi publicado pela primeira vez (KÜHL, 2009; CAMPAGNOL, 2011).

A discussão alcançou caráter internacional com a primeira ‘Conferência Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial’ realizada em 1973, em Ironbridge, na Grã-Bretanha. Na terceira edição deste mesmo evento foi oficialmente constituído o *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH)*, com o objetivo de promover a cooperação internacional na preservação, conservação, investigação, documentação, pesquisa, interpretação e formação em todos os aspectos do patrimônio industrial (CAMPAGNOL, 2008; TICCIH, 2017). Outro momento importante foi a aprovação da Carta de Nizhny Tagil, na Rússia, em julho de 2003, na XII Conferência Internacional do TICCIH, a Carta definiu conceitos-chave relacionados ao patrimônio industrial, além de diretrizes para a sua preservação (TICCIH, 2017).

Desde as primeiras discussões acerca do patrimônio industrial fica evidente a presença do transporte ferroviário, a exemplo do caso envolvendo a Estação Euston. Apesar de o patrimônio ferroviário possuir especificidades, comparado ao restante do patrimônio industrial, ambos estão relacionados, pois o processo de industrialização esteve diretamente associado às ferrovias, como afirma Kühl (2009, p. 40):

*Considera-se o processo de industrialização intimamente ligado ao desenvolvimento do transporte ferroviário, em especial na segunda fase daquilo que se convencionou chamar de Revolução Industrial. A industrialização em larga escala associa-se diretamente a esse meio de transporte, pois impulsionou as ferrovias e, por sua vez, foi por elas impulsionada; e para seu funcionamento, as ferrovias devem possuir uma estruturação industrial.*

Embora haja diferenças, o processo também ocorreu no Brasil. Apesar de o país ter se industrializado tardiamente, em relação à Europa, desde o início de sua implantação, as ferrovias estiveram associadas às agroindústrias e à dinâmica econômica, assim como, à intensificação do processo de urbanização.

### 3 As ferrovias no Brasil

A construção da primeira ferrovia do Brasil ocorreu em 1854, ano em que foi inaugurada a Estrada de Ferro Mauá, no Rio de Janeiro, empreendimento conduzido por Irineu Evangelista de Sousa, o Visconde de Mauá. Com apenas 14,5 km, a ferrovia ligava o porto de Mauá à estação de Fragoso, no caminho para Petrópolis (IBGE, 1954). A partir do terceiro quartel do século XIX, em especial, vários empreendimentos foram feitos no setor ferroviário brasileiro, financiados tanto pelo capital estrangeiro quanto pelo interno, derivado, principalmente, da monocultura de café. O principal objetivo era transportar a produção nacional do interior para os portos no litoral. Assim, o processo de industrialização e urbanização acelerou e avançou em direção ao interior do país (SILVEIRA, 2003).

Apesar da instabilidade econômica e da crise política que se instaurou no Brasil, no fim do século XIX, o transporte ferroviário continuou recebendo investimentos, tendo o auge de crescimento da malha ferroviária ocorrido no período que vai de 1890 até a década de 1930, já no século XX. Nesse período, grande parte das ferrovias brasileiras esteve arrendada a empresas estrangeiras (IBGE, 1954; SILVEIRA, 2003). Entretanto, crises na economia e na política levaram a União e os Estados a encamparem as ferrovias durante a Primeira República. Entre os objetivos do governo estava a retomada do controle do transporte ferroviário, seu direcionamento ao mercado interno e a maior integração da malha. Assim, em 1930, a maior parte das ferrovias já era administrada pelo poder público. Entretanto, apesar da intervenção do governo, a situação do transporte ferroviário não melhorou. Na década de 1940, instabilidades econômicas decorrentes da Segunda Guerra Mundial e o fracasso em construir uma malha ferroviária mais integrada afetaram o setor (SILVEIRA, 2003; IPHAN, 2017a).

Assim, tentando controlar a situação, em 1957, foi criada a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) <sup>2</sup>, cujo intuito era administrar as estradas de ferro federais (SILVEIRA, 2003; IPHAN, 2017a). Apesar de ter havido uma ligeira reação do setor observou-se sua decadência a partir da década de 1960, com a priorização do transporte rodoviário. Dessa maneira, na década de 1990, a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização (PND), seu patrimônio foi privatizado e muitas ferrovias, já obsoletas, acabaram sendo abandonadas <sup>3</sup>. Com a extinção da RFFSA, em 2007, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) foi incumbido de "receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção" (SILVEIRA, 2003; BRASIL, 2007; RFFSA, 2007; IPHAN, 2017b).

