

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO TECNOLÓGICO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM URBANISMO,
HISTÓRIA E ARQUITETURA DA CIDADE - PGAU/CIDADE**

João Paulo Serraglio

**O SOM DAS SERRAS
PAISAGEM E ARQUIVO EM TRÊS BARRAS - SC**

Florianópolis
2012

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO TECNOLÓGICO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM URBANISMO,
HISTÓRIA E ARQUITETURA DA CIDADE/PGAU-CIDADE**

João Paulo Serraglio

**O SOM DAS SERRAS
PAISAGEM E ARQUIVO EM TRÊS BARRAS - SC**

Dissertação apresentada ao programa de Pós-graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, da Universidade Federal de Santa Catarina, como requisito parcial para a obtenção do grau de mestre em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade.

Linha de pesquisa LP-1 Urbanismo, Cultura e História da Cidade

Orientadora: Profa. Dra. Margareth de Castro Afeche Pimenta

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Serraglio, João Paulo

O som das serras [dissertação] : paisagem e arquivo em
Três Barras/SC / João Paulo Serraglio ; orientadora,
Margareth de Castro Afeche Pimenta - Florianópolis, SC,
2012.

314 p. ; 21cm

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa
Catarina, Centro Tecnológico. Programa de Pós-Graduação em
Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade.

Inclui referências

1. Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade. 2.
História da cidade. 3. Paisagem. 4. Patrimônio. I. Pimenta,
Margareth de Castro Afeche. II. Universidade Federal de
Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em Urbanismo,
História e Arquitetura da Cidade. III. Título.

A dissertação, intitulada “O som das serras: Paisagem e Arquivo em Três Barras /SC”, de autoria de João Paulo Serraglio, foi submetido a processo de avaliação conduzido pela Banca Examinadora constituída pela Portaria n° XXX/PGAU-cidade/2012, para obtenção do título em Mestre em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade, tendo sido aprovada sua versão final em 22 de junho de 2012, em cumprimento às normas da Universidade Federal de Santa Catarina e do Programa de Pós-graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade/PGAU-cidade.

COORDENAÇÃO DO PGAU-CIDADE

Profa. Dra. Maria Inês Sugai
Coordenadora do PGAU-cidade

BANCA EXAMINADORA

Profa. Dra. Margareth de Castro Afeche Pimenta (UFSC)
Presidente (Orientadora)

Prof. Dr. Gilberto Sarkis Yunes (UFSC)
Membro da banca

Profa. Dra. Vera Lucia Nehls Dias (UDESC)
Membro da banca

Prof. Dr. Leonardo Barci Castriota (UFMG)
Membro da banca

Resumo

A partir dos conceitos de paisagem e arquivo, o trabalho elabora a memória urbana das cidades de madeira, criadas sobre a região da mata de araucárias. Ao utilizar como objeto de estudo as antigas vilas de Três Barras e Marcílio Dias, nascidas ao redor de madeiras, que instalaram-se junto a estações da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande, o trabalho problematiza a transição entre uma tradição da técnica, do imigrante europeu, para uma tradição da tecnologia, de influência norte-americana, ligada às transformações trazidas pela presença da Estrada de Ferro, propondo chaves de interpretação sobre a formação da cidade do Planalto e do Oeste catarinense, áreas de influência da ferrovia.

Palavras-chave: História da cidade, Paisagem, Patrimônio, Colonização.

Abstract

Working with the concepts of landscape and archive, this work develops the urban memory of the wood cities, built on the region of the Araucaria forest. By studying the ancient villages of Três Barras and Marcílio Dias, both born from loggings who settled next to the railway stations from Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande, this work discusses the transition between a technical tradition, from the european immigrant, to a technological tradition, from the american influence, linked to changes brought about by the presence of the railroad, offering keys to an interpretation of the formation of the city of Santa Catarina Plateau and West, areas under the influence of the railroad.

Keywords: History of cities, Landscape, Heritage, Colonization.

Agradecimentos

À minha orientadora, Professora Doutora Margareth de Castro Afeche Pimenta, por compartilhar conosco sua experiência intelectual, sua atitude de *scholar* ligada à escola francesa, e, daí, pelo debate sincero, pelo exercício do rigor, e pelo comprometimento com o que pode ser a academia; por aquilo que disso possa transparecer neste trabalho.

Aos colegas do CIDADHIS/grupo de pesquisa em História, Cultura e Desenho da Cidade, especialmente o Prof. Luis Pimenta (UFSC), pelos debates e conversas informais no LABURB ou em congressos, das quais se originaram muitas partes deste trabalho.

A todo grupo que participou do Projeto Mestres Artífices em Santa Catarina, especialmente ao meu amigo Prof. Bernardo Brasil Bielschowski (IFSC - Criciúma), de quem fui companheiro nas extensas viagens de campo, e com quem pude aprender muito sobre arquitetura e formação das regiões do Vale do Itajaí e Planalto Norte catarinense. Esse trabalho não seria possível sem o incentivo do Prof. Bernardo desde o princípio.

Aos colegas da RELARQ - Rede Latinoamericana de Documentação de Arquitetura pelo apoio intelectual e financeiro, em especial ao Prof. Dr. Leonardo Barci Castriota (UFMG), pelo trato amável na condução dos trabalhos, suavizando a burocracia inerente aos grandes projetos.

Aos colegas, professores e funcionários do Departamento de Arquitetura e da Pós-graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade - PGAU-CIDADE.

À Fundação Cultural de Canoinhas, no nome de sua atual diretora Viviane Bueno, pela acolhida e pelo cuidado dispensado às questões relacionadas à história da região.

Ao Museu de Três Barras.

Ao Comando da 5a Região Militar do Exército Brasileiro pela compreensão da importância dos estudos históricos, e ao Campo de Instrução Marechal Hermes do Exército Brasileiro por nos receber e tornar possível este trabalho.

Ao Museu Paranaense, com extensão à Secretaria de Cultura e ao

Governo do Estado do Paraná, especialmente à Historiadora Denise Haas, pela organização e cessão de importantes documentos que tornaram mais fácil a execução deste trabalho.

Ao IPHAN - Superintendência de Santa Catarina pela concessão de documentos da sua biblioteca.

À Cinemateca Paranaense Guido Viaro.

À Secretaria de Cultura do Município de Itaiópolis, especialmente o historiador Baltasar Andruchewicz, sempre atentos às questões ligadas à arquitetura histórica e paisagem cultural do município.

Aos pesquisadores que me ajudaram fornecendo documentos ou disponibilizando trabalhos que facilitaram o percurso desta dissertação.

À minha família, por fazerem da existência algo possível e ainda mais agradável, pelo apoio incondicional.

À Mayná, por todo o resto.

Lista de Abreviações

CIMH - Centro de Instrução Marechal Hermes do Exército Brasileiro.

CPDT - Conférence Permanente du Développement Territorial du Gouvernement Wallon.

DOU - Diário Oficial da União.

EFSPRG - Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande.

ICOMOS - International Council on Monuments and Sites - UNESCO.

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

Lumber - Southern Brazil Lumber & Colonization Co.

PGAU-cidade - Programa de Pós-graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade.

RELARQ - Rede Latinoamericana de Documentação de Arquitetura.

UFSC - Universidade Federal de Santa Catarina.

UNESCO - Organização das Nações Unidas para a educação, a ciência e a cultura.

Lista de Figuras

1 - Paisagem e Arquivo

Figura 1.1 - Brasília em croqui de Lúcio Costa (COSTA, 1957) / p. 14.

Figura 1.2 - Victor Meirelles, Primeira Missa no Brasil, óleo sobre tela, 1861. Rio de Janeiro, Museu Nacional de Belas-Artes / p. 14.

Figura 1.3 - Casa na favela, Günter Weimer, 1980 (WEIMER, 2005) / p. 42.

Figura 1.4 - Le Corbusier, *Unités de Camping, Roquebrune-Cap-Martin*, 1954-57 (Foto: Xavier de Jauréguiberry, <http://www.flickr.com/people/25831000@N08/>) / p. 42.

Figura 1.5 - Paisagens da memória e memória da paisagem. Ilustração do autor / p. 58.

Figura 1.6 - Objetos. Vitrine da loja La Mondiale, 1930, Buenos Aires. Coleção CEDODAL / p. 65.

Figura 1.7 - Infra-estrutura. Ponte de Malleco, Chile, 1890. Coleção CEDODAL / p. 65.

Figura 1.8 - Arquitetura. Casa em Tihuanaco, Bolívia, 1900. Foto: Max T. Vargas, Coleção CEDODAL / p. 65.

Figura 1.9 - Personagens. *Personages*, Jamaica. Fotografia anônimo. Coleção CEDODAL / p. 65.

2 - Paisagem e Arquivo em Três Barras e Marcílio Dias

Figura 2.1 - Sul do Brasil com traçado da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande e seus ramais e detalhe do mapa, com a Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande e seus ramais, com destaque para a Linha São Francisco (antes de 1960), e principais cidades da região. Desenhos do autor / p. 68.

Figura 2.2 - Cidade romana de Treves, uma das capitais regionais do final do Império (BENÉVOLO, 1980) / p. 74.

Figura 2.3 - Planta do loteamento da cidade de Calmon, sede da primeira madeireira da Southern Brazil Lumber & Colonization Co. (THOMÉ, 1983) / p. 74.

Figura 2.4 - Tipos de ocupação: 1) Ocupação extensiva, ao redor de caminhos de tropas; 2) Colonização organizada em linhas, ao redor de estradas carroçáveis; 3) Urbanização, criação de cidades planejadas, ligadas pelo trilho do trem. Desenho do autor. / p. 78.

Figura 2.5 - Simulação dos antigos Caminhos de tropas. Desenho do autor / p. 80.

Figura 2.6 - Travessia de gado no Rio Iguaçu, União da Vitória, 1912 - 1916. Fotografia Claro Jansson (D'ALESSIO, 2003) / p. 82.

Figura 2.7 - Tropeiros. Jean B. Debret, Acampamento noturno de Itararé, 1827 (publicada em 1839 no livro *Voyage pittoresque et historique au Brésil*). Coleção Museu Castro Maya, Rio de Janeiro / p. 82.

Figura 2.8 - Aglomeração de moradias no Acampamento Jacutinga - 1901. Acervo do Museu Paranaense, Secretaria de Estado da Cultura, Governo do Estado do Paraná / p. 86.

Figura 2.9 - Reduto Tavares em chamas, 8.01.1915. Acervo do Museu Paranaense, Secretaria de Estado da Cultura, Governo do Estado do Paraná / p. 86.

Figura 2.10 - Divisão da gleba, colonizada através linhas. Planta do Município de Itaiópolis, organizada pela Prefeitura Municipal em 1931. Detalhe da área central da colônia evidenciando as linhas mais densamente povoadas (RODYCZ, 2011) / p. 88.

Figura 2.11 - Carroças coloniais do Sul. Desenho de Percy Lau para o livro "Tipos e Aspectos do Brasil". Acervo da Biblioteca de Estudos Brasileiros da Universidade de São Paulo (ANGOTTI-SALGUEIRO, 2005) / p. 89.

Figura 2.12 - Principais estradas que deram acesso ao Planalto, permitindo a instalação de colonos e fundação de vilas. Ao redor da Estrada Dona Francisca, em vermelho, está a área de influência alemã; ao redor da Estrada Paranaguá - Rio Negro, em verde, está a área de influência eslava. Desenho do autor / p. 90.

Figura 2.13 - Casa em estilo enxaimel em Pomeroda - SC, foto do autor / p. 93.

Figura 2.14 - Casa em estilo enxaimel na vila de Marcílio Dias, Município de Canoinhas - SC, foto do autor / p. 93.

Figura 2.15 - Moinho de centeio, milho e trigo, no zona rural de Itaiópolis - SC. Parte de uma série de moinhos que serão restaurados pelo IPHAN em parceria com a Prefeitura Municipal. Foto do autor / *p. 95.*

Figura 2.16 - Casarões em estilo polonês no núcleo urbano do Alto Paraguassu, tombado pelo IPHAN. Em Itaiópolis - SC. Foto do autor / *p. 95.*

Figura 2.17 - Ponte sobre o Rio Iguazu, em União da Vitória, 1912. Fotografia de Claro Jansson (D’ALESSIO, 2003) / *p. 100 - 101.*

Figura 2.18 - Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande, principais ramais e interligações / *p. 103.*

Figura 2.19 - Escritório de colonização da Lumber em Calmon, 1924. Na placa lê-se: “SOUTHERN BRAZIL LUMBER & COLONIZATION COMPANY (INCORPORADA) LOTES URBANOS, CHACARAS E COLONIAS, VENDE-SE AQUI” (VALENTINI, 2009) / *p. 107.*

Figura 2.20 - Planta da Villa São João, 1924, Quadro urbano e parte do sub-urbano. Reproduzido do original por Nilson Thomé, em 1982 (THOMÉ, 1983). Atual Matos Costa - SC / *p. 107.*

Figura 2.21 - A primeira madeireira Lumber, em Calmon - SC (VALENTINI, 2009) / *p. 112 - 113.*

Figura 2.22 - Escombros da Serraria da Lumber incendiada (VALENTINI, 2009) / *p. 112.*

Figura 2.23 - A madeireira de Três Barras, apelidada de “Colosso” (THOMÉ, 1983) / *p. 113.*

Figura 2.24 - Embarque da polícia militar em Curitiba, com destino ao *front* do Contestado. Acervo do Museu Paranaense, Secretaria de Estado de Cultura, Governo do Estado do Paraná / *p. 117.*

Figura 2.25 - Mapa com o Plano de vôo dos aviões em ataque ao reduto dos rebeldes - 1916 (THOMÉ, 1986). Neste mapa aparece a localização dos prados de corridas construídos pelo Exército / *p. 120.*

Figura 2.26 - Raia de corrida de cavalos em Burro Preto, Distrito de São Mateus - 1920. Fotografia da Claro Jansson (D’ALESSIO, 2003) / *p. 121.*

Figura 2.27 - “R. KIRK - VICTIMA DA AVIAÇÃO NA CAMPANHA DO CONTESTADO”. Acervo do Museu Paranaense, Secretaria de Estado de Cultura, Governo do Estado do Paraná / *p. 122.*

Figura 2.28 - Acima: Três Barras. Abaixo: Marcílio Dias. Implantação ao redor do trilho do trem, seguindo a tipologia vila - estação (vermelho) - madeireira (cinza). Desenho do autor / p. 126.

Figura 2.29 - O complexo Três Barras - Marcílio Dias. Desenho do autor com base na Carta do Brasil do IBGE de 1973 / p. 127.

Figura 2.30 - Foto de satélite do Complexo Três Barras - Marcílio Dias modificada pelo autor. Fonte: Google Earth, 2012 / p. 128 - 129.

Figura 2.31 - Panorâmica tirada do pátio ferroviário da Southern Brasil Lumber & Colonization Co (fonte: <http://contestadoaguerradesconhecida.blogspot.com/>) / p. 132 - 133.

Figura 2.32 - A fogueira eterna da Lumber queimava 24 horas por dia, desfazendo-se dos restos da produção madeireira. Foto: Claro Jansson (DALESSIO, 2003) / p. 132.

Figura 2.33 - Planta da Lumber e sua infra-estrutura em 1949. Elaborada pelo autor com base em planta encontrada no Museu de Três Barras / p. 134-135.

Figura 2.34 - Vila operária da Lumber, 1910 (LIMA, 2007) / p. 139.

Figura 2.35 - Casa de Sherman Bishop, um dos diretores da Lumber (LIMA, 2007) / p. 139.

Figura 2.36 - acampamento avançado na floresta (TOMPOROSKI, 2006) / p. 140.

Figura 2.37 - casas transportadas pelo trem, com os moradores dentro. Fotograma do filme Lumber, Botelho Film, 1922 / p. 140.

Figura 2.38 - as casas de porta e janela instaladas no acampamento avançado. Fotograma do filme Lumber, Botelho Film, 1922 / p. 140.

Figura 2.39 - Hospital da Lumber, vista externa. Acervo do Museu de Três Barras / p. 144.

Figura 2.40 - Hospital da Lumber, vista interna. Acervo do Museu de Três Barras / p. 145.

Figura 2.41 - Armazém da Lumber, vista externa. Fotograma do filme Lumber, Botelho Film, 1922 / p. 144.

Figura 2.42 - Armazém da Lumber, vista interna (VALENTINI, 2009) / p. 145.

Figura 2.43 - Cinema da Lumber, vista externa (MUNARIM, 2009) / p. 144.

Figura 2.44 - Cinema da Lumber, vista interna. Fonte: <http://fragmentos-do-tempo.blogspot.com/2009/01/lumber-e-o-contestado-segundo-valentini.html> / p. 145.

Figura 2.45 - topógrafos da Lumber trabalhando, fotograma do filme Lumber, Botelho Film, 1922 / p. 149.

Figura 2.46 - topógrafos da Lumber trabalhando, fotograma do filme Lumber, Botelho Film, 1922 / p. 149.

Figura 2.47 - reprodução sem escala da Planta de Três Barras de 1923 assinada por Aristides de Oliveira (LIMA, 2007) / p. 152-153.

Figura 2.48 - Imagem aérea do atual centro de Três Barras (à esq.) e do Centro de Instruções do Exército Brasileiro Marechal Hermes, antiga Lumber (à dir.) (fonte: Google Earth, 2012) / p. 154-155.

Figura 2.49 - Mapa do atual centro de Três Barras com principais edificações. Desenho do autor / p. 156-157.

Figura 2.50 - enchente do Rio Negro em Três Barras, 1920. Foto Claro Jansson (DALESSIO, 2003) / p. 158-159.

Figura 2.51 - Rua do centro de Três Barras, acervo do Museu de Três Barras / p. 160.

Figura 2.52 - Residências na Av. Boa Vista em Três Barras (LIMA, 2007) / p. 160.

Figura 2.53 - Casa no centro de Três Barras, 2011. Número 12 no mapa. Foto do autor / p. 162.

Figura 2.54 - Casa no centro de Três Barras, 2011. Número 11 no mapa. Foto do autor / p. 162.

Figura 2.55 - Casa no centro de Três Barras, 2011. Número 9 no mapa. Foto do autor / p. 163.

Figura 2.56 - Casa no centro de Três Barras, 2011. Número 13 no mapa. Foto do autor / p. 163.

Figura 2.57 - Casa no centro de Três Barras, 2011. Número 15 no mapa. Foto do autor / p. 164.

Figura 2.58 - Casa no centro de Três Barras, 2011. Número 14 no mapa.

Foto do autor / p. 164.

Figura 2.59 - Caminhos para pedestres entre as quadras. Permanências do projeto de loteamento de 1925. Foto do autor / p. 165.

Figura 2.60 - Caminhos para pedestres entre as quadras. Permanências do projeto de loteamento de 1925. Foto do autor / p. 165.

Figura 2.61 - Planta do Centro de Instruções do Exército Brasileiro Marechal Hermes em 2012, com comparação com a planta da Lumber de 1940 encontrada no Museu de Três Barras. Desenho do autor / p. 168-169.

Figura 2.62 - Administração do Centro de Instrução Marechal Hermes do Exército Brasileiro, antiga administração da Lumber, 2012. Foto do autor / p. 170.

Figura 2.63 - Antigo cinema da Lumber, sob tutela do Exército Brasileiro, 2012. Foto do autor / p. 171.

Figura 2.64 - Antigo armazém da Lumber, sob tutela da Prefeitura Municipal de Três Barras, 2012. Foto do autor / p. 171.

Figura 2.65 - Casa de alto escalão no CIMH, antiga casa de funcionários graduados da Lumber, 2012, foto do autor / p. 172.

Figura 2.66 - Casa de alto escalão no CIMH, antiga casa de funcionários graduados da Lumber, 2012, foto do autor / p. 172.

Figura 2.67 - Interior de casa de alto escalão no CIMH, antiga casa de funcionários graduados da Lumber, 2012, foto do autor / p. 173.

Figura 2.68 - fundações da antiga serraria da Lumber, 2012, foto do autor / p. 173.

Figura 2.69 - Foto panorâmica do pátio ferroviário da Estação Três Barras, que conjuga o conjunto do centro fundador e da antiga planta fabril da Lumber, 2012, foto do autor / p. 174-175.

Figura 2.70 - Placa de Estação Três Barras, indicando as próximas estações e as quilometragens. Foto do autor, 2011 / p. 177.

Figura 2.71 - Estação Três Barras e pátio ferroviário. Foto do autor, 2011 / p. 178-179.

Figura 2.72 - Estação Três Barras em 1920. Acervo Joeli Laba, fonte: www.estacoesferroviariasdobrasil.com.br / p. 178.

Figura 2.73 - Ponte ferroviária sobre o Rio Argentina em Três Barras.

Foto do autor, 2011 / p. 180.

Figura 2.74 - Ponte ferroviária sobre afluente do Rio Canoinhas em Marcílio Dias. Ao fundo a ponte sobre o Canoinhas. Fonte: <http://marciliodiasdistrito.blogspot.com> / p. 181.

Figura 2.75 - Ponte ferroviária sobre o Rio Canoinhas em Marcílio Dias. Foto do autor, 2011 / p. 181.

Figura 2.76 - Restaurante e Estação Marcílio Dias, foto do autor, 2011 / p. 182.

Figura 2.77 - Restaurante e Estação Marcílio Dias, nos anos 70. Acervo da família Metzger. Fonte: <http://marciliodiasdistrito.blogspot.com> / p. 182.

Figura 2.78 - Antiga placa da Estação Marcílio Dias. Foto do autor, 2011 / p. 183.

Figura 2.79 - Panorâmica do conjunto histórico da Vila de Marcílio Dias, a partir da antiga Estação, com a vila ao fundo. Foto do autor, 2011 / p. 184-185.

Figura 2.80 - mapa do núcleo fundador da vila de Marcílio Dias, com a vila, conjunto ferroviário e antiga Madeireira Olsen / p. 188-189.

Figura 2.81 - Foto aérea da vila de Marcílio Dias nos anos 70. Em primeiro plano o rio e a madeireira, depois o pátio ferroviário e a vila. Fonte: <http://marciliodiasdistrito.blogspot.com> / p. 190.

Figura 2.82 - Casa Olsen. Foto do autor, 2011 / p. 191.

Figura 2.83 - Foto antiga da Casa Olsen. Fonte: <http://marciliodiasdistrito.blogspot.com> / p. 191.

Figura 2.84 - Vista da varanda da Casa das Escamas. Foto do autor, 2010 / p. 192.

Figura 2.85 - Casa das Escamas. Foto do autor, 2010 / p. 193.

Figura 2.86 - Casa Finta Theodorowitz. Foto do autor, 2011 / p. 193.

Figura 2.87 - Casa Finta. Foto do autor, 2011 / p. 194.

Figura 2.88 - Casa Finta e Finta Theodorowicz em primeiro plano. À direita a Casa das Escamas. No fundo a torre da Igreja. Foto do autor, 2011 / p. 194.

Figura 2.89 - Vista para a rua desde o Bar do Coringa. Foto do autor, 2011

/ p. 195.

Figura 2.90 - Salão de baile do Bar do Coringa. Foto do autor, 2011 / p. 195.

Figura 2.91 - Bar do Coringa e parte da antiga vila ferroviária. Foto do autor, 2011 / p. 196-197.

Figura 2.92 - Fachada atual do local onde funcionava a antiga Madeireira Olsen. Foto do autor, 2011 / p. 200-201.

Figura 2.93 - foto aérea da Madeireira Olsen, anos 70. Fonte: <http://marciliodiasdistrito.blogspot.com> / p. 200.

Figura 2.94 - Situação atual dos antigos escritórios da Olsen. Fonte: <http://marciliodiasdistrito.blogspot.com> / p. 201.

Figura 2.95 - Situação atual do antigo Salão de Baile da Olsen. Fonte: <http://marciliodiasdistrito.blogspot.com> / p. 202.

Figura 2.96 - vista interna do antigo Salão de Baile da Olsen. Fonte: <http://marciliodiasdistrito.blogspot.com> / p. 202.

Figura 2.97 - Estádio Wiegando Olsen. Foto do autor, 2011 / p. 203.

Figura 2.98 - Desfile de Sete de Setembro nos anos 80, no Estádio Wiegando Olsen. Fonte: <http://marciliodiasdistrito.blogspot.com> / p. 203.

Figura 2.99 - Arquibancada de madeira do Estádio Wiegando Olsen. Foto do autor, 2011 / p. 203.

3/ Arqueologia da Paisagem no Planalto Norte catarinense

Figura 3.1 - a bandeira da cruz verde utilizada pelos rebeldes do Contestado. Acervo do Museu Paranaense, Secretaria de Estado de Cultura, Governo do Estado do Paraná. Foto do autor, 2012 / p. 210.

Figura 3.2 - Giovanni da Modena, Mistério da Queda e Redenção do Homem. Afresco na Igreja de San Petronio, Bolonha (SCHAMA, 1995) / p. 211.

Figura 3.3 - acidente com trem (TOMPOROSKI, 2006) / p. 214.

Figura 3.4 - Grupo de militares restabelecendo a linha ferrea na ponte do rio paciência - 1915. Acervo do Museu Paranaense, Secretaria de Estado de Cultura, Governo do Estado do Paraná / p. 214.

Figura 3.5 - pinheiral. Fotograma do filme Lumber, Botelho Film, 1922 / p. 215.

Figura 3.6 - trecho da mata onde o pinheiral se mescla com o imbuial. Fotograma do filme Lumber, Botelho Film, 1922 / p. 215.

Figura 3.7 - erva mate. Foto do autor, 2012 / p. 215.

Figura 3.8 - Procissão dos rebeldes do Contestado. Ao fundo os pinheirais (VALENTINI, 2009) / p. 218.

Figura 3.9 - Canoinhas em 1916, com floresta de araucárias ao fundo (TOMPOROSKI, 2006) / p. 218.

Figura 3.10 - Quatro homens medem a circunferência de um pinheiro. Fotograma do filme Lumber, Botelho Film, 1922 / p. 221.

Figura 3.11 - o mesmo personagem da foto anterior exhibe orgulhoso o grande pinheiro derrubado. Fotograma do filme Lumber, Botelho Film, 1922 / p. 221.

Figura 3.12 - plantação de *Pinus* em Tapes, RS, Brasil (foto: Renato Ludwig, <http://www.panoramio.com/photo/13625696>) / p. 223.

Figura 3.13 - Plantação de *Pinus* em Itaiópolis, junto à remanescentes da Mata Atlântica, na cabeceira do Rio Itajaí (foto: Germano Woehl Jr., <http://ra-bugio.blogspot.com.br/2010/12/morte-aos-macacos-nos-reflorestamentos.html>) / p. 223.

Figura 3.14 - ponte ferroviária em Três Barras. Ao fundo, já não mais estão as Araucárias, mas a plantação de *Pinus*. Foto do autor, 2010 / p. 224.

Figura 3.15 - Homem demonstra a utilização da Canha ou Candoca. IPHAN, Projeto Mestres Artífices, 2010 / p. 227.

Figura 3.16 - Jean Baptiste Debret, Negros Serradores de Tábuas, 1835. Acervo digital Biblioteca Brasileira USP / p. 227.

Figura 3.17 - o complexo artesanal rural do imigrante. Acervo pessoal Dona Zenita Westphalen / p. 228.

Figura 3.18 - serraria que funciona com energia hidráulica em Rio do Sul - SC. Foto do autor, 2010 / p. 228.

Figura 3.19 - caldeiras de Lumber. Acervo do Museu de Três Barras / p. 231.

Figura 3.20 - antigas caldeiras da Madeireira Olsen, ainda existentes em

Marcílio Dias. Fonte: <http://marciliodiasdistrito.blogspot.com> / p. 231.

Figura 3.21 - Os três grandes geradores da Lumber operavam constantemente. 1912. Acervo do Museu de Três Barras / p. 231.

Figura 3.22 - o setor de afiação da Lumber em 1922. Foto Claro Jansson (DALESSIO, 2003) / p. 235.

Figura 3.23 - A serraria, edifício principal da planta fabril da Lumber. Fotograma do filme Lumber, Botelho Film, 1922 / p. 235.

Figura 3.24 - Estufa para secagem de madeiras. Acervo Joeli Laba (VALENTINI, 2009) / p. 237.

Figura 3.25 - Avançamento dos trilhos. Fotograma do filme Lumber, Botelho Film, 1922 / p. 237.

Figura 3.26 - Acampamento móvel (*Moving Camp*) (TOMPOROSKI, 2006) / p. 237.

Figura 3.27 - execução da barriga - primeira incisão com o machado. Fotograma do filme Lumber, Botelho film, 1922 / p. 238.

Figura 3.28 - corte com a serra americana (TOMPOROSKI, 2006) / p. 238.

Figura 3.29 - toras retiradas do mato através do *donkey*. Fotograma do filme Lumber, Botelho Film, 1922 / p. 240.

Figura 3.30 - o guincho acomoda as toras nos carros (VALENTINI, 2009) / p. 240.

Figura 3.31 - a locomotiva carregada leva as toras até a madeireira (VALENTINI, 2009) / p. 240.

Figura 3.32 - as toras eram colocadas na esteira que as levava através do processo de transformação. Fotograma do filme Lumber, Botelho Film, 1922 / p. 241.

Figura 3.33 - fila de toras esperando por serem acomodadas na esteira (VALENTINI, 2009) / p. 242.

Figura 3.34 - tábuas empilhadas ao redor dos ramais de ferroviário para secagem e posterior transporte (TOMPOROSKI, 2006) / p. 242.

Figura 3.35 - casa em Três Barras com “lambrequins modernos”. Foto do autor, 2010 / p. 246.

Figura 3.36 - lambrequim tradicional de casa em Itaiópolis. Foto do autor, 2011 / p. 246.

Figura 3.37 - casa em Três Barras com “lambrequim moderno”. Foto do autor, 2011 / p. 246.

Figura 3.38 - tesoura composta vencendo o vão da plataforma da estação Três Barras. Foto do autor, 2010 / p. 248.

Figura 3.39 - tesoura composta vencendo o vão da arquibancada do Estádio Wiegando Olsen em Marcílio Dias - Canoinhas. Foto do autor, 2011 / p. 248.

Figura 3.40 - Casa do capitão no Campo de Instrução Marechal Hermes, antiga casa do diretor da Lumber, em Três Barras, com grandes aberturas para a paisagem. Foto do autor, 2012 / p. 249.

Figura 3.41 - casa que ficava em Marcílio Dias e foi comprada e transferida para Canoinhas. Foto do autor, 2010 / p. 250.

Figura 3.42 - cena do seriado *The Walking Dead*, da emissora americana AMC, de 2012 / p. 250.

Figura 3.43 - sessão de cinema para crianças em Três Barras. Fonte: www.fragmentos-do-tempo.blogspot.com / p. 257.

Figura 3.44 - cena do filme Lumber, Botelho Film, 1922 / p. 257.

Figura 3.45 - cena de *L'Arrivée d'un train en gare de la Ciotat* (Chegada de um trem à Estação da Ciotat), dos Irmãos Lumière, 1895 / p. 259.

Figura 3.46 - cena da partida do trem. Filme Lumber, Botelho Film, 1922 / p. 259.

Figura 3.47 - cena de *La Sortie de l'usine Lumière à Lyon* (A Saída da Fábrica Lumière em Lyon), dos Irmãos Lumière, 1895 / p. 260.

Figura 3.48 - cena da saída da fábrica no filme Lumber, Irmãos Botelho, 1922 / p. 260.

Figura 3.49 - mudança de acampamento na construção da Linha São Francisco, 1913. Foto Claro Jansson (DALESSIO, 2003) / p. 262.

Figura 3.50 - moças numa canoa em Três Barras, 1920. Foto Claro Jansson (DALESSIO, 2003) / p. 262.

Figura 3.51 - sapeco da erva-mate, São Mateus, 1920. Foto Claro Jansson (DALESSIO, 2003) / p. 263.

Figura 3.52 - Malabarista, circo em Três Barras, 1923. Foto Claro Jansson (DALESSIO, 2003) / p. 263.

Figura 3.53 - Maço do cigarro Três Barras, Acervo do Museu de Três Barras, com imagem da madeireira Lumber / p. 264.

Figura 3.54 - Maço do cigarro Tigre com imagem do *donkey* da Lumber. Acervo do Museu de Três barras / p. 264.

Sumário

Introdução / p. 1

1/ Paisagem e Arquivo / p. 7

1.1/ Cidade e Arquivo / p. 7

1.1.1/ O Arquivo / p. 7

1.1.2/ Cidade como Arquivo / p. 13

1.1.3/ O trabalho de arquivo do arquiteto na cidade / p. 26

1.2/ Paisagem / p. 34

1.2.1/ Pays/paysage / p. 36

1.2.2/ Olhar / p. 38.

1.2.3/ Artealização / p. 44

1.2.4/ Sociedades Paisajeras / p. 47

1.2.5/ Institucionalização da Paisagem / p. 48

1.2.6/ Coleção / p. 51

1.2.7/ Paisagens da Memória e Memória da Paisagem / p. 55

1.2.8/ Arqueologia da Paisagem / p. 59

2/ Paisagem e Arquivo em Três Barras e Marcílio Dias / p. 67

2.1/ Velocidade e Paisagem no Planalto Norte catarinense / p. 72

2.1.1/ Ocupação - caminho das tropas / p. 79

2.1.2/ Colonização - estradas carroçáveis / p. 87

2.1.3/ Urbanização - estrada-de-ferro / p. 97

2.1.3.1/ Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande / p. 99

2.1.3.2/ Colonização e urbanização / p. 106

2.1.3.3/ A grande madeireira / p. 111

2.1.4/ Um caso exemplar: a aviação no Contestado / p. 117

2.2/ O Complexo Três Barras - Marcílio Dias / p. 123

2.2.1/ Três Barras / p. 130

2.2.1.1/ Lumber / p. 131

2.2.1.2/ Vilas Operárias / p. 137

2.2.1.3/ Infra-estrutura / p. 142

2.2.1.4/ Setor de Colonização / p. 148

2.2.1.5/ Vila de Três Barras / p. 150

2.2.1.6/ Lumber Hoje / p. 166

2.2.2/ Conjunto ferroviário / p. 176

2.2.3/ Marcílio Dias / p. 186

3/ Arqueologia da Paisagem no Planalto Norte catarinense / p. 205

3.1/ Proto-paisagem: a floresta como documento / p. 207

3.2/ Paisagem Vivenciada: a técnica como mediação / p. 225

3.3/ Paisagem Vista: imagem e arquivo / p. 251

Considerações finais: Consequências de uma ideia de cidade / p. 267

Bibliografia / p. 277

The fascination would be more than my normal curiosity to know how buildings get done the way they are. This is a building in a desert, done by men with European names, who were as much strangers in the land as I am. If I could scrutinize and understand why they had deemed this things proper to be done in this style at this location, then I would know something of their attitude to this desert, and might, by comparison, come to know something of my own¹.

Reyner Banham, *Scenes in America Deserta*, p. 27.

