



*PAULO SÉRGIO OSÓRIO

**RAIANY CECCONE PESCADOR

A descoberta de carvão mineral no sul de Santa Catarina, no final do século XVIII, mais especificamente na região que hoje corresponde ao município de Lauro Müller¹ é creditada aos tropeiros, grupos responsáveis por transportar tropas de gados do Rio Grande do Sul até São Paulo e Minas Gerais. As tropas seguiam por caminhos acidentados e de difícil acesso, tornando as viagens lentas e obrigando-os a fazer paradas regulares ao longo do trajeto e construindo pousos, como eram conhecidos o galpões improvisados que lhes serviam de abrigo temporário. (BELOLLI, 2010: 21)

Em um desses caminhos os tropeiros tiveram contato com uma pedra que queimava. Era o carvão, já conhecido pelos indígenas que ocupavam e circulavam por toda a região desde os tempos mais remotos. Porém, foram os tropeiros que ao chegarem ao porto de Laguna espalharam a notícia da existência dessas pedras e despertaram o interesse de várias pessoas, inclusive dos governantes.

A partir daquele momento ficou nítido o interesse da corte por essas terras e a articulação para viabilizar a organização de uma empresa voltada para a exploração do mineral. Ficou ainda mais evidenciado pelo envio de especialistas ao longo de praticamente todo o século XIX, com a incumbência de realizar prospecções e aferir a quantidade e a qualidade do carvão anunciado.

Além disso, muitos pedidos de concessão chegam ao escritório do Presidente da Província, até que em 1861, pelo Decreto 2.737 foi concedido à Felisberto Caldeira Brandt Pontes,² o Visconde de Barbacena, autorização para exploração e mineração do carvão nas terras localizadas às margens do Rio Passa Dois.

*Universidade do Extremo Sul Catarinense. Mestre. Doutorando do PPGH da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul.

**Universidade do Extremo Sul Catarinense. Licenciada e Bacharel em História.

¹ Lauro Muller está localizado ao sul do Estado de Santa Catarina, ao norte da região carbonífera. Faz limites com os municípios de Orleans ao norte, Treviso ao sul, Urussanga e Orleans a leste e Bom Jardim da Serra a oeste. Está ligado a Tubarão e a Bom Jardim da Serra pela Rodovia SC 390, a Criciúma pela SC 446 e a Treviso pela SC 447. Ocupa um território de 270 km².

² Felisberto Caldeira Brandt Pontes, mais conhecido por Visconde de Barbacena foi um político e diplomata baiano, cuja família tinha muita influência no Governo do Império e em Londres/ Inglaterra. Foi o primeiro a explorar o carvão catarinense de forma capitalista.

Além da concessão para minerar, o Visconde de Barbacena também recebeu permissão para a construção de uma estrada de ferro, podendo assim ligar a região das Minas aos portos de Laguna e Imbituba e resolver o problema que certamente teria para assegurar o escoamento do carvão. A referida concessão foi prorrogada algumas vezes até que o Visconde conseguisse adquirir o capital necessário para empreender a construção, sendo que a obra da estrada de ferro teve início em 1880 e foi concluída quatro anos depois.

De acordo com Nascimento,

O capital estrangeiro que entrou no negócio foi o inglês. Foi formada em Londres a "Donna Tereza Christina Railway Company Limited"; permitida a funcionar no império em 1876. O empreendimento era o resultado da associação do poder público com o capital estrangeiro e o capital privado nacional, visando a criar as condições de transporte para a exploração do carvão. (NASCIMENTO, 2004: 23)

Porém, mesmo com a extração do mineral e a construção da estrada de ferro que possibilitou o seu transporte, foi constatado a baixa qualidade e viabilidade do carvão, provocando o desinteresse e o abandono por parte dos ingleses na área pouco tempo depois. Com isso o Visconde se associou à Companhia Lage & Irmãos e, posteriormente vendeu a sua parte da sociedade para a mesma empresa. Com a baixa do carvão, a Estrada de Ferro se voltou quase que exclusivamente ao transporte de pessoas, dentre elas os imigrantes que começavam a chegar na região do entorno das Minas desde 1875, possibilitando o deslocamento dessas pessoas pelas localidades vizinhas: Oratório, Orleans, Raposa (Pindotiba), Pedras Grandes, Tubarão, Laguna e Imbituba.

