

# O PAPEL DO PODER PÚBLICO NA CONSTRUÇÃO DA MEMÓRIA COLETIVA URBANA: CAÇADOR (SC)<sup>1</sup>

THE ROLE OF PUBLIC AUTHORITIES IN THE CONSTRUCTION OF URBAN COLLECTIVE MEMORY: CAÇADOR (SC)

TIAGO NAZARIO DE WERGENES, SORAYA NÓR

## RESUMO

Este artigo discute as intervenções do poder público em áreas de caráter histórico por meio de um estudo de caso do projeto de requalificação do pátio ferroviário de Caçador (SC), pertencente à antiga Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande. Este estudo objetiva instigar a reflexão sobre o vínculo entre a cidade e a memória coletiva, bem como compreender como as intervenções do poder público podem afetar a construção da última. Portanto, a pesquisa aborda a questão em duas frentes. Na primeira, foca-se o espaço urbano, analisando as intervenções institucionais realizadas, enquanto a segunda concentra-se nos indivíduos, indagando-os sobre sua percepção, sentidos e lembranças relacionados ao local por meio de entrevistas. Os resultados mostram pouco interesse, por parte das intervenções institucionais, em integrar e destacar o patrimônio ferroviário – embora esse encontre ressonância na memória dos entrevistados. Por outro lado, o projeto executado buscou representar a memória da cidade de modo personalista, por meio de monumentos, retratando indivíduos que teriam tido um “papel mais relevante” na história de Caçador. Entretanto, esses não encontraram ressonância junto ao público entrevistado. Ao final, entende-se que o projeto pouco atua na evocação do passado do local e não contribui com a construção de uma memória coletiva que considere seu patrimônio, em especial o ferroviário, e a comunidade de modo mais inclusivo.

**PALAVRAS-CHAVE:** Caçador-SC. Memória coletiva. Patrimônio ferroviário. Poder público. Requalificação urbana.

## ABSTRACT

This article discusses the government's interventions on historical sites through a case study about the revitalization project of the Caçador's railway yard in Santa Catarina, part of the former Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande. This study aims to trigger the reflection on the link between the city and the collective memory, as well as to understand how the government's interventions can affect the construction of the memory in the social context. Therefore, this study approaches this issue on two fronts. The first one focuses on the urban space, analyzing the institutional interventions carried out, whereas the second concentrates on the individuals, asking them about their perception, meanings and memories related to the place through interviews. The results show little interest, from the institutional interventions, in integrating and highlighting the railway heritage – although it finds resonance in the interviewees' memory. On the other hand, the project sought to represent the city's memory in a personalist way through monuments representing personalities who would have had a “more relevant role” in the history of Caçador. However, these monuments do not find resonance among the people. Finally, we understand that the project does little to evoke the site's past and does not contribute to the construction of a collective memory that considers its heritage, mainly the railway heritage, and the community in an inclusive way.

**KEYWORDS:** Caçador-SC. Collective memory. Railway heritage. Public authorities. Urban revitalization.

## INTRODUÇÃO

**A CIDADE É COMPOSTA** pelo acréscimo de sucessivas camadas que vão se interpondo ao longo do tempo e, assim, dão forma ao espaço urbano. Esse processo de formação e transformação das cidades, que está sujeito a fatores econômicos, sociais, políticos, entre outros, ora suscita adições e mudanças na sua configuração, ora provoca o abandono de construções e espaços que já não são mais relevantes na dinâmica urbana. À medida que a dinâmica urbana avança e as áreas do tecido antigo, de caráter memorial, voltam a atrair a atenção de agentes que atuam na transformação da cidade, ações com o objetivo de dar novos usos a esses locais se tornam cada vez mais frequentes.

Nesse sentido, um exemplo comum no Brasil são as áreas vinculadas ao transporte ferroviário. O abandono progressivo do modal ferroviário, iniciado na década de 1950, deixou uma grande quantidade de áreas e imóveis abandonados em muitas cidades do país. Este trabalho foca no caso de Caçador, cidade do Meio-Oeste catarinense, que cresceu junto à Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (EFSP-RG). Após a desativação da ferrovia, na década de 1990, a área do antigo pátio de cargas da estação, no centro da cidade, ficou abandonada até 2009, quando um projeto institucional de requalificação urbana a transformou em um parque.

Percebe-se que o discurso de valorização da memória e do patrimônio é utilizado para justificar a realização de muitos projetos de requalificação urbana no Brasil. Entretanto, questiona-se se essas ações realmente dão importância suficiente e contribuem de fato para a conservação do patrimônio e da memória coletiva relacionados às áreas que sofrem a intervenção. No caso de Caçador, levanta-se dúvidas sobre o modo como o projeto realizado lidou com as questões do patrimônio e da memória do local e sobre sua capacidade de estimular o público a rememorar seu passado.

Desse modo, este artigo pretende problematizar as ações do poder público sobre espaços de caráter histórico/memorial, chamando a atenção para intervenções que possam influenciar na relação entre os indivíduos e esses espaços e, assim, nas memórias que neles encontram suporte. Busca-se, assim, instigar a reflexão sobre a relação entre memória coletiva e espaço urbano e compreender como as intervenções feitas pelo poder público podem atuar na construção da memória coletiva.

## MEMÓRIA E CIDADE

Conforme o pensamento de Halbwachs (1990), a memória coletiva pode ser descrita como a reunião de memórias individuais que se apoiam umas sobre as outras, compondo, assim, um conjunto de lembranças compartilhadas entre os membros de um grupo social. Por outro lado, Candau (2014) problematiza o conceito, relacionando-o à noção de identidade. O autor afirma que, assim como a última, a memória coletiva é, sobretudo, uma representação. Conforme

Candau (2014, p. 9), “[...] a memória é, acima de tudo, uma reconstrução continuamente atualizada do passado, mais do que uma reconstituição fiel do mesmo [...], um enunciado que membros de um grupo vão produzir a respeito de uma memória supostamente comum a todos os membros desse grupo”. A partir dessas ideias, compreende-se a memória coletiva como algo construído socialmente em uma relação dual em que as memórias individuais atuam na construção da memória coletiva e essa, por sua vez, exerce influência sobre as memórias individuais.

Nora (1993), por sua vez, atenta para o fato de que a memória também está exposta às vicissitudes da mente humana, ao esquecimento, às deformações conscientes e inconscientes, à manipulação, etc. Assim, à medida que o tempo passa e se torna cada vez mais difícil evocar eventos passados, as pessoas sentem a necessidade de buscar apoio em referências materiais que auxiliem na conservação e transmissão de lembranças. É nesse ponto que a memória se relaciona ao urbano, uma vez que a cidade abriga lugares e objetos que servem de suporte à memória. Rossi (2001, p. 198) reitera a ideia ao afirmar que “[...] a própria cidade é a memória coletiva dos povos; e como a memória está ligada a fatos e a lugares, a cidade é o *locus* da memória coletiva”. Portanto, entende-se que as mudanças realizadas na cidade podem impactar na relação entre indivíduos e espaço urbano e, conseqüentemente, na construção da memória coletiva.