¹ “Seria uma fascinação fora do comum saber como os edifícios são feitos da maneira em que são. Esta é uma construção no deserto, feito por homens com nomes europeus, que eram tão estrangeiros nesta terra quanto eu. Se eu pudesse examinar e compreender porque eles consideraram adequado que estas coisas fossem feitas, neste estilo e neste local, então eu saberia algo sobre sua atitude perante este deserto, e poderia, por comparação, vir a saber algo sobre mim mesmo” (trad. do autor).

Introdução

O litoral de Santa Catarina está separado das terras do Planalto interior pelo obstáculo natural que é a cadeia de montanhas chamada de Serra do Leste Catarinense. Essa barreira natural divide a região em duas: o litoral, marcado pela presença imponente do oceano, de ocupação mais antiga, vinculada ao ciclo das grandes navegações e ao Brasil colonial, do subtropical úmido e da Mata Atlântica; e, do outro lado, serra-acima, o Planalto, cortado pelos grandes rios que correm para o oeste, em direção ao Rio Paraná, de ocupação recente, planejada pelo Império e realizada na república, do clima subtropical de altitude e da floresta de araucárias.

Em certa medida, a história da formação territorial do Brasil (na porção do Brasil que vai de Santa Catarina ao Espírito Santo) é a história de um movimento orientado em sentido leste-oeste, partindo do litoral em direção ao desenho da fronteira que nos divide dos países colonizados pela Espanha. Esse movimento tem um de seus momentos mais dramáticos na história do esforço humano na travessia da Serra do Mar, que criou a comunicação entre estas duas porções distintas do território.

Este trabalho é um esforço de pensar a história das cidades de serra-acima, na porção específica do território brasileiro que fica no Norte de Santa Catarina, na divisa com o estado do Paraná, redescobrimo a origem da paisagem do país das araucárias nas cidades de madeira, fundadas no

Planalto no decorrer do século XX.

Essa análise é feita através dos conceitos de paisagem e arquivo. A paisagem como uma maneira de analisar a influência do meio físico sobre a cultura, e vice-versa, e a noção de arquivo como uma maneira de dar conta da evolução histórica, e dos rastros dessa evolução que persistem, conformando e dirigindo o crescimento das cidade.

O país das araucárias se refere à paisagem humana forjada sobre o que foi um dia a formação da floresta de araucárias do Sul do Brasil, uma floresta de densos pinheirais, da qual o homem forjou sua morada e seus monumentos, e por isso as cidades de madeira, cidades que foram construídas inteiramente com a madeira da floresta, o que marcou sua primeira feição, que passou a ser transformada, substituída por materiais modernos, com o esgotamento da floresta.

Este esforço toma como base a cidade de Três Barras/SC e sua área de influência imediata, interpretada como o ponto de transição entre a cidade tradicional do imigrante europeu, do Vale do Itajaí e da Serra do Mar, com a cidade de madeira, de origem moderna, do Planalto.

Esse esboço interpretativo procura identificar alguns dos traços que marcaram o desenvolvimento da cidade, da arquitetura e da paisagem no Planalto Norte, e em toda a área urbanizada associada à influência da

Estrada de Ferro São Paulo Rio-Grande, influência essa que extrapola a presença dos trilhos.

O interesse por esta temática surgiu durante a pesquisa sobre os Mestres Artífices da construção em Santa Catarina, quando fazíamos nossas viagens de campo através do Planalto Norte². Ao nos afastarmos do litoral, chegando à serra, passamos a estudar e conhecer os Mestres ligados à influência européia. No entanto, quanto mais nos afastávamos do litoral, já na região da serra acima, o Planalto, passamos a ter contato com trabalhadores que, descendentes de europeus, utilizavam técnicas desligadas da herança étnica, especialmente a partir da região de Mafra, passando por Canoinhas e Porto União, limite espacial a oeste de nossos trabalhos de campo.

De fato, houve um lapso de tempo em que a influência européia na construção silenciou, para só voltar a tona recentemente, fruto dos esforços de folcloristas e instituições. Por um lado houve a repressão às comunidade de imigrantes, aplicada pelo governo de Getúlio Vargas, no afã de criar uma cultura nacional brasileira, na mesma época em que era criado o SPHAN para proteger as construções luso-coloniais: a proibição do uso de línguas estrangeiras, criou um estado de terror que obrigou o imigrante a abandonar certos costumes; e a destruição de livros

2 Trata-se do Projeto Mestres Artífices, do IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, patrocinado pelo projeto Monumenta, da UNESCO. Parte dos resultados desta pesquisa será publicada no livro Mestres Artífices de Santa Catarina, no prelo.

estrangeiros, entre eles manuais de carpintaria, que eram importante material de circulação de técnicas e padrões de construção tradicional, fez com que essas técnicas desaparecessem sem deixar vestígios que não as próprias construções, como por exemplo o enxaimel de origem alemã, cujas construções remanescentes remetem, as mais recentes, aos anos 30, sendo depois esta técnica abandonada.

Por outro lado, menos problematizado, surge a influência de modernos padrões de construção, trazidos dos Estados Unidos da América, que, como veremos, faziam parte de um extenso programa de desenvolvimento em escala territorial, de matriz capitalista, conforme vinha sendo aplicado na América do Norte, baseado na tecnologia do motor a vapor e nas estradas-de-ferro, associadas à exploração das floresta e ao assentamento de colonos europeus “famintos por terra”³.

Este tipo de construção ecoou nas cidades do oeste e meio-oeste, fundadas por caboclos, gaúchos e imigrantes europeus de segunda ou terceira geração. Essa mistura de influências deixou marcas na construção dessas cidades, que, em grande medida, como as cidades que enfocamos neste estudo, também surgiram a partir da exploração da floresta de araucária, e também foram erigidas, num primeiro momento, inteiramente em madeira.

3 Na expressão de Percival Farquhar, responsável pela estrada de ferro que estimulou a ocupação do Planalto, conforme citado por GAULD (1964).

O caso da cidade de Três Barras parece surgir como o elo que permite explicar a transição entre a tradição construtiva europeia da madeira e a penetração de técnicas modernas baseadas na economia de materiais e na extração e produção industrial da madeira para construção.

Neste trabalho, a história da ocupação do Planalto é decomposta em diferentes momentos, ligados aos caminhos que permitiram essa movimentação. Esta análise é feita através do recorte geográfico do Litoral e Planalto Norte de Santa Catarina, na região que se estende do Porto de São Francisco do Sul até União da Vitória, nos limites com o estado do Paraná. A decomposição possibilitada através desse recorte, quando comparada com outros recortes que descrevem a transposição da Serra do Mar, deve fornecer subsídios para uma história da ocupação dos Planaltos do Sul, com especial interesse, neste trabalho, pelas cidades da antiga região da Mata de Araucárias.

Dentro da análise da origem da cidade da mata de araucárias, o trabalho culmina com a descrição e leitura da paisagem do complexo Três Barras - Marcílio Dias - objeto principal do trabalho - um cidade e uma vila que protagonizaram importantes episódios da ocupação do Planalto, ao redor da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande e da exploração da floresta de araucárias através de madeiras. Sendo um trabalho sobre a paisagem, junto da produção das cidades, foram analisadas a importância

da presença da floresta como signo que marcou a paisagem, as mudanças na maneira de explorar a floresta e transformá-la em casas e objetos úteis, e as mudanças na maneira de retratar e descrever a paisagem, através do olhar e, depois, das máquinas de visão.

O trabalho está dividido em três capítulos. No primeiro capítulo, que trata das noções de paisagem e arquivo, explicamos as regras do jogo. No segundo capítulo, que fala sobre a história da ocupação do Planalto Norte e do Complexo Três Barras e Marcílio Dias, explicamos quais são as cartas utilizadas e a ordem em que estão organizadas, para no terceiro capítulo, iniciarmos o jogo, embaralhando e recombinaando as cartas, arrancando delas novos sentidos.

Se resultar que a partida foi muito rápida, muito chata, ou muito rasa, resta a desculpa de que preparar as regras e desenhar as cartas toma bastante tempo, mais tempo do que possa durar uma partida. Mas, uma vez que tenhamos as regras na mão, com bastante treino, quem sabe possamos jogar partidas que, se não forem mais longas, pelo menos sejam cada vez mais profundas, e mais agradáveis àqueles que do jogo participam.

1/ Paisagem e Arquivo

1.1/ Cidade e Arquivo

1.1.1/ O Arquivo

A definição corrente de arquivo é a de um conjunto de documentos, resultado da atividade de uma instituição ou de uma pessoa física ou jurídica. Como a memória, o arquivo representa a capacidade de guardar certas informações, através dos documentos. O que diferencia o arquivo da memória são os documentos, o fato de o arquivo acontecer no espaço de uma exterioridade, que é o documento. O arquivo “não será jamais a memória nem a anamnese nem sua experiência espontânea, viva e interior” (DERRIDA, 1993:22). O arquivo é uma extensão da memória, possibilitada através de um dispositivo documental ou monumental, e por isso artifício, artificial.

O documento é a memória objetificada. O artifício do documento permite que a memória seja baseada num objeto, ultrapassando assim as limitações da história oral, registrando a experiência temporal num objeto de duração virtualmente infinita. O documento é memória artificial porque existe num objeto ou lugar, para além do homem, para além da morte. É um artifício para burlar a transitoriedade que representa a morte. “Esse é o design que está na base de toda cultura: enganar a natureza por

meio da técnica, substituir o natural pelo artificial e construir máquinas de onde surja um deus que somos nós mesmos” (FLUSSER, 1990:184).

Jacques Le Goff situa a noção de arquivo dentro da história da busca do homem pela conservação da memória. O documento é a forma que permitiu o acúmulo de informações, resultado de uma longa evolução, cujas origens remotas são associadas ao papel dos pajés e xamãs nas sociedades ditas selvagens: a incumbência de zelar pela preservação de conhecimentos seculares, que permitiam a perpetuação das sociedades as quais pertenciam, recorrendo à lendas (memória através das palavras), talismãs (objetos de culto que guardam ligação com o passado) e oráculos (previsão do futuro a partir de vestígios).

Cícero, no *De Oratore* (Da Oratória), relata uma antiga lenda grega que trata do surgimento do conceito de memória artificial. Essa lenda é utilizada por Jaques Le Goff, ao traçar a evolução das técnicas de memória, para ilustrar o momento em que a memória passa de uma faculdade mental e individual para uma memória artificializada e despersonalizada através dos documento, momento seminal do arquivo.

A lenda demonstra a delimitação de um estatuto do documento, corpo que conjuga passado e presente, e espaço de uma impressão, a partir de uma situação vivida pelo poeta Simônides de Ceos. Simônides é contratado por um nobre da Tessália, Scopas, para que declame um poema

durante um banquete em sua casa. Simônides declama um poema em honra aos gêmeos Cástor e Pólux, o que desagrade a Scopa. O nobre então diz ao poeta que não vai pagar senão metade do que fora combinado, dizendo-lhe que cobre a outra metade dos próprios semi-deuses cantados, Cástor e Pólux. Simônides, então, é avisado de que dois jovens lhe esperam do lado de fora da casa. Ele sai e não encontra ninguém. Nesse momento, o teto da casa desaba sobre os convivas: Scopa e seus convidados são esmagados, seus cadáveres ficam desfigurados, irreconhecíveis. Simônides, único sobrevivente, salvo pela intervenção misteriosa, é procurado pelos parentes das vítimas, para que identifique os corpos soterrados nas ruínas, pois lembrava-se da ordem e da posição em que estavam sentados, e assim os corpos puderam ser enviados às respectivas famílias.

Essa passagem é utilizada por Cícero para ilustrar o nascimento das mnemotécnicas, técnicas de memorização que facilitavam o acesso à memória a partir da utilização de truques que associavam as informações à imagens ou esquemas, daí a utilização dessa história por tratadistas romanos que falavam sobre a retórica. Aparece aí a relação entre lugar e memória, quando Simônides é capaz de dar significado aos corpos mortos a partir de uma referência espacial. À Simônides é atribuída a descoberta dos “lugares de memória, onde se pode, por associação, dispor os objetos da memória” (LE GOFF, 1977:436). Ao localizar os mortos a partir da referência espacial, a posição na mesa, Simônides se torna o único capaz

de nomear como monumento o vestígio material que é o resto mortal. Simônides dá-se conta da poderosa relação entre imagens espaciais e a capacidade de acessar o passado. A imagem da mesa com os convidados em suas posições é uma representação do passado, acessada por Simônides, que em comparação com a ruína onde estão os cadáveres, que é o presente, estabelece o monumento, permitindo a sobrevivência do passado através do lugar da memória. O presente é a ruína, da qual se retiram significados a partir do recurso ao passado. “Dado que a mente humana tem a experiência do tempo mas não a sua representação, ela necessariamente concebe o tempo por intermédio de imagens espaciais” (AGAMBEN, 1977:112).

Cástor e Pólux talvez tenham sido os responsáveis por oferecer essa iluminação ao poeta. Simônides salva-se da morte ao sair da casa, pois é solicitado por dois jovens que estão do lado de fora. Quando sai, não há ninguém, e é nesse momento em que acontece o desastre. Bem, Simônides havia acabado de fazer uma louvação a Cástor e Pólux, desagradando à Scopas, que lhe disse que cobrasse com os gêmeos o resto do pagamento. Simônides era um poeta profissional, lembrado como o primeiro a ser pago pela sua poesia, e como poeta, protegido por *Mnemosyne*, deusa grega da memória. A história leva a pensar, sem, no entanto, confirmar esta hipótese, que os dois jovens que chamam Simônides, salvando-o do desastre, são os próprios Cástor e Pólux, representados como dois rapazes

jovens. Cástor e Pólux são irmãos gêmeos, mas filhos de pais diferentes. Enquanto Cástor é filho do Rei Tíndaro, Pólux é filho de Zeus. Cástor é mortal, e Pólux, que é filho de um deus, imortal. Como típicos heróis espartanos, os dióscuros eram exímios guerreiros e frequentemente se envolviam em situações violentas. Num desses excessos, Cástor é assassinado. Pólux fica desesperado com a morte de Cástor, irmão inseparável, e suplica a Zeus que permita ao irmão a volta à vida, se fosse necessário, cedendo sua imortalidade ao irmão. Zeus fica consternado com a demonstração de amor fraternal, e, como solução, possibilita que os irmãos compartilhem um dia de vida e um dia de morte. A composição da vida e da morte no mesmo corpo é o próprio estatuto do documento, que burla a morte na perpetuação da lembrança, e no entanto é apenas a imagem de um acontecimento passado, atestado da soberania da morte sobre todas as coisas. Em outra versão, Zeus eterniza os gêmeos inscrevendo-os na esfera celeste, na constelação de Gêmeos. Isso é feito através da *catasterização*, que é a fixação do ente no firmamento, na forma de uma constelação, preservando-o após seu desaparecimento. O céu, então, seria o arquivo dos deuses, depósito de seres retirados da morte por criaturas com poderes sobre-humanos. Talvez não seja por acaso que o zodíaco veio a se tornar uma importante ferramenta na artificialização da memória, um lugar onde, por associação, se pôde dispor os objetos da memória (LE GOFF, 1977). A *catasterização* é a impressão do ser no céu.

Impressão: ato fundamental na constituição do arquivo. "Não há arquivo sem o espaço instituído de um lugar de impressão. Externo, diretamente no suporte, atual ou virtual" (DERRIDA, 1995:8).

1.1.2/ Cidade como arquivo

O arquivo é o lugar da memória. Arquivar é dar lugar a uma lembrança, através da impressão sobre um suporte. “Não há arquivo sem consignação em algum lugar exterior que assegure a possibilidade da memorização, da repetição, da reprodução ou da reimpressão” (DERRIDA, 1993:22/23). Documentar é dar lugar, como escrever é dar lugar a uma ideia sobre o branco do papel. Escrever para memorizar, espacializar a memória.

A ideia da cidade como texto supõe a cidade como o espaço de uma inscrição, inscrição humana sobre a terra, sobre a paisagem. Como o conquistador demarca o território conquistado com um x (Figura 1.1): o cardo e o decumano; a cruz católica (Figura 1.2); o “gesto primário de quem assinala um lugar ou dêle toma posse: dois eixos cruzando-se em ângulo reto, ou seja, o próprio sinal da Cruz” (COSTA, 3:1957). “Antes que um suporte fosse transformado em coluna, um telhado em frontão e pedras amontoadas sobre pedras, o homem pôs uma pedra no chão para reconhecer o lugar no meio do universo desconhecido e, assim, mediu e modificou esse espaço” (GREGOTTI 1985:374). Essa inscrição que delimita o espaço e inaugura o lugar, caracteriza a fundação da escala humana no território e é o ponto de partida da escrita da história. Essa impressão, externa, diretamente no suporte, caracteriza o arquivo.

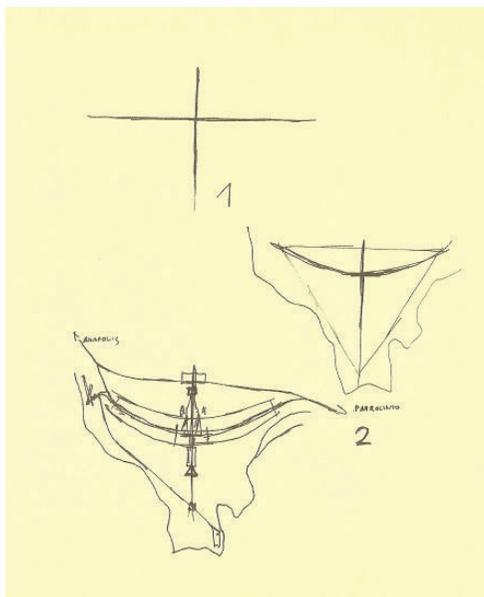


Figura 1.1: Brasília em croqui de Lúcio Costa (COSTA, 1957).



Figura 1.2: Victor Meirelles, Primeira Missa no Brasil, óleo sobre tela, 1861. Rio de Janeiro, Museu Nacional de Belas-Artes.

As cidade cresce e se transforma a partir de um *a priori* histórico. “A cidade é, por si mesma, depositária da história” (ROSSI, 1966:193). Embora a cidade represente a sociedade que vive nela, que a constrói e a recebe como herança do passado, as transformações no corpo da cidade são mais lentas do que as transformações que ocorrem no corpo da sociedade, ocasionando aquilo que Aldo Rossi chama de permanências: vestígios de histórias, no traçado das ruas, nas marcas da época em que seus bairros foram construídos. Se "a própria cidade é a memória coletiva dos povos" (ROSSI, 1966:198), a cidade como arquivo seria um duplo da memória da cidade. O arquivo é o que fica, não o passado, nem a memória, mas a permanência da presença física de um passado.

O surgimento do arquivo, como memória artificial organizada através de séries de documentos, está associado à uma necessidade urbana - a organização do espaço - como observa Le Goff (1977). Entre os gregos, que muito contribuíram para a laicização e profissionalização da memória, quando a memória deixa de ser um inspiração e passa a ser acessível a partir da utilização de técnicas, aparece a função do *mnemon*, que é uma pessoa que guarda a lembrança do passado em vista de uma decisão de justiça. “Por exemplo, Teofrasto assinala que, na Lei de Thurium, os três vizinhos mais próximos da propriedade vendida recebem uma peça de moeda 'em vista de lembranças e de testemunho” (LE GOFF, 1977:432). Era a maneira, na ausência do documento e do

arquivo como o conhecemos hoje, de preservar a organização fundiária da cidade. “Com o desenvolvimento da escrita, estas ‘memórias vivas’ transformam-se em arquivistas” (LE GOFF, 1977:432/433).

Na Idade Média, com a expansão das cidades na Europa, passam a ser formados arquivos urbanos, guardados pelos corpos municipais, coordenando a memória urbana a partir da organização de documentos escritos que registram o funcionamento da cidade. O arquivo de Gênova existe desde 1127, e guarda ainda hoje registros notariais do século XII.

A noção de arquivo, como o conjunto de funções realizadas pelas instituições que coordenam a cidade, aparece no texto “O urbanismo: arte de arquivo?” assinado por Sanford Kwinter e Daniela Fabricius, publicado no livro “Mutaciones”, do Harvard Project on the City com o arquiteto Rem Koolhaas. Esse texto refere-se ao arquivo como a infra-estrutura arquivística que mantém a cidade [*“(…) aeropuertos e ejes de distribución, técnicas catastrales, rutinas jurídicas, sistemas telefónicos, mecanismos de autoregulación de los distritos financieros, protocolos de evaluación y movilización ante las catastrofes”* etc (KWINTER e FABRICIUS, 2000:495/496)] e as mudanças que essas estruturas de arquivos atravessam.

Neste texto elaboramos a própria cidade como lugar do arquivo, especialmente do arquivo de arquitetura, já que o lugar onde o crítico de

arquitetura “exerce o seu julgamento é no interior da própria obra arquitetônica, percorrendo seus espaços e examinando sua realidade material no entorno e na cidade” (MONTANER, 2007:18). Os edifícios, a malha urbana, os objetos, as paisagens, as plantas são documentos, impressões sobre um suporte, que se acumulam em série seguindo o desenvolvimento da cidade. A ideia da cidade como lugar do arquivo de arquitetura permite a suposição de que a história de uma cidade pode ser contada a partir da própria estrutura física da cidade.

Dessa maneira, a leitura que fazemos da cidade como arquivo aproxima-se mais da abordagem executada por Goitia (1982) no capítulo “A cidade, arquivo da história” do livro “Breve História do Urbanismo”, e da ideia de cidade como um geo-símbolo, "onde até mesmo a terra, cultivada e tornada fértil no curso dos séculos, é o mais importante testemunho de uma civilização" (ROSSI, 1966:195) .

O fato de tomarmos como arquivo o corpo físico que forma a cidade, leva a que possamos aplicar reflexões da noção de arquivo à cidade. Derrida (1993), quando trata do tema do arquivo em “Mal de Arquivo”, começa observando que a palavra arquivo, derivada do radical grego *arkhé*:

designa ao mesmo tempo o começo e o comando. Este nome coordena aparentemente dois princípios em um: o princípio da natureza ou da história, ali onde as coisas começam - princípio físico,

histórico ou ontológico -, mas também o princípio da lei ali onde os homens e os deuses comandam, ali onde se exerce a autoridade, a ordem social, nesse lugar a partir do qual a ordem é dada (DER-RIDA, 1993:11).

O começo e o comando. O começo, a lembrança dos inícios, a série que se inicia quando as coisas são nomeadas, e quanto mais se desenvolve mais distante fica deste início, dos nomes que parecem ter sempre existido. Mas também comando, o comando que nomeia, que dá lugar. O poder que escolhe o que deve ser preservado, o deus que catasteriza o ente no firmamento.

Poder sobre o arquivo, já que a memória só pode existir em relação ao esquecimento, de selecionar o que guardar e o que não guardar, o que deve ser lembrado e o que deve ser esquecido. Se a memória como função psíquica não pode ser controlada, os arquivos podem. "Tornar-se senhores da memória e do esquecimento é uma das grandes preocupações das classes, dos grupos, dos indivíduos que dominaram as sociedades históricas" (LEGOFF, 1977:422).

Se correntemente o arquivo é definido como um conjunto de documentos, resultado da atividade de uma instituição ou de uma pessoa física ou jurídica, podemos pensar na cidade como uma instituição provedora de documentos, através de edifícios, casas, loteamentos, produção de objetos, etc., produzidos por instituições, firmas e pessoas, que constroem

a cidade coletivamente.

Para Castro (2008), num livro que trata sobre arquivologia, uma primeira resposta sobre o arquivo diria que “um arquivo é um tipo de instituição de guarda de documentos” (CASTRO, 2008:25). Nesse caso o arquivo seria a própria instituição de guarda. “Os documentos - sejam de que tipo forem: manuscritos, livros, artefatos pré-históricos, registros audiovisuais etc. - são armazenados em diferentes tipos de instituições de guarda, que podem ser arquivos, bibliotecas e museus” (CASTRO, 2008:25). Se pensarmos nos edifícios como documentos, as instituições “de guarda” costumam ser as secretarias municipais de cultura ou de urbanismo, as fundações municipais de cultura, e, especialmente, os órgãos patrimoniais, em escala municipal, nacional e federal.

Além da instituição de guarda, a palavra arquivo tem outra acepção. Ela pode se referir às partes que formam o arquivo: os fundos documentais. Os fundos documentais são séries de documentos geradas por uma instituição ou indivíduo no decorrer do seu funcionamento. Então, pode-se dizer que a formação da série arquivística se dá de maneira orgânica em relação ao funcionamento da instituição, pois os documentos são criados a partir da necessidade orgânica da própria instituição de gerar e proteger esses documentos. Os documentos, dentro dos fundos, se localizam em relação a uma série, estabelecida de maneira orgânica pela instituição.

A ordem em que os documentos foram gerados e armazenados é um fator importante para a historiografia e para a compreensão da instituição ou pessoa que gerou a documentação. “Em arquivologia, costuma-se respeitar como regra de ouro o princípio de proveniência dos arquivos - *respect des fonds*, tal como nomeado pelos Arquivos Nacionais franceses em 1841” (CASTRO, 2008:26).

Na cidade, o fundo documental pode ser entendido como as séries de edificações que são construídas num mesmo local, e que denunciam a época em que o lugar foi ocupado ou passou por períodos de crescimento. Os bairros e as partes da cidade costumam guardar vestígios, como as edificações e o arruamento, da época em que o local foi construído. A paisagem e os mapas é que explicitam as relações entre os documentos da série. O *respect des fonds*, na cidade, é a valorização do patrimônio construído pela sua inserção na série, isto é, em relação aos outros documentos, no contexto em que está inserido. O tratamento dos documentos do arquivo é feito em séries, o que o diferencia do museu, onde o tratamento é feito peça por peça. É por isso que no museu se fala em coleção e não em arquivo. A coleção é resultado da reunião de documentos por um colecionador, utilizando um critério “artificial”, como, por exemplo, uma coleção de caixas de fósforo. Nesse caso, o que importa são as diferentes caixas de fósforo, reunidas pela sua “coisidade”, que é uma opção do colecionador. No arquivo, os documentos são resultado “natural” do

funcionamento de uma instituição ou indivíduo, e apontam para fora de si mesmos, para um significado maior relativo a sua inserção na série e a entidade que o produziu. A cidade como museu difere da cidade como arquivo, pois supõe a coleção, um grupo de documentos-edifícios reunidos sob o critério artificial do colecionador, sem a relação com a inserção na série.

No entanto, não são todos os documentos produzidos pela instituição ou indivíduo que podem ser armazenados no arquivo. “De fato, creio que os elementos permanentes também podem ser considerados como elementos patológicos” (ROSSI, 1966:4). Como o jovem uruguaio Irineo Funes, personagem de Jorge Luis Borges, que ao cair de um cavalo ficou sequelado, perdendo a capacidade de esquecer, o que o fazia lembrar dos mínimos detalhes de todos os instantes de sua vida. Eram tantas lembranças que Funes não era capaz nem sequer de organizá-las. “Minha memória, senhor, é como um despejadouro de lixos” (BORGES *apud* CASTRO, 2008:19). A memória e o arquivo dependem do esquecimento. Algo precisa ser esquecido para que outra coisa seja lembrada. Assim como o traçado do perímetro de um centro histórico, essa é uma decisão política, ou seja, não é óbvia. “O documento, portanto, não preexiste ao arquivo: um determinado artefato se constitui em documento na medida em que é associado, por diferentes pessoas, a uma série de concepções de valor, memória e passado que o levam a ser preservado”

(CASTRO, 2008:29). Essa é a tarefa fundamental do arquivo, a decisão entre o que será lembrado e o que será esquecido para sempre. É aí que comparece o *arkhé* como comando, como poder, como luta das frações da sociedade pelo poder. Por isso é necessário se ter em mente que o documento não é a memória pura, um indício objetivo da história em si mesma. “Cada documento consultado é, portanto, resultante de um conjunto de intencionalidades: de quem o produziu, de quem o guardou, de quem o organizou e permitiu que fosse consultado” (CASTRO, 2008:24).

Castro (2008) afirma que os documentos passam por três fases até se tornarem documentos de arquivo: a) seleção e arranjo, b) transição e c) incorporação. Veremos como essas fases podem ser aplicadas às edificações da cidade.

A primeira fase é quando o “titular” (quem tem o direito de acumular ou descartar os documentos em primeira instância) determina o que é de interesse arquivístico e será guardado e o que será descartado. Assim, numa cidade, a primeira etapa corresponde à construção do edifício, de acordo com a época que está inserido, e sua utilização de acordo com a necessidade do titular que o construiu por algum motivo. Os critérios adotados pela preservação dos documentos pelo titular podem variar ao longo do tempo, e os documentos podem ser reorganizados “em função de novos significados que sua preservação ou sua arrumação assumem”

(CASTRO, 2008:31). Uma construção antiga preservada em meio a um bairro que se enche de construções novas adquire um novo significado em relação ao arquivo, que ela não tinha quando fazia parte de uma série de edificações construídas na mesma época, segundo os mesmos métodos. Os critérios de preservação podem ser impessoais, como documentos que precisam ser guardados por determinação legal, no caso das legislações restritivas do Plano Diretor da cidade, ou pode ser parte de um projeto pessoal ou coletivo conscientemente orientado para o futuro, como no caso de uma família que têm interesse em preservar um antigo casarão, por razões de memória familiar.

"Tão ou mais importante do que aquilo que o hipotético titular guarda é como ele guarda" (CASTRO, 2008:32): a lógica de acumulação de documentos, onde eles são guardados, e em que ordem. No caso de um edifício, pode se referir as modificações que ele sofre no decorrer do tempo, expansões, substituições de materiais, repinturas, revisões estilísticas; como é feita a manutenção do imóvel; a vida social da edificação e suas marcas, a inserção da edificação na série ou a sua descontextualização.

Essa primeira etapa termina quando o titular morre, ou quando o arquivo deixa de ser "corrente", ou seja, de estar em uso pela instituição que o produziu ou acumulou. Se o documento chegou até aqui, é o

momento em que a edificação perde a função para qual foi concebida, ou porque o proprietário que bancava sua existência morre, ou porque ela torna-se obsoleta num contexto em transformação. Aí ela passa para uma fase intermediária, “na qual os documentos já cumpriram a função primária a que se destinavam, mas ainda não chegaram a instituição final de guarda” (CASTRO, 2008:33).

A segunda fase é incerta, porque é a passagem entre o fim da utilização original do documento e a incorporação por parte de uma instituição de guarda. É o momento em que o documento está mais suscetível ao desaparecimento, porque não está mais sob a guarda do titular que produziu o documento e guarda com ele relações subjetivas de significação, e, ao mesmo tempo, ainda não recebeu o significado que lhe confere a instituição de guarda, ao decidir que aquele documento é importante e deve ser preservado. Nessa fase, de esvaziamento do significado, é que se faz mais importante a intervenção do historiador, que ressignifica o documento, tirando-o do lugar comum e sendo capaz de enxergá-lo com olhos novos. É nesse momento que começa a restauração do monumento.

A terceira fase é a da incorporação pela instituição de guarda. “Aqui, um conjunto de novas (e decisivas) questões coloca-se: A instituição de guarda receberá todos os materiais que se quer doar, ou alguns serão recusados (...) ?” (CASTRO, 2008:34). Nessa etapa ainda pode

existir uma eliminação. Pode ser o caso de edificações que sofreram adequações estilísticas, que na etapa de restauração são eliminadas. Ou de partes da edificação que são conscientemente eliminadas para adequá-la ao uso contemporâneo. Essas decisões dependem do critério do arquiteto/arquivista.

1.1.3/ O trabalho de arquivo do arquiteto na cidade

A ideia de cidade como arquivo parte do desafio de se ler a história da cidade a partir de sua própria materialidade, que parece pertinente ao arquiteto, que tem na arquitetura a substância de seu trabalho. Não significa a abolição do documento escrito: a arqueologia histórica propôs com clareza a ênfase na utilização do vestígio material como documento, não desprezando os documentos escritos, as fotografias, os mapas e desenhos.

A noção da cidade como arquivo também propõe instrumentalizar a operação da cidade pelo arquiteto. Esse conceito fica mais claro no urbanismo, porque trabalha na escala da cidade, sobre uma situação que pré-existe à intervenção, um *a priori* histórico. O arquiteto que trabalha na escala da edificação também se depara com o problema do *a priori* histórico. No entanto, embora o arquiteto sempre leve em conta essa situação, ao iniciar o projeto pelos levantamentos, da topografia, dos fatores ambientais, do plano diretor, etc, é só excepcionalmente que o projeto de arquitetura é pensado como um fazer cidade conectado à série maior que são as construções do entorno, os arruamentos, a tradição construtiva, etc.

O arquiteto que lida com o patrimônio histórico é o que utiliza com mais clareza as noções derivadas do arquivo, da preservação e da memória em sua prática projetual, e a área do patrimônio histórico há

tempos vem elaborando critérios de preservação e substituição de edificações e partes de edificações, memória e esquecimento.

Enquanto o arquiteto que trabalha com patrimônio é o que mais se utiliza do estatuto do historiador, o urbanista, que é o arquivista da memória material da cidade, cujo trabalho é organizar a massa documental que se apresenta através das inscrições na paisagem, geralmente ignora a historicidade do seu trabalho, dedicando-se a soluções emergenciais e ligadas ao funcionamento da cidade, como um mecânico que intervém num motor, desprezando assim o que Broos chamou de alma da cidade (BROOS, 2005). Ora, a cidade é sempre histórica, e toda a cidade é histórica, pois oferece subsídios para compreensão de sua própria história e da história de seu povo. "Na cidade, todos os edifícios, sem exclusão de nenhum, são representativos e, com frequência, representam as malformações, as contradições, as vergonhas da comunidade" (ARGAN, 1984:243).

Neste aspecto, de um trabalho que se baseia na intervenção e transformação de um *a priori* histórico, trabalho sobre uma realidade material à qual atribuirá significados, selecionando edificações e terrenos da série histórica e reforçando (ou apagando) sua relação com outros terrenos e edificações, pertencentes a outras séries, formando um todo coerente, o trabalho do urbanista é similar ao do historiador. O trabalho do urbanista

tende ao do historiador, pois a cidade é sempre histórica. O que não representa a necessidade de preservação integral de todos edifícios da cidade, uma museificação tão estéril quanto falsa. Como o historiador, o arquiteto seleciona documentos que são importantes para contar a história, e dessa forma há sempre uma eliminação, pois a lembrança só existe em relação ao esquecimento. “Devemos, sim, dedicar particular atenção ao estudo das permanências, para evitar que a história da cidade se resolva unicamente nas permanências. De fato, creio que os elementos permanentes também podem ser considerados como elementos patológicos” (ROSSI, 1966:4/5).

Michel De Certeau observa, de maneira inversa, que o trabalho do historiador aproxima-se do do urbanista, pelo fato de que os dois transformam em cultura elementos que extraem de outros campos.