#### 3.1 A Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande

Embora tenha sido inaugurada em 1910, a concessão para a construção da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (EFSP-RG) foi concedida ainda no Império, em novembro de 1889. Mesmo com a Proclamação da República, o Governo provisório reconheceu a concessão e a ratificou em abril de 1890. A construção da ferrovia, no sentido norte-sul, integrou as malhas ferroviárias do sudeste e sul do país, através do interior dos estados da região sul. Também possibilitou a ligação da capital brasileira, na época o Rio de Janeiro, às redes ferroviárias da Argentina e Uruguai<sup>4</sup> (THOMÉ, 2010).

A construção iniciou efetivamente em novembro de 1895, a partir da cidade de Ponta Grossa no Paraná. Esta cidade foi utilizada como ponto de partida para duas frentes de trabalho, uma ao norte, em direção à Itararé, em São Paulo, e outra ao sul, em direção ao rio Uruguai, divisa entre Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Em abril de 1904, a ferrovia já havia chegado ao rio Iguazu, na divisa entre Paraná e Santa Catarina. Nesta data, tanto o trecho paranaense quanto o gaúcho estavam em operação, faltando concluir apenas o trecho catarinense entre os rios Iguazu e Uruguai. Nesta época, a companhia EFSP-RG, vinha apresentando déficits constantes o que levou ao atraso do início das obras do trecho catarinense. Em janeiro de 1907, as obras foram retomadas e, em junho deste mesmo ano, o governo federal deu um ultimato à companhia, fixando prazo máximo até o fim de 1910 para o término do trecho catarinense e início da operação da linha (BRASIL, 1907; GOULARTI FILHO, 2009).

Entretanto, ainda em 1906, a concessão da EFSP-RG havia sido assumida pela Brazil Railway Company (BRC), holding do empresário americano Percival Farquhar, que comprou a maioria das ações da ferrovia e finalizou sua construção. A EFSP-RG foi inaugurada em dezembro de 1910, ao ser feita a junção do trecho catarinense ao gaúcho com a construção da ponte sobre o rio Uruguai. Neste mesmo ano, as ferrovias catarinenses e paranaenses, sob a gestão da BRC, formaram a Rede de Viação Férrea Paraná-Santa Catarina (RVFPSC). Farquhar chegaria a arrendar 40% da malha ferroviária brasileira, formando um verdadeiro monopólio<sup>5</sup> (SILVEIRA, 2003; GOULARTI FILHO, 2009; THOMÉ, 2010; LANNA, 2012).

Pouco tempo após a inauguração da EFSP-RG, a BRC começou a acumular déficits e entrou em crise. A holding de Farquhar acabou declarando concordata em julho de 1917, apesar disso, a EFSP-RG continuou em operação. Com a Revolução de 1930 a EFSP-RG foi tomada pelas forças revolucionárias e, em 1942, foi efetivamente encampada e incorporada a Rede de Viação Paraná-Santa Catarina (RVPSC) (SILVEIRA, 2003; GOULARTI FILHO, 2009; THOMÉ, 2010).

A RVPSC atuou até 1957, quando foi extinta e integrada à RFFSA. Entretanto, após a década de 1960, com a ascensão do transporte rodoviário, a antiga EFSP-RG começou a perder cada vez mais importância na economia local. Na década de 1990, com a desestatização da RFFSA, sua operação foi entregue ao setor privado, inicialmente, à empresa Sul Atlântico S/A e, posteriormente, à América Latina Logística (ALL), hoje, Rumo Logística (RFFSA, 2007; GOULARTI FILHO, 2009; THOMÉ, 2010).

O processo de transferência foi efetivado entre 1996 e 1998, período em que a antiga EFSP-RG foi desativada e, praticamente abandonada. A partir de então, o único movimento visto na ferrovia foi de raros trens de capina química e alguns trens turísticos (GOULARTI FILHO, 2009; THOMÉ, 2010). Como consequência da desativação da ferrovia na região, estruturas, edifícios e espaços, antes utilizados pela atividade ferroviária, perderam sua função, gerando vazios no tecido urbano, a maioria destes, em áreas centrais, como é o caso da cidade de Videira.