Afinal, são os indivíduos que atribuem sentidos e significados ao espaço urbano. É esse processo que transforma o espaço em ‘lugar’; ou seja, portador de um significado e de uma memória (PESAVENTO, 2007). Pode-se relacionar essa ideia ao pensamento de Riegl (2014) e Choay (2006) sobre o conceito de patrimônio histórico. Conforme os autores, é ao longo do tempo, no contato cotidiano, que as pessoas passam a atribuir sentidos aos objetos que, assim, transformam-se em patrimônio histórico. Ou seja, o patrimônio histórico diz respeito àqueles elementos que, com o tempo, adquiriram função memorial. Esses elementos podem ser volúveis (aqueles que foram concebidos com a intenção memorial: monumentos, memoriais, lápides etc.) ou não volúveis (qualquer outro elemento que não foi concebido com intenção memorial). Dessa maneira, faz parte da construção da memória coletiva manter e inserir elementos no espaço urbano com o intuito de auxiliar na evocação de lembranças.

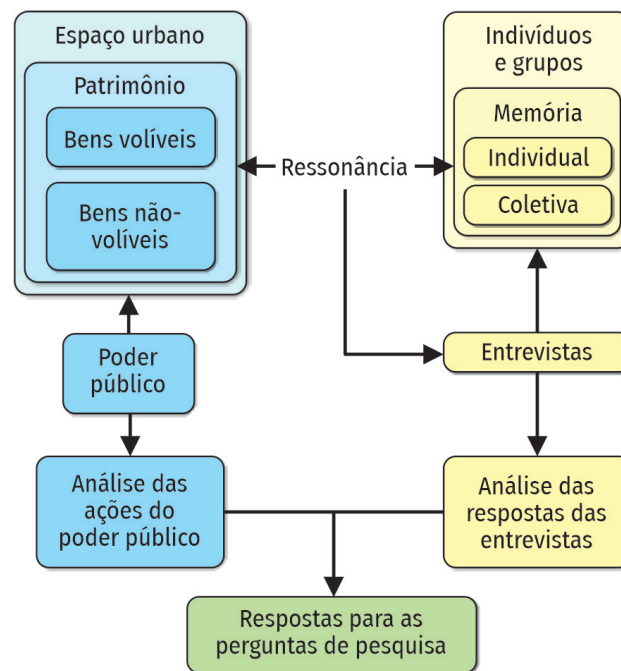
Portanto, investigar a relação entre memória coletiva e espaço urbano exige que sejam consideradas tanto a dimensão física quanto a sensível, simbólica, da cidade. Ou seja, é indispensável considerar as pessoas e sua percepção sobre o local estudado. Sobre essa questão, julga-se relevante o pensamento de Greenblatt (1991, p. 42, tradução nossa), que aborda o conceito de ressonância e o define como: “[...] o poder de um objeto exposto de ir além de suas fronteiras formais até um contexto mais amplo, para evocar no espectador as complexas e dinâmicas forças culturais das quais ele emergiu e que, para o espectador, são por ele representadas”.

O conceito de ressonância ajuda a compreender a conexão que os indivíduos estabelecem com seus bens de caráter histórico-cultural, sua função e importância. Remete à ideia de comunicação, pois o patrimônio transmite uma mensagem que ‘ressona’ nos indivíduos, que, inseridos no meio cultural no qual esse patrimônio surgiu, possuem o repertório necessário para decodificar e compreender a mensagem que está sendo comunicada.

Posto isso, tendo em vista o objetivo deste estudo e os conceitos abordados, considerou-se necessário dividir a investigação em dois eixos: no primeiro, focou-se na dimensão física do espaço estudado e nas intervenções feitas pelo poder público na área do antigo pátio ferroviário de Caçador; no segundo, atentou-se aos indivíduos, à dimensão simbólica do espaço, aos sentidos, às lembranças que encontram suporte no local estudado e em seus elementos. O esquema da *Figura 1* ajuda a compreender a estrutura da pesquisa.

**FIGURA 1** – Esquema síntese da pesquisa.

**Fonte:** Elaborado pelos autores (2018).



Assim, além da elaboração da base teórica, a pesquisa se deu em mais duas etapas. Na primeira, foi realizado o levantamento do histórico do local, que focou na relação da cidade com a ferrovia, nas mudanças econômicas e, principalmente, nas decisões político-administrativas que repercutiram nessa relação ao longo do tempo. A segunda etapa envolveu a realização de um estudo de caso que, por sua vez, também foi dividido em duas partes. Na primeira, foi feita a caracterização do local estudado por meio de um levantamento fotográfico que buscou identificar os bens de cunho memorial, seu estado de conservação, entre outros dados. Também foram contatados órgãos públicos encarregados da administração do local e de seus bens, como a Prefeitura Municipal de Caçador, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico

Nacional (IPHAN), entre outros, com o intuito de colher informações que complementassem o levantamento histórico e ajudassem a compreender o contexto atual do local.

A segunda parte do estudo de caso envolveu a realização de entrevistas com pessoas que frequentavam o parque. Buscou-se compreender a percepção dos indivíduos sobre o lugar e seus bens de intenção memorial baseando-se em conceitos chave para a pesquisa, como identidade, patrimônio e, principalmente, memória.

## O PAPEL DA FERROVIA E DA INDÚSTRIA MADEIREIRA NA ORIGEM DE CAÇADOR

O início do processo de urbanização que deu origem à cidade de Caçador se deu a partir da construção da EFSP-RG, pela *Brazil Railway Company* (BRC), concluída em 1910. A cidade cresceu junto à antiga Estação Rio Caçador, construída próximo à foz do Rio Caçador, no Rio do Peixe (THOMÉ, 1982).

A ferrovia foi crucial para o desenvolvimento da cidade, principalmente na primeira metade do século XX. Até a década de 1940, muitos imigrantes e descendentes de imigrantes europeus dirigiram-se do interior do Rio Grande do Sul para a região em busca de novas terras e reservas de mata nativa. A exploração da madeira em escala industrial foi iniciada pela BRC e seguiu com os imigrantes, impulsionando a economia da cidade nesse período (SILVEIRA, 2003; GOULARTI FILHO, 2009; THOMÉ, 2010). Muitas serrarias foram instaladas no centro da cidade, às margens da ferrovia, devido à facilidade de escoamento da produção (THOMÉ, 1978).