Desde a sua documentação (onde ele introduz pedras, sons, etc.) até o seu livro (onde plantas, micróbios, geleiras, adquirem o estatuto de objetos simbólicos), ele procede a um deslocamento da articulação natureza/cultura. Modifica o espaço, da mesma forma que o urbanista, quando integra o campo no sistema de comunicação da cidade, o arquiteto quando transforma o lago em barragem, (...) Modifica o meio ambiente através de uma série de transformações que deslocam as fronteiras e a topografia interna da cultura. Ele “civiliza” a natureza - o que sempre significou que a “coloniza” e altera (DE CERTEAU, 1975:80).

Para De Certeau, o trabalho do historiador seria, como o do

arquiteto, uma maneira de, a partir de uma condição material recebida, através dos documentos, elaborá-los em direção a criação de uma nova síntese, baseada na capacidade de extrair dos documentos, num concepção expandida de documento, novos significados. Trabalho que se realiza na fronteira entre o dado e o criado. “A união entre o passado e o futuro está na própria ideia da cidade, que a percorre tal como a memória percorre a vida de uma pessoa e que, para concretizar-se, deve conformar a realidade, mas também conformar-se nela” (ROSSI, 1966:200). Trabalho ativo sobre o material, como do escultor sobre a pedra; mas trabalho sobre trabalho, sobre a construção coletiva que é a cidade e a memória, onde os documentos tem múltiplos autores, que serão criticados e reelaborados pelo historiador/arquiteto.

Uma obra "histórica" participa do movimento através do qual uma sociedade modificou sua relação com a natureza, transformando o natural em utilitário (por exemplo, a floresta em exploração), ou em estético (por exemplo, a montanha em paisagem), ou fazendo uma instituição social passar de um estatuto para outro (por exemplo, a igreja convertida em museu) (DE CERTEAU, 1975:79/80)

A transformação operada pelo urbanista na cidade, ao olhar para os monumentos, edifícios e bairros, que são narrativas da própria história da cidade, e ligá-los, separá-los, destruí-los ou valorizá-los, através de intervenções físicas, são tarefas de arquivo que se posicionam no terceiro

tempo dos documentos de arquivo, aquele relativo a sua incorporação por uma instituição de guarda e organização em séries.

No entanto, há um momento anterior à existência do documento: a primeira restauração, a do significado. Esta nova distribuição cultural é o primeiro trabalho. “Em história, tudo começa com o gesto de separar, de reunir, de transformar em “documentos” certos objetos distribuídos de outra maneira” (DE CERTEAU, 1975:81). A ênfase nesse primeiro momento, de invenção do documento, relaciona-se à ideia de que o documento não pré-existe à história. O documento é fruto de um trabalho intencional do historiador, assim como o monumento o é para o urbanista. A tarefa do historiador: “na realidade, ela consiste em produzir tais documentos, (...) mudando ao mesmo tempo o seu lugar e o seu estatuto” (DE CERTEAU, 1975:81).

Então, não é possível pensar que o edifício como documento existe por si só na malha da cidade. A aferição de status de documento a um edifício depende do olhar que o retira do cotidiano e o inclui na articulação de uma ideia. O trabalho do arquiteto e urbanista deve se dar também lá onde as evidências ainda não são documentos, conferindo-lhes sentido, e oferecendo-os à cidade através de um olhar transfigurado, alterando o estatuto do edifício na história da cidade. É a primeira restauração, e talvez seja a mais importante, aquela que tira o edifício da segunda fase

dos documentos de arquivo, a etapa incerta em que ele perde o seu significado original, e ainda não recebeu o significado histórico que talvez venha a lhe ser dispensado. “O documento não é o feliz instrumento de uma história que seria em si mesma, e de pleno direito, memória; a história é, para uma sociedade, uma certa maneira de dar status e elaboração à massa documental de que ela não se separa” (FOUCAULT, 1968:9). É necessário que o urbanista e o arquiteto ligado ao patrimônio entendam, e possam justificar à sociedade, o porque de um edifício ser considerado documento, o motivo pelo qual ele deve ser preservado. "Falar de evasões, renúncias, retiradas e dilapidações de um patrimônio utilizável de outro modo pode ser oportuno. Mas não basta. O crítico que se limitasse a essas constatações, de tal modo evidentes que resultam inúteis ou quase, teria já traído a sua tarefa" (TAFURI, 1968:22). Ao mesmo tempo em que entenda o porque da preservação do arquivo, inserido num sistema maior de significação, deve entender o funcionamento do arquivo, e os problemas decorrentes dos problemas de arquivo e de memória, como o são a amnésia e a afasia, problemas que se manifestam no indivíduo, mas que também são problemas enfrentados pelas cidades.

A potência do arquivo é a de criar parâmetros para avaliar intervenções na cidade. Comparar como se pensa o arquivo, a história, e como se intervem na cidade, que é intervir na história. É a possibilidade de se criar um espaço comum de discussão entre o planejamento da cidade

e a história, e é também o esforço de se pensar cada cidade a partir de suas características próprias, características que são o reflexo de seu desenvolvimento histórico no espaço, entendendo as várias histórias das cidades, as diferentes qualidades e os diferentes problemas.

A reflexão sobre o trabalho com o documento, no interior da história, tem apontado para o caráter ativo da montagem, o grau de invenção que é necessário para dar conta de articular os documentos.

“O documento, pois, não é mais, para a história, essa matéria inerte através da qual ela tenta reconstituir o que os homens fizeram ou disseram, o que é passado e o que deixa apenas rastros: ela procura definir, no próprio tecido documental, unidades, conjuntos, séries, relações” (FOUCAULT, 1968:8).

O trabalho sobre a materialidade documental - “(livros, textos, narrações, registros, atas, edifícios, instituições, regulamentos, técnicas, objetos, costumes etc.)” (FOUCAULT, 1968:9), que se apresenta em toda parte, em qualquer sociedade - deixa de ser a busca da verdade histórica que os documentos possam esconder ou explicitar, e passa a ser o trabalho de criar relações possíveis entre essas estruturas e outras, de tempos e espaços distintos, buscando na série a explicitação de significados ainda presentes e não mortificados pelo passado. A ênfase passa do documento à série, da edificação isolada ao conjunto e à paisagem, da aplicação da solução pronta de um problema geral, a conformação da

série e a disposição de novos problemas.

“De que efeito podem ser as defasagens, as temporalidades diferentes, as diversas permanências; em que conjuntos distintos certos elementos podem figurar simultaneamente; em resumo, não somente que séries, mas que "séries de séries" - ou, em outros termos, que "quadros" - é possível constituir” (FOUCAULT 1968:11/12).

Para além da discussão sobre o patrimônio histórico, tratar a cidade como um arquivo significa propor novas séries, séries de séries que atravessam as permanências estruturais da cidade, séries que contraponham o novo e o antigo, por contraste ou analogia. Supõe tratar a cidade como documento, e se o documento é monumento, como quer Le Goff, como a manifestação consciente de um povo, como uma impressão sobre o território, dotada de intencionalidade. A partir dessa inscrição, delimitar e conectar as séries, espacializar a dispersão, oferecendo um significado contemporâneo à massa documental que é a cidade, sendo capaz de lançar sobre seu objeto, como na história, um olhar renovado.

1.2/ Paisagem

*Paisagem, país
feito de pensamento da paisagem,
na criativa distância espacitempo,
à margem de gravuras, documentos,
quando as coisas existem com violência
mais do que existimos: nos povoam
e nos olham, nos fixam. Contemplados,
submissos, delas somos pasto
somos a paisagem da paisagem.*

Carlos Drummond de Andrade, Paisagem: como se faz? *in* As impurezas do branco, 1973.

A definição que se encontra no verbete “paisagem” do dicionário Houaiss propõe a paisagem como a “extensão de território que o olhar alcança num lance”. Essa definição, embora simplista, é importante, pois define a paisagem a partir do olhar. Um dos quesitos para a existência da paisagem seria, então, a presença daquele que olha.

Além disso, a definição do dicionário Houaiss propõe que a paisagem é a extensão do território possível de alcançar em apenas *um*, e não mais que *um*, lance do olhar, o que reforça o caráter sincrônico da paisagem, seu enraizamento no presente. Em terceiro lugar, como consequência, supõe o distanciamento, que permite a visão da grande amplitude, ao contrário da visão em *close*, aproximada.

Para além do óbvio registrado pelos dicionários, temos que a palavra paisagem tem origem no latim *pagus*, que significa <<cantão

rural>>, donde veio o francês *pays* (país, em português e espanhol, e *paese*, em italiano), ao que foi acrescentado o sufixo *age - paysage -*, que, quando acrescentado a um nome de coisa inanimada pode significar <<coleção>> (PIMENTA, 2010). “Parece haver, atualmente, uma inclinação pela última acepção e a generalização da noção de paisagem como coletânea de objetos naturais e culturais” (PIMENTA, 2010:3).

Esta outra leitura da palavra paisagem, ligada à etimologia, traz consigo a noção de coleção. Nesse sentido, ao invés de uma cena que o olhar apreende num lance, a paisagem apareceria como “uma generalização derivada da observação de cenas individuais” (SAUER, 1925:24). Essa é a definição proposta pelo geógrafo Carl Sauer num texto escrito em 1925, pouco antes de inventar a geografia cultural. Ou seja, ao contrário de uma cena real, vista por um observador, a paisagem seria a síntese de uma série de acontecimentos observados dentro de um limite geográfico, caracterizada por uma certa associação de formas, distinto em relação à outros recortes. Esse grande painel de objetos coletados permite que a partir deles se faça uma leitura da lógica de sua espacialização, a lógica das relações que engendraram este arranjo.

Entre o estudo de, por um lado, o resultado do olhar do homem (*mirada*), e, por outro, o arranjo de formas materiais decorrentes do trabalho humano (*coleção*), é que se situam as considerações que seguem.

1.2.1/ *Pays/paysage*

*Sou da costa do Uruguai,
Meu velho pago querido
E por andar desprevenido
Há tanto guri sem pai.*

Jayme Caetano Braun, Bochincho

O país não é a paisagem.

A expressão latina *pagus*, da qual deriva a palavra país, pode ser compreendida através da palavra pago, regionalismo utilizado no sul do Brasil, especialmente no cancionero gaúcho, para referir-se à terra natal, a qual se está ligado emotivamente. Ou seja, mais do que um cantão rural, a palavra pago representa uma relação afetiva entre o homem e a terra à qual pertence. A citação do pago é religiosamente acompanhada de manifestações de respeito e nostalgia.

*E nalgum ritual campestre,
Por força do teu encanto,
Transformaste o pago santo
Num paraíso terrestre!*

Jayme Caetano Braun, China

O pago é santo

Diferentemente da noção de país que temos hoje, referência a uma unidade territorial cercada pelas fronteiras, desenhadas através de guerras

fratricidas e grandes compras e vendas de terras, a noção de pago representa uma unidade territorial abstrata, fluída através das fronteiras, ligada a uma concepção ambiental-cultural-mística, e não patriótica no sentido patriarcal, patrimonial.

O pago, no linguajar do gaúcho, é habitado pelo paisano, correspondente em português à palavra francesa *paysan*, traduzida pelo dicionário como camponês. A palavra *paysan* tem o radical *pays* em comum com a palavra *paysage*. Mais do que um camponês, o paisano é aquele que habita e anima a paisagem.

Roger considera que “*la idea de paisaje parece escapársele a los campesinos [paysans], que, mas cercanos que qualquier outra persona al país, estarian tanto más alejados del paisaje*” (ROGER, 1997:30). O paisano está dentro da paisagem, preso ao cotidiano, lutando contra a natureza ameaçadora - bondosa quando lhe provém o alimento, terrível quando lhe nega - o que impossibilitaria a visão contemplativa da qual decorre a paisagem.

O paisano está “à paisana”, ato mimético de estar fundido à paisagem. O policial que está a paisana está fundido à paisagem e já não é distinto dos outros homens.

O domínio da noção de paisagem pressupõe o distanciamento do

cotidiano, que abre a perspectiva e permite a mirada abrangente. Esse distanciamento também está ligado à capacidade de abstração, derivada da abordagem comparada. Uma paisagem só é singular em relação a outras que lhe são diferentes.

Então a noção de paisagem não é óbvia; embora todas as sociedade criem relações com a paisagem, essas relações variam de importância de uma sociedade para outra. Para Claval: “A partir do momento em que a paisagem torna-se um objeto de contemplação e é valorizada por razões estéticas, as relações dos grupos com o espaço mudam de natureza” (CLAVAL, 1995:315).

1.2.2/ Olhar

“Tudo está na floresta da América, mas nada se vê”

Le Corbusier, *Precisões, Prólogo Americano*, p. 26, 1930.

A definição do dicionário de paisagem, como uma porção do território que o olhar alcança num lance, pode ser desdobrada em dois momentos. Primeiro, na paisagem em si, a porção do território, e segundo, no significado que essa visão tem para o homem que vê.

A paisagem como mirada subentende uma leitura operada por

aquele que vê. O resultado de uma observação da paisagem varia de acordo com quem olha. O olhar é uma operação pessoal. Quando olhamos a paisagem, o que vemos é uma mistura de nosso repertório com a realidade que se oferece para ser vista.

Segundo Denis Cosgrove, o conceito de paisagem “ao contrário de meio ambiente ou espaço, lembra-nos que apenas através da consciência e razão é que este esquema é reconhecido por nós” (COSGROVE, 1984:100). A presença do homem é inerente à paisagem, tornando inverossímil a ideia de uma paisagem natural, primeira, apartada da intervenção humana.

A presença do homem que vê evidencia a condição de realidade subjetiva da paisagem, “não como realidade objetiva mas como uma imagem dessa realidade, retrabalhada pela percepção humana, através do filtro construído pelos esquemas socioculturais, passado pelo crivo da sensibilidade individual” (QUERIAT, 2005:1)¹.

Instaura-se uma relação triádica, entre o sujeito que olha, o objeto que é visto e o espaço da impressão, que é a síntese que surge da relação do sujeito com o objeto. Uma transformação do objeto, quando o espaço de impressão é a própria paisagem; uma representação, quando o

1 Trad. do autor. No original em francês: “le paysage dit « subjectif »: celui-ci n'est alors plus une réalité objective mais une image de cette réalité, retravaillée par la perception humaine, dont le filtre s'est construit par les schèmes socioculturels passés au crible de la sensibilité individuelle” (QUERIAUT, 2005:1)

espaço de impressão é externo e se refere a paisagem (uma pintura, uma peça crítica;) ou uma transformação abstrata na consciência humana da paisagem.

A paisagem existe a partir do homem, através desse espaço de impressão. Por exemplo, quando o camponês constrói sua casa sobre a colina, dominando o território, imprime a marca humana na paisagem, tornando-a habitável. É a inserção da escala humana na paisagem que faz com que seja possível medi-la.

Ao mesmo tempo, a imagem da casa sobre a colina influencia o homem e seus filhos. Aquela imagem servirá de referência, e, sempre lembrada como a imagem do pago, passará a fazer parte do homem que a carrega. Essa via de mão dupla da paisagem, moldada pelo homem, mas ao mesmo tempo influenciando-o, é o que o geógrafo Augustin Berque (1984) chama de Paisagem-marca e Paisagem-matriz.

Na primeira vez em que Le Corbusier esteve na América, em 1929, fez uma viagem de avião, de Buenos Aires à Assunção. Enquanto sobrevoava o pampa que ia se transformando em selva, inspirado pela visão aérea dos grandes rios ao Sul do continente - o Delta do Prata, o Uruguai, o Paraná - Le Corbusier elaborou o que chamou de “teorema comovente do meandro” (LE CORBUSIER, 18:1929). Naquele momento, o advogado da linha reta vê no meandro o símbolo de um “pensamento

cíclico absolutamente semelhante ao do pensamento criador, da invenção humana” (LE CORBUSIER, 18:1929).

A paisagem impacta Le Corbusier e dela ele tira significados. A presença do homem que vê é fundamental para a paisagem. Quando Le Corbusier, impressionado com a sinuosidade dos rios que vencem a planura do pampa, toma para si o meandro como metáfora, a paisagem imprime sua marca no arquiteto (Figuras 1.3 e 1.4).

A paisagem imprime sua marca no homem, somos a paisagem da paisagem.

O olhar humano para a paisagem também se modifica no tempo. A presença de novas técnicas, especialmente os aparelhos de visão, transformam a maneira do homem perceber e organizar a paisagem. A história da paisagem na América está ligada primeiro às narrativas de viajantes, depois às pinturas de paisagens, depois à fotografia e ao cinema. Cada uma dessas tecnologias, que são extensões da sensibilidade do homem, estetizam a paisagem, levando esse conceito ao seu mais alto nível de consciência.

O surgimento da fotografia é a transição mais importante para a paisagem americana, porque faz com que se difundam os registros das paisagens do continente, que de outra maneira, na época dos pintores-



Figura 1.3: Casa na favela, Günter Weimer, 1980 (WEIMER, 2005).



Figura 1.4: Le Corbusier, Unités de Camping, Roquebrune-Cap-Martin, 1954-57. Segundo André Wogensky (arquiteto-chefe de estúdio de Le Corbusier de 1945-56), foram as favelas brasileiras que inspiraram a residência de verão de Le Corbusier em Cap-Martin (HARRIS, 1987). Possivelmente a paisagem da favela tenha influenciado Le Corbusier em no projeto de todo o complexo que ficava junto à casa, que incluía restaurante e unidades de camping (Foto: Xavier de Jauréguiberry, <http://www.flickr.com/people/25831000@N08/>).

viajantes, dependiam da presença de um pintor iniciado, quase sempre na Europa, nas artes da paisagem. Homens que viajavam em grandes grupos continente adentro, carregando uma série de equipamentos grandes e delicados, como cavaletes, tintas, telas e papéis.

O fotógrafo resumiu esse aparato a um homem só, munido de sua máquina. Além disso, a rápida difusão da tecnologia fotográfica permitiu que amadores, de posse das máquinas, pudessem fazer registros, que se tornariam tão importantes, para a historiografia dos lugares, quanto registros feitos por grandes fotógrafos profissionais.

A difusão dessas imagens operou uma transformação na sensibilidade da sociedade para as imagens. Ao mesmo tempo em que se passou a gerar uma quantidade cada vez maior de imagens e paisagens, o automatismo do clique da máquina fotográfica eliminou a ligação profunda entre paisagista e paisagem, a meditação perante a paisagem que antecipava a construção do quadro, e a meditação que acompanhava a fruição do quadro pelo público. Se a paisagem pintada era montagem, a paisagem fotografada confundia-se com a realidade. “Quando todos os recantos do mundo estiverem fotografados, a sociedade estará completamente cega” (KRACAUER, 1936:321).

1.2.3/ Artealização

O pago não é a paisagem. O pago só se torna paisagem através da mediação da cultura.

“O país, de certo modo, é o grau zero da paisagem, o que precede a sua artealização, (...) um país não é, simplesmente, uma paisagem e que, entre um e outro, está toda a elaboração da arte” (ROGER, 1997:23).

A paisagem é uma intervenção no meio natural para criar o meio artificial. A paisagem é uma extensão do natural mediada pela arte, pelo artifício. A paisagem, não como pura forma, mas como algo que vai além do natural, do visível, que não se reduz a realidade física, mas que a cria e surge a partir dela, depositando assim camadas de significado.

“Em outros termos, a paisagem nunca é natural, mas sempre 'sobrenatural', na acepção que Baudelaire dava a esta palavra quando, em O Pintor da Vida Moderna, elogiava a maquiagem, que faz 'mágica e sobrenatural' a mulher, enquanto que, deixando-a como é, seria 'natural', quer dizer, 'abominável'” (ROGER, 1997:13).

Toda a paisagem é cultural, já que o próprio termo paisagem supõe a intervenção humana: de um lado pela cultura daquele que vê, reconhece e delimita uma paisagem, por outro lado, pela cultura daquele que intervém no meio material modificando a paisagem. Toda paisagem pressupõe a mediação da cultura, pois não existe paisagem se não existir o

homem. O conceito de paisagem é uma ferramenta para abordar o visível através da mediação da cultura.

A transformação do país em paisagem se dá através da artealização (ROGER, 1997). Essa apropriação se dá mediada pela técnica. O próprio conceito de paisagem é uma ferramenta que nos permite abordar o lugar. A própria paisagem é uma técnica, é artifício, artealização.

Dupla artealização: hipótese heurística que serve de fio condutor a Alain Roger. Artealização *in situ*/artealização *in visu*. “A primeira é direta, *in situ*; a segunda, indireta, *in visu*, por mediação do olhar” (ROGER, 1997:21).

A artealização *in situ* refere-se a atuação da cultura diretamente na paisagem, como por exemplo o cultivo de jardins e plantações, os cortes e aterros, a arquitetura, o parcelamento do solo. É a atuação do paisano sobre a paisagem, através do exercício das atividades que lhe permitem a sobrevivência e o conforto.

Um segundo tipo de artealização, a artealização *in visu*, é mais complexo, e designa uma apropriação referencial da paisagem: a paisagem feita imagem. A intervenção não se dá diretamente no suporte da paisagem, mas depende de uma reflexão sobre o suporte, e sua recriação através da mediação do olhar, isto é, da capacidade de compreensão e síntese que vai

dar na representação da paisagem.

Paisagem *in situ*: “A paisagem é na imensa maioria dos casos um produto não planejado da atividade humana (...) a preocupação da beleza só pode se exprimir na escala das edificações, dos jardins ou dos parques” (CLAVAL, 1995:315).

Paisagem *in visu*: “excepcionais são as sociedades nas quais a paisagem encontra-se de alguma forma reapropriada por uma contemplação estética” (CLAVAL, 1995:315).

A noção de paisagem como significado estético supõe a valorização da paisagem, ou seja, a sua inserção em uma cadeia de valores, dependente da mediação da cultura. De fato, o conceito de paisagem só passou a ser usado largamente no ocidente a partir do Renascimento (ROGER, 1997).

1.2.4/ Sociedade paisajeras

O geógrafo Augustin Berque propõe os <<critérios da existência da paisagem como tal>>, que permitem verificar em que ponto está a noção de paisagem para determinada sociedade. Seriam:

“1. Representaciones lingüísticas, es decir; una o varias palabras para decir 'paisaje';

2. Representaciones literarias, orales o escritas, que cantem o describan las bellezas del paisaje;

3. Representaciones pictóricas cuyo tema sea el paisaje;

4. Representaciones jardineras que traduzcan una apreciación estética de la naturaleza (no se trata, pues, de jardines de subsistencia)”.

(BERQUE apud ROGER, 1997:55)

Esses critérios nos fornecem ferramentas para analisar a relação das sociedades históricas com a paisagem. A maioria das sociedades corresponde a um ou mais dos três últimos critérios, mas somente as sociedades paisajeras reuniriam todos os quatro itens, e muito especialmente, o primeiro, a representação lingüística da paisagem na forma de uma palavra (BERQUE apud ROGER, 1997).

A América ganha o conceito de paisagem junto com os aportes da colonização europeia. Não houve possibilidade, aqui, do desenvolvimento local de uma noção nativa de paisagem, como ocorreu na China,

e, de certa forma, no mundo árabe. Este conceito já estava pronto quando nosso *pays* foi fundado. Então, a representação lingüística da paisagem já existia antes das outras representações, pictóricas e jardinísticas, da América. É especialmente com as representações pictóricas que se dá a apropriação estética da paisagem americana.

Sendo que a América foi colonizada por povos que já conheciam o conceito de paisagem e de paisagismo, o mais difícil aqui foi esquecer esse conceito, para que o imigrante se tornasse novamente o *paysan*, criando uma cultura derivada das interações com a paisagem. É esse tipo de abordagem que os órgãos de preservação brasileiros tem buscado na paisagem, o esquecimento que leva a fusão.

1.2.5/ Institucionalização da paisagem

A relação entre paisagem e história da cidade e da arquitetura tem sido percebida pelas instituições ligadas ao patrimônio histórico, o que nos permite falar em paisagens patrimoniais.

No Brasil, em 2009, o IPHAN criou a chancela de Paisagem Cultural Brasileira. O termo “paisagem cultural” passou a ser largamente utilizado, mesmo que ainda seja pouco problematizado. A definição de paisagem cultural desenvolvida pelo IPHAN diz que “Paisagem Cultural

Brasileira é uma porção peculiar do território nacional, representativa do processo de interação do homem com o meio natural, à qual a vida e a ciência humana imprimiram marcas ou atribuíram valores” (DOU, 2009:17). Recentemente, em 3 de maio de 2011, o IPHAN realizou a primeira chancela de paisagem cultural brasileira, propondo o tombamento de 61 imóveis ligados à imigração em Santa Catarina.

Esse posicionamento do IPHAN liga-se à inclusão pela UNESCO da categoria de Paisagem Cultural na Lista do Patrimônio Mundial da Humanidade, em 1992. A categoria de paisagem cultural enquadra trabalhos combinados entre natureza e cultura, criando um conceito que associa as noções de Patrimônio Natural da Humanidade e Patrimônio Cultural da Humanidade, superando a separação entre o cultural e o natural e valorizando as sociedades que souberam cultivar a paisagem como um símbolo de relações de equilíbrio e respeito pela natureza. Sendo o Brasil signatário dos acordos ligados a proteção patrimonial propostos pela UNESCO, é importante que o país proponha ações de identificação e valorização das paisagens nacionais. Na lista de Paisagens Culturais consideradas Patrimônios da Humanidade não consta nenhuma brasileira.

No entanto, o uso da noção de paisagem, neste trabalho, busca aproximar-se da noção oferecida pela Convenção Europeia da Paisagem, assinada pelos países do Conselho Europeu, que considera que essa noção

“aplica-se tanto a paisagens que possam ser consideradas excepcionais como à paisagens da vida quotidiana e a paisagens degradadas” (CONSELHO EUROPEU, 2000).

A definição do Conselho Europeu tem consequências maiores para as políticas de ordenação do território, ao tratar da paisagem como um direito geral, ao invés da legislação específica para paisagens que tenham valor excepcional para toda a humanidade, que é o objetivo da UNESCO. Ou seja, o entendimento e o trabalho com a paisagem deve estender-se para além daquelas situações consideradas notáveis, para que o conceito se torne operativo e não funcione de maneira a excluir, mas a integrar as diferentes porções do território, tornando-se uma política de estado, e não apenas mais uma ferramenta de valorização de certos sítios pelo poder público, em detrimento da desvalorização de outros, menos notáveis. Como sabemos, o arquivo representa o poder sobre a lembrança e o esquecimento. De maneira geral, os órgãos do patrimônio tem trabalhado para valorizar a cultura das etnias que venceram economicamente (Patrimônios da imigração, o barroco mineiro, centros históricos), em detrimento das comunidades mais frágeis, que não tiveram êxito econômico (caboclos, engenhos de farinha de mandioca, índios, favelas, quilombos).

1.2.6/ Coleção

Segundo essa noção, a da paisagem como coleção, ao trabalharmos com a paisagem, não nos interessa descrever minuciosamente todos os detalhes da realidade, como ao realizar extensos inventários de edificações. Nos interessa selecionar dentre essas séries aqueles exemplares que julgamos importantes para esclarecer e delimitar aquela paisagem.

A paisagem aparece, então, como um rearranjo de objetos. Ao transformar a madeira em casas, e as casas em monumentos, as sociedades criam ordenações e símbolos, segundo valores que são compartilhados.

É à maneira da coleção que as excursões científicas, vindas da Europa, irão abordar a paisagem da América, durante o século XVIII e XIX.

Inspirados pela grandiosa figura de Alexander Von Humboldt, esses homens europeus - botânicos, cartógrafos, pintores, entre outros - ao percorrer o continente, vão construir uma documentação que funda a moderna noção de paisagem na América do Sul, fixando as feições dos países em construção, elaborando registros únicos do modo de vida americano, na época, em suas diversas regiões.

A paisagem tem sido constantemente utilizada como chave

de interpretação do continente americano. A paisagem mostra o que a linguagem verbal não dá conta de mostrar. O não conhecimento da escrita de parte do indígena da costa atlântica, e depois a proibição da impressão de livros por parte do Império português, contribuiu com a ausência de documentação referente a estas terras. A paisagem apresentava ao viajante de então, de maneira não-verbal, as relações entre homem e natureza que não haviam sido verbalizadas nem arquivadas através da escrita. A América é um continente da paisagem.

Em grande medida, é Humboldt que fornecerá as chaves de interpretação destas novas paisagens, de difícil compreensão para os estrangeiros, mesmo para paisagistas europeus experientes. Estas chaves surgem a partir de um exaustivo exercício taxonômico das plantas do continente, das interações entre estas plantas, e destas com o clima e posição geográfica em que estão inseridas.

Humboldt, em 1799, interrompe uma carreira de funcionário público na Europa para empreender uma viagem à América Central e do Sul com a intenção de “*componer un nuevo inventario del mundo*” (ÁBALOS, 2008:50), levado pela crença na existência de uma ordem planetária baseada nas similitudes relacionadas às coordenadas geográficas. Durante sua expedição, Humboldt recorre à pintura como uma forma de imprimir a imagem de conjunto necessária para que as descrições taxionômicas

sejam contextualizadas em relação ao meio. Essas pinturas são quadros que “*conbinan lo general y lo particular*” (ÁBALOS, 2008:52).

O modelo cosmológico de Humboldt:

“revolucionará inmediatamente la mirada del siglo XIX hacia el medio natural y tendrá un reflejo significativo en la creación de una imagen positiva de la naturaleza salvaje que aún era percibida como incognoscible e irrelevante, también entre los colonos del nuevo continente” (ÁBALOS, 2008:51).

Com Humboldt, a caótica natureza americana é domesticada, e passa a ser apreciada, mesmo pelo colono europeu, que vê na nova paisagem algo que lhe é estranho, sempre em comparação com a lembrança da paisagem natal.

Conforme coloca o filósofo Alain Roger, a paisagem que o homem ocidental aprecia é “*un país roturado, domesticado, un país apacible, un país amable, es decir, un paisaje...*” (ROGER, 1997:25). O trabalho científico de Humboldt, identificando as relações entre os elementos da paisagem americana, especialmente no que tange à botânica, mas não só (Humboldt transformou ou inventou disciplinas como a geografia, cartografia, geologia, vulcanologia, climatologia, estadística e economia política), domestica a paisagem, ao fragmentá-la e depois reuni-la novamente no quadro, tornando-a compreensível, de uma maneira que ainda não havia sido possível na América. Humboldt transforma o país

em paisagem.

Nesse sentido, a paisagem é uma ferramenta, da qual se vale o viajante para abordar a realidade que o assombra, e na qual somos obrigados a intervir. Seja deixando pegadas, construindo uma casa, plantando uma árvore, fazendo um desenho, é necessário algum gesto que inscreva na realidade nossa medida, a escala humana que relaciona e faz possível, primeiro, a sobrevivência, e depois, a compreensão.

A influência de Humboldt sobre os pintores viajantes fará com que a pintura de paisagens passe a refletir *“la unidad orgánica de la naturaleza como un orden universal racional que incluye al hombre”* (ÁBALOS, 51:2008).

Como por exemplo o trabalho de João Maurício Rugendas, discípulo de Humboldt que esteve no Brasil no segundo quarto do séc. XIX. Segundo Domingos Sarmiento, "Rugendas é um historiador, mais do que um paisagista; suas pinturas são documentos que revelam as transformações, imperceptíveis aos outros, que a raça espanhola sofreu na América" (SARMIENTO in NUNEZ, 1960).

Ao contrário de uma cena real, vista por um observador, a paisagem, como Rugendas a praticava, era a montagem de uma série de acontecimentos observados pelo pintor e desenhados em rascunhos. Cores,

roupas, plantas, formações geográficas e interações, eram coletados por Rugendas e, depois, passadas a limpo, confluíam para o mesmo recorte espacial, o quadro, conformando a grande paisagem final. O significado não está colocado na realidade: só pode surgir a partir da ordenação que lhes dá o pintor, aos objetos que se nos apresentam de maneira desordenada.

Ao contrário do arquivo, onde os objetos são guardados através de séries temporais, na coleção a lógica de acumulação dos objetos varia de acordo com o sentido que o colecionador (o curador) propõe. A paisagem como coleção aparece como uma montagem, operada pelo homem, de acontecimentos, objetos, pessoas e lugares, que, associados, demonstram a lógica de seu funcionamento, segundo a ordem que lhe impõe o homem.

1.2.7/ Paisagem da Memória e Memória da Paisagem

Já que "a sociedade é atual, mas a paisagem, pelas suas formas, é composta de atualidades de hoje e do passado" (SANTOS A, 1977:41) é possível através dela acessar informações sobre o presente e passado das sociedades, e através destas fazer conjecturas sobre o futuro.

Se a sociedade transforma-se rápido, a cultura material, que conforma a paisagem, tem um tempo mais longo de transformação. A

paisagem é um dispositivo de memória coletiva, já que as permanências na paisagem funcionam como prova do passado e memória artificial, proporcionando a co-memoração, isto é, o lembrar junto.

“O seu caráter de palimpsesto, memória viva de um passado já morto, transforma a paisagem em precioso instrumento de trabalho, pois “essa imagem imobilizada de uma vez por todas” permite rever as etapas do passado numa perspectiva de conjunto” (SANTOS, 2006:69).

Se a realidade material da paisagem não pode mudar na mesma velocidade em que muda a sociedade, isso nos leva a pensar em permanências, vestígios do passado que atravessam o tempo e continuam influenciando na conformação da paisagem contemporânea.

É dessa maneira que se pode pensar na paisagem como um documento e um dispositivo de memória. Santos vê na paisagem a expressão das “heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre homem e natureza” (SANTOS, 2006:66), e o testemunho “da sucessão dos meios de trabalho”. Essas leituras não são óbvias, elas surgem do estudo dos parcelamentos e das formas construídas, da implantação das cidades, dos sistemas agrários, dos artefatos e dos costumes, e do estudo da evolução das representações da paisagem.

Para dar conta dessa complexidade, lidamos com a noção de paisagens da memória, por um lado, e de memória da paisagem, por outro.

As paisagens da memória se referem a locais especiais que guardam vestígios do passado, locais que nos permitem entender determinadas etapas da história das sociedades e suas cidades. As paisagens da memória são paisagens atuais que por algum motivo - muito frequentemente o esquecimento, mas também o contrário, o arquivamento através do tombamento - preservaram grande quantidades de elementos do passado. Esses elementos, camadas de significados dos vários momentos pelos quais passou aquela sociedade, são reunidos no espaço através da paisagem.

Já a memória da paisagem se refere a reconstrução da história da formação daquela paisagem, acessível através das diferentes representações que são criadas através dos anos. Se baseia na reunião de documentos históricos que se referem a uma mesma paisagem, dando conta das transformações que vão ocorrendo na paisagem e no modo de pensar a paisagem através do tempo.

Enquanto as paisagens da memória se baseiam no espaço, a memória da paisagem se baseia no tempo. As paisagens da memória são sincrônicas como o espaço, onde tudo existe ao mesmo tempo. A memória da paisagem é linear como o tempo, onde os acontecimentos se sucedem (figura 1.5).