#### 3.2 A EFSP-RG como patrimônio cultural ferroviário

Assim como ferrovias em outros locais do Brasil, a EFSP-RG possui um vínculo histórico tanto com a memória das cidades em particular, quanto com a região meio-oeste catarinense como um todo. Desde sua construção, a ferrovia esteve associada à colonização do local, assim como, ao desenvolvimento da indústria madeireira e, mais tarde, da agroindústria, as principais atividades econômicas que impulsionaram o crescimento das cidades da região (THOMÉ, 2010).

Uma peculiaridade na história da EFSP-RG é o fato de ser apontada como um dos fatores para a eclosão do episódio conhecido como a Guerra do Contestado, um conjunto de eventos relevantes na história de Santa Catarina e do Brasil. Na época da construção da ferrovia, as terras da mesorregião oeste do estado eram, em sua maioria, devolutas. Parte do pagamento pela construção da EFSP-RG envolvia a cessão de uma faixa de terras, de 30km de largura, ao longo da ferrovia. Entretanto, havia famílias que ali viviam sem a posse formal da terra. Essas pessoas foram expulsas dos locais que habitavam, tanto pela Brazil Railway Company e suas subsidiárias, quanto por coronéis que ocuparam suas terras. A expulsão gerou a revolta desta população que, sem perspectivas, uniu-se e entrou em combate contra as forças do poder público que defendiam os interesses do capital privado e dos coronéis (THOMÉ, 1992, 2010).



**Fig. 1:** Estação ferroviária de Calmon. Fonte: Tiago N. de Wergenes, 2017

Várias destas estações também foram estratégicas nas ações militares do governo, servindo como base para as tropas. Junto à Estação Rio Caçador, por exemplo, foi instalado um depósito de armas e remuniamento, além de um dos quatro campos de aviação construídos na região do conflito, onde, pela primeira vez, o Exército brasileiro utilizou aviões com fins militares (THOMÉ, 1992, 2010).

Além de a EFSP-RG possuir uma história de disputas e desenvolvimento econômico no meio-oeste catarinense, também deixou suas marcas na paisagem. Pátios ferroviários, estações e outros edifícios, ligados à mesma, estão presentes na memória dos habitantes e nas paisagens urbanas da região, principalmente, nos centros históricos. O transporte ferroviário e a industrialização estiveram estreitamente associados, essa relação fica expressa ao se observar os galpões e chaminés, próximos aos trilhos, que pontuam a paisagem urbana da região (Fig. 2).



**Fig. 2:** Prédio do antigo Frigorífico Ouro em Capinzal (abandonado atualmente), à direita, encoberta pela mata, está a ferrovia. Fonte: Tiago N. de Wergenes, 2017.

Os fatores discutidos demonstram a relevância histórica da EFSP-RG e do seu patrimônio para o meio-oeste catarinense e para o Estado de Santa Catarina. Além do aspecto histórico, as construções e espaços da ferrovia impõem-se como preexistências na paisagem urbana, destacando-se do restante do cenário, são testemunhos concretos da história destas cidades e contribuem tanto para preservação da memória urbana quanto da ferrovia.

#### **4 O poder público local e o patrimônio ferroviário em Videira-SC**

Com a desativação da ferrovia e a dissolução da RFFSA, em 1999, alguns imóveis da companhia foram alienados, tanto para particulares quanto para prefeituras da região, que, em especial, compraram as estações. Esse foi o caso de Videira, porém, outras edificações também faziam parte do patrimônio ferroviário deste município, como casas de operários e um posto de telégrafo.

No entanto, apenas duas casas da vila ferroviária da cidade permaneceram. Em uma delas, funcionou, até recentemente, um escritório de engenharia (Fig. 3) e a outra foi transformada em depósito de uma loja de materiais de construção (Fig. 4). Em 2004, esta loja realizou a "recuperação" da casa e fez um mural, representando a história do município, no muro que faz a contenção do terreno em que a edificação se encontra. A loja possui um acordo com a prefeitura, em que se compromete a conservar o edifício. O prédio desta loja foi construído no terreno onde antes se encontrava um posto de telégrafo, de arquitetura Art Déco, provavelmente, construído na década de 1940, na administração da RVPSC, assim como as casas da vila ferroviária.