Entre as décadas de 1940 e 1950, a prosperidade econômica proporcionada pela exploração da madeira refletiu em mudanças na paisagem urbana, sobretudo na área central da cidade. Antigas edificações de madeira foram substituídas por edifícios de alvenaria ao gosto Art Déco – como a nova estação ferroviária, concluída em 1946. Além disso, foram realizadas obras de infraestrutura e embelezamento urbano (THOMÉ, 1982; GIESBRECHT, 2015).

No entanto, após esse período de pujança econômica, a atividade madeireira entrou em crise nas décadas seguintes, com o declínio das reservas de mata nativa. Esse novo cenário representou uma mudança na configuração urbana de Caçador. Muitos madeireiros deixaram a cidade, migrando para os estados mais ao norte do país, em busca de mais reservas de mata nativa. Os industriais que permaneceram iniciaram outras atividades, muitas ainda ligadas à madeira, porém de reflorestamento. A maior parte dessas novas indústrias, por necessitarem mais espaço e facilidade de acesso rodoviário, entre outros recursos e demandas, foram instaladas ao longo de eixos rodoviários em zonas periféricas ou fora da área urbana (THOMÉ, 1978; GOULARTI FILHO, 2009).

Desse modo, a decadência da indústria madeireira coincidiu com o declínio do transporte ferroviário – não somente no contexto local, mas também no cenário mais amplo. Em 1957, Juscelino Kubitschek criou a Rede Ferroviária Federal

Sociedade Anônima (RFFSA) com o intuito de aprimorar e modernizar a infraestrutura e funcionamento das ferrovias do país. A EFSP-RG passa, então, para o domínio da RFFSA, porém a ascensão do modal rodoviário e a progressiva redução de investimentos nas décadas seguintes fez com que todo o setor entrasse em declínio, incluindo a EFSP-RG (SILVEIRA, 2003; GOULARTI FILHO, 2009).

Esse processo de abandono das ferrovias no Brasil culminou na privatização do setor na década de 1990. Entretanto, após privatizada, a EFSP-RG foi desativada. Conforme informações de agentes públicos de outras cidades ao longo da ferrovia, alguns imóveis da RFFSA chegaram a ser alienados em favor de prefeituras e compradores particulares na época. Em Caçador, por outro lado, os bens da RFFSA permaneceram na posse da estatal. Como resultado da obsolescência da ferrovia, o terreno antes utilizado como pátio de cargas tornou-se um grande espaço vazio e as edificações chegaram a ser ocupadas clandestinamente. Essa situação perdurou até o fim dos anos 2000, quando o local passou por um processo de requalificação.

## O LUGAR DO PATRIMÔNIO NA REQUALIFICAÇÃO DO PÁTIO FERROVIÁRIO DE CAÇADOR

Uma perspectiva de mudança no quadro geral de abandono do patrimônio ferroviário brasileiro surgiu somente com a aprovação da Lei nº 11.483, em 2007. Essa lei extinguiu a RFFSA e passou o controle dos seus bens à União. Por sua vez, os bens de interesse histórico, artístico e cultural foram passados para a gestão do IPHAN (BRASIL, 2007).

Com a aprovação dessa lei, permitiu-se a ocupação e destinação de novos usos aos imóveis remanescentes da RFFSA pelos municípios, o que ocorreu em Caçador entre 2007 e 2008. Entre as estruturas remanescentes da ferrovia está a estação ferroviária de 1946, que abriga a Fundação Municipal de Cultura. Ao lado da estação, há um antigo armazém de mercadorias no qual está prevista a instalação de um restaurante. Ambos os prédios, exibidos na *Figura 2*, estão sob concessão de uso da Prefeitura Municipal de Caçador. A foto à direita também mostra a caixa d'água em estrutura metálica, com o armazém em segundo plano. Na mesma foto, ao fundo, pode-se ver a torre da estação.



**FIGURA 2** – Montagem fotográfica mostrando a estação ferroviária, a caixa d'água e o armazém 1.

**Fonte:** Acervo pessoal dos autores, Caçador (2018).

Mais afastado dessas edificações há um segundo armazém (*Figura 3*), um edifício particular, remanescente de uma antiga madeireira. Esse armazém é alugado pelo município e abriga a Guarda Municipal e a Liga Atlética Caçadorenses.



**FIGURA 3** – Armazém 2 (particular).

**Fonte:** Acervo pessoal dos autores, Caçador (2018).

Conforme informações da Superintendência do IPHAN-SC, em 2008 fez-se o levantamento e inventário das obras remanescentes da RFFSA no município. Dessas, foram inventariadas a estação, o Museu do Contestado, o armazém particular e duas pontes. Em 2010, por meio da Portaria nº407 do IPHAN, foi criada a “Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário”, na qual foram incluídas duas dessas obras: a estação e o armazém particular. Apesar de a lista ser uma forma de proteção, até agora não foram verificadas iniciativas, por parte de nenhuma das instituições responsáveis pelos edifícios, de implementar medidas mais efetivas na conservação desses, como o tombamento ou projetos de restauração.

O projeto de requalificação urbana de Caçador envolveu a criação de um parque na área do antigo pátio de cargas. O Parque Central José Rossi Adami, inaugurado em 2009, foi criado por meio de uma parceria público-privada entre a prefeitura, empresas e outras instituições do município (MILHARES..., 2009). Conforme a Lei nº2625, de 23 de julho de 2009, do município de Caçador, a contribuição das instituições privadas envolveu a compra do mobiliário urbano utilizado no parque e de elementos de comunicação visual como letreiros, placas etc (CAÇADOR, 2009). Um totem instalado no local exibe o nome dessas instituições e as classifica em “colaboradores ouro” e “colaboradores prata” de acordo com a contribuição de cada uma. A área passou por uma ampla remodelação que incluiu tratamento paisagístico, arborização, a criação de espaços

verdes e de passeios, pistas de caminhada e ciclovias e a instalação de equipamentos de lazer e recreação. Com relação ao patrimônio ferroviário, não foram identificadas medidas com a intenção de integrar suas estruturas ao projeto paisagístico. A *Figura 4* mostra um panorama da área depois da intervenção.