O carvão voltou a ser explorado com maior interesse e intensidade nos anos que se seguiram a eclosão da Primeira Guerra Mundial. Assim, foram formadas outras empresas, como a CBCA - Companhia Nacional Mineração de Carvão Barro Branco, Companhia que liderou a exploração carbonífera e influenciou, por muitos anos, o distrito de Minas e, posteriormente, o município de Lauro Müller.

No século XX se deu a ampliação da área de mineração com a descoberta de novas jazidas, marcando um segundo momento da produção do carvão que, por sua vez, foi intensificada em razão da Segunda Guerra Mundial. A retomada da intensificação da produção carbonífera foi impulsionada pelo aumento das exportações e pela obrigatoriedade de consumo do produto nacional, apontando também para a necessidade da criação de novos ramais férreos.

Paralelo a estes acontecimentos houve a construção da Estação Ferroviária de Minas, atual Lauro Müller, localizada nas margens da Rodovia SC 390. O Relatório Messeder, aponta para a extensão da linha férrea Imbituba-Minas de 111.040 m, e que para dar suporte a esta foram construídas sete estações ferroviárias, entre elas a “Estação de Minas” que em sua construção teve um custo 4:012\$688, somados aos 8:020\$000 do depósito e 6:588\$758 do armazém. (ZUMBLICK, 1987: 33)

A estrada de ferro passou por várias fases e por mãos diferentes, iniciando com a sua construção pelos ingleses, passando por vários arrendatários até chegar às mãos do governo com a criação da Rede Ferroviária Federal.

Ao longo desse tempo, o município sofreu, também, com três enchentes avassaladoras, sendo que a de 1887 e a de 1974 foram as que mais prejudicaram as estruturas da estrada de ferro. As enchentes levaram não só os trilhos do trem, mas também objetos evocadores de memória, construções que eram consideradas importantes para a cidade e, infelizmente, vidas. Após a enchente de 1974 e a destruição quase que completa dos trilhos, a estação ferroviária foi definitivamente desativada e o espaço passou a funcionar como estação rodoviária, transporte que, aliás, estava se tornando mais efetivo e viável na região desde a década anterior.

No ano de 2001, com o devido crescimento do transporte rodoviário, foi construída uma nova rodoviária em outro local da cidade e o prédio da antiga estação passou a ser ocupado por uma lanchonete, que funcionou no local até 2014, quando o prédio passou a assumir um novo papel no município. Naquele ano, a edificação que abrigou a estação ferroviária, a estação rodoviária e uma lanchonete, começou a ser restaurada para servir de sede do Eco Museu Serra do Rio do Rastro, criado no mesmo ano.

Mas o que faz desta antiga Estação Ferroviária um patrimônio?

Ela teve sua construção num momento histórico para a região, na qual a ideia de progresso era difundida pela exploração capitalista do carvão mineral e, sobretudo pelo uso do trem, considerado indicador de modernidade da época. Além disso, marca a vinda dos ingleses e o início da mineração, o que possibilitou o crescimento do distrito, que mais tarde se emancipou de Orleans. Outra questão está relacionada às memórias que a estação é capaz de despertar nas pessoas, sejam memórias felizes das viagens e passeios ou memórias tristes como acidentes e as enchentes que provocaram a sua desativação. Por outro lado, e por

constituir-se num “lugar de memória”, a estação desperta não somente lembranças mas também esquecimentos.

Lemos conceitua Patrimônio utilizando os estudos de Hugues de Varineboham, dividindo o Patrimônio Cultural em três segmentos: O primeiro são os elementos pertencentes à natureza e ao meio ambiente. O segundo grupo refere-se ao conhecimento, as técnicas, ao saber e ao saber fazer. “O terceiro grupo de elementos é o mais importante de todos porque reúne os chamados bens culturais que englobam toda sorte de coisas, objetos, artefatos e construções obtidas a partir do meio ambiente e do saber fazer” (LEMOS, 1981: 10). O prédio da antiga estação ferroviária é um patrimônio que se enquadra no terceiro grupo dos classificados por Lemos, o de artefatos.