Também em 2004, na tentativa de resgatar parte do patrimônio perdido, a Prefeitura Municipal de Videira fez uma "réplica" deste posto de telégrafo (Fig. 5), em frente ao local em que este se encontrava, no lado oposto da rua, próximo à estação ferroviária. Além destas construções, também permanece uma caixa d'água (Fig. 6), situada junto a um antigo triângulo de reversão da ferrovia<sup>6</sup>, ainda no centro da cidade, porém, em um local mais afastado da estação. A edificação foi incorporada a uma pista de skate que faz parte de um parque construído no terreno do triângulo ferroviário. Nela foram feitos grafites representando a ferrovia e sua história, na parte superior ainda está presente o brasão da RVPSC.



**Fig. 3 e Fig. 4:** Casas remanescentes da vila ferroviária de Videira. Fonte: Tiago N. de Wergenes, 2017.





**Fig. 5 e Fig. 6:** Réplica do posto de telégrafo e caixa d'água da ferrovia em Videira. Fonte:Tiago N. de Wergenes, 2017.

Apesar de terem tido suas estruturas preservadas e das “boas intenções” das atitudes tomadas em relação à conservação destes prédios, não se pode negar que houve a descaracterização dos mesmos em certa medida. Nas casas restantes da vila, por exemplo, apesar de serem visíveis ações de manutenção, percebem-se alterações estéticas na pintura, cobertura e outros acabamentos, além de ampliações. Já a réplica do posto do telégrafo apresenta diferenças em relação ao prédio original, apesar de ter uma placa na construção indicando que se trata de uma réplica, a inscrição não menciona nada sobre a localização do primeiro edifício.

Por outro lado, apesar de ter sofrido alterações na parte interna, a estação é o prédio mais bem conservado do patrimônio ferroviário da cidade. O edifício (Fig. 7), conforme Giesbrecht (2016), foi construído na década de 1940, desde 1999 pertence à Prefeitura Municipal que, atualmente, aluga o espaço para uma associação de artesanato e uma choperia. Há um contrato firmado entre este último estabelecimento e a prefeitura que visa conservar o prédio por meio de uma parceria público-privada, em que a responsabilidade pela manutenção do prédio é dividida pelas duas partes. O contrato ainda determina que a choperia priorize a comercialização de produtos da região e do município, que tem destaque na produção de vinhos, como uma forma de promover a cultura local e fomentar o turismo.



**Fig. 7:** Estação Ferroviária de Videira, ao lado da Estação, no fundo, pode ser vista a réplica do posto de telégrafo. Fonte: Tiago N. de Wergenes, 2017.

Com relação ao turismo, em Videira, assim como nos municípios vizinhos de Tangará e Pinheiro Preto, o patrimônio ferroviário, em geral, aparece associado à memória cultural da colonização europeia, visto que a ferrovia foi a porta de entrada de imigrantes e descendentes de imigrantes europeus que se instalaram nestes locais. A etnia italiana destacou-se na formação econômica e na criação da identidade destes municípios. Está visível na agroindústria e na produção de vinho, um dos produtos regionais mais conhecidos. Videira e Tangará, por exemplo, usam suas estações como espaços para a promoção da cultura e produtos locais, como já foi exposto. Apesar de haverem sido feitas tentativas, no passado, de reativar a ferrovia para a realização de passeios de locomotiva, entre estas e outras cidades ao longo da mesma, somente o trecho entre Piratuba, no sul do Vale do Rio do Peixe, e Marcelino Ramos, no Rio Grande do Sul, é utilizado para passeios turísticos atualmente.

Enquanto em Videira os imóveis da extinta RFFSA foram alienados, em outros municípios da região meio-oeste estes permaneceram sob posse da empresa e, depois, da União, ao ser sancionada a Lei 11.483 que a extinguiu, em 2007. De maneira geral, embora tenham passado um bom tempo abandonados ou ocupados informalmente, percebe-se que um maior número de prédios do patrimônio ferroviário destas cidades permaneceu preservado.

Fatos decorrentes da extinção da RFFSA, como o envolvimento do IPHAN na administração de obras de interesse artístico, histórico e cultural do patrimônio da estatal, tiveram repercussão no meio-oeste catarinense. Várias obras da extinta empresa foram catalogadas pelo IPHAN e inseridas na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (LPCF)<sup>7</sup>, instrumento criado para auxiliar na gestão deste patrimônio. Entretanto, em Videira, nenhum prédio foi incluído na lista, visto que já não pertenciam à RFFSA, também não há legislação municipal que proteja o patrimônio e a memória ferroviária.