**FIGURA 4** – Parque Central José Rossi Adami (Caçador) em 2010.

**Fonte:** Adaptado pelos autores de Rodrigo Ferlin (2010).

## A CRIAÇÃO DE ELEMENTOS DE CUNHO MEMORIAL

Além dos edifícios remanescentes da ferrovia, diversos elementos de intenção memorial foram construídos na área estudada. Alguns desses dizem respeito à memória da Guerra do Contestado<sup>2</sup> que, em parte, também abrange a ferrovia. Um deles é a sede do Museu Histórico e Antropológico do Contestado, construído em 1986<sup>3</sup>. O edifício fica próximo à estação ferroviária, dentro da área do parque. O terreno foi doado, na época, pela RFFSA, que também cedeu parte do acervo que conta com peças relacionadas ao transporte ferroviário, incluindo uma locomotiva e dois vagões de passageiros. O prédio do museu também faz alusão à história da ferrovia. Trata-se de uma réplica ampliada da primeira estação ferroviária de Caçador (Estação Rio Caçador), destruída por um incêndio na década de 1940. A *Figura 5* mostra uma vista do museu com a locomotiva exposta na parte externa.

Conforme Oliveira (2006), a construção desse edifício fez parte de um projeto nomeado “Resgate da memória do Homem do Contestado”, que também incluiu outras ações como a criação de um obelisco dedicado à “Aviação Militar no Contestado”<sup>4</sup> e o “Marco do 70º Aniversário do Acordo de Limites entre Paraná e Santa Catarina”<sup>5</sup>, construídos junto ao museu. Entre os anos de 1986 e 1998, também foram realizados passeios de “maria-fumaça”, com composições enviadas pela RFFSA de Curitiba, nos trechos entre Caçador e Rio das Antas e Caçador e Matos Costa (THOMÉ, 2010).





**FIGURA 5** – Museu do Contestado.

**Fonte:** Acervo pessoal dos autores, Caçador (2017).

A partir da criação do parque, voltou-se a construir elementos de finalidade memorial na área. Dois desses memoriais homenageiam falecidos empresários da cidade. Um deles, inaugurado com o parque em 2009, é dedicado a José Rossi Adami, empresário dos ramos da madeira, papel e celulose, cujo nome foi dado ao parque (MILHARES..., 2009). Além de sua estátua, no memorial há placas contando a história do empresário e mensagens de familiares, amigos e funcionários. O outro memorial, construído alguns meses depois, em 2010, é dedicado a José Kurtz, outro empresário do ramo madeireiro que também foi político no município (JOSÉ..., 2010).

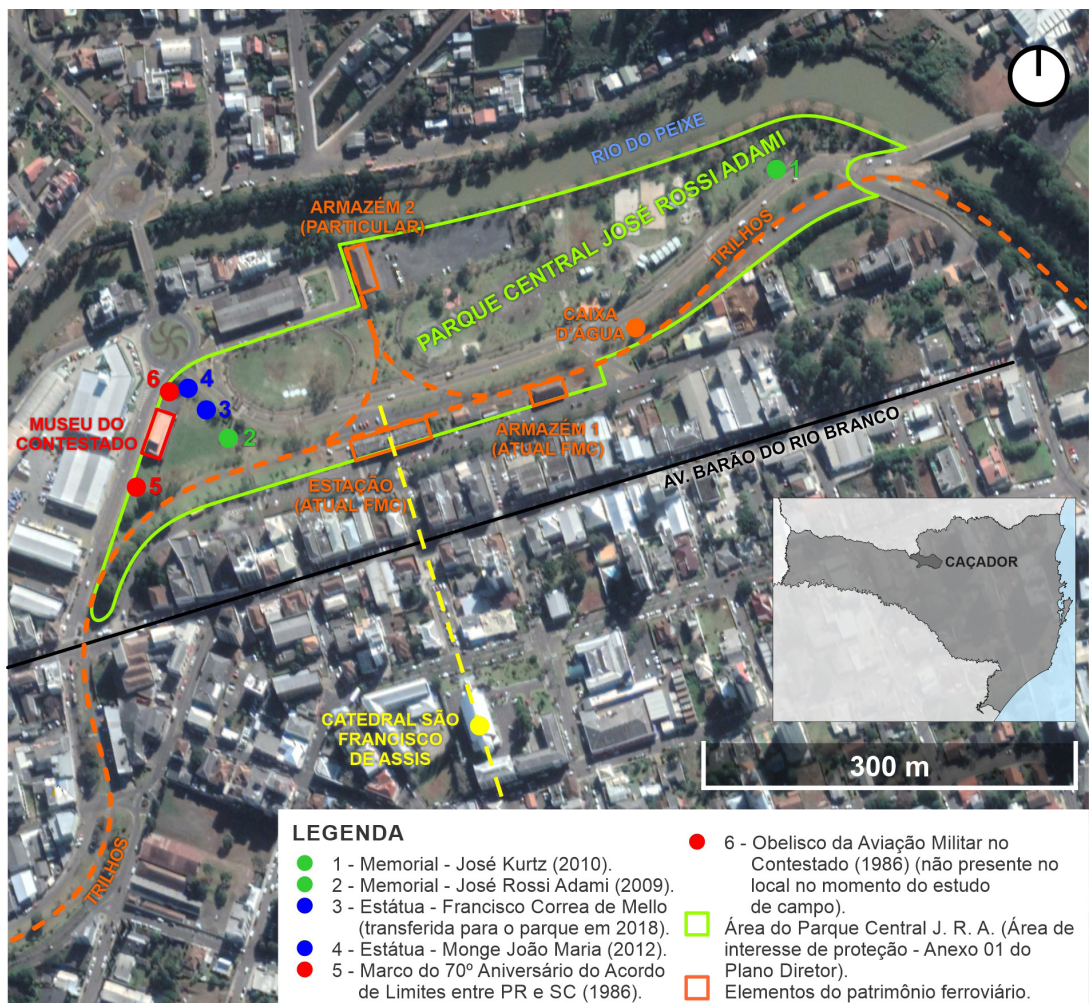
Posteriormente, foram incluídas mais duas estátuas representando figuras históricas de Caçador e da região. Uma delas, instalada em 2012, representa o Monge João Maria, líder rebelde no episódio do Contestado, considerado um profeta por muitas pessoas até hoje. A outra estátua representa Francisco Correa de Mello, fazendeiro que, no fim do século XIX, por meio das relações que possuía com políticos da região na época, conseguiu tomar posse da área em que hoje está o centro de Caçador. Com a construção da ferrovia e a instalação da Estação Rio Caçador em suas terras, Correa de Mello se aproveitou desse fator para vender terrenos junto à estação, estimulando a criação de um núcleo urbano que incluiu a doação de um terreno para a construção da primeira igreja da localidade, o que ajudou a consolidar essa área como o centro do que viria a se tornar a cidade de Caçador. Devido ao seu histórico, Francisco Correa de Mello é considerado, simbolicamente, o primeiro habitante da cidade (THOMÉ, 1982; INSTALADA..., 2012).