O cruzamento da descrição da paisagem atual com a história da

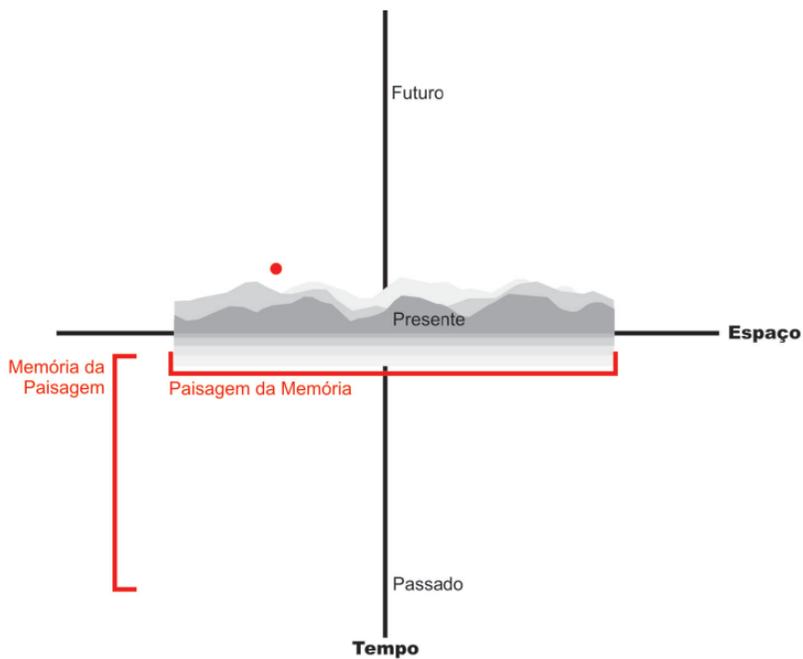


Figura 1.5: Paisagens da memória e memória da paisagem. Ilustração do autor.

formação dessa paisagem permite atribuir sentido aos rastros do passado que a conformam, valorizando estes rastros como dispositivos historiográficos.

1.2.8/ Arqueologia da paisagem

Buscamos localizar na paisagem as ferramentas para delimitar uma história da cidade.

Se é verdade que não há história sem documentos, é necessário analisar de que maneira se dá a relação entre paisagem/documento, para que possamos operar a história da cidade e das cidades do ponto de vista da arquitetura e urbanismo, utilizando como ferramenta a paisagem. Este trabalho gira em torno da noção da paisagem como o lugar do arquivo de arquitetura, o lugar onde a história da cidade se desenvolve e deixa suas marcas.

Como, então, arquivar a paisagem?

Carlo Ginzburg formulou a relação ciência/documentos a partir da chave da persistência de um tipo de consciência divinatória, voltada para o particular, que atravessou os séculos e sobreviveu ao cientificismo galileano, voltado para o generalizável: algo que chama de “paradigma

indiciário”.

Os índices são vestígios - marcas que guardam uma relação de contiguidade com o objeto a que se referem. Contiguidade supõe algo contínuo, que tem relação com o tempo. Diferente de uma representação, como o som da palavra pé se refere a ideia de pé, o índice, cujo exemplo é a pegada na areia, se liga ao pé através de uma relação de causa e efeito. A pegada é inscrição feita na areia pelo homem que caminha.

Na leitura dos indícios, ou índices, Ginzburg entrevê o gesto intelectual mais antigo do gênero humano: “o do caçador agachado na lama, que escruta as pistas da presa” (GINZBURG, 1986:154), e também o vê na medicina hipocrática, baseada na interpretação dos sintomas: “Apenas observando atentamente e registrando com extrema minúcia todos os sintomas (...) é possível elaborar 'histórias' precisas de cada doença: a doença é, em si, inatingível” (GINZBURG, 1986:155).

Esse modelo epistemológico teria ressurgido por volta do final do séc. XIX, e aparecido nas histórias do detetive Sherlock Holmes, escritas, não por acaso, por um médico, Sir Arthur Conan Doyle: “O conhecedor de arte é comparável ao detetive que descobre o autor do crime baseado em indícios imperceptíveis para a maioria. Os exemplos da perspicácia de Holmes ao interpretar pegadas na lama, cinzas de cigarro etc, são, como se sabe, incontáveis” (GINZBURG, 1986:145). É o olhar do conhecedor,

daquele que é capaz de extrair dos vestígios dos acontecimento significados que podem não ser percebidos por um olhar despreparado.

A figura do detetive aparece na investigação de Walter Benjamin sobre as origens da modernidade, em grande medida em relação a “*metodología y las prácticas de investigación que aplicó en su proyecto sobre la prehistoria de la modernidad*” (FRISBY, 2001:67). Frisby (2001) chama a atenção para o fato de que as figuras do “*flâneur/detective*” (FRISBY, 2001:67) são parte importante das constelações que habitam a obra de Walter Benjamin. A analogia do detetive com a história se basearia mais em representações literárias do que da realidade das práticas de detecção, conforme repara Frisby (2001) em relação a Benjamin. Na literatura de detetive, a cidade apareceria como mistério em si, um mistério que pressupõe a possibilidade de resolução, através da figura que investiga os mistérios da cidade - o detetive. A novela de mistério descreveu tanto a “*topografía pública de la ciudad y sus grupos sociales*” (FRISBY, 2001:68) como os “*interiores en calidad de escenarios domésticos aptos para el crimen*” (FRISBY, 2001:68). A analogia do detetive em busca de provas com os cenários naturais é explicitada por essa passagem de James F. Cooper citada por Frisby (2001): “*Cuando el Selvage descubre las huellas de un enemigo, las sigue con tenacidad, porque sabe que la lluvia o una ráfaga de viento pueden borrarlas en cualquier momento. Lo mismo ocurre con nosotros; el incidente más banal puede destruir los*

rastros que estamos siguiendo” (COOPER apud FRISBY, 2001:70).

O estudo dos vestígios materiais da civilização como documentos é uma operação importante para o historiador da arquitetura, e fomenta a leitura da cidade como o lugar do arquivo de possíveis histórias da arquitetura e da cidade. “Na cidade, todos os edifícios, sem exclusão de nenhum, são representativos e, com frequência, representam as malformações, as contradições, as vergonhas da comunidade” (ARGAN, 1984:243).

A idéia de utilização da cultura material como documento parte da arqueologia, ciência auxiliar à história que privilegia os vestígios materiais, com conseqüências tanto para história natural como para história cultural. A arqueologia passa por um período de valorização durante o século XIX e populariza-se: A descoberta de Tróia, narrada em 1881 por Heinrich Schliemann, divulga a arqueologia para um público leigo e culto: “a sua demonstração da realidade dos heróis e dos fatos que criaram a lenda - deu à arqueologia uma celebridade especial, um honrado lugar social” (KUSPIT, 1994:159). Podemos associar a popularização da arqueologia e da história a um certo enxerto dos métodos de conhecimento antiquário no tronco da historiografia, no século XVII, “ligada a origens indiciárias, oculta durante séculos” (GINZBURG, 1986:156).

Como na descoberta de Tróia, a arqueologia participa da história

da cidade. Arqueólogos e arquitetos confluem na cidade, que é interpretada como um vestígio, e, às vezes, como um símbolo, cidade como escritura sobre o território. Lefebvre (1991) fala sobre a leitura da cidade como texto urbano, dando importância aquilo que está sob o texto e sobre o texto. Sob, estariam a vida sexual e familiar, a vida cotidiana, o inconsciente. Acima, as instituições, as ideologias.

As ferramentas para abordagem documental da paisagem que utilizamos são retiradas especialmente da arqueologia histórica. A arqueologia histórica se baseia no estudo dos vestígios materiais das sociedades que já conheciam a escrita e a história. Tem especial importância no estudo das sociedades pós-históricas, que, por algum motivo, não tiveram acesso a escrita de sua própria história, como é frequente na América. Orser Jr. propõe que "*la arqueología histórica utiliza una serie de fuentes de información en su investigación. Las principales son los artefactos y estructuras, la arquitectura, los documentos escritos, las informaciones orales y las imágenes pictóricas*" (ORSER Jr., 2000:27).

Utilizando a noção de artealização da paisagem proposta por Alain Roger (2007), podemos dividir estas categorias documentais em documentos *in situ* e documentos *in visu*. a) Os documentos *in situ* estão depositados diretamente sobre a paisagem, e são divididos em artefatos, estruturas e arquitetura, e b) os documentos *in visu* são representações

que fazem referência a paisagem, divididos em imagens pictóricas, os documentos escritos e as informações orais.

Os artefatos (figura 1.6) são objetos confeccionados ou transformados pela ação humana, estudados *“a partir de la definicion de los métodos de manufactura, las materias primas, los lugares donde fueron producidos, la utilidad e por cómo fueron encontrados”* (ORSER JR., 2000:27).

As estruturas (figura 1.7) se referem a intervenções ligadas à funcionalidade das sociedades como pontes, estradas e aquedutos.

A arquitetura (figura 1.8) se refere aos edifícios, relacionados a estilos e técnicas construtivas, sua implantação, jardins e plantações.

As imagens pictóricas são divididas em três classes: os mapas, os desenhos e as fotografias (ORSER Jr., 2000). Com o advento de novos mecanismos de visão essas categorias se fundem, como a fotografia e o mapa se fundem na foto aérea, e o cinema, que é capaz de utilizar, ao mesmo tempo, as três categorias.

Os documentos escritos e as informações orais são as referências tradicionais da historiografia.

David Frisby (2001) propõe mais um componente: os personagens



Figura 1.6: Objetos. Vitrine da loja La Mondiale, 1930, Buenos Aires. Coleção CEDODAL.

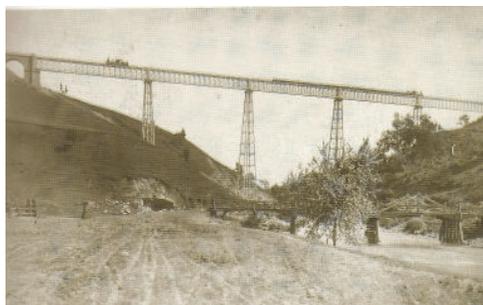


Figura 1.7: Infra-estrutura. Ponte de Malleco, Chile, 1890. Coleção CEDODAL.

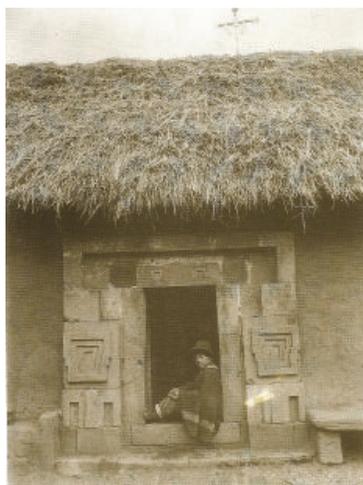


Figura 1.8: Arquitetura. Casa em Tihuanaco, Bolívia, 1900. Foto: Max T. Vargas, Coleção CEDODAL.



Figura 1.9: Personagens. Personagens, Jamaica. Fotografia anônimo. Coleção CEDODAL.

(figura 1.9). “*Una de las maneras de acceder a otras dimensiones del paisaje urbano es examinar las figuras que lo pueblan*” (FRISBY, 2001:19). Os personagens, que habitam a paisagem, são o componente humano que a anima.

Além disso, durante o trabalho houve a necessidade da utilização de mais uma categoria, que se refere a utilização do meio natural como um documento. Simon Schama (1995), no livro *Paisagem e Memória*, propõe três avatares naturais que presidem a fundação das paisagens, que seriam: a Mata, a Água e a Pedra. A mata representa a floresta, a água os rios, mares e lagos, e a pedra as montanhas, vulcões e acidentes geográficos. Em geral é a partir de algum desses eventos que se dá o desenvolvimento da paisagem. Em nosso caso, a presença da floresta é que se impõe, e é essa existência que preside e povoa o imaginário sobre aquela região.

O recolhimento e sistematização desse material permitiu a montagem de um painel de documentos que alimentou a tentativa de criação de novos percursos históricos sobre o objeto de estudo.

2/ Paisagem e Arquivo em Três Barras e Marcílio Dias

Este trabalho estuda a formação da paisagem do Planalto Norte catarinense e suas consequências, tomando como exemplo o município de Três Barras e a vila de Marcílio Dias, no município de Canoinhas (figura 2.1).

As duas localidades, enfocadas no trabalho, surgiram motivadas pela instalação de madeireiras, como consequência da instalação da linha férrea. Três Barras, município esquecido na fronteira norte do estado, foi a base de operações da empresa que promoveu a ocupação em larga escala do meio-oeste e oeste catarinense¹, e foi, também, o paradigma da cidade moderna, na sua época e região. A vila de Marcílio Dias, próxima estação para quem vinha de trem de São Francisco à União da Vitória, preserva, em seu esquecimento, instalações da época da colonização européia, no processo de assimilação da modernidade que ressoava a partir de Três Barras. Esses dois locais, através de suas vias, construções, plantas e pessoas, oferecem chaves de interpretação da história daquela paisagem, especialmente no momento em que a cultura do imigrante europeu deixou de ser dominante, ao aceitar as influências que passam a ser possíveis com o advento do trem, do telégrafo e do cinema, e, através deles, da abolição da distância.

1 Sobre este assunto ver Goularti Filho (2009), Piazza (1994) e Thomé (1983).

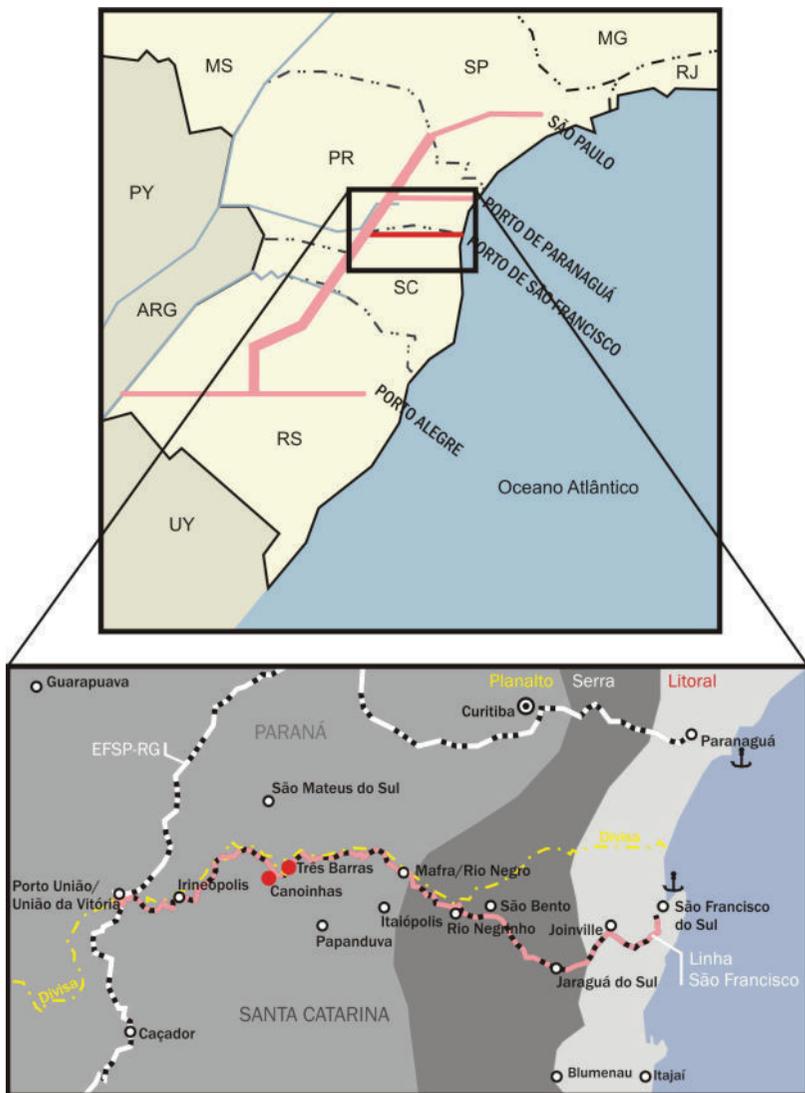


Figura 2.1: Acima: Sul do Brasil com traçado da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande e seus ramais. Abaixo: detalhe do mapa, com a Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande e seus ramais, com destaque para a Linha São Francisco (antes de 1960), e principais cidades da região. Em vermelho a cidade de Três Barras e a cidade de Canoinhas, onde fica a vila de Marcílio Dias. Desenhos do autor.

Iniciamos este capítulo com um estudo sobre a formação da paisagem do Planalto Norte catarinense a partir de suas vias, e das formas de ocupação que se deram a partir delas.

2.1/ Paisagem e velocidade no Planalto Norte catarinense

Para os romanos o espaço da cidade coincide com o espaço do mundo

(OVÍDIO in BENÉVOLO, 1980:137).

O processo de colonização da América se dá através das vias. É através dos caminhos que se chega ao lugar, e é através deles que se estabelecem as trocas, necessárias para a existência dos agrupamentos humanos. Essa regra geral fica mais clara no Brasil, cuja ocupação foi feita a maneira do *creatio ex nihilo* divino, ou seja, criado do nada, ao contrário da ocupação espanhola no México, por exemplo, onde a nova cidade *criolla* foi construída sobre as ruínas das antiga cidade indígena.

Por isso a ocupação portuguesa do Brasil deu-se inicialmente, e durante muitos anos, ao redor da borda atlântica, tendo dificuldades para subir a serra que acompanha grande parte do litoral brasileiro, efetivando a ocupação dos planaltos, o que, de fato, só foi feito muitos anos depois da colonização, com base em grandes esforços, num movimento que, à maneira norte-americana, foi chamado de Marcha para o Oeste.

O homem português, iniciador da era das navegações modernas, o homem que teve a coragem de jogar-se ao mar violento buscando o mundo, não foi capaz de criar uma rede de estradas que possibilitasse a ocupação efetiva do território brasileiro. Esse processo, incompleto,

continua até hoje, sob a mesma lógica do *creatio ex nihilo*.

A ocupação do planalto foi acontecendo aos poucos, mas é no fim do século XIX que ela passa a ser intensificada, sob o risco, sempre iminente, de que o Brasil perdesse partes de seu território para os países vizinhos, as ex-colônias espanholas, que tendo realizado uma ocupação distribuída através da navegação fluvial, passa a tomar posse de várias regiões do Sul do Brasil. É neste contexto que o governo imperial, e depois federal, passa a estimular a ocupação dos Planaltos, através da atração e do assentamento de colonos europeus, do estímulo à construção de estradas-de-ferro por investidores internacionais, e pela fundação de novas cidades, entre elas Belo Horizonte (MG), Porto Velho (RO), Brasília (DF) e Palmas (TO).

Pode-se dizer que as colonizações modernas são variações do método romano (Figuras 2.2 e 2.3), baseado nas infra-estruturas: estradas, pontes, aquedutos; na divisão dos terrenos em quintas cultiváveis; e na fundação de novas cidades.

A criação de uma rede de estradas, além de possibilitar a ocupação, é um artifício que permite que todas as cidades estejam em comunicação entre si, equiparando-as. As estradas não servem apenas para movimentação de pessoas e mercadorias, mas, muito especialmente de informação. Além disso, as estradas permitem também uma certa unidade política e

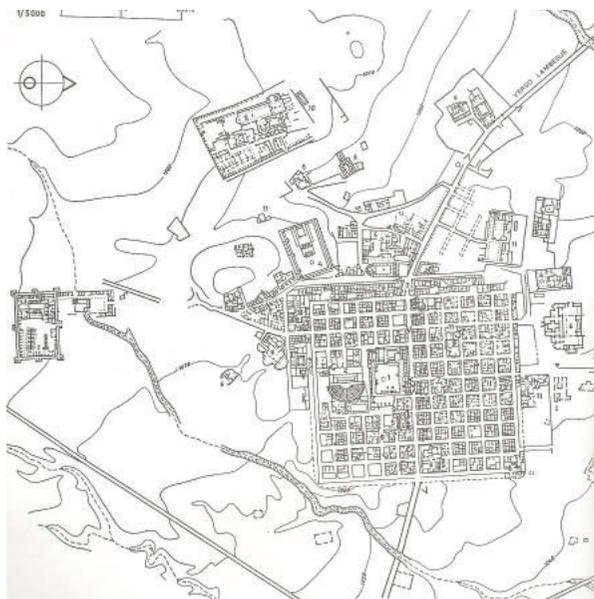


Figura 2.2: Cidade romana de Treves, uma das capitais regionais do final do Império (BENÉVOLO, 1980).

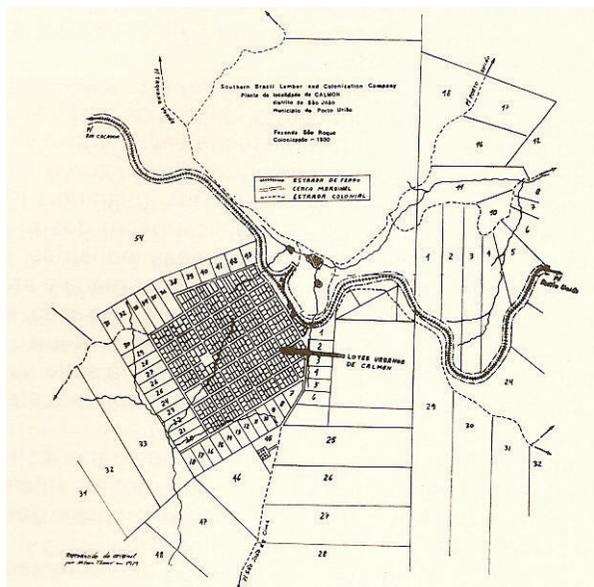


Figura 2.3: Planta do loteamento da cidade de Calmon, sede da primeira madeira da Southern Brazil Lumber & Colonization Co. (THOMÉ, 1983).

administrativa, através da força, representada pelas movimentações do exército. Sobre as colonizações romanas, Benévolo coloca que: “A construção das estradas segue *pari passu* à conquista das províncias; serve para o movimento dos exércitos, depois para o tráfego comercial e as regulares comunicações administrativas” (BENÉVOLO, 1980:186).

Dessa forma, as cidades se aproximam no tempo, já que o lapso de tempo entre um acontecimento importante e sua divulgação diminui consideravelmente. A informação que levaria muitos meses para viajar, chega em poucos dias. Quanto mais rápida se torna a transmissão dessas informações, mais a distância, que é a substância das estradas, vai sendo abolida, a ponto de não fazer mais diferença o fato de se viver em uma grande metrópole, ou numa distante cidade do interior.

A presença da tecnologia, e com ela a velocidade de comunicação e deslocamento, aproxima os lugares distantes. A velocidade possibilita que eles participem do mesmo tempo. A presença de novas tecnologias de deslocamento e transmissão de dados, polui a paisagem, porque a experiência da velocidade substitui a experiência anterior, simplificando a realidade, relativizando a distância. Segundo Virilio:

Alguma coisa se perde com a tecnologia do tempo mundial e do imediato, e alguma coisa se polui: trata-se da distância. A distância é uma substância do mundo. A natureza é também a sua grandeza natural. Um exemplo: a “natureza de uma garrafa” não está somente no vidro com líquido

dentro, ou seja, na sua substância, mas também na sua proporção, na sua distância, no seu tamanho. Uma garrafa com 200 metros de altura não é mais uma garrafa. A mesma coisa pode ser dita de um homem. Ser um homem corresponde a medir algo entre 1,10 m e 2,50 m, digamos. Mais alto do que isso não existe homem. Dessa forma, aquilo que é poluído pelas tecnologias novas não é somente a substância - a água, o ar, a fauna, a flora que se destroem, por exemplo, através dos detritos industriais - mas também a distância. O TGV (Trem de Alta Velocidade), que vai, em duas horas, de Paris a Lyon, polui e aliena a distância entre estas duas cidades. Toda a paisagem que está entre elas é esmagada por esta rapidez. Neste caso, alguma coisa da grandeza natural da França se perde. Quando tomamos o avião supersônico e chegamos ao Japão em 14 horas, por exemplo, alguma coisa da natureza-grandeza do mundo se reduz; numa teleconferência que faço com Tóquio instantaneamente, eu desconsidero o fuso horário, eu reduzo o mundo a nada (VIRILIO, 1998).

A velocidade, que é uma relação entre tempo e espaço, se dá através das vias. As vias se organizam através de redes, de uma malha que, num sentido têxtil, tende a cobrir todo o território. Os lugares que estão desligados ou afastados dos nós destas redes tem dificuldade de inserir-se na dinâmica do mundo contemporâneo, instantâneo. Já os lugares que inserem-se nessa rede, em maior ou menor escala, inserem-se nesse tempo imediato, único. Como para os romanos, o conceito de cidade parece ultrapassar a unidade territorial, por exemplo a dicotomia campo/cidade, e se tornar uma única e grande coisa, unificada através dessas redes. “A *urbe* corresponde ao *orbe*: de fato, a cidade acolhe homens e

coisas provenientes do mundo inteiro, e o mundo é unificado, fortificado, circundado por muros e percorrido por estradas como uma única cidade” (BENEVOLO, 1980:137).

Como na física, a relação do espaço com a velocidade é que nos dá o tempo do lugar. A maior velocidade esmaga o espaço. As coisas passam a acontecer num ritmo acelerado.

Os grandes caminhos, abertos em direção ao oeste do Brasil, levam do antigo para o novo. Saem da faixa litorânea, onde estabeleceram-se os primeiros portos e cidades, e vão em direção ao Sertão, só recentemente ocupado. A partir deste aspecto, o da colonização, o que existe no começo do caminho, a parte antiga, não pode existir no resto do caminho, nas partes mais novas. Já o que existe nas partes mais novas, existe também nas partes mais antigas, porque são modos de fazer que chegaram com os caminhos. Dessa forma, a viagem por uma estrada que leva ao oeste, é uma viagem pelos tempos da colonização, do mais antigo, mas mais densamente emaranhado nas redes, para o mais novo, mas mais provinciano. O processo de densificação desse tecido de transportes e informacional vem fazendo com que todo o espaço se homogenize, compartilhando modos de vida e de fazer, que são o novo. O que é antigo só permanece nas partes antigas dos caminhos, não pode ser reproduzido no novo. O novo está em toda a parte.

A história da ocupação do Planalto Norte através dos caminhos inicia com uma ocupação esparsa, seguida pela travessia da Serra do Mar que efetivou a ligação com os portos, e da otimização dessa ligação que permitiu a urbanização. Abordamos essa história a partir de três momentos, aos quais correspondem diferentes conformações territoriais, do menos densamente povoado ao mais densamente povoado, conforme segue: 1) ocupação: por caboclos ao redor de caminhos de tropas, a partir do séc. XVII; 2) colonização: o assentamento de colônias de imigrantes em linhas, desde a Estrada Dona Francisca e do Estado do Paraná, a partir de 1849; e 3) urbanização: ao redor da Estrada de Ferro - a entrada na sociedade capitalista globalizada através da influência norte-americana, a partir de 1910 (figura 2.4).

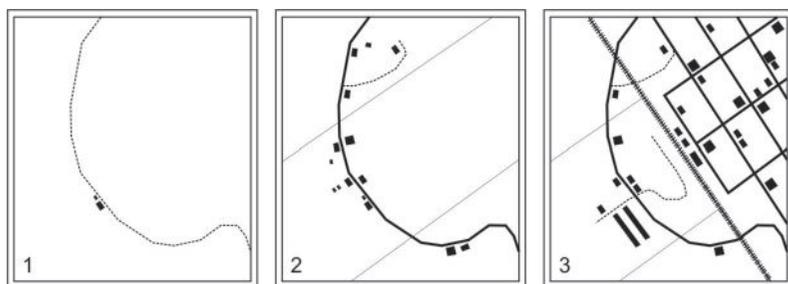


Figura 2.4: Tipos de ocupação: 1) Ocupação extensiva, ao redor de caminhos de tropas; 2) Colonização organizada em linhas, ao redor de estradas carroçáveis; 3) Urbanização, criação de cidades planejadas, ligadas pelo trilho do trem. Desenho do autor.

2.1.1/ Ocupação - caminho das tropas

A dificuldade de ocupação do Planalto Norte tem a ver com a dificuldade do homem português em se afastar do mar. Junta-se à esta dificuldade o posicionamento do planalto catarinense, apoiado na Serra do Mar e inclinado suavemente na direção oeste. Portanto os rios que nascem na serra, a algumas dezenas de quilômetros do mar, correm em direção à oeste, dificultando a comunicação com o litoral e formando a bacia do Prata/Paraná. Para o lado do Mar, a Serra apresenta um relevo abrupto: “Rodovias e ferrovias, ao chegarem à Serra do Mar [no trecho entre Joinville e Campo Alegre, que corresponde à Estrada Dona Francisca], têm de descer, em algumas dezenas apenas de quilômetros, 700-800 metros, o que as obrigam a terem um traçado muito sinuoso e inclinado” (CARVALHO, 2006:121).

Eram encarados como “áreas praticamente desertas” (THOMÉ, 1983:51) pelo Governo Imperial, os sertões entre os Rios Iguaçú e Uruguai, rios estes que correm para o oeste, conformando os limites atuais do Planalto catarinense. Essa noção surge em parte da dificuldade da coroa em estabelecer caminhos que cruzassem a região, e, em consequência disso, a fraca presença que o poder imperial tinha naquelas terras.

No entanto, não é verdade que não existissem habitantes naquelas terras. A origem da ocupação moderna do Planalto Norte remonta ao



Caminhos de tropas			
Até 1910 aprox.	2011		----- Caminhos
S/ esc.	João Serraglio		— Rios

Figura 2.5: Simulação dos antigos Caminhos de tropas. Desenho do autor.

caminho das tropas, que fazia a ligação entre o Rio Grande do Sul e Sorocaba (figura 2.5). Eram caminhos capilares percorridos à mula por tropeiros bravios que levavam gado, muares e gêneros regionais para serem negociados na Feira de Sorocaba (figura 2.6) “em função do qual se formou um longo curso de fazendas de invernada e criação, locais fundamentais para o descanso e engorda do gado após longas jornadas” (TOMPOROWSKI, 2006:20). Essas fazendas, grandes latifúndios comandadas pelos coronéis da região, precisavam de mão-de-obra, que foi suprida pelo gaúcho errante e pelo homem caboclo, que aos poucos iam fixando-se na região. O caminho era longo e perigoso, a travessia levava vários dias, e os tropeiros costumavam acampar (figura 2.7) em alguns pontos que vieram a se tornar pequenos povoados, e depois importantes cidades.

Esse modo de ocupação deu-se de maneira espontânea, ligado à posse e ao valor de uso da terra, com migrações ligadas à coleta da erva-mate e a disponibilidade de trabalho nas fazendas de coronéis. Segundo entrevista realizada com o pedreiro Altino Trisotto:

o caboclo quando ele queria mudar de lugar lá em cima ninguém dava bola, ele podia se instalar, por exemplo, se o cara tinha uma propriedade aqui (...), se ele se instalasse na propriedade dele naquela época ninguém ligava (TRISOTTO in PIMENTA, et al., no prelo).

Essa prática da posse, proibida pela Lei de Terras de 1850, só foi efetivamente abolida do Planalto com a colonização organizada ao redor



Figura 2.6: Travessia de gado no Rio Iguaçu, União da Vitória, 1912 - 1916. Fotografia Claro Jansson (D'ALESSIO, 2003).

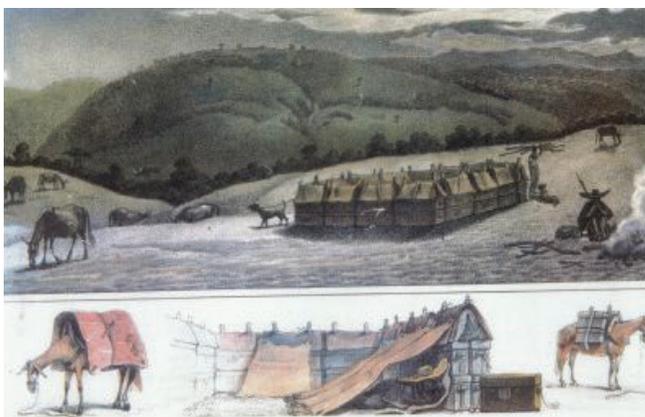


Figura 2.7: Tropeiros. Jean B. Debret, Acampamento noturno de Itararé, 1827 (publicada em 1839 no livro *Voyage pittoresque et historique au Brésil*). Coleção Museu Castro Maya, Rio de Janeiro.

do trilho de trem, ligada ao estatuto da propriedade. Era uma ocupação extensiva da terra, que não baseava-se numa divisão da terra em glebas, e apoiada por porções da floresta utilizadas de maneira comunal.

Segundo o viajante Ave-Lallemant, no relato da viagem a província de Santa Catarina, Paraná e São Paulo, publicado em 1858, conforme citado por Tomporoski (2006), sobre a existência humana na paisagem da região:

Formam salutar contraste (...) as freqüentes pequenas baixadas, distantes apenas alguns passos da estrada. Uma dessas baixadas, pouco mais tem que uma casinha, onde perambulam galinhas e porcos. Mas sempre, em torno da pobre morada, florescem viçosamente, pomposos pessegueiros (AVÉ-LALLEMANT apud TOMPOROSKI, 2006:23).

E ainda:

Pelas 11 horas achávamo-nos numa elevação coberta de mato, de onde descortinávamos belo panorama da Serra das Três Barras, por ela passa o caminho de Curitiba, capital da Província do Paraná, para São Francisco (...) Prosseguimos e desde ali tivemos a alegria de encontrar sempre vestígios de civilização na floresta. Aqui e ali, uma roça aberta na mata, e entre elas, um pobre rancho cercado de pessegueiros de flores purpurinas. A cada passo, gritos de crianças e o canto do galo, até que uma nova mata encubra o pequeno quadro primaveril (AVÉ-LALLEMANT apud TOMPOROSKI, 2006:23).

A ocupação do Planalto dava-se ainda através da fronteira oeste,

frequentada eventualmente por argentinos e paraguaios, atrás dos ervais, de onde era extraída a erva-mate, um dos produtos que motivaram a exploração econômica da região, junto com o tropeirismo e a madeira. Essa exploração era feita através das obrages: “obrage, binômio extrativista mate/madeira, típica na Argentina e no Paraguai, penetrou através do oeste de forma natural e espontânea” (WACHOWICZ, 1987:44).

Mas foram os Caminhos de Tropas as principais vias da época, estradas que fizeram a comunicação do Sul do Brasil com o Centro-Oeste, e a única forma de acesso àquele sertão “insondável” até 1910, época em que foi finalizada e entregue ao uso a Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande.