O lançamento do 'Programa de destinação do patrimônio da extinta RFFSA para apoio ao desenvolvimento local', em 2009<sup>8</sup>, foi outro fator importante. O programa, em especial, abriu uma janela de diálogo entre órgãos da esfera federal e as prefeituras locais, permitindo que estas dessem novos usos aos edifícios da ferrovia. Alguns municípios também implementaram projetos de requalificação de seus antigos pátios ferroviários, construindo praças e parques, como Caçador, em 2009, e, mais recentemente, o próprio município de Videira, em 2014. Este último fato suscita outras questões inerentes ao papel das ferrovias na memória urbana dessas cidades, como, compreender em que medida as iniciativas de requalificação desses espaços evocam e valorizam a identidade e história do lugar e da própria ferrovia.

## 5 Considerações finais

Videira está entre os municípios que mais se desenvolveram economicamente, nas últimas décadas, no meio-oeste catarinense, impulsionada pela agroindústria que, por sua vez, também estimulou o crescimento do mercado imobiliário. Acredita-se que este fator, aliado à geografia do município (localizado entre o Rio do Peixe e as montanhas a sua volta), explica o fato de ter havido tanta pressão e posterior utilização dos espaços que eram antes ocupados pelo pátio e vila ferroviários, situados em uma área central bastante valorizada.

Os fatos ocorridos em Videira demonstram a falta de sensibilidade e de uma visão de conjunto em relação ao patrimônio ferroviário da cidade por parte de governos locais nas últimas décadas. A ausência de um posicionamento para salvaguarda do patrimônio por parte do poder público local com relação aos interesses de atores privados, quando houve a privatização da RFFSA na década de 1990, deixou este legado vulnerável e sujeito a ações que acabaram por destruir grande parte das estruturas ferroviárias, afetando a preservação da identidade e da memória coletiva da cidade. A fragmentação deste patrimônio acabou por favorecer interesses econômicos privados em detrimento de um interesse comum da população que não foi envolvida no processo.

Entretanto, as ações mais recentes do poder público municipal demonstram a intenção de "recuperar" a memória do município, como o acordo realizado com um dos proprietários das casas remanescentes da vila ferroviária e a construção da réplica do posto de telégrafo. Cabe destacar que estas ações não revertem o fato de o conjunto ferroviário da cidade ter sido descaracterizado de forma permanente.

Assim, ainda há muito em que avançar, constatou-se que até esse momento nenhuma obra do patrimônio ferroviário da região meio-oeste foi tombada em nível estadual e, em nível municipal, apenas a Estação do município de Tangará foi tombada e restaurada<sup>9</sup>. Dessa forma, a situação ainda causa certa apreensão. Pergunta-se em que medida estes prédios e ambientes

estariam livres de descaracterizações ou até da sua destruição, como aconteceu em Videira, sem haver uma legislação ou iniciativa de gestão que os proteja efetivamente de forma conjunta e articulada.

Por outro lado, percebe-se que houve um amadurecimento com relação à preservação do patrimônio ferroviário na esfera federal, com a inclusão do IPHAN no processo de gerenciamento e destinação do legado da RFFSA, após 2007. Apesar de várias obras terem ficado abandonadas e sem manutenção em muitas cidades, acredita-se que o fato de terem permanecido sob posse da RFFSA e, depois, da União, possa ter contribuído para a sua preservação. Isso também possibilitou que as obras mais relevantes no campo artístico, histórico e cultural, fossem incluídas na LPCF, pelo IPHAN, de forma direta, sem depender da iniciativa local. Ainda que a inscrição na LPCF não represente um tombamento, reconhece-se que já é um grande passo na conservação destas estruturas e na salvaguarda da memória coletiva.

Nesse sentido, alguns casos demonstram avanços, como o fato de alguns municípios, incluindo Videira, nos últimos anos, terem feito ações para inserir o patrimônio ferroviário em atividades turísticas que tornam mais viável, economicamente, a sua conservação e contribuem para manter viva a memória da ferrovia.

Espera-se que o levantamento apresentado nesse estudo possa contribuir para um olhar mais atento ao legado do patrimônio ferroviário de Videira e do meio-oeste catarinense, de forma a reforçar a construção da memória urbana do município e a identidade cultural de sua população.