A *Figura 6* mostra fotos dos últimos monumentos, memoriais e estátuas mencionados, os monumentos volúveis construídos no parque. A *Figura 7*, em seguida, mostra uma imagem de satélite na qual está destacada a área que compreende o parque e onde estão localizados elementos de caráter memorial.



**FIGURA 6** – Montagem fotográfica mostrando os monumentos volúveis da área estudada.

**Fontes:** Obelisco (6): Pedrassani, Caçador (2007); demais fotos: acervo pessoal dos autores, Caçador (2017, 2018).



**FIGURA 7** – Vista de satélite destacando a área de estudo.

**Fonte:** Adaptado pelos autores de *Google Maps* (2018).

## ENTREVISTAS

As entrevistas foram realizadas em outubro de 2018, com frequentadores da área delimitada do parque, tendo sido entrevistadas 39 pessoas. Não houve restrição de faixa etária; foram abordados indivíduos com idade variando entre 23 e 82 anos<sup>6</sup>. Porém, a média de idade do grupo foi de 55 anos e 54% dos entrevistados vivia há mais de 40 anos na cidade. Desse modo, foi possível coletar depoimentos com memórias ligadas tanto ao período anterior à década de 1990, em que a ferrovia funcionava para o transporte de cargas e de passageiros, como a tempos mais recentes, com lembranças sobre os passeios turísticos de locomotiva a vapor realizados entre 1986 e 1998, por exemplo. Esses depoimentos foram relevantes para evocar a memória coletiva a respeito da ferrovia, uma vez que, conforme Augé (1994) e Halbwachs (1990), a memória, mesmo quando aparentemente individual, é necessariamente influenciada e vinculada ao social.

A partir da fundamentação teórica e das informações colhidas na primeira parte da pesquisa de campo, elaborou-se um formulário-guia com cinco perguntas principais. Essas perguntas tiveram como propósito reunir informações necessárias para responder às questões levantadas. Ou seja, verificar se o Parque Central José Rossi Adami e seus elementos de intenção memorial reverberam na memória dos seus frequentadores, se evocam a história da ferrovia e a identidade urbana de Caçador. As perguntas foram realizadas partindo do contexto geral ao específico, permeando, também, conceitos relacionados à noção de memória coletiva, como identidade e patrimônio.

A primeira pergunta (“Quando você pensa no local em que foi construído o Parque Central José Rossi Adami, qual é a primeira coisa que lhe vem à mente?”) buscou conhecer a concepção geral do público sobre o parque a fim de descobrir se seu passado estava em primeiro plano na noção que seus frequentadores têm do local. As respostas mostraram que as características conferidas à área depois da requalificação se sobressaem na concepção dos frequentadores que, de modo geral, veem a intervenção como algo positivo. Somente quatro entrevistados mencionaram o passado do local e, desses, apenas um mencionou um elemento de caráter histórico-memorial ligado à ferrovia.

A segunda pergunta (“Se um turista lhe pedisse uma ‘dica’ de local para visitar em Caçador, que locais você indicaria?”) aproximou-se do conceito de identidade, indagando os entrevistados sobre os elementos que eles utilizariam para representar a cidade, a fim de identificar menções a objetos de cunho memorial presentes no parque. Embora a maioria das pessoas (35) ainda tenha mencionado o parque, de modo genérico, como um local que representa a identidade de Caçador, notou-se uma mudança na postura delas. Um número significativo de entrevistados (13) mencionou, especificamente, o Museu do Contestado como local a ser visitado.

Acredita-se que o fato de a imagem do museu ser frequentemente usada em materiais de divulgação turística do município contribuiu para a consolidação

desse como um elemento representante da identidade e história de Caçador na mentalidade da população. Entretanto, considerando somente as respostas da segunda pergunta, é difícil afirmar em que medida o patrimônio e a memória da ferrovia são representativos da identidade local – afinal, as peças ligadas à ferrovia são uma parte, entre outras, do acervo do museu, e apenas um dos entrevistados fez menção direta a esses elementos.

A terceira pergunta (“Existe algum elemento, alguma coisa do parque ou na área próxima a ele que você gostaria que seus filhos/netos conhecessem no futuro?”) abordou o conceito de patrimônio usando a ideia de herança. O propósito também foi identificar menções a elementos de cunho memorial presentes no local estudado. Mais uma vez, a maior parte dos entrevistados fez menções genéricas ao parque (17), porém observou-se o início de uma diversificação nas respostas. Novamente foi citado o Museu do Contestado (3) e, ainda que em número reduzido, apareceram as primeiras menções a elementos do patrimônio ferroviário (3), como a estação, a caixa d’água, os trilhos e a locomotiva exposta no museu.

Ainda com relação à terceira pergunta, comparado ao número de menções a elementos construídos, chamou a atenção o fato de que um número maior de entrevistados (7) associou a ideia de herança a elementos naturais da paisagem, como o Rio do Peixe e a vegetação.

Finalmente, abordou-se diretamente a relação entre memória e espaço, questionando os entrevistados sobre lembranças associadas, primeiramente, ao local de modo geral e, depois, de modo direcionado, ao patrimônio ferroviário. A quarta pergunta (“Quando você vem ao parque, tem alguma coisa neste lugar que faz você se lembrar de algo do passado?”) o fez de modo geral. A maior parte das pessoas lembrou-se do passado recente do local com uma conotação negativa, referindo-se ao estado de abandono e à vegetação que tomava a área, embora algumas pessoas tenham se recordado da ferrovia.

Por outro lado, na quinta pergunta (“E sobre a ferrovia? Tem algo que faça você se lembrar da ferrovia na cidade?”), relativa às memórias ligadas à ferrovia, a maioria dos entrevistados revelou ter algum tipo de memória relacionada a essa. Isso pode significar que, apesar do longo período de abandono pelo qual passou, o patrimônio ferroviário da cidade ainda faz parte da memória afetiva da população. Sobretudo nas respostas a essa pergunta, destacaram-se os relatos envolvendo as viagens e passeios de locomotiva; a relação entre a cidade e a ferrovia em momentos do seu cotidiano, descrevendo como a ferrovia permeava a vida das pessoas em várias situações; e a relação entre a ferrovia e a indústria madeireira.

## RESULTADOS E DISCUSSÃO

O histórico de Caçador mostra que o transporte ferroviário e a indústria madeireira tiveram um papel fundamental no surgimento e desenvolvimento da cidade, principalmente na primeira metade do século XX. Desse modo,

acredita-se ser inquestionável a relevância histórica dos vestígios deixados por essas atividades no município, visto que, inclusive, alguns desses tiveram seu valor reconhecido pelo IPHAN.