A estação ao longo dos anos foi sendo revestida de novas utilidades, já citadas acima, tornando imprescindível ressaltar que ela foi palco para a sociabilização de pessoas do município e para as que ali chegavam ou partiam. Esta edificação datada do século XIX continua presente no cotidiano dos habitantes do município, não mais na forma de suas antigas funções, mas por se tratar de um prédio que após 130 anos de sua inauguração ainda está em pé e é visualizado por todos que passam por Lauro Müller, por estar localizado em uma das passagens para se chegar ao centro da cidade e/ ou seguir em direção à Serra do rio Rastro. Grande parte da população, portanto, ainda tem contato com este prédio, seja de forma direta, frequentando-o em qualquer um de seus usos, ou de forma indireta através das lembranças de pessoas que por ali passaram.

Desde a sua construção original o prédio da estação sofreu algumas alterações, e em 2014 se iniciou um processo de restauração para servir, num futuro próximo, de sede de um museu. Sendo assim, a estação que antes serviu à estrada de ferro, depois da enchente passou a atender o setor rodoviário, ainda vinculado aos transportes, agora abrigará as memórias dos moradores, garantindo às próximas gerações o acesso a um de seus mais significativos patrimônios culturais.

Existem, também, importantes e históricos exemplos de construções que tiveram seus usos originais substituídos, embora a função abrigo própria do espaço arquitetônico continuasse sendo exercida. Como por exemplo, podemos citar o caso das basílicas romanas, construções laicas, que tiveram suas dependências integralmente aproveitadas depois da liberação do cristianismo para abrigar as novas funções religiosas da igreja de São Pedro. (LEMOS, 1981: 13)

A citação acima retrata a mudança de uso, porém a permanência do edifício no local, especificamente o que acontece com a estação, pois ela permanece fisicamente, mas as

suas utilidades mudaram para atender as novas demandas e necessidades do município de Lauro Müller.

O conceito de patrimônio também sofreu várias alterações durante o tempo, sendo que o mais próximo a nós é o que se inicia no contexto da criação dos Estados nacionais modernos que, por sua vez, apontavam para a necessidade da construção de identidades capazes de unir as pessoas em torno de um território, uma língua e uma cultura. Outra alteração no conceito de patrimônio aconteceu no pós segunda guerra mundial com as reivindicações de direitos vindos de grupos sociais. Foi a partir daquele momento que locais antes considerados sem valor também passam a ser considerados patrimônios, não mais apenas algo que pertenceu a algum personagem histórico ilustre ou as grandes construções arquitetônicas. (FUNARI, 2006: 12)

Sob esse enfoque, o patrimônio e as ações em sua defesa passaram a ser vistos como construções sociais historicamente edificadas, o que corrobora a superação das iniciativas legais restritas apenas a proteção dos bens selecionados segundo rígidos princípios de antiguidade, não raro limitadas à preservação de prédios públicos e religiosos. Essa abertura temática permitiu que construções menos prestigiadas ou mais populares como moinhos, mercados públicos ou estações de trem, fossem reconhecidas como patrimônio, incluindo-se nesse rol produções contemporâneas e bens culturais de natureza intangível, como expressões, conhecimentos, práticas, representações e técnicas. (FUNARI, 2006: 36)

A Estação Ferroviária Dona Teresa Cristina é um dos poucos elementos da cultura material do início da mineração e que marcou a cultura do carvão em Santa Catarina, pois grande parte das demais estruturas ou foram destruídas e modificadas pela ação humana ou foram levadas pela ação da natureza por meio de catástrofes como as enchentes registradas.

O prédio guarda memórias de pessoas que por ali chegaram ou partiram. A memória evocada pelo prédio da estação permite entender o cotidiano das pessoas e do município de Lauro Müller, e permite também entender a identidade cultural do local, pois “a memória é um elemento essencial do que se costuma chamar identidade, individual ou coletiva, cuja busca é uma das atividades fundamentais dos indivíduos e das sociedades de hoje, na febre e na angústia”. (LE GOFF, 2003: 469)

Seu valor é inegável para a cidade, pois representa um período considerado como próspero, quando a mineração fortalecia a economia e o trem trazia em si a representação do desenvolvimento e do progresso. É também um lugar revestido de memórias, que dependendo de seus usos podem ser distantes ou recentes.