O habitante daquelas terras, do qual existem poucos registros, era o caboclo, mistura do índio, com o negro e o português, que é o brasileiro, o tipo sobre qual se fundou a identidade da nação, parente do caipira paulista, e do vaqueiro do sertão nordestino, com a diferença de que o caboclo do Sul do Brasil pode também estar ligado ao tipo *criollo* do lado espanhol, de quem recebeu o gosto da montaria, o domínio do importante meio de transporte que foi o cavalo naquela época.

A floresta lhe provinha a casa, através da madeira, o alimento, através do pinhão, e o aquecimento, o fogo através da queima das grimpas e do nó de pinho. A exploração da floresta era feita de forma extensiva,

através da coleta de pinhão e erva-mate, a extração de madeiras para uso próprio através das serras de tração manual, e a constituição de pequenas roças entre a mata.

De quando em quando, se aglomeravam em pequenas vilas, que durante a Guerra do Contestado se tornaram as “cidades santas”, como eram chamadas pelos revoltosos (figura 2.8).

Com a destruição dessas cidades (figura 2.9), e o extermínio dessa população, muito poucos vestígios materiais nos restaram daquela época, embora a presença étnica de descendentes de caboclos seja expressiva. A fragilidade material da civilização cabocla é um dos fatores que explica essa ausência, e o outro é a explicitação do exercício de poder que representa o arquivo, que é dominado pelas representações das tradições da imigração européia, *paisajeras* e ligadas à modernidade.



Figura 2.8: Aglomeração de moradias no Acampamento Jacutinga - 1901. Acervo do Museu Paranaense, Secretaria de Estado da Cultura, Governo do Estado do Paraná.



Figura 2.9: Reduto Tavares em chamas, 8.01.1915. Acervo do Museu Paranaense, Secretaria de Estado da Cultura, Governo do Estado do Paraná.

2.1.2/ Colonização - estradas carroçáveis

Antes de o Governo Imperial ser capaz de viabilizar a Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande, que substituiria o Caminho de Tropas, já funcionava a política de estímulo a imigração de colonos europeus, que chegavam ao Brasil em navios que atracavam no Porto de Santos (SP) e do Rio de Janeiro (RJ) e seguiam para os Portos de Paranaguá (PR) e São Francisco do Sul (SC).

Seria o início da colonização organizada do sertão catarinense, através de glebas demarcadas por companhias colonizadoras, no formato de colônias ou linhas (figura 2.10), em conformidade com a instituição jurídica da propriedade proposta pela Lei de Terras de 1850.

Essa colonização começa no litoral, na região próxima aos portos, mas logo passa a deslocar-se para colônias na Serra, e depois na Serra-acima, especialmente através do trabalho de sociedades colonizadoras que traziam os colonos da Europa, os recebiam no Brasil e os encaminhavam para a gleba de terra na colônia de destino, já demarcada.

Essa distribuição dos imigrantes em colônias na Serra e no Planalto Catarinense se dá especialmente a partir de duas estradas. A Estrada Dona Francisca e a Estrada Curitiba - Rio Negro. O fato de serem estradas carroçáveis traz um novo elemento ao Planalto catarinense: a carroça.

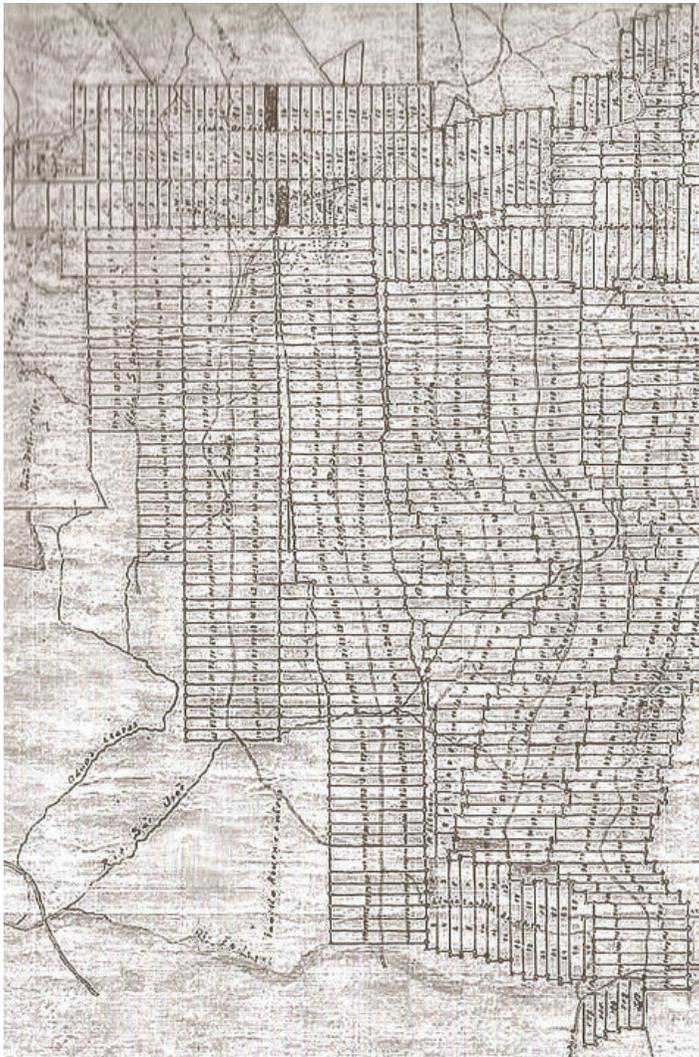


Figura 2.10: Divisão da gleba, colonizada através linhas. Planta do Município de Itaiópolis, organizada pela Prefeitura Municipal em 1931. Detalhe da área central da colônia evidenciando as linhas mais densamente povoadas (RODYCZ, 2011).

Essas estradas eram macadamizadas e mais largas do que os antigos caminhos de tropas, e permitiam o transporte através de carroças, equipamento que trouxe velocidade e capacidade de carga maiores para a região, permitindo a circulação de mercadorias (figura 2.11).



Figura 2.11: Carroças coloniais do Sul. Desenho de Percy Lau para o livro “Tipos e Aspectos do Brasil”. Acervo da Biblioteca de Estudos Brasileiros da Universidade de São Paulo (ANGOTTI-SALGUEIRO, 2005).

Também efetivaram a ligação da região com os portos, vencendo o obstáculo da Serra do Mar, que separava o Planalto do litoral, possibilitando a exploração capitalista dos recursos da região. Ao mesmo tempo que permitiam a colonização da área, permitiam o estabelecimento dos colonos e o escoamento de sua produção, especialmente a erva-mate e a madeira.

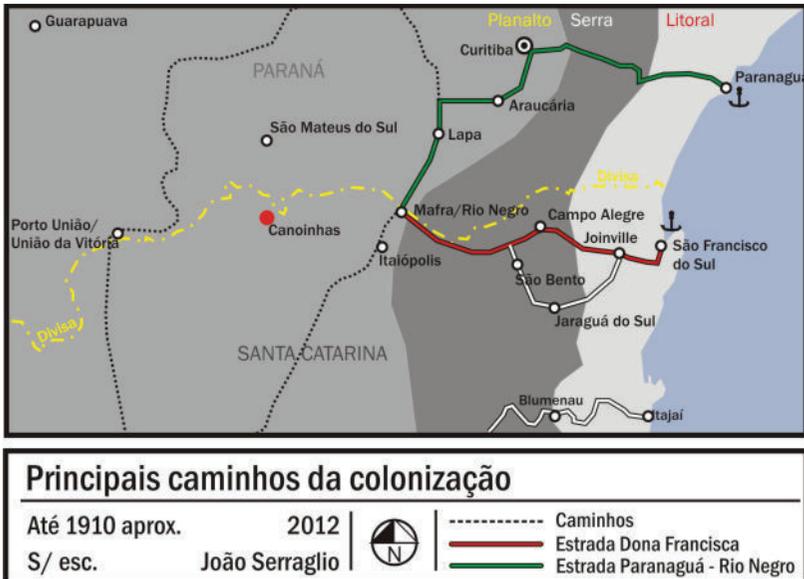


Figura 2.12: Principais estradas que deram acesso ao Planalto, permitindo a instalação de colonos e fundação de vilas. Ao redor da Estrada Dona Francisca, em vermelho, está a área de influência alemã; ao redor da Estrada Paranaguá - Rio Negro, em verde, está a área de influência eslava. Desenho do autor.

Junto com isso, essas estradas tornaram possível uma intensa comunicação, através do serviço de correios, entre os colonos e seus países de origem. E também o poder sobre a região que vai sendo atingida pela estrada, representado pelos violentos embates que os colonos travam com os índios, que são eliminados daquele território.

Essas duas frentes de penetração no Planalto Norte, embora frequentadas por imigrantes de diversas partes da Europa, e também caboclos, estão ligadas a presença marcante de duas etnias: a Alemã e a Eslava. A Alemã através da Estrada Dona Francisca, ligada a Joinville e ao

Porto de São Francisco; e a Eslava ligada a Estrada Rio Negro-Curitiba, e de Curitiba ao Porto de Paranaguá (figura 2.12).

A Estrada Dona Francisca (*Serrastrasse*) está ligada à Colônia de mesmo nome, fundada em 1849, que deu origem à atual cidade de Joinville (PIAZZA, 1994). A Colônia Dona Francisca “era administrada pela Sociedade Colonizadora de 1849, em Hamburgo, uma companhia alemã, que recebia subvenção do governo imperial para promover a entrada de imigrantes e realizar obras de expansão e melhoramentos para os colonos” (GOULARTI FILHO, 2010). A estrada é fruto do esforço da expansão da colônia em direção às terras não povoadas de serra-acima, colocando-a em contato com o Mar e com o Planalto, devendo ir até a cidade de Rio Negro, no Paraná, onde se comunicaria com o caminho das tropas. Seu traçado foi estabelecido em 1853 pelo engenheiro e agrimensor alemão Karl August Wunderwald (GOULARTI FILHO, 2010). A fundação dessa colônia e da estrada de mesmo nome permitiu a penetração de levas de colonos, principalmente de origem alemã, ao Planalto, dando origem a cidades como São Bento do Sul e Campo Alegre, e influenciando o desenvolvimento da região. Por essa estrada passa a ser escoada uma parte da erva-mate extraída no planalto, que antes ia para o porto de Paranaguá, e agora passa a ir para o Porto de São Francisco do Sul.

Já a estrada Curitiba - Rio Negro é uma parte do antigo Caminho de Tropas que cruzava a região que foi progressivamente melhorada em virtude do ciclo da erva-mate. Paralelamente à ocupação catarinense do Planalto, em 1853, a província do Paraná, separada da de São Paulo, passa a tomar posse da região do Planalto Norte, iniciando a questão de terras que emprestaria o nome à Guerra do Contestado. A constituição de 1891 permite que os estados possam cobrar impostos sobre produtos e profissões que estejam sobre seu território, o que agrava a questão do litígio (AURAS, 1997). Com a posse paranaense deste território são ali instaladas famílias polonesas e ucranianas, a partir da cidade de Rio Negro. A Colônia Lucena deu origem à atual cidade de Itaiópolis, instalação essa que carece de estudos mais acurados. Os poloneses se instalaram também nas cidades de Porto União, Mafra, Monte Castelo, Papanduva, Canoinhas e Rio Negrinho. Quando do contexto da imigração, a Polônia não existia enquanto estado, apenas como nação, o país estava dividido entre Rússia, Prússia (atualmente parte da Alemanha) e Áustria, por isso muitos dos polacos que emigraram se consideravam e eram considerados alemães, embora utilizassem a língua e religião polacas. Já os ucranianos, povos também eslavos que deixaram marcas na paisagem, eram considerados russos (WEIMER, 2005).

Essa influência da colonização européia deixou sua impressão na paisagem. Grosso modo, pode-se dividir em duas as tradições herdadas



Figura 2.13: Casa em estilo enxaimel em Pomeroda - SC, foto do autor.



Figura 2.14: Casa em estilo enxaimel na vila de Marcílio Dias, Município de Canoinhas - SC, foto do autor.

da Europa percebidas no Planalto Norte:

1 - A área de influência alemã, ligada a Joinville (antiga colônia Dona Francisca), mais próxima do litoral, ocupada a partir da Estrada Dona Francisca, e que às vezes é chamada de Caminho dos Príncipes. Comunica-se também com a área de influência alemã do Vale do Itajaí. Aparecem construções de madeiras com a técnica do enxaimel (figura 2.13), casas de tijolos maciços, Igrejas Católicas Protestantes e Clubes Sociais. As construções que ficam na antiga Estrada Dona Francisca têm sido alvo de inventários pelo Projeto Roteiros da Imigração do IPHAN, preocupado com a preservação daquela paisagem cultural. Os imigrantes alemães fizeram migrações internas em direção à oeste. Por exemplo o distrito de Marcílio Dias, em Canoinhas, possui uma expressiva colônia alemã (figura 2.14).

2 - Do outro lado, mais interiorizada, a área de influência eslava, colonizada a partir do antigo caminho das tropas. Essa área pode ser, às vezes, enquadrada junto com o Vale do Contestado, pois está ligada pela Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande ao Meio-Oeste e foi palco da Guerra do Contestado. Predomínio, entre as construções antigas, de construções de madeira, embora possam ser verificados outras técnicas, como alguns sobrados urbanos do Alto Paraguaçu e a igreja de pedra em Porto União; fábricas, madeireiras e moinhos com estrutura e fechamento



Figura 2.15: Moinho de centeio, milho e trigo, no zona rural de Itaiópolis - SC. Parte de uma série de moinhos que serão restaurados pelo IPHAN em parceria com a Prefeitura Municipal. Foto do autor.



Figura 2.16: Casarões em estilo polonês no núcleo urbano do Alto Paraguassu, tombado pelo IPHAN. Em Itaiópolis - SC. Foto do autor.

de madeira (figura 2.15). Os imigrantes poloneses e ucranianos formaram a maior parte da mão-de-obra da Lumber, e o IPHAN busca valorizar a paisagem cultural decorrente da imigração polonesa, por exemplo, com o tombamento do sítio de Alto Paraguassú, em Itaiópolis (figura 2.16). A paisagem cultural polonesa carece de estudos mais aprofundados (WEIMER, 2005).

Essas sociedades colonizadoras europeias, responsáveis pelo assentamento de colonos em território brasileiro, subvencionadas pelo Governo Imperial, foram responsáveis pelas primeiras ocupações organizadas da região, apoiadas na figura jurídica da propriedade, organizadas a partir de estudos de agrimensores e agrônomos e por uma rede de estradas e comunicação ligadas aos portos. Com os imigrantes chega também ao Planalto a utilização da energia hidráulica e de carroções e charretes, além de conhecimentos trazidos da Europa que passava pela Revolução Industrial.

2.1.3/ Urbanização - estrada-de-ferro

Apesar da presença de índios Kaingang e Xokleng, de algumas fazendas de criação e de pequenas roças de caboclos, foi com a construção da estrada de ferro e com a demarcação das terras feita pelas companhias colonizadoras que a região passou a ser ocupada de forma capitalista. Até então, era esparsamente povoada e fracamente monetizada (GOULARTI FILHO, 2009:109).

Mas a ocupação intensiva dos Planaltos do Sul, e com ele a abolição do modo de vida ligado a posse, que coexistiu com a presença dos imigrantes europeus, só se deu completamente com a instalação da ferrovia, e seu projeto de urbanização em escala territorial.

A implantação da ferrovia seguia os planos do Governo Imperial, que sem capacidade ou vontade de organizar a ocupação da região, e sob o perigo de perder a posse daquelas terras para a Argentina, passou a estimular a construção e exploração de ferrovias por empresas privadas "com o objetivo de substituir as tropas de burros pelas composições ferroviárias, e mais, para atrair capitais estrangeiros, para estimular a iniciativa privada, e para promover mais aceleradamente o desbravamento dos sertões" (THOMÉ, 1983:19).

Há dezenas de anos o governo imperial brasileiro alimentava planos de atravessar os sertões sulinos com ferrovias, fazendo a ligação entre Rio Grande do Sul e São Paulo. A Coroa Imperial via essa região

como um imenso deserto, e ainda existia o problema de divisas com a Argentina. Tendo em vista o desinteresse dos capitalistas internacionais na exploração de uma ferrovia na região, ligando nada a lugar algum, e não grandes centros importantes como costumava ser feito na Europa, o governo brasileiro resolveu mudar sua política ferroviária, oferecendo incentivos que tornassem a empreitada lucrativa.

O incentivo à expansão da malha ferroviária brasileira que fazia parte da política do Império continuou no período da República, muito embora esse incentivo sempre tenha se dado sem a existência de um plano nacional que gerisse e desse lógica às linhas que iam sendo construídas. O incentivo se dava especialmente através do pagamento de juros sobre o capital investido na construção da ferrovia, garantindo os lucros do investidor, mesmo que a empreitada fosse economicamente inviável; e, para as ferrovias colonizadoras, que atravessariam zonas "desertas", existia o direito à "faixa de 30 kms": o pleno direito de colonização e exploração de uma faixa de no máximo 30 kms para cada lado da ferrovia, desde que não ultrapassassem a média de nove quilômetros para cada lado da extensão total, incluindo nessa área terras nacionais e devolutas, as terras compreendidas em sesmarias e posses, e o direito de explorar e abrir minas de carvão, pedra calcária, de ferro, de chumbo e outros minerais (THOMÉ, 1983). Da mesma maneira que nos Estados Unidos e no Canadá, a política do Governo Imperial assegurava plenos direitos ao

investidor sobre uma faixa de 30 kms de cada lado da ferrovia, independente da situação fundiária preexistente, para ser usada com fins de exploração e colonização.

2.1.3.1/ Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande

Em 17 de dezembro de 1910, o primeiro trem regular a funcionar na linha União da Vitória (PR) - Marcelino Ramos (RS) cruzou a divisa entre Santa Catarina e Rio Grande do Sul (THOMÉ, 1983). O último trecho da Estrada de ferro São Paulo - Rio Grande era entregue para funcionamento: a paisagem do planalto era atravessada pelos trilhos do trem; o Sertão entre os rios Iguaçu e Uruguai, desconhecido, insondável, era varado pelo símbolo dos novos tempos, a ferrovia; e, conseqüentemente, era aberta a porta para a colonização e industrialização da área.

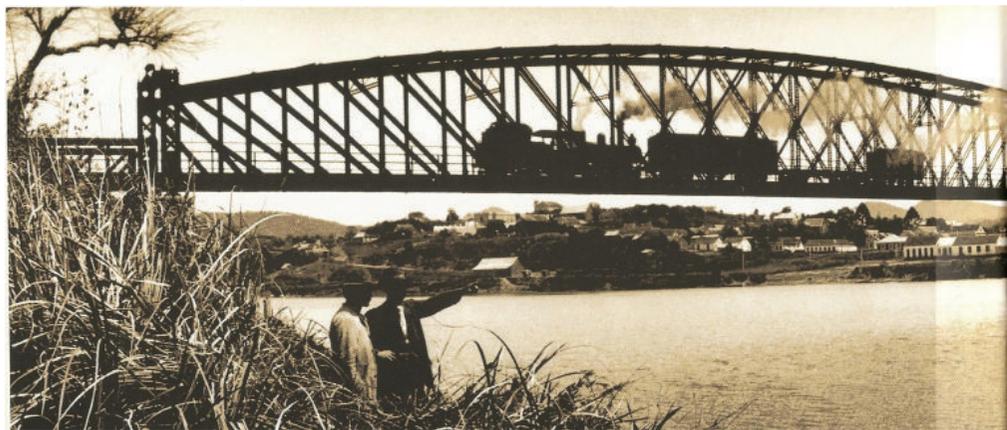
A construção da Estrada de Ferro, cujo traçado substituiu e sobrepôs-se ao antigo caminho de tropas, rompeu com a antiga paisagem do Planalto, ligada a atividade econômica do tropeirismo e da extração da erva-mate, inserindo novos agentes de transformação e redesenhando as redes de poder dos locais por onde passava. Esta ferrovia, que, segundo o Império, atravessava um vazio demográfico, além de escoar a produção e ligar duas províncias importantes do país, tinha a função de colonização,

ou seja, a empresa responsável pela construção da ferrovia receberia uma porção das terras atravessadas pela linha férrea para exploração econômica extrativa e com fins de colonização.

A história da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande, que atravessou a região, começa com a concessão expedida em 1889 pelo Imperador D. Pedro II, no nome do engenheiro João Teixeira Soares.

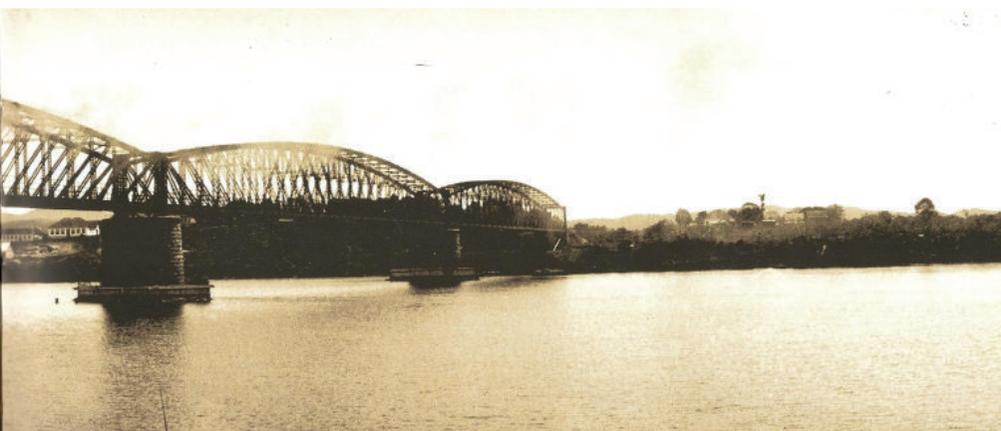
Aproveitando a política de assentamento de colonos europeus no Sul do Brasil, o engenheiro João Teixeira Soares imaginou uma ferrovia que varasse o sertão sulino, ligando o Rio Grande do Sul ao estado de São Paulo, substituindo o antigo caminho de tropas que ligava esses dois estados (Figura 2.17). Segundo Thomé (1983), Teixeira Soares: "aventou a possibilidade de implantar um ferrovia colonizadora, isto é,

Figura 2.17: Ponte sobre o Rio Iguaçu, em União da Vitória, 1912. Fotografia de Claro Jansson (D'ALESSIO, 2003).



assentaria os trilhos e promoveria a colonização dos terrenos marginais, garantindo assim o movimento de transporte para a estrada, e atendendo os anseios imperiais de promover a ocupação de terras incultas" (THOMÉ, 1983:51/52).

Teixeira Soares, que havia se tornado um engenheiro famoso quando propôs e executou a ferrovia que ligou Curitiba à Paranaguá, transpondo a topografia abrupta da Serra do Mar, teve dificuldades na execução de vários trechos da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande, e acabou vendendo sua concessão para a Brazil Railway Co., empresa que fazia parte do Sindicato Farquhar, que é como ficou conhecido o conglomerado de empresas comandadas pelo milionário norte-americano Percival Farquhar.



O Sindicato Farquhar englobava na época, entre outras empresas e concessões, a Light do Rio de Janeiro, a Light de São Paulo, o Porto de Belém, a Estrada de ferro Madeira-Mamoré, a Companhia de Navegação do Amazonas, o Porto de Rio Grande, o Porto do Rio de Janeiro e o Porto de Paranaguá, além de gigantescas extensões de terras no Mato Grosso e no que hoje vem a ser o estado do Amapá (AURAS, 1997). "Farquhar teve mais fome de terras do que qualquer personagem da história da América Latina desde o tempo dos incas" (GAULD, 1964:270) e "enquanto durou a 'dança dos milhões da Brazil Railway', Farquhar, na condição de seu presidente, foi a figura econômica mais poderosa do Brasil" (GAULD, 1964:217).

Esse conglomerado constituiu um verdadeiro monopólio dos transportes no Brasil. Além do controle de vários portos e das empresas que geriam os bondes elétricos no Rio e em São Paulo, o truste tinha o domínio sobre quase metade da malha ferroviária do Brasil. Sobre o monopólio do transporte ferroviário no Brasil, Nilson Thomé aponta que:

As principais vítimas do "polvo" foram as principais ferrovias de São Paulo: a Sorocabana, a Mogiana, a Paulista, a São Paulo Railway, e depois a Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande, a Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer du Brésil, no Rio Grande do Sul, todas as ferrovias do Paraná, mais duas em Santa Catarina, e finalmente a Madeira-Mamoré. Em 1916, quando o total de vias férreas em exploração no Brasil somavam 23.491

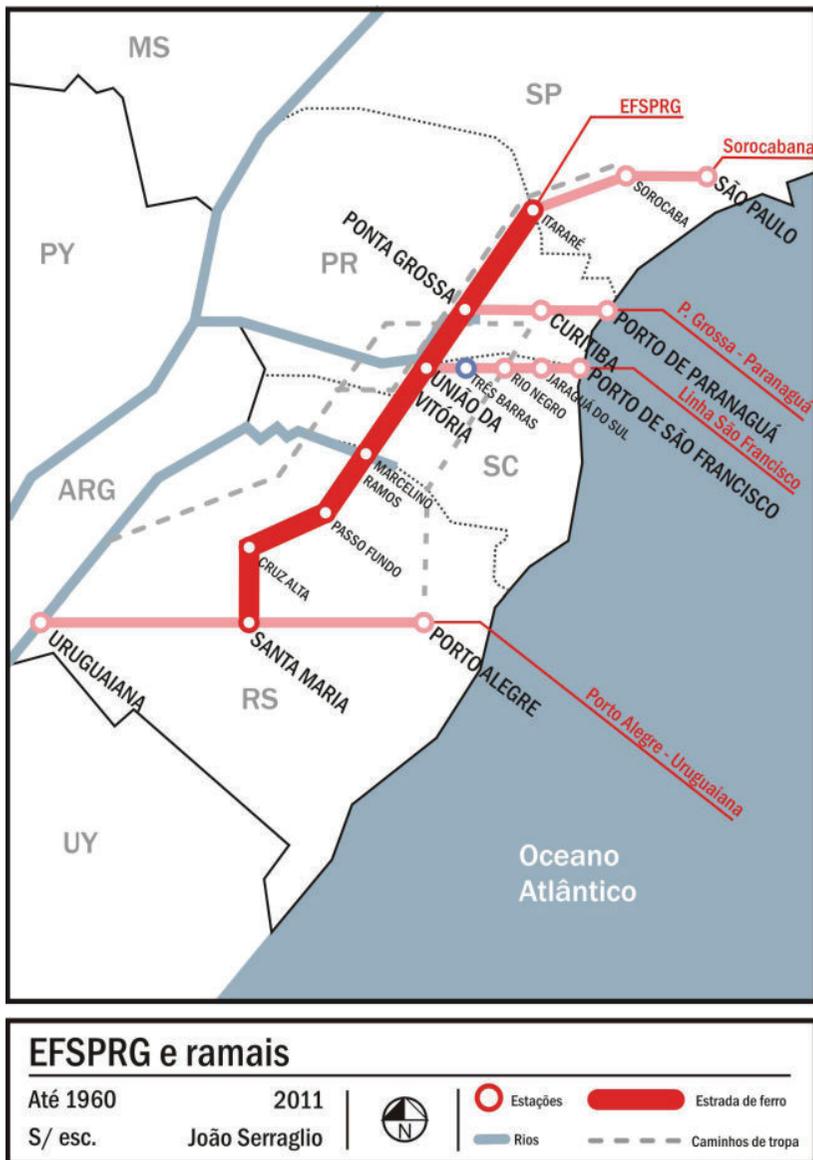


Figura 2.18: Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande, principais ramais e interligações.

kms, a Brasil Railway já dominava quase a metade, ou seja, 11.064 kms. (THOMÉ, 1983:73)

O homem que comandava isso tudo, Percival Farquhar, havia ganho experiência trabalhando na implantação da Canadian Pacific Railway, ferrovia de colonização que atravessou o Canadá, ligando o Atlântico e o Pacífico; e com empresas de eletricidade e bondes elétricos na América Central, entre outras coisas (GAULD, 1964). Depois de ter acumulado capital, trabalhando para magnatas americanos, Percival Farquhar resolveu fazer fortuna investindo em negócios na América do Sul.

Faziam parte da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande, e portanto do fabuloso truste Farquhar, os ramais que ligavam essa ferrovia à portos e a outras ferrovias (figura 2.18). A Linha São Francisco, que atravessa o Planalto Norte, inicialmente fazia parte da Estrada de Ferro Brazil - Paraguay, que ligaria Assunção ao Porto de São Francisco. Com o abandono da construção do trecho oeste da linha, ela ficou somente como um ramal que liga a Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande ao Porto de São Francisco do Sul, a partir da Estação Porto União da Vitória.

A Linha São Francisco, que corta a maioria das cidades do Planalto Norte, foi o fio que uniu a história daquela paisagem, permitindo a unidade territorial que dá origem ao termo região: o Planalto Norte catariense. Ligando a área de influência eslava, à oeste, a área de influência

alemã, à leste, pode-se dizer que a existência do Planalto Norte como região é um reflexo da instalação da Linha São Francisco.

Os negócios de Farquhar no Planalto Norte catarinense não se limitaram à ferrovia e ao assentamento de colonos. A Estrada de Ferro atravessava enormes florestas de Araucárias, que foram inicialmente utilizadas para produção de dormentes para ferrovia, a partir da construção de uma madeireira em Calmon, e depois, com a construção de uma grande empresa madeireira e colonizadora em Três Barras, a Southern Brazil Lumber & Colonization Co., a floresta de Araucária passou a ser explorada de forma industrial, exportando madeira serrada e caixas para os Estados Unidos e Europa.

Sobre a decisão por investir em negócios no Planalto catarinense, através da aquisição da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande e seus ramais, Farquhar deixou o seguinte testemunho:

Fiquei fascinado pelo Sul do Brasil, os 10% da nação com clima temperado e geadas - que são importantes para a redução de moléstias transmitidas por insetos, dão trégua à terra e estimulam a saúde e a energia humanas. Enxerguei lá a possibilidade de duplicar as conquistas de Van Horne, Hill, Harriman, Huntington e Stanford na América do Norte no século XIX; eles desenvolveram suas grandes concessões de terra por meio do estímulo a rápida imigração de camponeses europeus, famintos por terras. Isso levou à ocupação do fértil e despovoado interior do continente e fez com que suas ferrovias prosperassem. Novas

ciudades florecerem. Era isso que eu pretendia fazer numa grande área do Brasil (FARQUHAR *apud* GAULD, 1964:223).

Esse tipo de ocupação, feito ao redor da ferrovia de colonização, já havia sido realizado na América do Norte em experiências nas quais o próprio Percival Farquhar tinha atuado. Esse foi o empreendimento típico do capitalismo norte-americano. Segundo Tafuri e Dal Co (1978): “o desenvolvimento econômico total e a urbanização em escala territorial [estiveram] estreitamente unidos desde 1860 nos EUA, catalisados pelo desenvolvimento excepcional do setor ferroviário. 40 a 45% da formação do capital privado nos EUA procede da multiplicação de ferrovias” (TAFURI e DAL CO, 1978:17).

2.1.3.2) Colonização e Urbanização

O desenvolvimento econômico total e a urbanização em escala territorial faziam parte desse modelo de empreendimento, e, nos EUA da metade do século XIX, a especulação ao redor das ferrovias era massiva. Junto às empresas responsáveis pela construção e exploração da estrada-de-ferro era comum a constituição de sociedades colaterais, com o objetivo de especular com os terrenos que ficavam ao redor da malha ferroviária, “*soslayando las restricciones legislativas y aprovechándose de*



Figura 2.19: Escritório de colonização da Lumber em Calmon, 1924. Na placa lê-se: “SOUTHERN BRAZIL LUMBER & COLONIZATION COMPANY (INCORPORADA) LOTES URBANOS, CHACARAS E COLONIAS, VENDE-SE AQUI” (VALENTINI, 2009).

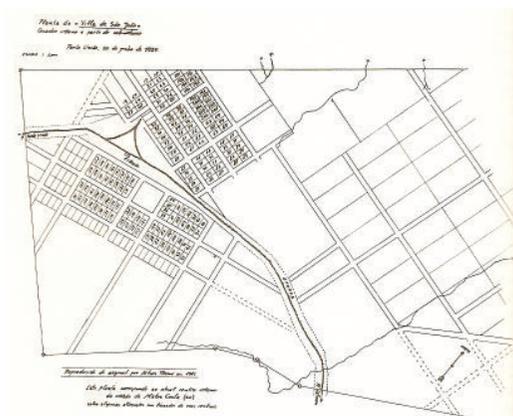


Figura 2.20: Planta da Vila São João, 1924, Quadro urbano e parte do sub-urbano. Reproduzido do original por Nilson Thomé, em 1982 (THOMÉ, 1983). Atual Matos Costa - SC.

las facilidades para la adquisición de las zonas reservadas para el paso exclusivo de los caminos de hierro” (TAFURI e DAL CO, 1978:18), como por exemplo a Illinois Central Associates, que criou “Un rigido esquema de urbanizaciones destinado a repetirse sin variaciones en torno a todas las estaciones [que] se convierte así en el primer núcleo de un colosal proceso de explotación de las zonas incluso a la escala nacional con el fin de asegurar dividendos excepcionales” (TAFURI e DAL CO, 1978:19).

Seguindo esta lógica, junto à Brazil Railway Co., responsável pela construção e operação da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande, foi constituída a Brazil Development Colonization Company, com o objetivo de colonizar as terras pertencentes à ferrovia, gerando lucros gigantescos (figura 2.19).

Esse modelo de urbanização em escala territorial refletiu-se na fundação de várias vilas, como os municípios de Videira, Tangará, Rio das Antas, Pinheiro Preto, Matos Costa, Ipira, Capinzal e Caçador, todos atravessadas pela Linha do Contestado, como ficou conhecido o trecho catarinense da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande. Entre elas “Calmon e Presidente Penna, com perímetros divididos em pequenos lotes urbanos, para que no futuro se tornassem importantes cidades” (figura 2.20) (THOMÉ, 1983:138).

Nesses municípios atravessados pela linha do Contestado, a

estação representa o lugar de fundação da cidade, e não raro também está no centro geométrico, a partir de onde a cidade cresceu e se organizou. Segundo Teixeira: "a trama ferroviária catarinense (...) foi introdutora de valores da modernidade aos lugares interioranos" (TEIXEIRA, 2010:44). Junto com a estrada de ferro, além da velocidade e do conforto da viagem de trem, chegava ao Planalto o cinema, a fotografia, as novas relações de trabalho ensaiadas na construção da estrada de ferro, novas técnicas construtivas que deixaram marcas na paisagem, máquinas, fábricas, enfim, novos valores que apontam para uma certa ideia de cidade e urbanização.