Contudo, critica-se o modo como as questões da memória e do patrimônio foram tratadas pelo poder municipal na requalificação do antigo pátio ferroviário de Caçador. A primeira crítica refere-se à maneira como se escolheu simbolizar a memória do local/município. Representar o passado de uma comunidade por meio de personagens, indivíduos que seriam considerados “mais importantes” para a memória da coletividade, é uma prática ultrapassada que remete à historiografia positivista. A partir dessa postura teórica, a narrativa histórica foca-se na exaltação de “grandes personagens” e seus feitos e está ligada à uma visão elitista dos fatos que desconsidera a sociedade global no processo histórico (FALCON, 1997; VAINFAS, 1997). Desse modo, por não serem representados, os demais indivíduos e agentes que também tiveram papel relevante na construção da comunidade, mas não faziam parte de uma elite econômica e política, acabam sendo invisibilizados, o que contribui para o seu esquecimento.

Entende-se que essa atitude pode ser explicada, em parte, pelo envolvimento de atores privados no financiamento do projeto, o que poderia gerar influência sobre as decisões tomadas. Essa questão remete ao pensamento de Bourdieu (1989) ao abordar o conceito de dominação simbólica, quando um grupo dominante impõe sua produção social aos demais indivíduos como se essa fosse representativa da sociedade como um todo, o que não se confirma na realidade e acaba servindo para legitimar a ordem estabelecida e as hierarquias firmadas, distinguindo essa elite dos demais. Ainda que o setor privado contribua com o financiamento de projetos como o que se discute neste trabalho, considera-se que o poder público deveria seguir uma visão democrática e participativa na qual fosse possível representar a sociedade de modo mais igualitário e inclusivo.

A análise das entrevistas revelou informações que refletem essa situação. Considerando apenas as quatro primeiras perguntas, que não indagaram diretamente sobre elementos do patrimônio ferroviário, um número considerável de entrevistados mencionou algum desses elementos ou o Museu do Contestado em suas respostas. Entretanto, não houve menções aos memoriais construídos junto ou após a construção do parque; ou seja, esses memoriais, as figuras “importantes” cuja memória eles representam não ressonaram no público entrevistado, seja do ponto de vista da memória ou da identidade.

Soma-se a esse cenário a falta de compromisso do poder municipal com a conservação dos bens do patrimônio ferroviário. Reconhece-se que destinar novos usos ao patrimônio é um passo significativo para a sua conservação; entretanto, são vistos poucos esforços mais efetivos para evitar a descaracterização e deterioração desses bens, como o tombamento e projetos de restauração<sup>7</sup>.

Outro caso problemático é o armazém particular, alugado pela prefeitura municipal. O prédio já sofreu várias intervenções que o descaracterizam, embora esteja inscrito na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário do IPHAN. Apesar disso, o órgão não tem se manifestado sobre essas intervenções, ainda que seja responsável por zelar pelos bens inseridos na lista que, conforme a Portaria nº407, de dezembro de 2010, “[...] gozam de proteção, com vistas a evitar seu perecimento ou sua degradação, apoiar sua conservação, divulgar sua existência e fornecer suporte a ações administrativas e legais de competência do poder público” (INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL, 2010). Outra questão diz respeito à ausência de medidas de proteção a outros bens ferroviários do município, como o armazém ao lado da estação e a caixa d’água, cuja salvaguarda é fundamental para a conservação do conjunto histórico formado com os outros elementos presentes na área.

Esse contexto gera dúvidas sobre a articulação entre o IPHAN e o governo municipal de Caçador e a sua efetividade na conservação do patrimônio ferroviário caçadoreense. A partir de visitas feitas à cidade e de informações coletadas na prefeitura municipal, notou-se uma falta de conhecimento por parte dos agentes públicos com relação à proteção atribuída às obras pelo IPHAN a partir da sua inclusão na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário. Além disso, não foram obtidas informações sobre um contato recente entre agentes do IPHAN e membros do governo municipal para discutir e coordenar a preservação do patrimônio ferroviário do município. A última visita de um representante do IPHAN ao município para tratar do tema sobre a qual se tem conhecimento ocorreu em 2009, em uma reunião que discutiu a destinação de novos usos aos imóveis da extinta RFFSA (IMÓVEIS..., 2009).

Sobre a intervenção mais significativa na área estudada, que foi a criação do parque, nota-se uma indiferença por parte dos criadores do projeto com relação às edificações e elementos preexistentes no local. Percebe-se que não houve interesse em dar visibilidade e destaque a essas estruturas e integrá-las de maneira efetiva ao parque, o que pode ser lido como uma desconsideração com a história e memória do local. Um exemplo que se destaca é a situação da caixa d’água da ferrovia, que foi praticamente encoberta pelas árvores definidas no projeto paisagístico do parque. Além disso, ela foi ofuscada por uma nova torre construída na área próxima, maior, que a supera em altura e se impõe na paisagem, como mostra a *Figura 8*.

Essa percepção é reiterada pelas entrevistas que mostram que muitas pessoas parecem sequer considerar esses elementos como parte do parque. Acredita-se que a via construída entre os trilhos, a maior parte dos edifícios e o Museu do Contestado, podem ser lidos como um limite que os separa do que seria o parque propriamente dito, o que pode reforçar essa noção. Lamenta-se essa atitude, pois considera-se que a criação de um projeto que desse destaque a essas estruturas – não apenas visual, mas que também trouxesse informações sobre sua história<sup>8</sup> e buscasse uma integração maior com a nova área de lazer



**FIGURA 8** – Entorno da caixa d'água da ferrovia.

**Fonte:** Acervo pessoal dos autores (2018).

criada – poderia chamar a atenção do público para esses elementos e promover a valorização da memória ferroviária, bem como da memória do município.

Esse cenário parece evidenciar a falta de capacitação dos agentes do poder público municipal para tratar das temáticas do patrimônio e da memória e demonstra a importância de uma equipe multidisciplinar nas ações de planejamento urbano.

As situações apresentadas também evidenciam a importância de ações como a manutenção do patrimônio em uso e uma educação voltada à valorização desse. Essas questões emergiram nas entrevistas, visto que uma parte relevante das pessoas, ao falar sobre as viagens de trem, citou de modo particular os passeios de locomotiva realizados entre o fim da década de 1980 e o início dos anos 1990 como parte de suas lembranças sobre a ferrovia. Além disso, o fato de mais entrevistados associarem a ação de 'preservar' a elementos naturais, como o rio e a vegetação presentes no local, é outro indício de que uma educação que envolva a reflexão e o debate sobre patrimônio cultural é uma ferramenta importante na construção de um pensamento coletivo mais sensível à sua conservação.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao examinar seu histórico, observa-se que a configuração urbana atual de Caçador, assim como em outras cidades, é resultado de uma série de transformações de ordem econômica, política, social e ambiental. Como parte desse contexto, a área enfocada neste estudo esteve sujeita a esse processo que resultou na criação do Parque Central José Rossi Adami, substituindo seu uso original como pátio ferroviário após a realização de um plano de requalificação. Ao longo de décadas, essa área reuniu elementos de distintos períodos, que simbolizam seu passado e são parte da memória do município.