A memória é essencial para a identidade, seja ela individual ou coletiva e alguns aspectos podem manipular a memória, consciente ou inconscientemente, é o caso do interesse, da afetividade, do desejo, da inibição ou da censura. Sendo assim, ao rememorar podemos deixar certas coisas de fora, consciente ou inconscientemente. (LE GOFF, 2003: 419-420)

Usamos os testemunhos para enfraquecer ou reforçar o que já sabemos, mas que por algum motivo nos ficou obscuro. Sendo assim, a memória coletiva permanece vinculada a determinados grupos. Somente através desses grupos podemos ter lembranças, e mesmo as nossas memórias individuais são marcadas por fatores externos. Por exemplo, algo que somente quem viveu saiba e que não tenha chegado ao conhecimento de outra pessoa, ainda assim essa memória terá a marca das pessoas com as quais ele convive, ou seja, de um de seus grupos, já que é possível a participação em mais de um. (HALBWACHS, 2006: 29)

Nossas lembranças permanecem coletivas e nos são lembradas por outros, ainda que se trate de eventos em que somente nós estivemos envolvidos e objetos que somente nós vimos. Isto acontece porque jamais estamos sós. Não é preciso que outros estejam presentes, materialmente distintos de nós, porque sempre levamos conosco e em nós certa quantidade de pessoas que não se confundem. (HALBWACHS, 2006: 30)

Quando não nos lembramos de algo é porque há uma descontinuidade, seja porque o grupo materialmente deixou de existir ou porque não pensamos nele, assim não o reconstruímos. É necessário que além dos testemunhos tenhamos com o grupo pontos de contato para que consigamos reconstituir a lembrança em uma base comum. (HALBWACHS, 2006: 29)

“A memória individual então é um ponto de vista sobre a memória coletiva” (HALBWACHS, 2006: 69), o indivíduo lembra por meio da memória do grupo, porém a intensidade com que elas são rememoradas varia de pessoa para pessoa, com base em fatores como o lugar que ocupa no grupo e as relações externas.

Ainda de acordo com Halbwachs, Juntamente com a intervenção de grupos, a memória também sofre a intervenção de lugares. A imagem de tal espaço nos evoca memórias sobre ele e sobre o grupo inserido. Quando vamos a determinado local reencontramos ligações deste objeto com outros, formando assim uma espécie de quadro. Não há grupo que não se ligue a um local, mesmo não sendo a única maneira, ele faz com que o grupo rememore tais acontecimentos.

É em busca dessa rememoração que o presente estudo analisa a antiga estação ferroviária como um “lugar de memória”, pois reconhece nela suas significações. A preocupação em tornar essas memórias visíveis parte do que Pierre Nora chama de uma memória esfacelada, pois o momento em que a humanidade vive presa mais ao novo do que ao antigo. A memória não é viva, pois se fosse não seriam necessárias às criações de museus e a preservação de datas comemorativas. (NORA, 1993: 3-7)

Para Nora a mídia fez com que se perdesse a herança histórica das pessoas, a busca e o interesse pela atualidade ganham espaço. Há a percepção de que há um esfacelamento da memória, mas esta percepção ao mesmo tempo cria o interesse pela memória. O autor diz que é o fim dos lugares que transmitem e conservam valores, é o fim da memória, pois se nós ainda habitássemos nossas memórias não seriam necessários lugares que as conservassem. (NORA, 1993: 7-28)