Essa dinâmica de desenvolvimento explosiva não se resumiu às terras que margeavam a ferrovia. Por isso o historiador Nilson Thomé disse que "os trilhos foram o fio condutor da História do Oeste Catarinense" (THOMÉ, 1983:10). Já que "no acerto das medidas, faltaram terras próximas do traçado ferroviário" (VALENTINI, 2009:122) a Lumber passou a receber (e também a comprar) glebas em toda região oeste do estado, inclusive na região da Colônia Peperly Chapecó, Concórdia e na Gleba Missões no sudoeste do Paraná:

A Brazil Railway teve participação em todo processo de colonização da Região do Contestado, seja agindo diretamente ao criar colônias através das duas subsidiárias: Brazil Development Colonization Company e a Southern Brazil Colonization Co., seja de forma indireta, "através de contratos com empresas particulares que assumiam

os serviços de colonização das terras obtidas por concessão do Governo Federal (SILVA, 1983, p. 78) (VALENTINI, 2009:78)

É a partir da estrada-de-ferro que se pode falar na urbanização do Planalto Norte catarinense. Até então a colonização vinha se dando no formato de grandes vilas rurais. “De maneira geral, a ocupação de todo o planalto catarinense deu-se pela formação de extensos bairros rurais, paralelamente aos vales dos rios e pela constituição de povoados que se tornaram sedes de distritos e municípios” (TOMPOROSKI, 2006, p. 23). Agora, com a colonização motivada pela ferrovia, já não se falam mais em colônias, mais em vilas que devem tornar-se grandes cidades. O projeto de tornar-se uma grande cidade está presente na gênese das cidades fundadas ao redor das estações de trem.

Essas cidades não são criadas a partir da repetição de esquema urbanos rígidos, já que a urbanização desses terrenos acaba sendo feita por diversas companhias, que “adquiriram terras da Brazil Railway Company, através de concessão dos governos estaduais ou mesmo através da aquisição feita por fazendeiros que possuíam títulos de propriedades” (VALENTINI, 2009:123), não ficando o traçado das cidades sempre a cargo das empresas ligadas ao truste Farquhar, o que permite uma certa variação no desenho das cidades. No entanto, o que persiste é uma certa ideia de cidade, ligada a ocupação capitalista em escala territorial,

vinculada ao modo de fazer assimilado da Marcha para o Oeste norte-americano.

Com a colonização organizada ao redor das estações de trem, são desenhados núcleos urbanos, no formato de malhas reticuladas, cujos terrenos, menores do que as glebas rurais, são vendidos para os colonos, caboclos e operários. Porque junto das estações vão se estabelecer as indústrias, em especial as indústrias ligadas à extração e beneficiamento da madeira, abundante na região.

A estação de trem faz com que haja um motivo para a densificação dos assentamentos, junto com a instalação de madeireiras e indústrias. Só com a presença do trem é que surge a malha reticular, que permite uma maior densidade, permite a cidade. Aí está a semente da urbanização do Planalto.

2.1.3.3) A grande madeireira

Antes e além da colonização acontecia a exploração extrativista. Farquhar viu o potencial econômico na extensa mata de pinheiros que se derramava sobre o Planalto, e “o Sindicato estabeleceu a Southern Brazil Lumber and Colonization Company, que adquiriu (...) 3.248 quilômetros quadrados de terras com pinhais, implantando diversas serrarias, sendo



Figura 2.21: A primeira madeireira Lumber, em Calmon - SC (VALENTINI, 2009).



Figura 2.22: Escombros da Serraria da Lumber incendiada (VALENTINI, 2009)

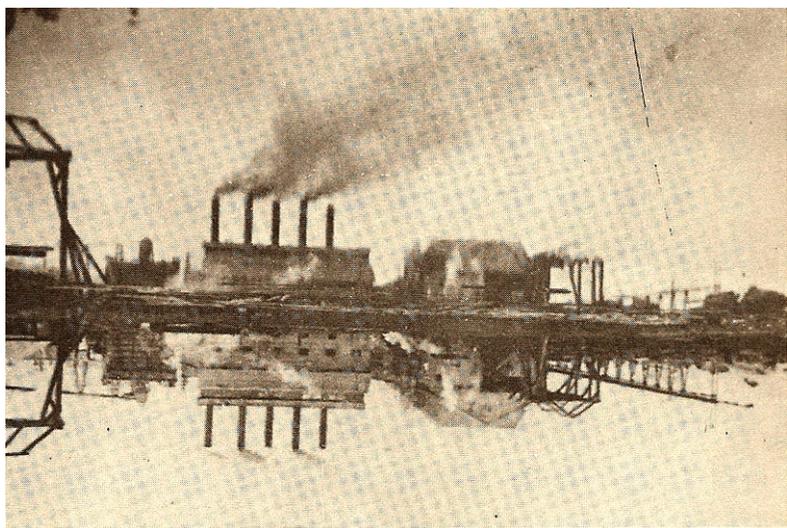


Figura 2.23: A madeireira de Três Barras, apelidada de “Colosso” (THOMÉ, 1983).

que só uma - a de Três Barras - tinha capacidade para produzir cinco milhões de pés de madeira por mês” (THOMÉ, 1983:74).

A primeira serraria do Sindicato Farquhar foi instalada no que viria a se tornar o atual município de Calmon, já em 1910 (figura 2.21). Quando da demarcação dessa gleba a Lumber promoveu a expulsão dos que a habitavam, utilizando o seu temido Corpo de Segurança (THOMÉ, 1983). Em vão essa população tentou o usucapião da área. Em 5 de setembro de 1914, os sertanejos organizados atearam fogo à serraria de Calmon (figura 2.22), matando quem estivesse de parte da companhia, num dos episódios mais importantes da Guerra do Contestado (AURAS, 1997).

Em 1911 (THOMÉ, 1983) foi construída a madeireira de Três Barras (figura 2.23), apelidada de “Colosso”, a maior da América Latina, instalada à beira dos trilhos do ramal São Francisco, que ligaria a EFSPRG ao Porto de São Francisco do Sul, ramal comandado pela Brazil Railway Company. Para abrigar os “funcionários graduados e pessoal administrativo foi construído um núcleo urbano com 214 residências, nas proximidades da serraria” (LIMA, 2007:46) onde algumas casas “dispunham de água encanada, energia elétrica, aquecimento central e água quente provenientes das caldeiras que moviam a serraria” (LIMA, 2007:48). A infra-estrutura criada na vila pela companhia, direta ou indiretamente

incluía ainda uma fábrica de cigarros, uma fábrica de gelo, hospital, estádio de futebol, casa de hóspedes, cassino e cinema, ao qual “os trabalhadores com seus familiares tinham acesso via vales que recebiam no pagamento” (LIMA, 2007:48).

A ideia de cidade proposta pela empresa americana se realiza através do conjunto dos equipamentos que a constituem e organizam. É o que Henri Lefebvre chama de texto urbano. No caso de Três Barras, o projeto de colonização e exploração da madeira, foi organizado na forma de uma *company town*, ao redor da madeireira. A madeireira cumpria um duplo papel: o de firma e o de instituição. Ao mesmo tempo em que produzia objetos, também produzia valores e legitimações, especialmente através do Corpo de Segurança, que fazia a vez de Polícia, exercendo a função do estado, mas também da escola, da provisão habitacional, do hospital, e do cinema e da fotografia, através dos quais eram veiculadas imagens e desejos de consumo.

A inserção dessas madeireiras, de moldes industriais, criou uma nova maneira de construir, baseada na esbeltez das peças em contraposição às antigas casas dos colonos eslavos e alemães, super-dimensionadas. Ao invés do enxaimel e dos sobrados coloniais surgem novas tipologias, como o chalé (chalet) e o bangalô (bungalow). Ao mesmo tempo inaugurou uma nova fase nas relações de trabalho da construção,

sobrepondo à figura do Mestre-Artífice a do trabalhador assalariado. Em terceiro lugar, agravou a modificação fundiária, associada à lei de terras de 1850, de substituição da posse pela propriedade. Essa transformação foi um dos vetores que desembocou no conflito do Contestado (1912 - 1916), uma das maiores guerras civis do Brasil, entre os caboclos espoliados, que representavam o sistema baseado na posse, e o exército e as milícias da Lumber, que representavam a nova lei baseada na propriedade.

2.1.4/ Um caso exemplar: a aviação no Contestado

A presença da estrada-de-ferro intensificou a presença do Governo Federal no Planalto catarinense, presença essa que não existia ou não era visível antes da estrada-de-ferro. Além da colonização, essa via permitiu a comunicação através do telégrafo, associado as estações da ferrovia, e as movimentações do exército, representando o governo federal. Foi assim que as tropas do Exército chegaram até a região durante o Conflito do Contestado (Figura 2.24), e foi através dela que foram levados os aviões utilizados nesta Campanha.



Figura 2.24: Embarque da polícia militar em Curitiba, com destino ao front do Contestado. Acervo do Museu Paranaense, Secretaria de Estado de Cultura, Governo do Estado do Paraná.

Jacques Lambert, um famoso brasilianista francês, sobre as dificuldades apresentadas pelas dimensões de um país como o Brasil, observa que "em virtude, exatamente, das dificuldades de transporte terrestre é que os transportes aéreos atingiram um desenvolvimento extraordinário na América do Sul, onde se passou da era do cavalo para a do avião" (LAMBERT, 1959:21). No Planalto, é junto com a chegada da ferrovia que começam a aparecer as primeiras pistas de aviação, aumentando ainda mais a velocidade, ligada, dessa vez, ao motor à explosão. A presença do avião se faz necessária, como observa Jacques Lambert, já que as grandes florestas do Brasil opõe adversidades piores do que os grandes desertos do mundo, já que só é possível penetrar na floresta seguindo a margem dos rios: a construção de uma estrada na floresta supõe um grande esforço, tornando a empreitada inviável a curto prazo.

Não deve ser coincidência então, que a primeira utilização de um avião em operações militares nas Américas tenha acontecido no Planalto Norte, e logo depois da construção da estrada de ferro, mais exatamente em 1915 (THOMÉ, 1986). Isso se deu durante o Conflito do Contestado, que foi uma grande guerra entre os caboclos espoliados de suas terras, apoiados na figura jurídica da posse, contra as forças militares da República, representando o interesse dos grandes capitalistas, apoiados na figura jurídica da propriedade.

Para a utilização dos aeroplanos na Guerra do Contestado foram construídos vários "campos de aviação". O principal em União da Vitória, onde ficava o hangar das três aeronaves utilizadas nos combates, e os pilotos, o Tenente Ricardo Kirk e o aviador civil Ernesto Dariolli; mais um em Canoinhas e outro em Rio Negro, que não chegaram a ser utilizados; outro junto da estação ferroviária do Rio Caçador, e mais um, na Tapera da Fazenda Claudiano, onde foram depositadas as bombas, que serviria de apoio ao bombardeio do reduto de Santa Maria (Figura 2.25).

"Prado de corridas" era como eram chamados os planos de pouso de apoio à aviação do exército (THOMÉ, 1986:46). Esses prados de corrida eram terrenos de 150 x 50 m, cuja terraplanagem deveria proporcionar uma superfície plana, livre de impedimentos. Thomé nos fala sobre a reação das tropas quanto a demora da entrada em operação dos aviões, que viam "os aparelhos parados no hangar e a relva rebrotando no campo, antes tão bem nivelado" (THOMÉ, 1986:47). Virilio, ao descrever a pista de corrida, remete a uma situação parecida à dos prados de corrida do Contestado, ainda na linha de pensamento sobre o impacto da velocidade na paisagem:

A corrida elimina ainda o território. Basta olhar a diferença entre um lugar no campo onde se pode correr e uma pista de corrida. Um hipódromo, um autódromo e um velódromo são espaços puros, marcados por linhas retas e curvas. Trata-se de um espaço instrumental, pois a velocidade da corrida



Figura 2.26: “A corrida elimina ainda o território. (..) Um hipódromo, um autódromo e um velódromo são espaços puros, marcados por linhas retas e curvas. Trata-se de um espaço instrumental, pois a velocidade da corrida eliminou as asperezas, as pequenas flores, os acidentes da paisagem. Para ir rápido é preciso tornar liso o espaço como se nele não houvesse mais a natureza” (VIRILIO, 1996). Raia de corrida de cavalos em Burro Preto, Distrito de São Mateus - 1920. Fotografia da Claro Jansson (D’ALESSIO, 2003).

eliminou as asperezas, as pequenas flores, os acidentes da paisagem. Para ir rápido é preciso tornar liso o espaço como se nele não houvesse mais a natureza. Desse modo, há sempre uma eliminação (figura 2.26) (VIRILIO, 1996).

O avião não chegou a ser utilizado no bombardeio. Kirk morreu no vôo de Porto União para o Campo das Perdizes, via Rio Caçador (figura 2.27). “Seu Morane-Saulnier caiu no pequeno espaço entre a margem esquerda do Rio Jangada e a Estrada Estratégica União - Palmas” (THOMÉ, 1986:31).



Figura 2.27: “R. KIRK - VICTIMA DA AVIAÇÃO NA CAMPANHA DO CONTESTADO”. Acervo do Museu Paranaense, Secretaria de Estado de Cultura, Governo do Estado do Paraná.

2.2/ O complexo Três Barras - Marcílio Dias

Serraria

*Longo estilete, o agudo som das serras
Transpassa o silêncio.*

*O coração da mata estremece
Ao eco desse uivo prolongado.*

*Branco cadáveres mutilados,
Toras, no pátio, jazem ao sol.*

*Zumbem correias,
Zinem as serras,
Golfa a serragem em macios borbotões.
No cheiro penetrante da madeira,
Evolva-se em fragrância a alma da selva.*

*Distante, o coração da mata estremece
Ao choque dos pinheiros derrubados.*

Helena Kolody (1964)

Este poema, escrito pela poetisa de origem ucraniana Helena Kolody, nascida em 1912, se refere a lembranças de sua infância passada na vila de Três Barras, onde viveu dos três aos sete anos. A serraria descrita no poema é a própria Southern Brazil Lumber & Colonization Co.

As vilas de Três Barras e Marcílio Dias surgiram em estações sequenciais da Linha São Francisco da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande. Essas vilas tem em comum o fato de terem sido instaladas em

meio a uma enorme mata de araucárias, e terem crescido ao redor de madeiras que exploraram essa floresta, conformando a implantação vila - estação - madeira (figura 2.28). Essa foi uma configuração comum nas vilas fundadas ao redor da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande e seus ramais, que atravessavam essa enorme formação florestal dos planaltos do sul, a mata de araucárias.

Três Barras e Marcílio Dias são consideradas como um complexo, ao invés de comunidades isoladas, devido a proximidade entre as duas vilas, potencializada pela presença do trem, o que se reflete na arquitetura dos dois lugares, além do modelo de desenvolvimento urbano que documentam (figuras 2.29 e 2.30).

A arquitetura se refere às construções de madeira ligadas à colonização eslava e alemã, em transição para as técnicas modernas trazidas com a tecnologia norte-americana. O modelo de desenvolvimento se refere aos fatos urbanos que apoiavam o crescimento das cidades do ciclo da madeira, ligadas à extração madeira e à ferrovia. A linha de trem foi desativada nos anos 70, mas ainda permanece a estrutura física, agora sob responsabilidade do IPHAN.

Essas cidades, hoje escondidas no meio do Planalto Norte, documentam o início da urbanização das cidades da madeira do planalto e oeste catarinense, cidades que tiveram como estopim de sua urbanização

o ciclo da madeira, e que foram construídas inteiramente utilizando a madeira dos pinheirais e da Imbuia. Com o esgotamento dessas florestas no Planalto, as madeiras foram se deslocando na direção oeste, até que o ecossistema da mata de araucária desapareceu quase por completo. Sem a outrora abundante mata de araucárias, as cidades passaram a ser construídas com outros materiais, mais modernos, e as frágeis edificações de madeira desaparecem da maioria das cidades que mantiveram o ritmo de crescimento.

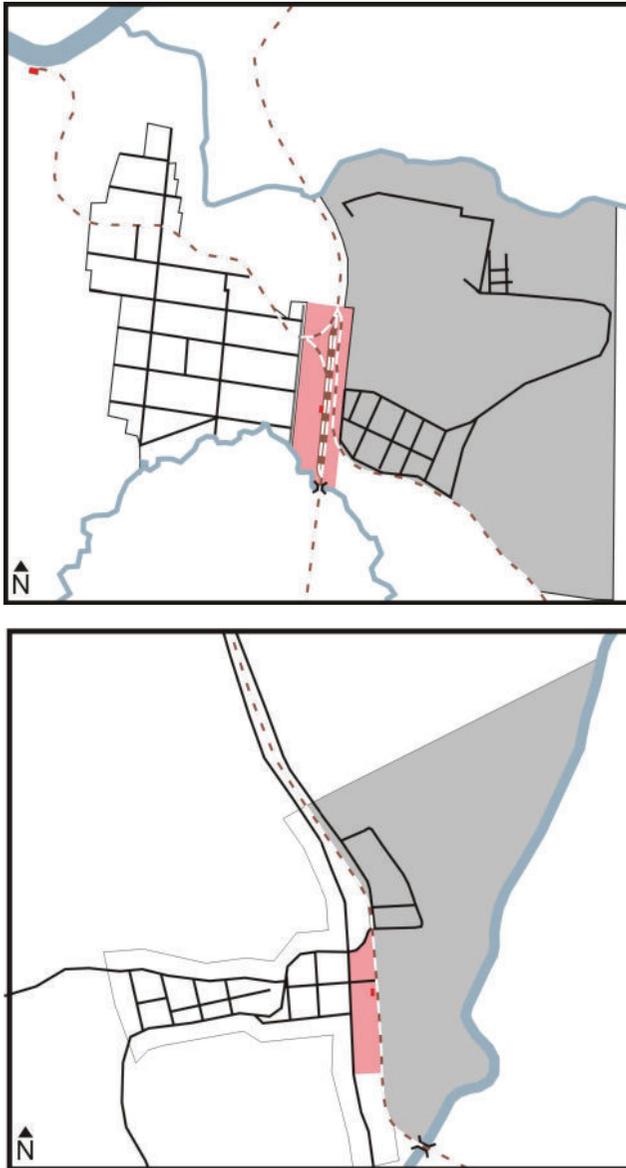


Figura 2.28: Acima: Três Barras. Abaixo: Marçílio Dias. Implantação ao redor do trilho do trem, seguindo a tipologia vila - estação (vermelho) - madeira (cinza). Desenho do autor.

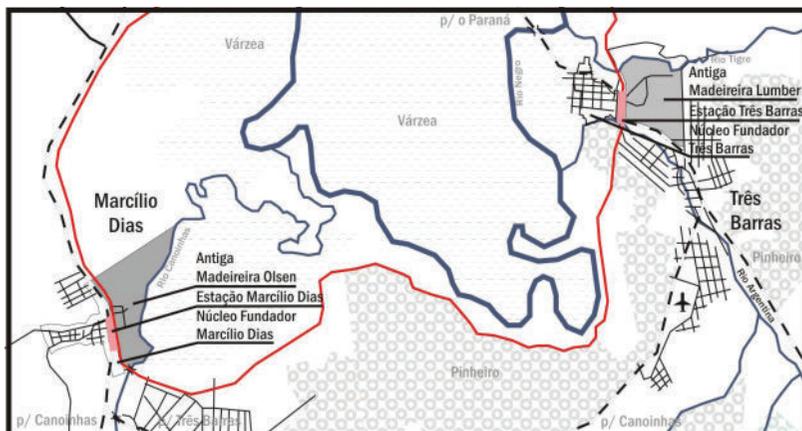


Figura 2.29: O complexo Três Barras - Marcílio Dias. Desenho do autor com base na Carta do Brasil do IBGE de 1973.

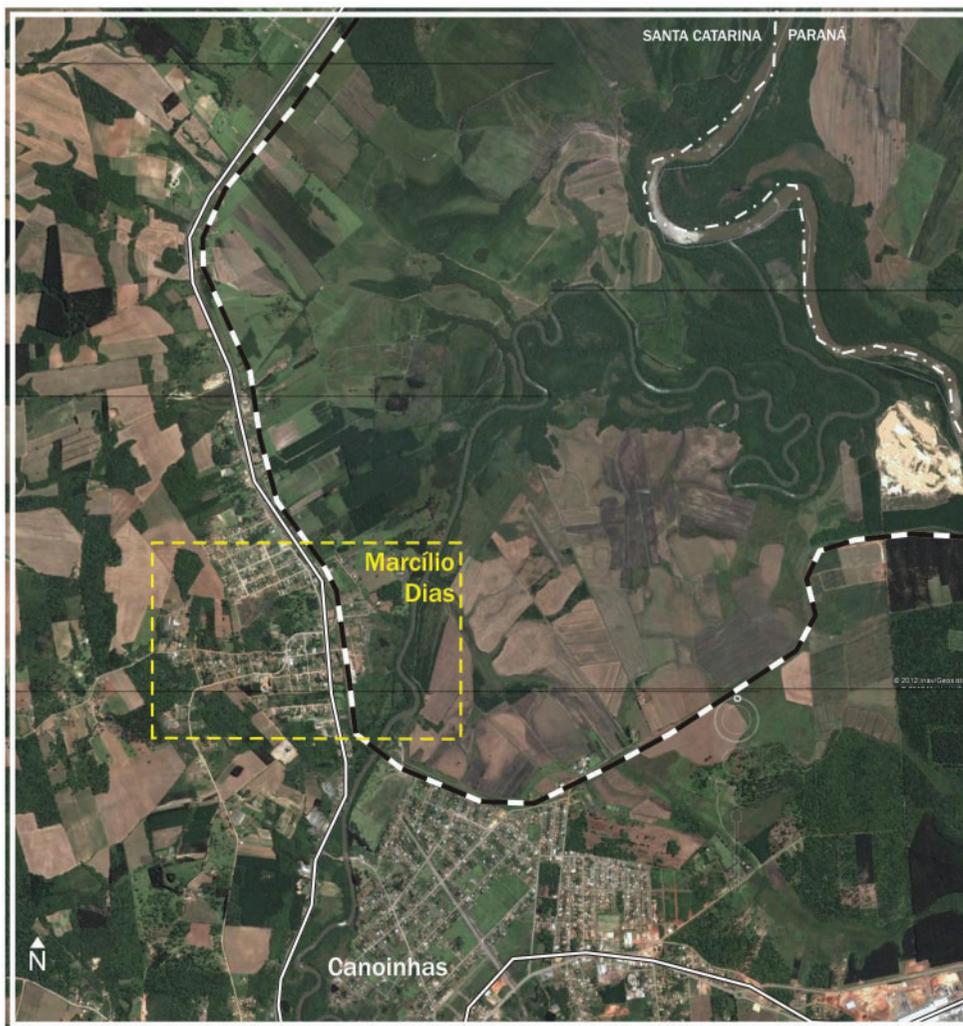
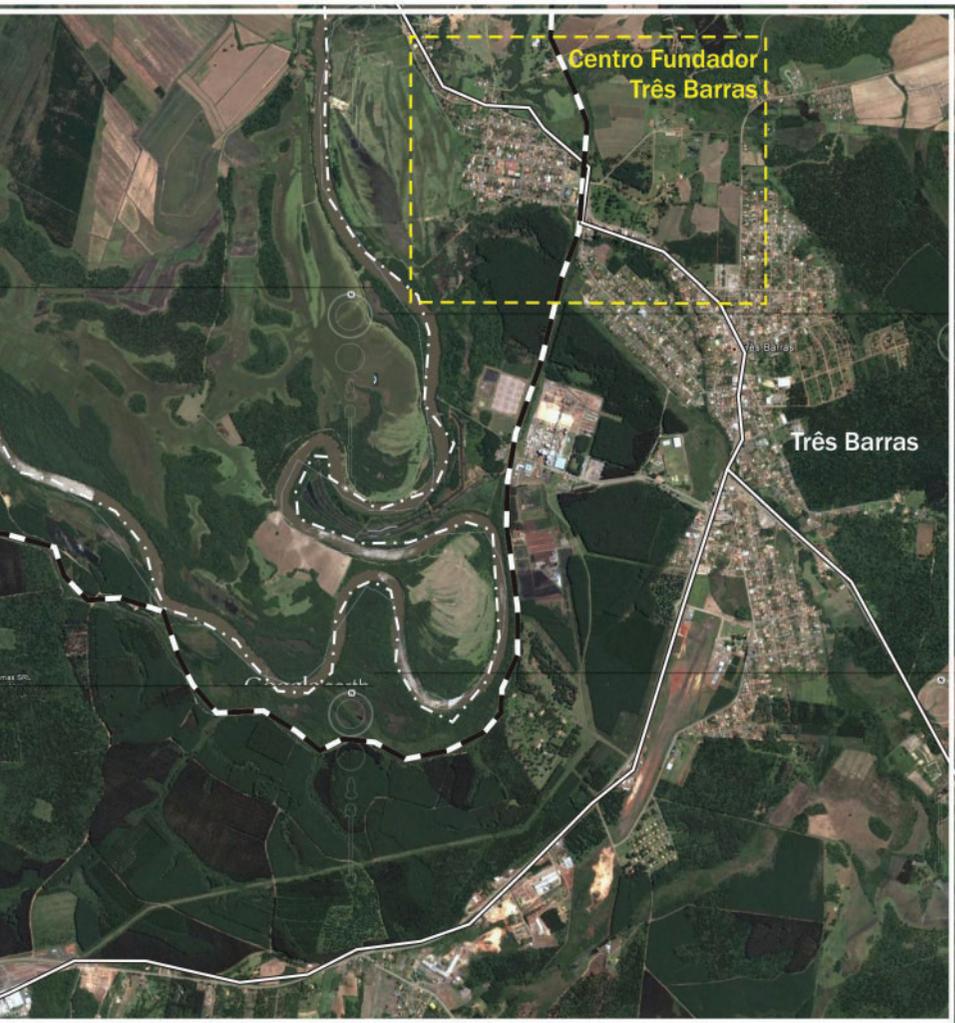


Figura 2.30: Foto de satélite do Complexo Três Barras - Marcílio Dias, modificada pelo autor.
Fonte: Google Earth, 2012.



2.2.1/ Três Barras

A vila de Três Barras surgiu da compra dos terrenos da família Benvindo Pacheco realizada pela Brazil Railway Co. com intenção de instalar ali uma grande madeireira. A Lumber já vinha instalando pequenas madeireiras na região, como por exemplo a de Calmon, incendiada pelos caboclos.

Com a construção da madeireira de Três Barras, parte do projeto de garantir lucros gigantescos com a exploração da ferrovia, a Lumber formou o maior complexo madeireiro da América Latina. A Lumber era conhecida como o “Colosso” (figura 2.31). O gigantesco galpão industrial, onde a madeira era beneficiada de forma automatizada, funcionava dia e noite (figura 2.32), e mexia com o imaginário do caboclo e até do colono pobre europeu, que já conhecia as fábricas da revolução industrial. Por isso, além de colosso ela também era conhecida como o “Monstro”.

2.2.1.1/ Lumber

A instalação da Lumber em Três Barras se deu em 1916, acompanhada da instalação da grande indústria, da infra-estrutura para os funcionários (figura 2.33), e da compra de uma gigantesca reserva de densos pinheirais:

O epicentro de todo o processo de extração comercial madeireira e de maior patrimônio da Brazil Railway Company através da subsidiária Lumber localizava-se em Santa Catarina (a partir de 1916), na região onde hoje está localizado o município de Três Barras, em uma área que abrangia aproximadamente 200.000 hectares de valioso patrimônio distribuído em construções, em propriedades territoriais com reservas florestais e em instalações industriais (VALENTINI, 2009:137).

A instalação à beira da Linha São Francisco da EFSPRG foi estratégica, pois além de estar imersa no imenso pinheiral, havia a fácil ligação com o Porto de São Francisco. As peças e motores usados para montar a grande madeireira vieram de navio do EUA até o Porto de São Francisco, e a madeira produzida era escoada pelo porto para a Europa, os Estados Unidos e América do Sul. A Lumber mantinha escritórios em Paris, Nova Iorque, Londres, São Paulo, Rio de Janeiro, Curitiba, Montevideu e Buenos Aires (VALENTINI, 2009).

Dentro do projeto de garantir lucros gigantescos com a exploração da ferrovia, a Lumber introduziu no Planalto um processo industrial de

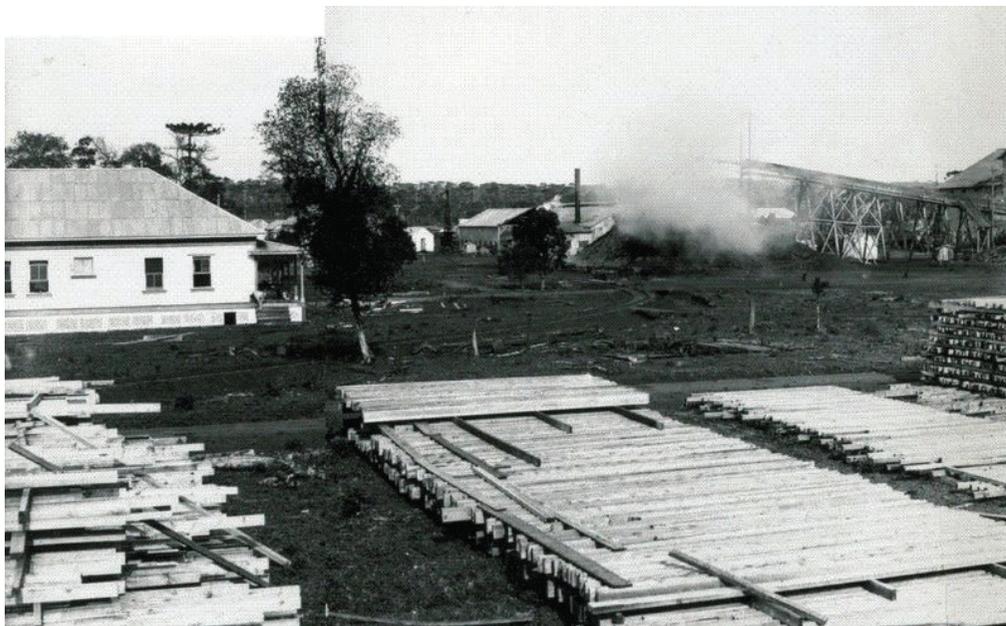
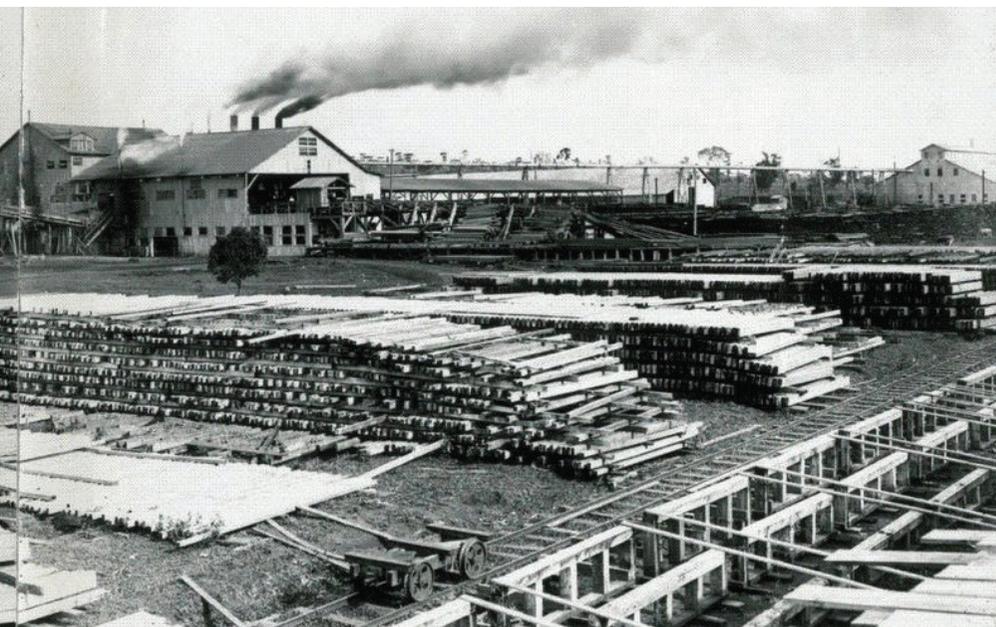


Figura 2.31: Panorâmica tirada do pátio ferroviário da Southern Brasil Lumber & Colonization Co. À esquerda vê-se o edifício da administração, e, ao fundo, a grande serraria. Entre os dois, a fogueira eterna (fonte: <http://contestadoaguerradesconhecida.blogspot.com/>).



Figura 2.32: A fogueira eterna da Lumber queimava 24 horas por dia, se desfazendo dos restos da produção madeireira. Foto: Claro Jansson (D'ALÉSSIO, 2003).



Nas páginas seguintes: Figura 2.33 - Planta da Lumber e sua infra-estrutura em 1949. Elaborada pelo autor com base em planta encontrada no Museu de Três Barras.



- ① Casa do diretor
- ② Hotel Sobralumber
- ③ Casa do médico
- ④ Cinema
- ⑤ Salão de Baile
- ⑥ Posto de Puericultura
- ⑦ Necrotério
- ⑧ Hospital
- ⑨ Estádio
- ⑩ Armazém
- ⑪ Administração
- ⑫ Oficinas
- ⑬ Almoarifado
- ⑭ Serraria
- ⑮ Fogo aberto
- ⑯ Bombas
- ⑰ Estufa
- ⑱ Depósito de madeiras
- ⑲ Fábrica de laminados e compensados
- ⑳ Secadores
- ㉑ Marcenaria
- ㉒ Carpintaria
- ㉓ Fábrica de caixas
- ㉔ Estação Três Barras
- ㉕ Estação Lumber

Southern Brasil Lumber & Colonisation Company - Incorporada

Planta de situação das indústrias em 1948

s/ esc.

Com base no mapa encontrado no Museu de Três barras

extração e beneficiamento de madeiras, bastante mais avançados do que os métodos utilizados até então pelo caboclos e colonos da região. Esse processo era apoiado por motores a vapor, guindastes, trens e locomóveis.

Para além da Linha São Francisco, a Lumber instalou uma malha, que chegou a contabilizar 150 km (VALENTINI, 2009), de trilhos que adentravam nos pinheiras, facilitando os transportes de toras dos acampamentos avançados na floresta para o engenho central.

Da mata, as toras iam para o engenho, onde eram colocados na esteira, que as levava para as diferentes serras, gerando os produtos finais da desdobra. Depois ainda passava pela fase de secagem, e daí ia para a marcenaria, carpintaria, fábrica de caixas, ou era vendido no formato de tábuas para construção civil.

Além da gigantesca planta fabril, destinada a desdobrar a madeira e transformá-la em caixas, móveis e edificações, a empresa montou uma grande infra-estrutura para abrigar o seu quadro de funcionários. A Lumber chegou a contar com 1.800 funcionários trabalhando em seus quadros (GOULARTI FILHO, 2009).

A mão-de-obra, em sua grande maioria, foi recrutada na região, e era formada, na maior parte, por poloneses, ucranianos e seus descendentes, mas também, em menor número, por caboclos e outros descendente de

européus. Apenas na diretoria, na administração e no comando do trabalho especializado é que eram utilizados funcionários norte-americanos.