Entretanto, como demonstram os resultados deste estudo, o projeto implementado decidiu tratar da memória local com base em um ponto de vista defasado sobre a história, privilegiando determinados personagens e seus feitos na narrativa do passado de um grupo e desconsiderando a participação

dos demais integrantes da sociedade nesse processo. A isso se soma o fato de o projeto paisagístico não ter se preocupado em dar destaque ao patrimônio preexistente no local, além da falta de compromisso com a conservação efetiva desses bens.

Desse modo, entende-se que o projeto desenvolvido não estimula seus frequentadores a evocar o passado do local; ou seja, não faz alusão à sua memória, visto que as entrevistas mostraram não haver ressonância entre o público entrevistado e os memoriais criados junto e após a implantação do parque, ao mesmo tempo que os elementos com os quais existe essa ressonância foram, de certa maneira, ignorados pelo projeto a ponto de muitos dos entrevistados não os reconhecerem como parte do parque. Entende-se que no trato de áreas patrimoniais há que se valorizar a memória dos indivíduos. As escolhas que afetam os elementos que servem de apoio às suas lembranças podem influenciar na conservação ou esquecimento dessas referências e, assim, afetar a construção ou o apagamento da memória coletiva.

Espera-se que os resultados deste estudo possam contribuir com a discussão e reflexão acerca da relação entre espaço urbano e memória coletiva e servir de apoio à tomada de decisões em outros projetos de intervenção. Desse modo, almeja-se promover a criação de projetos mais sensíveis à conservação do patrimônio e à construção de uma memória coletiva mais inclusiva, que considerem a participação popular, além de uma abordagem interdisciplinar nos processos de projeto.

## NOTAS

1. Artigo elaborado a partir da dissertação de T. N. WERGENES, intitulada “Memória e patrimônio na paisagem em transformação: reflexões sobre a requalificação do pátio ferroviário de Caçador-SC”. Universidade Federal de Santa Catarina, 2019.  
*Support:* Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Processo nº1647690).
2. Iniciada em 1910, a Guerra do Contestado envolveu uma série de eventos que culminou em um conflito armado entre as forças federais, paranaenses e catarinenses e a população sertaneja do interior de Santa Catarina e do Paraná. Essa população foi expulsa das terras em que vivia pela ação de coronéis e pela construção da estrada de ferro, situação que se agravou com a “Questão de limites entre Paraná e Santa Catarina”, na qual esses estados disputavam a demarcação dos limites de seus territórios – o que gerou a revolta da população contra o Estado. O Acordo de Limites assinado por Santa Catarina e Paraná, em 1917, marcou o fim do conflito que resultou em milhares de mortes (THOMÉ, 1992).
3. Conforme Crestani e Guedes (2016), o museu surgiu com o objetivo de documentar e preservar a memória e a cultura de Caçador e do Meio-Oeste catarinense, num contexto em que as políticas do governo catarinense estavam voltadas à construção de uma identidade regional.
4. Conforme a placa fixada no obelisco, o monumento foi uma homenagem das ‘Organizações Globo’ e destaca o local do “Campo da aviação de Rio Caçador”. Construído junto à estação pelos militares durante o conflito do Contestado, o local em que se encontra o parque hoje serviu de apoio aos ataques contra a população sertaneja que se opunha às ações do Estado. A placa também destaca a morte do capitão Ricardo Kirk, piloto de uma das aeronaves, e, por fim, a memória do ‘homem do Contestado’.



5. O marco traz placas com mensagens sobre a memória do Contestado e destaca a presença do Rio do Peixe no local, que foi, na época, o limite entre os estados do Paraná e de Santa Catarina. Também há um mapa da região abrangida pelo conflito, indicando locais de eventos importantes. Esse monumento é parte de uma série de mais de 20 marcos construídos em pontos relacionados à Guerra do Contestado.
6. A ideia era ter uma noção das opiniões de gerações distintas sobre o local e os temas centrais da pesquisa, buscando verificar como as pessoas com mais idade reconhecem e identificam a memória da ferrovia e se as gerações mais novas têm acesso à memória urbana e ferroviária do município. Porém, como apenas seis entrevistados tinha menos de 40 anos, considera-se que esse último objetivo ficou prejudicado pela amostra reduzida das faixas etárias mais jovens, sendo essa uma limitação da pesquisa. Acredita-se que os dias da semana e o horário em que foram aplicadas as entrevistas contribuíram para a caracterização dessa amostra, pois, nesse período do dia, a maioria do público mais jovem trabalha ou estuda.
7. Apesar de o município ter uma legislação voltada ao patrimônio, até o momento da pesquisa não havia nenhuma obra do patrimônio ferroviário de Caçador tombada a nível municipal. A única medida de proteção encontrada na legislação do município é apresentada no parágrafo quarto do artigo 16 do Plano Diretor do Município de Caçador: “§ 4º Deverá ser respeitado o grande eixo linear de interesse de preservação histórico, arquitetônico, paisagístico e cultural compreendido da sede da Igreja Matriz até a Estação Ferroviária, [...]” (CAÇADOR, 2006). Conforme o trecho, infere-se que a estação deve ser protegida; entretanto, o texto é vago e não especifica o que deve ser protegido, como deve ser feita a proteção ou outros detalhes.
8. Relativo a essa questão, o único elemento existente é uma placa, já desbotada, em frente à estação, com uma figura sinalizando a presença de patrimônio.