## Referências

BRASIL. **Decreto nº 6.533 de 29 de junho de 1907**. Fixa prazos para a conclusão dos trabalhos de construção das linhas de concessão da Companhia Estrada de Ferro S. Paulo ao Rio Grande e dá outras providências. Diário Oficial da União. República Federativa do Brasil, p. 6067. 11 ago. 1907. Seção 1. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-6533-29-junho-1907-527647-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 16 ago. 2017.

BRASIL. **Lei nº 11483, de 31 de maio de 2007**. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. 2007. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2007/lei/l11483.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11483.htm)>. Acesso em: 24 mai. 2017.

BUCHANAN, A. Industrial archaeology: past, present and prospective. **Industrial Archaeology Review**, [s.l.], v. 27, n. 1, p.19-21, 2005. Informa UK Limited. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1179/030907205x44321>>. Acesso em: 23 mai. 2017.

CAMPAGNOL, G. Industrial archaeology and Brazilian industrial heritage. **Preservation Education & Research**, v. 4, p.115-133, 2011. Disponível em: <<http://www.ncpe.us/publications/volume-4-2011/>>. Acesso em: 23 mai. 2017.

\_\_\_\_\_. **Usinas de açúcar: habitação e patrimônio industrial**. 2008. Tese (Doutorado em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2008. Disponível em: <[doi:10.11606/T.18.2008.tde-06022009-151443](https://doi.org/10.11606/T.18.2008.tde-06022009-151443)>. Acesso em: 24 mai. 2017.

CHOAY, F. **A alegoria do patrimônio**. Tradução Luciano Vieira Machado. São Paulo: Estação Liberdade/ Editora UNESP, 2001.

CORDEIRO, J. M. L. Desindustrialização e salvaguarda do patrimônio industrial: problema ou oportunidade? **Oculum Ensaios**, v. 13, n. 1, p. 154-165, 2011. Disponível em: <<http://periodicos.puc-campinas.edu.br/seer/index.php/oculum/article/view/147>>. Acesso em: 24 mai. 2017.

GIESBRECHT, R. M. **Calmon**. Estações ferroviárias de Santa Catarina. 2014. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/pr-tronco/calmon.htm>>. Acesso em: 18 ago. 2017.

\_\_\_\_\_. **Videira**. Estações ferroviárias de Santa Catarina. 2016. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/pr-tronco/riodasantas.htm>>. Acesso em: 18 ago. 2017.

GOULARTI FILHO, A. A Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande na formação econômica regional em Santa Catarina. **Geosul**, v.24, n. 48, p. 103-128, 2009. Disponível em: <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/geosul/article/viewFile/2177-5230.2009v24n48p103/12284>>. Acesso em: 24 mai. 2017.

HALBWACHS, M. **A memória coletiva**. São Paulo, Centauro, 197p., 2004.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **I Centenário das ferrovias brasileiras**. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE, comp. 1954.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). **Lista do patrimônio cultural ferroviário**. 2015. Disponível em: <[http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Lista\\_patrimonio\\_cultural\\_ferrov%C3%A1rio\\_dez\\_2015.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Lista_patrimonio_cultural_ferrov%C3%A1rio_dez_2015.pdf)>. Acesso em: 23 mai. 2017.

\_\_\_\_\_. **As ferrovias na República**. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/610>>. Acesso em: 26 mai. 2017(a).

\_\_\_\_\_. **Rede Ferroviária Federal S.A.** Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/611>>. Acesso em: 26 mai. 2017(b)

KÜHL, B. M. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização:** problemas teóricos de restauro. Cotia: Ateliê Editorial, 2009.

LANNA, A. L. D. Ferrovias no Brasil 1870-1920. **História econômica & História de empresas**, v. 8, n. 1, p. 7-40, jul. 2012. Disponível em: <<http://www.abphe.org.br/revista/index.php?journal=rabphe&page=article&op=view&path%5B%5D=179>>. Acesso em: 10 ago. 2017.

LE GOFF, J. **História e memória.** 5e. Campinas: Editora da UNICAMP, 541p, 2003.

MINCHINTON, W. World industrial archaeology: a survey. **World Archaeology**, v. 15, n. 2, p. 125-136, out. 1983. Disponível em: <[http://www.jstor.org/stable/124646?seq=1#page\\_scan\\_tab\\_contents](http://www.jstor.org/stable/124646?seq=1#page_scan_tab_contents)>. Acesso em: 23 mai. 2017.