2.2.1.2/ Vilas operárias

Junto da madeireira, para possibilitar a vida na floresta, e também para criar um clima agradável para os funcionários graduados que vinham da América do Norte, foram construídas vilas com uma infra-estrutura que não existia em nenhuma das cidades da região na época (figura 2.34).

Os americanos davam casa com luz, água encanada, geladeiras e móveis aos operários que trabalhavam na fábrica. Eram casas em madeira que ficavam próximas à serraria. A presença de luz, água encanada e geladeira era um luxo que não podia nem ser imaginado pela população de caboclos e imigrantes pobres que ali vivam antes da ferrovia. No pátio da serraria também ficavam as casas dos diretores (figura 2.35), essas mais luxuosas ainda, com lareira, paredes duplas e aquecimento central.

Na mata, nos postos avançados de coleta da madeira, era comum que os funcionários de baixo escalão vivessem, com a família, em acampamentos no meio da mata (figura 2.36), em casas de um só cômodo, porta e janela, chamadas pelos funcionários, de maneira pejorativa, de “ranchos-espelunca”.

As habitações, definidas pelo correspondente de A Plebe [jornal anarquista que tinha como correspondente um trabalhador da Lumber] como “ranchos-espelunca” ou “casas-rancho”, consistiam em construções de madeira de um único cômodo, com uma pequena porta e apenas uma janela.

Nestas rústicas construções, o trabalhador vivia com a família, a água era extraída de um poço cavado nas proximidades das casas, junto ao qual havia uma pequena cobertura de madeira onde os moradores faziam suas refeições, muitas vezes de maneira coletiva (TOMPOROSKI, 2006:44).

Essas casas-rancho eram carregadas para o meio dos pinheirais através do trem, com as famílias dos trabalhadores em seu interior, e levadas até o final da linha (figura 2.37). Ali elas eram instaladas (figura 2.38), na forma de pequenas vilas, e serviam de base para a extração da madeira e extensão dos ramais ferroviários. Junto com o trem e as casas, ia um vagão do armazém da Lumber, levando bens e mantimentos que eram consumidos pelos trabalhadores, através do regime de caderneta (TOMPOROSKI, 2006).

Como no projeto de vila operária da Lumber, nos acampamentos não existia nem Igreja e nem capela. Mesmo assim a prática religiosa ocorria na forma da reza do terço organizado pelas mulheres.

Muitos desses acampamentos eram surpreendentemente desenvolvidos. Um dos mais populosos, que



Figura 2.34: Vila operária da Lumber, 1910 (LIMA, 2007).



Figura 2.35: Casa de Sherman Bishop, um dos diretores da Lumber (LIMA, 2007).

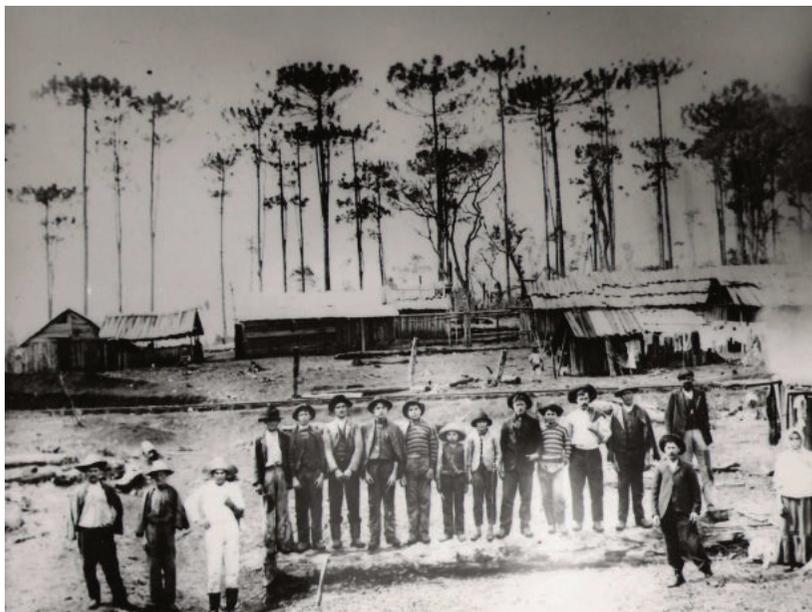


Figura 2.36: acampamento avançado na floresta (TOMPOROSKI, 2006).



Figura 2.37: casas transportadas pelo trem, com os moradores dentro. Fotograma do filme Lumber, Botelho Film, 1922.



Figura 2.38: As casas de porta e janela instaladas no acampamento avançado. Fotograma do filme Lumber, Botelho Film, 1922.

é citado de maneira recorrente nos processos-crime por acidente no trabalho (Acampamento Bugre) como local de residência da maioria dos trabalhadores, chegou a contar com oitocentos moradores. A maioria das casas era acanhada, como nas fotos, para serem ocupadas por casais ou famílias pequenas. Além dos trabalhadores da companhia – a maioria contratada pelo regime de empreitada – moravam nos acampamentos empreiteiros intermediários entre o patrão e a força de trabalho; mulheres; crianças; comerciantes, etc. (...) Trabalhadores de funções variadas ali habitavam: lenheiros, maquinistas, foguistas, engatadores, etc. Os acampamentos contavam com bodega, açougue, até mesmo um salão de baile improvisado, eram negócios de pequenos comerciantes que seguiam os acampamentos e montavam ali o seu estabelecimento (...) Nos finais de semana, um trem buscava os moradores dos acampamentos e os levava até Três Barras, tanto para fazer compras como para aproveitar a sessão do cinema da Lumber, ou ainda assistir a um jogo de futebol (TOMPOROSKI, 2006:49).

Nesses acampamentos no meio da mata os funcionários viviam durante um ou dois anos, até acabar a madeira, e depois eram enviados para outro lugar, segundo relato recolhido por Tomporoski (2008). “Quando a área estava totalmente desmatada, recolhiam-se os trilhos, o acampamento com as casas dos trabalhadores, para a instalação em outro pinheiral” (VALENTINI, 2009: 175).

Além da vila e dos acampamentos, existia também outra modalidade de habitação vinculada a Lumber que era o hotel. O Hotel Sobralumber servia para funcionários de passagem e trabalhadores sem moradia fixa.

2.2.1.3/ Infra-estrutura

Junto da vila e da planta fabril, ficavam também os equipamentos que serviam de apoio aos trabalhadores, entre eles o hospital, farmácia, armazém, cinema e o restaurante/cassino.

Devido a frequência dos acidentes de trabalho, a Lumber foi obrigada a construir um hospital e uma farmácia junto a sua sede. Era um hospital bem equipado, com capacidade de realizar cirurgias e combater surtos de doenças infecciosas (figuras 2.39 e 2.40). A Farmácia oferecia diversos produtos, segundo inventário citado por Valentini (2009):

Biotônica Fontoura, Elixir Nogueira, água purgativa, antilebrina, bicarbonato de sódio, óleo de capivara, óleo de arnica, Pílulas Ross, Pílulas Reuter, remédio vegetariano, agulhas, Emplasto Poroso Fênix, ampola de quinino, ampola de soro fisiológico, ampola de soro anti-diftérico, anti-disentérico, anti-ofídico, cápsulas de aspirina, sulfato de magnésio, desinfetante, óleo de rícino, bisnagas de estanho, cápsulas gelatinosas, gotas amargas, naftalinas, rosas brancas, acetato de chumbo, flor de enxofre, extrato fluído de abacateiro, alface, boldo, Cinco Raízes e outros remédios e drogas adequadas aos usos terapêuticos de então (Inventário da farmácia, APESC, 1933) (VALENTINI, 2009:191).

O armazém (figuras 2.41 e 2.42) sempre tinha produtos de alta qualidade para os funcionários de alto escalão da Lumber. Ali era possível encontrar seda, uísque, vinho, peixe, marisco, açogue e padaria, louças

chinesas finíssimas, cristais, biscoitos, iguarias e doces. O pagamento se dava através de caderneta que era descontada do salário e de cheques. Segundo Valentini (2009), os itens mais procurados eram os ingressos para o cinema, carne, gelo e lenha. De acordo com inventário citado por Valentini, o armazém veiculava:

maços de fósforo, caixas de charuto, cigarros, bacalhau, queijos, matte-espumante, cervejas, latas de querosene, fumo, café em grão, sagu, latas de peixe, pacotes de banana, tâmaras, abacaxis, ameixas, tabletes de chocolate, pickles, fermento Royal, metros de algodão, lã, cambraia, peças de algodão mariposa, anil, pó de arroz, brilhantina, suspensórios, ceroulas, lenços, riscado, vestido filó, dedais, tamancos, talco, espoleta, pólvora, panelas, caçarola, pedra pome, tesouras, vinho do Porto, cinzано, gim, barricas de sal, sacas de açúcar, entre outros (APESC, inventário do armazém, 1927 - 1931) (VALENTINI, 2009:189.

Além disso, a Lumber proporcionava aos trabalhadores uma vasta gama de opções de lazer, sem parâmetros no estado na época, que atendia aos funcionários em seu tempo livre. Segundo Tomporoski (2006) em relação ao cinema, essa infra-estrutura de lazer “poderia substituir hábitos não adequados aos interesses da companhia, como beber ou brigar e, ao invés disso, entreter os espectadores, inculcando normas de conduta ajustadas aos interesses da Lumber” (TOMPOROSKI, 2006:84).

A mais lembrada é a presença do cinema (figuras 2.43 e 2.44). Não se sabe ao certo quando foi instalado o cinema da Lumber, o cine Monroe.

Figura 2.39: Hospital da Lumber, vista externa. Acervo do Museu de Três Barras.



Figura 2.41: Armazém da Lumber, vista externa. Fotograma do filme Lumber, Botelho Film, 1922.



Figura 2.43: Cinema da Lumber, vista externa (MUNARIM, 2009).

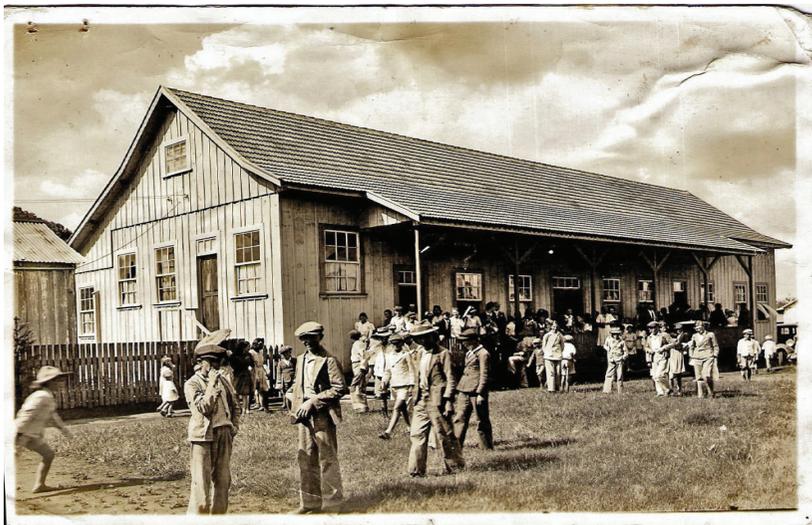




Figura 2.40: Hospital da Lumber, vista interna. Acervo do Museu de Três Barras.



Figura 2.42: Armazém da Lumber, vista interna (VALENTINI, 2009).



Figura 2.44: Cinema da Lumber, vista interna. Fonte: <http://fragmentos-do-tempo.blogspot.com/2009/01/lumber-e-o-con-testado-segundo-valentini.html>.

Segundo Tomporoski (2006) foi na década de 20, com um projetor trazido dos Estados Unidos. Costuma-se dizer que foi o terceiro projetor do Brasil, e o primeiro do Sul do Brasil (MUNARIM, 2009), embora não tenhamos encontrado provas documentais sobre este fato. Sabe-se que, na época da Lumber, haviam dois cinemas na vila, o Monroe, para funcionários e convidados, e o Variedades, para os “brasileiros”.

Segundo depoimento de José Francisco de Souza, publicado por Munarim (2009), os filmes eram precedidos da execução do Concerto para Piano n. 1 de Tchaikovski. Valentini (2009) aponta que eram veiculados filmes como *Águia Negra*, *A Ponte de Waterloo* e *Seriado Submarino*. Segundo Suely Lima (2007), os “trabalhadores com seus familiares tinham acesso [ao cinema] via vales que recebiam no pagamento” (LIMA, 2007:47). Através do cinema “vieram as imagens de outros mundos, outros desejos, outras paisagens” (MUNARIM, 2009:154).

Ao lado do cinema ficava o restaurante do chinês onde se bebia, se comia e jogava, frequentado pelos funcionários mais graduados. Era o cassino da Lumber, até hoje preservado. Junto do cassino havia um restaurante que atendia os funcionários da vila, onde trabalhava um chinês chamado Jorge Swintou, exímio cozinheiro e bartender.

A Lumber também construía um estádio de futebol, junto à indústria, onde aconteciam jogos nos fins-de-semana, contra times da região,

com troféus oferecidos pela companhia. Os funcionários eram convocados pelos patrões para defender o time da empresa, que se confundia com a cidade. Sendo que o futebol vinha se tornando uma importante opção de lazer entre os habitantes da região, o estímulo ao esporte era uma maneira de criar uma identificação entre trabalhadores e moradores da cidade e a empresa.

O oferecimento dessa infra-estrutura urbana, que se tornou obrigatória para o funcionamento da empresa, instalada numa área com poucas facilidades, caracteriza a instalação da cidade de Três Barras ao redor da Lumber como a instalação de uma cidade-empresa.

Nesses casos, é comum que as firmas tomem para si funções que são das instituições. Segundo Milton Santos (2008), as firmas seriam responsáveis pela produção de bens, serviços e ideias. Já as instituições produzem normas, ordens e legitimações. No entanto a divisão desses papéis pode ser alterada, como quando uma firma cumpre o papel da instituição, produzindo normas, ordens e legitimações. É o que acontece nesse caso, e isso fica mais claro com o exemplo da criação do Corpo de Segurança da Lumber. O Corpo de Segurança fazia o papel de polícia, seguindo os julgamentos emitidos pelo comando da firma. A firma produz as normas e as legitimações, e o Corpo de Segurança é responsável pela manutenção da ordem.

Essa forma de controle, explícita no Corpo de Segurança, está também implícita no fato da empresa possuir a propriedade das casas dos operários, sendo que uma vez que o empregado se desligue da empresa, fica também sem casa, nem móveis, sofrendo grande pressão. Também está presente na distribuição de vales de cinema e organização de torneios de futebol, que representa uma maneira de a empresa decidir sobre a função do tempo livre dos operários.

2.2.1.4/ Setor de colonização

Junto à madeireira, funcionava também o setor de colonização da Lumber. Esse setor era responsável por lotear e vender as terras pertencentes à Lumber, depois que delas eram arrancados os pinheirais. No setor de colonização as funções giravam em torno do administrador, dos fiscais, dos guardiões, dos serventes; esta seção contava ainda com topógrafos e com o Departamento de Topografia. Esse setor de topografia cumpria a importante função de cartografar as terras e propor o parcelamento do solo (figuras 2.45 e 2.46). Esses topógrafos anônimos, em geral com pouca qualificação e repertório, foram os responsáveis pelos desenhos que definem as cidades da região.



Figura 2.45: topógrafos da Lumber trabalhando, fotograma do filme Lumber, Botelho Film, 1922.



Figura 2.46: topógrafos da Lumber trabalhando, fotograma do filme Lumber, Botelho Film, 1922.

2.2.1.5/ Vila de Três Barras

Entre outros planos, deve ter saído do Departamento de Colonização a Planta de Três Barras de 1925, assinada por Aristides de Oliveira (figura 2.47), que dispõe os lotes do que viria a se tornar o atual centro da cidade de Três Barras (figura 2.48 e 2.49). Os lotes dessa pequena vila anexa à medeira, ao contrário dos da cidade empresa da Lumber, que eram propriedade da empresa, foram vendidos a proprietários privados que tinham o direito sobre os terrenos e as casas. Esse plano devia fazer parte do Plano de Loteamento e Aproveitamento Agrícola e Industrial da Lumber, averbado em 9 de abril de 1938 ao registro do imóvel, na Comarca de Porto União (THOMÉ, 1983).

Nessa vila (figuras 2.50, 2.51 e 2.52) foram instalados novas residências, cinemas, hotéis e fábricas de gelo e de cigarros, artigos de luxo para a época que demonstravam a sofisticação dos serviços e a pujança econômica da cidade, motivada pela presença da Lumber.

Com o passar do tempo, as casas de madeira foram sendo substituídas por casas novas de tijolos. No entanto, grande parte desse conjunto edificado em madeira persiste naquela pequena vila anexa à Lumber (figuras 2.53, 2.54, 2.55, 2.56, 2.57 e 2.58).

Entre outras edificações, dentro desta vila ficava o Hotel América,

construído em 1915, que durante muito anos abrigou viajantes que atravessavam o Planalto comprando madeira e erva-mate, e também funcionários da Lumber. O Hotel era conhecido na cidade como *saloon*, referência ao restaurante que já havia funcionado no térreo e que remetia ao imaginário dos filmes de faroeste americano. Em 2005, o IPHAN se dispôs a restaurar o prédio de madeira de dois andares do hotel, num processo que congregava os poderes estadual e municipal (CORREIO DO NORTE, 2005). Dois dias depois de confirmada a restauração, o hotel foi incendiado de maneira criminoso, segundo laudo da Polícia Militar, (A NOTÍCIA, 2006) sem que tenham sido apontados os culpados. No seu lugar foi erguido um supermercado.

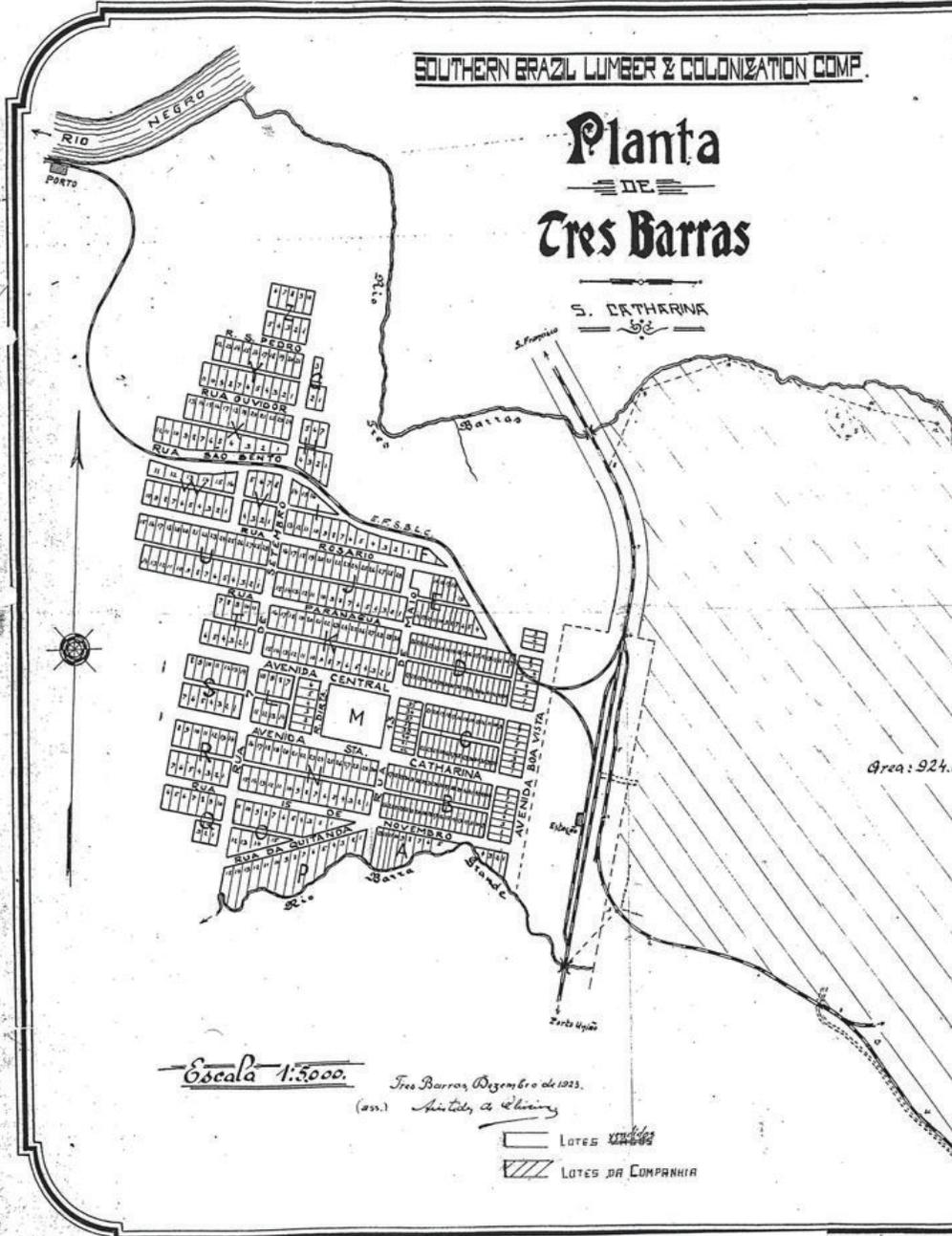
Embora o hotel tenha sido incendiado de maneira criminoso, possivelmente por alguém que não tinha vontade de ver o imóvel restaurado, muitos dos proprietários de casas antigas nessa vila tem vontade de restaurar e abrir as casas para visitação, segundo levantamento do Projeto Roteiros da Imigração, do IPHAN.

Persistem também, na malha da vila, algumas construções importantes, como o edifício da União Operária, hoje emprestado para uma Creche, a Igreja, fato urbano importante para o imigrante europeu, mas que não constava nos planos da Lumber, e foi construída em um terreno qualquer da malha, sem ter preponderância sobre as outras construções,

SOUTHERN BRAZIL LUMBER & COLONIZATION COMP.

Planta DE Tres Barras

S. CATHARINA



Area: 924.0

Escala 1:5000.

Tres Barras, Dezembro de 1923.
(an.) Antonio de Lima

- Lotes particulares
- ▨ Lotes da Companhia

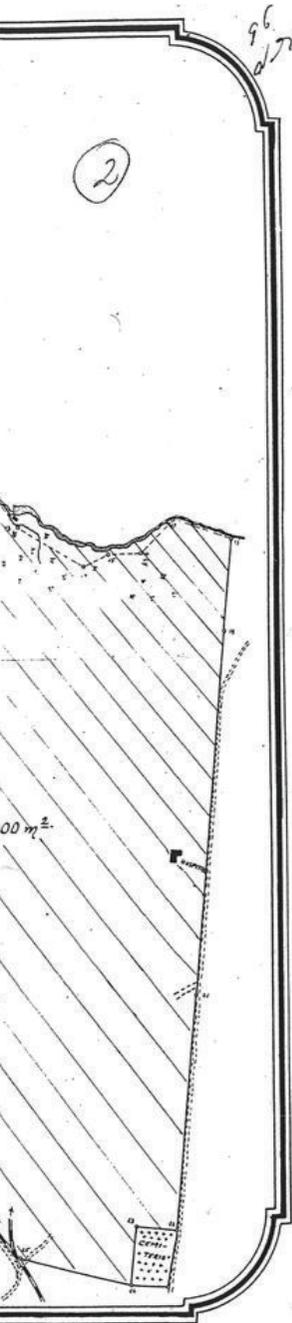


Figura 2.47: reprodução sem escala da Planta de Três Barras de 1923 assinada por Aristides de Oliveira. Possivelmente essa planta foi utilizada para a venda dos terrenos do loteamento da Vila de Três Barras, atual Centro da cidade de Três Barras (LIMA, 2007).



© 2012 Inav/Geosistemas SRL
Image © 2012 DigitalGlobe

© 2012 MapLink/Tele Atlas

26°06'28.95"S 50°19'01.26"O elev 770 m



Figura 2.48: Imagem aérea do atual centro de Três Barras (à esq.) e do Centro de Instruções do Exército Brasileiro Marechal Hermes, antiga Lumber (à dir.) (fonte: Google Earth, 2012). A permanência do desenho da malha pode ser explicada pelo deslocamento do eixo de crescimento da cidade causada pela falência da Lumber e instalação de novas indústrias, nos anos 70, em outras parte da cidade.

Na próxima página: figura 2.49 - Mapa do atual centro de Três Barras com principais edificações. Desenho do autor.



Centro Histórico Três Barras

| 2012 | s/ esc. | João Serraglio

Estrutura Ferroviária

- ① Estação Ferroviária Três Barras
- ② Vila ferroviária
- ③ Ponte ferroviária

Infra-estrutura

- ④ Rodoviária
- ⑤ Secretaria de Saúde
- ⑥ Escola
- ⑦ Igreja
- ⑧ Sociedade União Operária

Casas

- ⑨ Casa 1 (figura 2.55)
- ⑩ Antigo Hotel América (destruído)
- ⑪ Casa 2 (figura 2.54)
- ⑫ Casa 3 (figura 2.53)
- ⑬ Casa 4 (figura 2.56)
- ⑭ Casa Gomes Souza (figura 2.58)
- ⑮ Casa Olsen Cordeiro (figura 2.57)







Figura 2.50: enchente do Rio Negro em Três Barras, 1920. Foto Claro Jansson (D'ALESSIO, 2003).



Figura 2.51: Rua do centro de Três Barras, acervo do Museu de Três Barras.



Figura 2.52: Residências na Av. Boa Vista em Três Barras (LIMA, 2007)

e a grande escola, construída naquilo que parecia ser o espaço destinado a uma praça.

O plano previa também, o que era uma inovação para a época e região, caminhos internos entre os terrenos para pedestres. Embora a maioria desses caminhos não existam mais, ou talvez nem tenham sido executados, os que ficavam em sentido norte - sul persistiram, e estão oficializados na malha da cidade como ruas, embora pareçam subutilizados (figura 2.59 e 2.60).



Figura 2.53: Casa no centro de Três Barras, 2011. Número 12 no mapa. Foto do autor.



Figura 2.54: Casa no centro de Três Barras, 2011. Número 11 no mapa. Foto do autor.



Figura 2.55: Casa no centro de Três Barras, 2011. Número 9 no mapa. Foto do autor.



Figura 2.56: Casa no centro de Três Barras, 2011. Número 13 no mapa. Foto do autor.



Figura 2.57: Casa no centro de Três Barras, 2011. Número 15 no mapa. Foto do autor.



Figura 2.58: Casa no centro de Três Barras, 2011. Número 14 no mapa. Foto do autor.



Figura 2.59: Caminhos para pedestres entre as quadras. Permanências do projeto de loteamento de 1925. Foto do autor.



Figura 2.60: Caminhos para pedestres entre as quadras. Permanências do projeto de loteamento de 1925. Foto do autor.

2.2.1.6/ Lumber hoje

Com a falência da Lumber nos anos 40, todo seu patrimônio é encampado pelo Governo Federal. Depois de funcionar algum tempo como uma fábrica de compensados arrendada, a área é cedida para o Exército, e é criado, nas antigas áreas florestais da Lumber, o Campo de Instrução Marechal Hermes, a maior área de manobras do Exército Brasileiro. Na sede da Lumber, passa a funcionar a sede do Campo de Instrução, a Vila dos Oficiais Militares, e alguma infra-estrutura, como o refeitório e a divisão de obras.

Sob a posse do Exército, a antiga estrutura da Lumber vai sendo desfigurada, e com as modificações dos prédios para o novo uso, muitos vem sendo destruídos ou descaracterizados, sem que haja uma discussão maior (figura 2.61). No entanto, segundo o juízo do próprio Exército Brasileiro, alguns prédios foram poupados para contar a história, sendo eles: o antigo escritório (figura 2.62), o antigo cinema (figura 2.63), o antigo salão de baile (cassino), o antigo armazém (figura 2.64), e algumas casas que foram dos diretores da Lumber (figuras 2.65, 2.66 e 2.67).

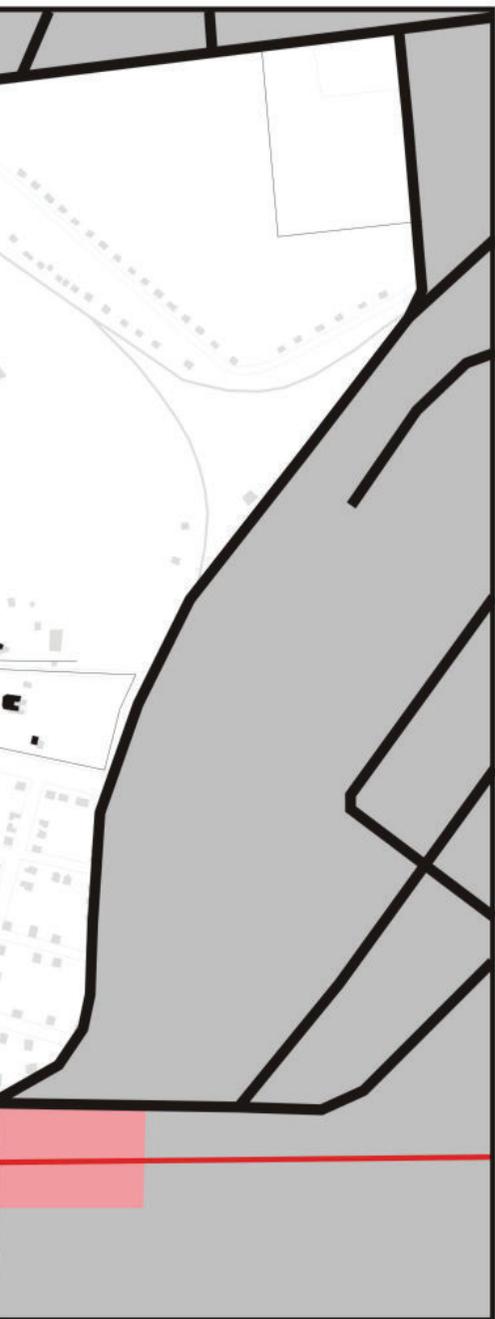
Embora o projeto do Exército tenha dado conta da preservação de alguns desses imóveis, sem dúvida uma atitude muito importante, não foi dada atenção a relação entre eles, que caracterizaria uma preocupação com o significado do conjunto e não somente dos prédios isolados, já

que esses prédios estavam todos relacionados ao funcionamento de um único organismo urbano. Com a destruição da planta fabril (figura 2.68) e de algumas das estradas, além da proibição da visitação do campo sem a autorização direta do Comandante da 5ª Região Militar, que fica em Curitiba, esse patrimônio perde sua função enquanto memória coletiva da cidade de Três Barras, da região do Planalto Norte, e de todo o Contestado.

Seria possível que a relação entre os prédios existentes e inexistentes fosse explicitada, dando ao conjunto um caráter documental, em sua relação com a antiga estação e o centro fundador da cidade (figura 2.69), já que o conjunto ainda apresenta edificações importantes da época, mesmo com toda a destruição. Isso só será possível com planejamento e um projeto museográfico realizado por especialistas e pessoas inseridas no debate do patrimônio e da cidade, para que evitemos o risco de destruir tudo, apagando os rastros que geram a memória, ou o de, sob a nostalgia da lembrança, criarmos um parque temático, onde a memória é festejada de maneira apaziguadora.

A grande área da antiga Lumber talvez se prestasse a uma gestão compartilhada entre sociedade civil e poder público, formando um grande Parque bem no centro da cidade de Três Barras, um parque que, silencioso como uma araucária, nos lembrasse da violência perpetrada nessa terra.





- ◆ Edificações remanescentes
- Edificações novas
- Edificações destruídas

- ① Administração
- ② Cinema
- ③ Cassino (Salão de Baile)
- ④ Armazém
- ⑤ Antiga residência do administrador
- ⑥ Casas
- ⑦ Fundações da antiga madeireira

**Campo de Instruções Marechal
Hermes do Exército Brasileiro
(Antiga Lumber)**

Planta de situação das instalações
em 2012

s/ esc.

Com base em fotografias aéreas do Google
Maps e em levantamentos de campo

Nas páginas anteriores: figura 2.61 - Planta do Centro de Instruções do Exército Brasileiro Marechal Hermes em 2012, com comparação com a planta da Lumber de 1940 encontrada no Museu de Três Barras. Desenho do autor.



Figura 2.62: Administração do Centro de Instrução Marechal Hermes do Exército Brasileiro, antiga administração da Lumber, 2012. Foto do autor.



Figura 2.63: Antigo cinema da Lumber, sob tutela do Exército Brasileiro, 2012. Foto do autor.



Figura 2.64: Antigo armazém da Lumber, sob tutela da Prefeitura Municipal de Três Barras, 2012. Foto do autor.



Figura 2.65: Casa de alto escalão no CIMH, antiga casa de funcionários graduados da Lumber, 2012, foto do autor.



Figura 2.66: Casa de alto escalão no CIMH, antiga casa de funcionários graduados da Lumber, 2012, foto do autor.



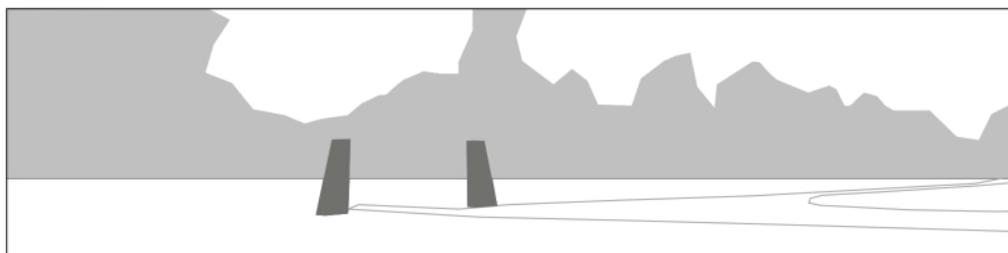
Figura 2.67: Interior de casa de alto escalão no CIMH, antiga casa de funcionários graduados da Lumber, 2012, foto do autor.



Figura 2.68: fundações da antiga serraria da Lumber, 2012, foto do autor.



Centro de Instrução Marechal Hermes (Antiga Lumber)



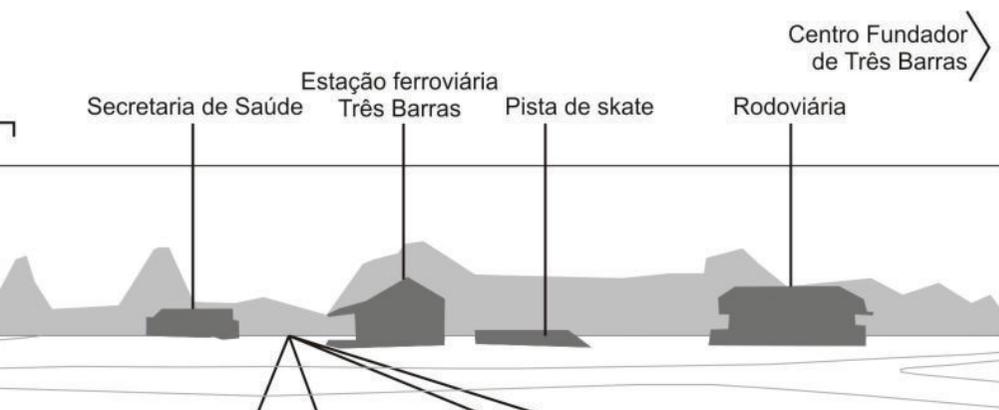


Figura 2.69: Foto panorâmica do pátio ferroviário da Estação Três Barras, que conjuga o conjunto do centro fundador e da antiga planta fabril da Lumber, 2012, foto do autor.