## REFERÊNCIAS


- AUGÉ, M. *Não-lugares introdução a uma antropologia da supermodernidade*. Campinas: Papiрус, 1994.
- BOURDIEU, P. *O poder simbólico*. Rio de Janeiro: Bertrand, 1989.
- BRASIL. Lei nº11.483, 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. *Diário Oficial da União*: seção 1 – Edição Extra, Brasília, DF, ano 144, n. 104-A, p. 7-9, 31 maio 2007. Disponível em: <https://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=31/05/2007&jornal=1000&pagina=7&totalArquivos=20>. Acesso em: 7 mar. 2021.
- CAÇADOR. *Lei nº 89, de 16 de outubro de 2006*. Institui o plano diretor do Município de Caçador e dá outras providências. Caçador, 15 out. 2006. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sc/c/cacador/lei-complementar/2006/9/89/lei-complementar-n-89-2006-institui-o-plano-diretor-do-municipio-de-cacador-e-da-outras-providencias?q=89>. Acesso em: 7 mar. 2021.
- CAÇADOR. *Lei nº2625, de 23 de julho de 2009*. Autoriza receber o mobiliário urbano do Parque Central José Rossi Adami, através de doação de pessoas jurídicas, e dá outras providências. Caçador, 23 jul. 2009. Disponível em: <http://leismunicipa.is/nldfe>. Acesso em: 25 mar. 2022.
- CANDAUI, J. *Memória e identidade*. São Paulo: Contexto, 2014.
- CHOAY, F. *A alegoria do patrimônio*. 3. ed. São Paulo: Estação Liberdade/Editora UNESP, 2006.
- CRESTANI, L.; GUEDES, S. P. L. C. O Museu Histórico e Antropológico da Região do Contestado e as representações sobre a Guerra do Contestado. *Revista Confluências Culturais*, v. 5, n. 2, p. 163-176, 2016.
- FALCON, F. História e poder. In: CARDOSO, C. F.; VAINFAS, R. (org.). *Domínios da história: ensaios de teoria e metodologia*. 5. ed. Rio de Janeiro: Campus, 1997. p. 97-138.
- FERLIN, R. *Sobrevôo de helicóptero em Caçador/SC: Vista do Parque Central José Rossi Adami*. 2010. 1 fotografia.

- GIESBRECHT, R. M. Caçador-nova. *Estações ferroviárias do Brasil*, 17 out. 2015. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/pr-tronco/cacador-nov.htm>. Acesso em: 19 ago. 2017.
- GOOGLE MAPS. *Parque Central José Rossi Adami*, Caçador. 2018. Disponível em: [www.google.com.br/maps](http://www.google.com.br/maps). Acesso em: 1 out. 2018.
- 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.
- GREENBLATT, S. Resonance and wonder. In: KARP, I.; LAVINE, S. L. (ed.). *Exhibiting cultures: the poetics and politics of museums display*. Washington: Smithsonian Institution Press, 1991. p. 42-56.
- HALBWACHS, M. *A memória coletiva*. São Paulo: Vértice, 1990.
- IMÓVEIS da extinta RFFSA são alvo de discussões. *Caçador Online*, Caçador, 23 ago. 2009. Disponível em: <http://www.cacador.net/portal/Noticias.aspx?cdNoticia=7955&cdNoticiaDivisao=2>. Acesso em: 19 jul. 2017.
- INSTALADA estátua do fundador de Caçador. *Portal CDR*, Caçador, 13 set. 2012. Disponível em: <https://www.portalcdr.com.br/noticiasDetalhes.php?id=2800>. Acesso em: 1 out. 2018.
- INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. *Portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010*. Dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei nº 11.483/2007. Brasília: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2010. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/portaria4072010alteradaportaria\\_1722016.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/portaria4072010alteradaportaria_1722016.pdf). Acesso em: 7 mar. 2021.
- JOSÉ Kurtz ganha homenagem no Parque Central. *Caçador Online*, Caçador, 23 mar. 2010. Disponível em: <http://www.cacador.net/portal/Noticias.aspx?cdNoticia=9993&cdNoticiaDivisao=4>. Acesso em: 19 ago. 2018.
- MILHARES na inauguração do Parque Central: Mais de 6 mil pessoas compareceram ao evento realizado neste sábado. *Caçador Online*, Caçador, 22 nov. 2009. Disponível em: <http://www.cacador.net/portal/noticias.aspx?cdnoticia=8909&cdnoticiadivisao=2>. Acesso em: 24 abr. 2018.
- NORA, P. Entre memória e história: a problemática dos lugares. *Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História*, v. 10, p. 7-28, 1993. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/view/12101>. Acesso em: 18 out. 2018.
- OLIVEIRA, S. A. *Guerra do Contestado: mimesis e políticas da memória*. 2006. 236f. Tese (Doutorado em Literatura) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2006.
- PEDRASSANI, E. L. *Monument - Captain Kirk - Contestado Museum - Caçador - SC - Brazil*. 2007. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Kirk-monument-contestado01.jpg>. Acesso em: 1 out. 2018.
- PESAVENTO, S. J. Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias. *Revista Brasileira de História*, v. 27, n. 53, p. 11-23, 2007.
- RIEGL, A. *O culto moderno dos monumentos: a sua essência e a sua origem*. São Paulo: Perspectiva, 2014.
- ROSSI, A. *A arquitetura da cidade*. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2001.
- SILVEIRA, M. R. *A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil*. 2003. 453 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2003.
- THOMÉ, N. *Família Correa de Mello: raízes da história de Caçador*. Caçador: IUL, 1982.
- THOMÉ, N. *História do trem do contestado*. Curitiba: MTé Gestão e Comunicação, 2010.
- THOMÉ, N. *Isto é Caçador: estudo geográfico do município*. Caçador: IUL, 1978.


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

VAINFAS, R. História das mentalidades e história cultural. In: CARDOSO, C. F.; VAINFAS, R. (org.). *Domínios da história: ensaios de teoria e metodologia*. 5. ed. Rio de Janeiro: Campus, 1997. Cap. 5. p. 189-241.

### TIAGO NAZARIO DE WERGENES

 0000-0003-1109-5255 | Mestre em Arquitetura e Urbanismo | Universidade Federal de Santa Catarina | Centro Tecnológico | Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo | Florianópolis, SC, Brasil.

### SORAYA NÓR

 0000-0003-4031-3733 | Universidade Federal de Santa Catarina | Centro Tecnológico | Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo | Florianópolis, SC, Brasil | Correspondência para/Correspondence to: S. NÓR | E-mail: [soraya.nor@ufsc.br](mailto:soraya.nor@ufsc.br)

### COLABORADORES

T. N. WERGENES e S. NÓR colaboraram na concepção e desenho, redação, análise e interpretação dos dados, revisão e aprovação da versão final do artigo.

### COMO CITAR ESTE ARTIGO/HOW TO CITE THIS ARTICLE

WERGENES, T.N.; NÓR, S. O papel do poder público na construção da memória coletiva urbana: Caçador (SC). *Oculum Ensaios*, v. 20, e235293, 2023. <https://doi.org/10.24220/2318-0919v20e2023a5293>

#### RECEBIDO EM

15/2/2021

#### VERSÃO FINAL EM

4/4/2022

#### APROVADO EM

24/6/2022

#### EDITOR RESPONSÁVEL

Jonathas Magalhães e  
Renata Baesso Pereira