NÓR, S. Espaço e memória: uma relação entre concepções e conceitos. **Revista Grifos**. Chapecó: Argos, p. 101-112, 2007.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA (RFFSA). **Histórico.** 2007. Disponível em: <<http://www.rffsa.gov.br/>>. Acesso em: 18 jul. 2017.

SANTOS, M. **Tangará/SC restaura estação ferroviária com recursos da Lei de incentivo à cultura.** Obra custou R\$ 650 mil. 2013. Disponível em: <<http://www.portaldemarcelino.com.br/portal/tangaras-estacao-ferroviaria-com-recursos-da-lei-de-incentivo-a-cultura-obra-custou-r-650-mil/>>. Acesso em: 20 ago. 2017.

SANTOS, M. **A natureza do espaço:** Técnica e tempo, razão e emoção. 3 ed. São Paulo, Hucitec, p. 263, 1999.

SECRETARIA DO PATRIMÔNIO DA UNIÃO (SPU). Ministério do Planejamento. **Programa de destinação do patrimônio da extinta RFFSA para apoio ao desenvolvimento local:** orientação aos municípios e entidades privadas sem fins lucrativos. Brasília, 2009. Disponível em: <<http://www.rffsa.gov.br/>>. Acesso em: 18. ago. 2017.

SILVEIRA, M. R. **A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil.** 2003. XXII, 453 f. Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2003. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/101439>>. Acesso em: 12 ago. 2017.

THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE (TICCIH). **About the international committee for the conservation of the industrial heritage.** Disponível em: <<http://ticcih.org/about/>>. Acesso em: 23 mai. 2017.

THOMÉ, N. **História do trem do contestado.** Curitiba: MTé Gestão e Comunicação, 2010.

\_\_\_\_\_. **Sangue, suor e lágrimas no chão do contestado.** Caçador: INCON Edições/UNC, 1992.

---

**1** Segundo Minchinton (1983), em seu artigo, Rix (1955) se preocupa em discutir a investigação sobre uma série de edifícios dos séculos XVIII e XIX ligados ao processo de industrialização, na Inglaterra, que possuíam significativa importância histórica.

**2** Lei 3.115/1957, criação da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA).

**3** A RFFSA foi dissolvida por meio do Decreto nº 3.277, em 1999, e extinta pela Lei 11.483, de 2007, por meio da qual seus bens foram transferidos para a União (RFFSA, 2007).

**4** A EFSP-RG foi construída a partir do prolongamento da Ferrovia Sorocabana, em Itararé, na então Província de São Paulo, até a linha Porto Alegre – Uruguaiana, em Santa Maria, na província do Rio Grande do Sul (THOMÉ, 2010).

**5** O empresário criaria mais duas empresas que atuariam em solo catarinense, a Southern Brazil Lumber & Colonization Company, para explorar a madeira das terras ao longo da ferrovia, e a Brazil Development & Colonization Company, voltada à colonização destas mesmas terras. Ambas as atividades estavam previstas no contrato com o governo, a companhia tinha direito de explorar as terras até 15km de cada lado do eixo da linha férrea, bem como, a obrigação de colonizá-las (THOMÉ, 2010).

**6** Conjunto de trilhos, interligados em forma de triângulo, que permitem manobrar a locomotiva e inverter o sentido do tráfego do trem.

**7** A LPCF foi criada por meio da Portaria Iphan nº 407/2010 e, até 15 de dezembro de 2015, contava com 639 bens inscritos (IPHAN, 2015).

**8** O objetivo do programa é “[...] apoiar ações legais nas áreas de desenvolvimento social, urbano e ambiental mediante a regularização, cessão ou compartilhamento da gestão de imóveis da União oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal S. A. –

RFFSA, visando, por sua vez, assegurar o cumprimento da função socioambiental desse importante patrimônio público” (SPU, 2009, p. 2). Além dos municípios, o programa também é destinado a “entidades privadas sem fins lucrativos que tenham interesse em utilizar estes imóveis para fins de implantação de programas, projetos e ações locais de desenvolvimento social, urbano e ambiental” (SPU, 2009, p. 2). A proteção do patrimônio ferroviário e estímulo à preservação e divulgação da memória ferroviária estão entre as finalidades do programa que tem parceria com o IPHAN.

9 A restauração do prédio foi concluída em 2010 (SANTOS, 2013).