Os lugares de memória nascem e vivem do sentimento que não há memória espontânea, que é preciso criar arquivos, que é preciso manter aniversários, organizar celebrações, pronunciar elogios fúnebres, notórias atas, porque essas operações não são naturais. É por isso a defesa, pelas minorias, de uma memória refugiada sobre focos privilegiados e enciumadamente guardados nada mais faz do que levar a incandescência à verdade de todos os lugares de memória. Sem a vigilância comemorativa, a história depressa os varreria. São bastiões sobre os quais se escora. Mas se o que eles defendem não estivesse ameaçado, não se teria, tampouco, a necessidade de construí-los. Se vivêssemos verdadeiramente as lembranças que eles envolvem, eles seriam inúteis, e se, em compensação, a história não se apoderasse deles para deformá-los, transformá-los, sová-los e petrificá-los eles não se tornariam de memória. É este vai e vem que os constitui: momentos de história arrancados do movimento da história, mas que lhe são devolvidos. Não mais inteiramente a vida, nem mais inteiramente a morte, como as conchas na praia quando o mar se retira da memória viva. (NORA, 1993: 13)

Os “lugares de memória” existem justamente por não haver mais meios de memória na sociedade, pois se ela existisse não precisaríamos de lugares para celebrá-la e recordá-la. Eles existem para bloquear o esquecimento. São restos de uma sociedade que prefere o novo, o atual e o futuro, sendo assim os museus, os arquivos, os cemitérios, são espelhos de outra época, eles causam um sentimento de pertencimento a um grupo em uma sociedade que reconhece indivíduos idênticos. São lugares de memória se existir uma significação em torno deles.

São lugares materiais, simbólicos e funcionais que coexistem. Um lugar material como um arquivo, por exemplo, somente é um “lugar de memória” se a imaginação o tornar simbólico. Para Nora, os “lugares de memória” não caberiam dentro das categorias de história tradicional, ele é uma história transferível. (NORA, 1993: 27)

Nesse sentido, concluímos que a mineração foi vital para o desenvolvimento da então localidade de Minas, e foi a partir da exploração deste minério que foi possível a criação de estruturas físicas para o transporte da matéria-prima. O principal meio de transporte foi o trem, para isso a linha férrea Minas-Imbituba contava com estações, dentre elas a de Lauro Müller.

Desde a construção do prédio da estação, que data do final do século XIX, até os dias atuais, serviu para diversos usos. Primeiramente, como estação ferroviária, depois estação rodoviária, mais tarde abrigou uma lanchonete e agora servirá como sede do Eco Museu, deixando nítido o quanto este local já serviu como ponto de encontro e sociabilização para o conjunto da comunidade regional de forma direta ou indiretamente.

O espaço que se configura como um “lugar de memória”, possui significados que podem ser constantemente (re) significados de modo a dar sentido para as pessoas que transitam e/ou transitaram pelo local e que, de certa forma, fazem parte do processo de construção histórica do lugar.

Obviamente tem-se muito a explorar neste tema, infelizmente não é possível recolher todas as memórias e histórias que a estação guarda, porém as que foram colhidas mostram o quanto devemos nos preocupar em produzi-las e conservá-las.

REFERÊNCIAS

- ABRÃO, Janete. Pesquisa & História. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2007.
- BELOLLI, Mário; QUADROS, Joice; GUIDI, Ayser. História do Carvão de Santa Catarina: 1950-2000. Criciúma, SC: MEG, 2010. v.2.
- BOSI, Ecléa. Memória e sociedade: lembranças de velhos. 3. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.
- BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.
- FUNARI, Pedro Paulo; PELEGRINI, Sandra de Cássia Araújo. Patrimônio Histórico e Cultural. 2. ed. Rio de Janeiro. Jorge Zahar Ed.
- HALBWACHS, Maurice. A memória coletiva. São Paulo: Centauro, 2006.
- LE GOFF, Jacques, História e memória. 5. ed. Campinas, SP: UNICAMP, 2003.
- LE MOS, Carlos A. C. O que é patrimônio histórico. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1981.

NASCIMENTO, Dorval do. As curvas do trem: A presença da estrada de ferro no sul de Santa Catarina (1880 - 1975) cidade, modernidade e vida urbana. Criciúma. UNESCO, 2004.

NORA, Pierre. Entre a memória e a história: a problemática dos lugares. Projeto História, São Paulo, nº 10, p. 07- 28, 1993.

SUANO, Marlene. O que é museu. São Paulo: Editora Brasiliense S.A, 1986.

ZUMBLICK, Walter Carlos. Tereza Cristina a ferrovia do carvão. Florianópolis: Ed. UFSC, 1987.