2.2.2/ Conjunto ferroviário

A ligação entre Três Barras e Marcílio Dias é realizada por um conjunto ferroviário que tem expressiva presença arquitetônica.

Do lado de Três Barras existe ainda a estação (figuras 2.70, 2.71 e 2.72), transformada hoje em Museu e Biblioteca da cidade, algumas casas da vila ferroviária, e uma ponte de ferro sobre o Rio Argentina (figura 2.73).

Após uma trajetória de aproximadamente 12 km, chegamos à Marcílio Dias, que possui duas pontes ferroviárias (figuras 2.74 e 2.75), o antigo restaurante da estação, a estação, depósito (figuras 2.76, 2.77, 2.78 e 2.79) e vila ferroviária.

As estações são prédios em madeira, no estilo padrão das que foram construídas na Linha São Francisco em 1913. Naquela época as empresas ferroviárias buscavam adaptar o estilo das construções aos lugares em que elas eram inseridas, por isso algumas estações dessa linha tem lambrequins, como em Rio Negrinho e São Bento. No entanto, as estações a que nos referimos neste estudo foram construídas em locais que viriam a se tornar vilas e cidades, utilizando apenas o estilo padrão da linha.

As pontes de ferro, feitas com material importado, inauguram a utilização desse material na região.

O prédio do antigo restaurante da Estação Marcílio Dias está em péssimas condições, inclusive com marcas de um incêndio na parte dos fundos.

Todo esse patrimônio ferroviário está sob a tutela do IPHAN, mesmo que nem sempre isso corresponda à posse sobre essas instalações, como no caso da Prefeitura de Três Barras, que cuida da Estação Três Barras, e da Estação Marcílio Dias que é habitada por particulares.



Figura 2.70: Placa de Estação Três Barras, indicando as próximas estações e as quilômetros. Foto do autor, 2011.



Figura 2.71: Estação Três Barras e pátio ferroviário. Foto do autor, 2011.



Figura 2.72: Estação Três Barras em 1920. Acervo Joeli Laba, fonte: www.estacoesferroviariasdobrasil.com.br.





Figura 2.73: Ponte ferroviária sobre o Rio Argentina em Três Barras. Foto do autor, 2011.



Figura 2.74: Ponte ferroviária sobre afluente do Rio Canoinhas em Marcílio Dias. Ao fundo a ponte sobre o Canoinhas. Fonte: <http://marcilio-diasdistrito.blogspot.com>.



Figura 2.75: Ponte ferroviária sobre o Rio Canoinhas em Marcílio Dias. Foto do autor, 2011.

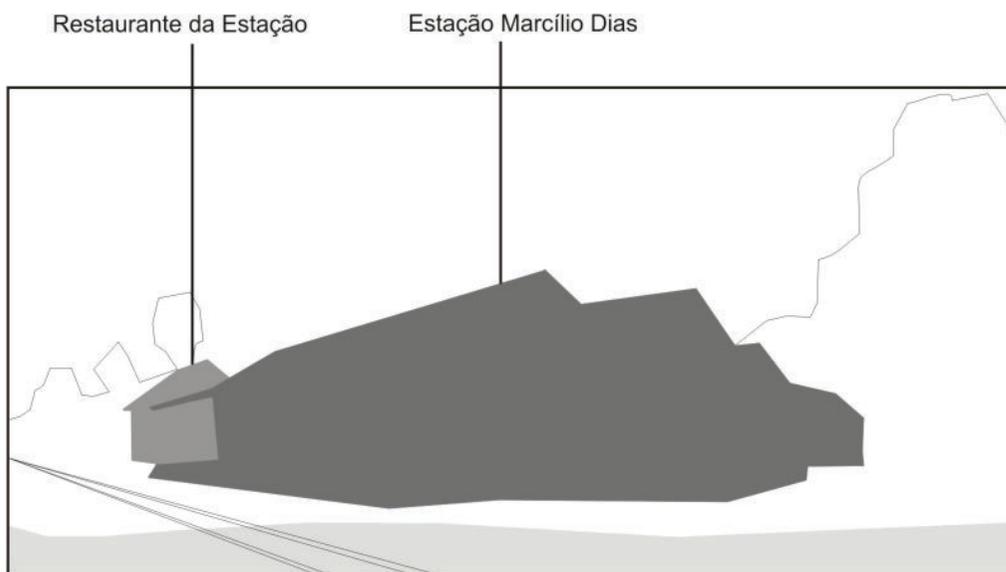


Acima: figura 2.76 - Restaurante e Estação Marcílio Dias, foto do autor, 2011. Abaixo: figura 2.77 - Restaurante e Estação Marcílio Dias, nos anos 70. Acervo da família Metzger. Fonte: <http://marciliodiasdistrito.blogspot.com>.





Figura 2.78: Antiga placa da Estação Marcílio Dias. Foto do autor, 2011.



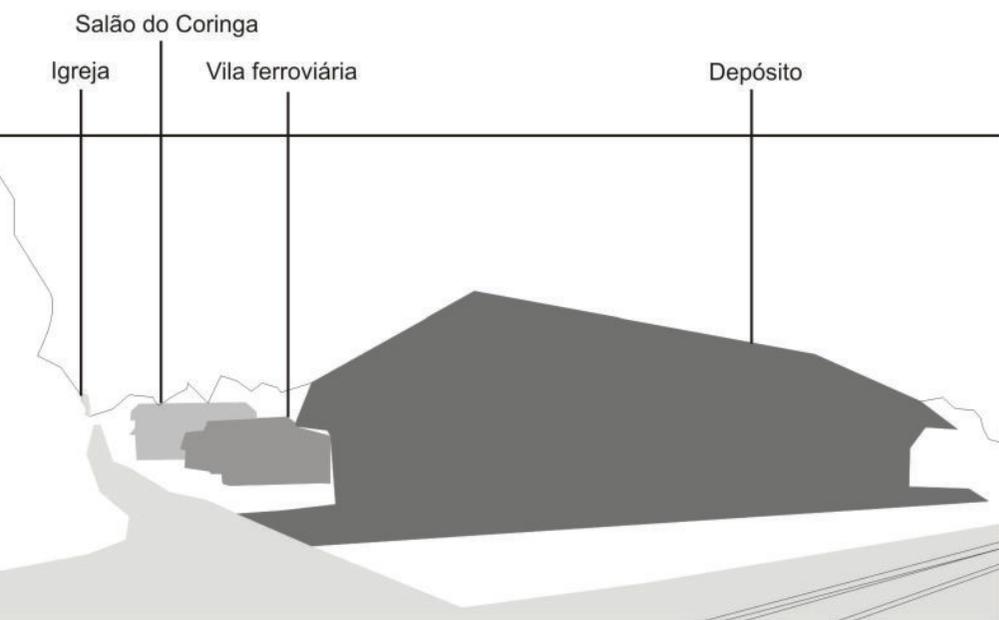


Figura 2.79: Panorâmica do conjunto histórico da Vila de Marcílio Dias, a partir da antiga Estação, com a vila ao fundo. Foto do autor, 2011.

2.2.3/ Marcílio Dias

A vila de Marcílio Dias constitui-se a partir de 1913, durante a construção do ramal São Francisco. Na época era chamada de Porto Canoinhas ou de Vila São Bernardo, vindo a chamar-se Marcílio Dias apenas a partir da Revolução de 30 (P. M. de Canoinhas, s. d.).

Na época da construção da ferrovia o comerciante Wiegando Olsen, vindo de São Bento do Sul, instalou-se junto a estação, fundando a madeireira Olsen e iniciando um processo de atração de colonos germânicos.

Embora não estivesse diretamente ligada a Lumber, a Vila de Marcílio Dias preserva diversos casarões da época da colonização que refletem a ressonância das influências norte-americanas sobre os colonos europeus.

A pequena vila de Marcílio Dias é um documento do modo de formação das cidades do Planalto Norte, preservando um núcleo que ainda contém a antiga madeireira Olsen; a antiga estação de trem, com restaurante e depósito; e a vila, com seus casarões, estádio de futebol e *saloon* (figuras 2.80 e 2.81).

As casas e casarões de Marcílio Dias apresentam um mosaico peculiar de diversas técnicas que foram aplicadas pelos colonos europeus em suas casas. Enquanto em outros lugares a presença dessas técnicas,

condicionadas por questões étnicas, costuma ser marcada pela predominância de um estilo em relação a outros, em Marcílio Dias essas casas coexistem, demonstrando talvez que os colonos que ocuparam as vilas criadas a partir da ferrovia já eram descendentes de europeus de segunda geração e já não existia mais a preocupação em formar guetos étnicos.

Entre as casas mais relevantes podem ser citados: a) a casa Olsen, de 1919 (figura 2.82 e 2.83); b) a Casa das Escamas, s. d. (figura 2.84 e 2.85); c) a casa Finta Theodorowitz, de 1920 (figura 2.86); d) a casa Finta (figura 2.87 e 2.88), s. d.; e) a casa Hak, de 1926; f) a casa enxaimel, s. d.; g) a casa de tijolos, de 1927; e h) as antigas casas dos funcionários da Olsen. As datas das casas foram retiradas dos levantamentos do Projeto Caminhos da Imigração do IPHAN, no entanto, algumas datas não parecem corretas, especialmente a casa das escamas e a casa Finta, que são apontadas como tendo sido construídas em data anterior a instalação da Linha São Francisco, sendo que sua arquitetura remete as inovações tecnológicas trazidas com a estrada-de-ferro. A casa enxaimel e casa de tijolos não constam no levantamento feito pelo IPHAN, nem as antigas casas dos funcionários da Olsen.

O que chamamos de *saloon* é o Bar do Coringa (figuras 2.89, 2.90 e 2.91), construído em 1935. O Bar do Coringa era um bar, salão de bailes e hospedaria que funcionava na Vila de Marcílio Dias. Hoje as funções

Distrito histórico de Marcílio Dias

| 2012 | s/ esc. | João Serraglio |

Estrutura Ferroviária

- ① Estação Ferroviária Marcílio Dias
- ② Restaurante da Estação
- ③ Depósito da Estação
- ④ Ponte ferroviária sobre o Rio Canoinhas
- ⑤ Vila ferroviária
- ⑥ Ponte ferroviária

Antiga Madeireira Olsen

- ⑦ Fachada atual
- ⑧ Escritório madeireira Olsen
- ⑨ Salão de Baile da Olsen
- ⑩ Estádio Wiegando Olsen

Casas

- ⑪ Casa Olsen
- ⑫ Salão do Coringa
- ⑬ Casa Dittrich
- ⑭ Casa Finta Theodorovitz
- ⑮ Casa Finta
- ⑯ Casa das Escamas

Infra-estrutura

- ⑰ Igreja
- ⑱ Escola

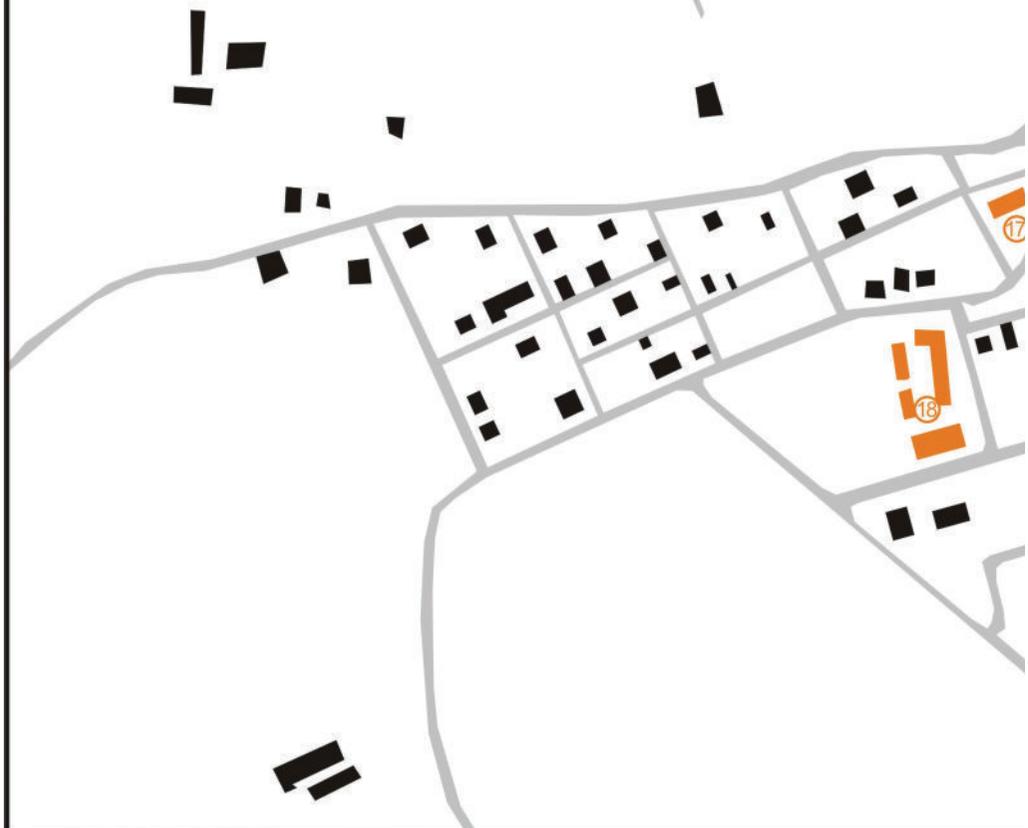






Figura 2.81: Foto aérea da vila de Marcílio Dias nos anos 70. Em primeiro plano o rio e a madeira, depois o pátio ferroviário e a vila.
Fonte: <http://marciliodiasdistrito.blogspot.com>.

Na página anterior: Figura 2.80 - mapa do núcleo fundador da vila de Marcílio Dias, com a vila, conjunto ferroviário e antiga Madeira Olsen.



Figura 2.82: Casa Olsen. Foto do autor, 2011.



Figura 2.83: Foto antiga da Casa Olsen. Fonte: <http://marciliodiasdistrito.blogspot.com>.



Figura 2.84: Vista da varanda da Casa das escamas. Foto do autor, 2010.



Figura 2.85: Casa das escamas. Foto do autor, 2010.



Figura 2.86: Casa Finta Theodorowitz. Foto do autor, 2011.



Figura 2.87: Casa Finta. Foto do autor, 2011.



Figura 2.88: Casa Finta e Finta Theodorowicz em primeiro plano. À direita a Casa das escamas. No fundo a torre da Igreja. Foto do autor, 2011.



Figura 2.89: Vista para a rua desde o Bar do Coringa. Foto do autor, 2011.



Figura 2.90: Salão de baile do Bar do Coringa. Foto do autor, 2011.



Figura 2.91: Bar do Coringa e parte da antiga vila ferroviária. Foto do autor, 2011.



de bar e de salão de baile ainda são mantidas, no prédio inteiramente construído em madeira, mas a atividade de hospedaria, que funcionava no segundo andar do prédio, foi abandonada, por problemas na estrutura causados pela dificuldade de manutenção da edificação, enfrentada pelos proprietários.

A madeireira Olsen (figura 2.92 e 2.93), a maior de Canoinhas em sua época, foi desativada, seus barracões pegaram fogo, no entanto ainda persistem partes da antiga infra-estrutura da madeireira, inclusive o escritório (figura 2.94) e antiga caldeira, no terreno que fica entre a estação Marcílio Dias e o Rio Canoinhas.

Seguindo o exemplo da Lumber, mas numa escala menor, a madeireira Olsen também formou um complexo de apoio aos trabalhadores que incluía casas, estádio e salão de baile (figuras 2.95 e 2.96).

O estádio Wiegando Olsen, sede do Clube Atlético Marcílio Dias (figura 2.97 e 2.98), ainda mantém sua antiga arquibancada em madeira (figura 2.99), embora em mau estado. Até onde se sabe, é o último exemplar de estádio com arquibancada em madeira do estado, sendo que esse era o padrão de estádio no Planalto e região oeste.

A vila de Marcílio Dias apresenta vários casarões conservados, e a comunidade tem interesse e considera importante a manutenção desse

conjunto histórico, materializado no projeto do Complexo Turístico e Cultural de Canoinhas (P. M. de Canoinhas, s. d.). No entanto, da mesma maneira que Três Barras, ainda carece de um projeto de conjunto que dê conta de valorizar a relação, que é presente, dos prédios entre si, o que caracteriza um projeto em escala urbana e não apenas na escala do edifício.

Se formos pensar no Distrito de Marcílio Dias, ligado pelo complexo ferroviário ao Centro Histórico de Três Barras, o projeto ganha, então, dimensão regional.



Figura 2.92: Fachada atual do local onde funcionava a antiga Madeira Olsen. Foto do autor, 2011.



Figura 2.93: foto aérea da Madeira Olsen, anos 70. Fonte: <http://marciliodiasdistrito.blogspot.com>.



Figura 2.94: Situação atual dos antigos escritórios da Olsen. Fonte: <http://marciliodias-districto.blogspot.com>.



Figura 2.95: Situação atual do antigo Salão de Baile da Olsen. Fonte: <http://marciliodiasdistrito.blogspot.com>



Figura 2.96: vista interna do antigo Salão de Baile da Olsen. Fonte: <http://marciliodiasdistrito.blogspot.com>



Figura 2.97: Estádio Wiegando Olsen. Foto do autor, 2011.

Figura 2.98: Desfile de Sete de Setembro nos anos 80, no Estádio Wiegando Olsen. Fonte: <http://marciliodiasdistrito.blogspot.com>



Figura 2.99: Arquibancada de madeira do Estádio Wiegando Olsen. Foto do autor, 2011.



3/ Arqueologia da Paisagem no Planalto Norte catarinense

A paisagem atual é a soma do novo e do pré-existente. Através das pré-existências, que são permanências, ela guarda resquícios de tempos passados. Diferente de uma fotografia, não é um instante do passado que está ali conservado, mas um objeto do passado inserido num instante do presente. Ambos podem ser considerados documentos, mas, para que possam ser considerados documentos, precisam do olhar que os retira da banalidade e os insere na linha histórica. Ao tirar o documento da vida cotidiana e inseri-lo na história, ocorre a transubstanciação: o significado se altera, o objeto enche-se de conteúdo simbólico, torna-se uma relíquia. É como o Padre que transforma o pão, objeto profano, num objeto sagrado - a representação do corpo de Jesus Cristo. O pão, que agora é carne, e o vinho, que agora é sangue, passam a representar a lembrança do exemplo que foi o comportamento de Cristo. O catolicismo e o judaísmo são religiões da memória (LE GOFF, 1977).

A arqueologia trabalha com camadas que depositam-se umas sobre as outras, onde os mais novos estão em cima e os mais antigos, ao fundo. No entanto, existem dobras, lugares onde as camadas superiores são mais finas, permitindo que aflorem camadas muito profundas. É assim que é possível que através de escavações superficiais encontremos fósseis de dinossauros do período cretáceo. Isso acontece em poucos lugares, que

logo são museificados, tornando-se relíquias.

Nesse momento nos interessa a análise através das séries. Cada época, então, constrói seu meio material em cima da estrutura deixada por outra época. Mas essa reconstrução não é total, e em cada época a construção se dá em uma ou outra direção, por um ou outro motivo. É assim que são preservadas as peças que formaram as antigas paisagens, e que constituem as permanências, quando continuam fazendo parte das novas paisagens. A identificação das séries que continuam influenciando a paisagem atual, seu registro e a compreensão das relações que ela encerra é que nos interessa na parte do trabalho dedicada a paisagem, trabalhando com o anacronismo do mapa e da paisagem, onde as permanências dos diversos tempos convivem.

Em especial, as séries de documentos encontradas na cidade, devem nos ajudar a entender de que maneira se deu a transição entre os diferentes estratos. De fato essa sobreposição não é simples, a diferença entre as camadas não é clara. Os estratos estão amalgamados, caleidoscópicos.

Mais do que uma enumeração de documentos, esse exercício arqueológico propõe cruzar as séries, arrancando-lhes sentidos.

3.1/ Proto-paisagem: a floresta como documento

A noção de paisagem é uma aquisição histórica, portanto não são todas as culturas que compartilham deste conceito. Sobre este aspecto o geógrafo Augustin Berque propõe a categoria de 'sociedades *paisajeras*' para as sociedades nas quais esta noção, o da paisagem, é operante.

Assim ele traça um caminho que vai da intervenção direta na paisagem até a criação da palavra paisagem para representar o conceito. Todas as sociedades encaixam-se em alguma categoria deste caminho, no entanto somente aquelas que se enquadram em todas as categorias, e, especialmente, possuem uma palavra específica para designar a paisagem são consideradas 'sociedades *paisajeras*' (BERQUE *apud* ROGER, 1997).

Por isso, ao propor a ideia de proto-paisagem, propõe-se analisar a paisagem que antecede a sua própria artealização, e seu surgimento enquanto mediação pela cultura, através das primeiras referências àquela paisagem.

A artealização da paisagem do Planalto Norte está fundada na utilização que dela fez o colonizador europeu não-ibérico, especialmente a partir da fotografia. Essas são consideradas as primeiras representações dessa paisagem que, preservadas, chegam a mão do pesquisador contemporâneo.

Da noção de paisagem utilizada pela sociedade que habitou o Planalto antes da colonização, pouco restou. No entanto, o Museu Paranaense, em Curitiba, guarda aquele que foi um dos poucos documentos preservados sobre a vida no Planalto antes da colonização. É a bandeira dos rebeldes do Contestado.

Esse estandarte foi utilizada pelos rebeldes durante batalhas e procissões. Caracteriza-se pela presença da cruz verde sobre um fundo branco (figura 3.1). O símbolo da cruz é um dos mais antigos utilizados pelas civilizações (o centro, os quatro pontos cardeais), e a adoção dessa imagem como símbolo da fé cristã agrega-lhe ainda mais visibilidade e importância. É através da referência ao martírio de Jesus Cristo que pode ser interpretada a cruz do Contestado, movimento que sempre é lembrado pelo seu caráter messiânico, baseado na ideia de uma monarquia celestial, numa mistura de referências católicas medievais com a realidade em que estavam inseridos.

Nesse caso, a cruz de Cristo representa o Crucificado, mas também representa o Salvador. Ela representa o próprio Cristo, mas em sua dimensão humana (a cruz como inscrição do corpo humano). Representa a necessidade do martírio que traz a ascensão.

Além de Cristo e do próprio homem, a cruz representa também a cruz em si, feita de madeira, por um carpinteiro. A madeira está presente

na iconografia de Cristo, desde o nascimento, num estábulo de madeira, em sua infância, criado por um carpinteiro, na adolescência, quando o próprio Cristo exerce a profissão de carpinteiro, até a coroa de espinhos e a cruz de madeira, onde finalmente padece.

No entanto, a cruz do Contestado é verde. A cor verde remete não à madeira, mais ao vegetal. A cruz vegetal do Contestado menciona a árvore (figura 3.2). O ciclo de vida da árvore associa morte e ressurreição. Na Europa, o culto a cruz verdejante, da cruz como uma árvore viva, símbolo da morte-que-não-é-morte, foi condenado pelos padres católicos, por ser um rastro dos cultos da árvore disseminados pela Europa pagã (SCHAMA, 1995).

A árvore é sagrada para a maioria das culturas, e para o homem do Contestado, não seria estranho que o pinheiro, que lhe dava abrigo, alimento e calor, se revestisse de um significado cultural, de culto. A bandeira do Contestado surge como uma referência à paisagem, uma forma de estarem ligados aos significados ocultos da paisagem em que estão inseridos.

Simon Schama (1995), no livro *Paisagem e Memória*, separa em três capítulos sua travessia através da paisagem, a saber: a Mata, a Água e a Rocha. Seria a partir desses avatares que a paisagem teria sido percebida e analisada, historicamente. Além disso, nossa avaliação da paisagem se





Figura 3.2 - Giovanni da Modena, Mistério da Queda e Redenção do Homem. Afresco na Igreja de San Petronio, Bolonha (SCHAMA, 1995).

Na página à esquerda: figura 3.1 - a bandeira da cruz verde utilizada pelos rebeldes do Contestado. Original. Um dos poucos documentos gerados por mãos caboclas que chegaram até a contemporaneidade. Acervo do Museu Paranaense, Secretaria de Estado de Cultura, Governo do Estado do Paraná. Foto do autor, 2012.

daria na forma de uma veneração (ao contrário de um repúdio), de fundo irracional, desses elementos.

Seriam esses os elementos primevos, na qual a paisagem se inscreve, e deles decorre o ato fundador da paisagem de cada lugar.

O Planalto Norte é governado pela floresta. No entanto, a realidade da floresta, após a presença do homem, é colocada em cheque. Por isso é possível pensar na presença da floresta como um documento que demonstra de que forma o homem ligou-se a essa paisagem.

A região do Planalto Norte, de fato, estava imersa numa grande floresta de Araucárias, o que aparece de maneira clara nas primeiras representações diretas daquela paisagem, realizadas a partir da época da colonização (figuras 3.3 e 3.4).

Uma floresta que o colono chamou de floresta de dois andares: em cima as copas altas das araucárias, e por baixo os ervais de erva-mate.

Foi essa floresta que, em 1928, o botânico Frederico Carlos Hoehne atravessou, para pesquisar a espécie *Ocotea porosa*, conhecida como Imbuia. Dessa viagem nasceu um livro, publicado em 1930, chamado "Araucarilândia", onde o botânico apresenta um estudo sobre "a fitofisionomia da região, as suas orquídeas, as interações entre espécies variadas e as possibilidades de aproveitamento racional dos recursos

naturais" (FRANCO e DRUMMOND, 2005:13). Araucarilândia é a terra das araucárias, assim nomeada por Hoehne para marcar a diferença com a Pindorama, a terra das palmeiras em tupi-guarani. A Araucarilândia é uma forma de referir-se ao novo *pays* descoberto por Hoehne, distinto dos outros que ele já conhecia: o país das Araucárias.

Esse *pays* dentro do país é que foi atravessado pela Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande e suas ramificações. A Araucarilândia corresponde à região da Mata de Araucárias, ou a parte dela que ainda estava em pé quando Hoehne visitou a região. Hoehne sobre a Mata de Araucárias: "No Paraná e em Santa Catarina ainda chegamos a conhecer algumas [florestas] constituídas de Pinheiros [figura 3.5], Imbuías [figura 3.6] e Erva-Mate [figura 3.7]. Assim, contaram-nos velhos paulistas, estendiam-se na região de Itu até a Serra de Botucatu e muitas outras localidades de São Paulo" (HOEHNE *apud* FRANCO e DRUMMOND, 2005:19). Era essa formação de Araucárias, associadas a Imbuías e a Erva-Mate, que predominava no Planalto Norte na época da colonização.

O primeiro ciclo econômico conhecido, que motivou a penetração e estabelecimento de caboclos e colonos através da região, foi o da erva-mate, que era uma atividade de coleta, nômade, extensiva, de busca de ervais no meio da mata. A madeira também era explorada pelos caboclos e colonos através de engenhos de serrar hidráulicos ou de tração animal,



Figura 3.3: acidente com trem (TOMPOROSKI, 2006).



Figura 3.4: Grupo de militares restabelecendo a linha ferrea na ponte do rio paciência - 1915. Acervo do Museu Paranaense, Secretaria de Estado de Cultura, Governo do Estado do Paraná.



Figura 3.5: pinheiral. Fotograma do filme Lumber, Botelho Film, 1922.



Figura 3.6: trecho da mata onde o pinheiral se mescla com o imbuial.
Fotograma do filme Lumber, Botelho Film, 1922.



Figura 3.7: erva mate. Foto do autor, 2012.

com fins de utilização doméstica, já que não era possível escoar a madeira para que fosse vendida nos grandes centros consumidores. O desmatamento acontecia, e como não havia procura pela madeira, a floresta era simplesmente queimada, ocorrendo apenas a extração de uma pequena parte da madeira para subsistência.

Somente com a presença da estrada de ferro, fazendo a ligação com os portos de São Francisco do Sul e Paranaguá, é que foi possível a extração da madeira com fins comerciais, iniciando um novo ciclo econômico na região, o ciclo da madeira. E o desmatamento passou a acontecer numa escala muito maior, movido pela locomotiva e pelo motor à explosão. Já na década de 30 "as terras da região passam a ser valorizadas em função do número de pinheiros existentes, e frequentemente os pinheiros eram contados, medidos e vendidos separadamente, independentemente da terra, evidenciando a importância crescente da madeira da araucária" (CARVALHO, 2006:154).

É a araucária que se destaca na paisagem, porque tem a copa mais alta do que as outras árvores da formação (figura 3.8). A madeira da araucária é perfeita para construção. A árvore tem um tronco reto, com poucos galhos, chegando a árvore adulta medir 20 a 50 metros de altura, por 1 a 2 m de diâmetro, podendo chegar a mais. A floresta de araucária, com uma média de 200 árvores por hectare, tem uma quantidade de madeira

por m2 maior do que outras formações florestais brasileiras (CARVALHO, 2006). Essa riqueza florestal, junto da facilidade na desdobra, fez com que a ganância falasse mais alto do que as considerações do botânico Hoehne, voltadas, já naquela época, para o manejo sustentável do bioma.

Com a exploração organizada da madeira, novas vilas passaram a se organizar ao redor das madeireiras:

A valorização da madeira da araucária e a demanda sem cessar dos mercados externos e internos favoreceram um enriquecimento considerável de muitos madeireiros, que fundavam verdadeiras vilas rurais em torno das serrarias, tamanha era a concentração de operários, comerciantes, autoridades religiosas e políticas em vários locais (CARVALHO, 2006:158).

Algumas dessas vilas rurais no futuro se tornariam municípios ou bairros. Assim é possível se falar na paisagem urbana fundada com o ciclo da madeira, que caracterizou em grande parte a colonização do oeste. A madeira, nesses municípios, não só proporcionou trabalho, lucros, e inserção no mercado nacional e internacional, como foi a matéria-prima com a qual foram erguidas as casas, instituições e monumentos, marcando a paisagem construída das cidades. As fotografias da época nos mostram cidades feitas inteiramente em madeira, não raro, tendo ao fundo os pinheirais (figura 3.9).

A Southern Brazil Lumber & Colonization Co., ligada ao Grupo



Figura 3.8: Procissão dos rebeldes do Contestado.
Ao fundo os pinheirais (VALENTINI, 2009).



Figura 3.9: Canoinhas em 1916, com floresta de
araucárias ao fundo (TOMPOROSKI, 2006).

Farquhar, foi criada para dar conta da exploração da madeira e da colonização da faixa de 30 kms sobre a qual tinha direito a empresa para a qual havia sido concedida a ferrovia:

No Sul, quando a Brazil Railway Company já era senhora de 34.800 quilômetros quadrados, ao longo das linhas férreas Itararé-Rio Uruguai e São Francisco-Rio Paraná, nos Vales do Rio Iguaçu, Negro, do Peixe, e outros, o Sindicato estabeleceu a Southern Brazil Lumber and Colonization Company, que adquiriu, mais modestamente, 3.248 quilômetros quadrados de terras com pinhais, implantando diversas serrarias, sendo que só uma - a de Três Barras - tinha capacidade para produzir cinco milhões de pés de madeira por mês (THOMÉ, 1983:75).

Em 1911 (THOMÉ, 1983) foi construída a madeireira de Três Barras/SC, apelidada de “Colosso”, a maior da América Latina à sua época, instalada à beira dos trilhos do ramal São Francisco, acelerando ainda mais o processo de destruição da floresta.

Hoehne, que era um defensor da preservação do bioma, sensibilizou-se pelos efeitos trazidos pela implantação da ferrovia, junto com os direitos de exploração que lhe eram associados:

Isso que vemos passar por todo o Brasil verifica-se em todas as localidades que percorremos da Araucarilândia, onde penetra a locomotiva. As suas florestas desaparecem sem grandes benefícios para os seus habitantes. E dentro de alguns decênios só subsistirão as capoeiras, que logo serão sucedidas pelas taperas. (...) O abatimento dessas florestas deveria ser adiado o mais possível, porque não é

agora, quando apenas a estrada de ferro penetra na região ocupada por elas, que mais necessárias se tornam as suas essências lenhosas. Com a população da região, aumentarão essas necessidades e então, naturalmente, mais cuidado se terá em poupar as matas, bem como em restaurá-las por processo natural (HOEHNE apud FRANCO e DRUMMOND, 2005:15/16)

Com a extração indiscriminada das Imbuías e Araucárias (figuras 3.10 e 3.11), cumpriu-se a previsão do botânico Hoehne. A floresta foi destruída, e as madeiras, já na época da rodovia, se deslocaram para novos locais, com matas ainda abundantes. "O ano de 1955 marca o fim do ciclo das serrarias. Esgotados os pinhais de corte, elas transferiram-se para outras regiões novas, ou venderam suas cotas de produção" (SOUZA, 1966 apud CARVALHO, 2006:165).

Com a previsão do fim da floresta de Araucária, o governo federal instaurou em 1967 o Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal, em substituição ao antigo Instituto Nacional do Pinho. Juntamente com a criação do novo órgão "o governo militar de Castello Branco instituiu em 1966 (...) um generoso programa de incentivos fiscais aos reflorestamentos com espécies do gênero *Pinus*" (CARVALHO, 2006:47/48).

A manutenção das indústrias ligada à madeira do Planalto Norte passa a estar vinculada aos extensos reflorestamentos feitos com a floresta exótica de *Pinus elliottii*, que cresce mais rápido no clima tropical do



Figura 3.10: Quatro homens medem a circunferência de um pinheiro. O fato de estarem de costas para a árvore mostra que não se trata de um abraço. Fotograma do filme Lumber, Botelho Film, 1922.



Figura 3.11: o mesmo personagem da foto anterior exhibe orgulhoso o grande pinheiro derrubado. Fotograma do filme Lumber, Botelho Film, 1922.

Brasil do que na sua região original, oferecendo, no entanto, uma madeira de muito pior qualidade. O Planalto catarinense ainda é lembrado no estado de Santa Catarina como Polo Florestal. No entanto, na paisagem onde antes despontavam os pinheiros, hoje aparece a monocultura do *Pinus*, cujos pés plantados à régua, na mesma época, todos com o mesmo tamanho, seriados como num cemitério, impossibilitam o crescimento de outras plantas nos seus extratos inferiores (figuras 3.12, 3.13 e 3.14).

O que chamamos de floresta, hoje, é a aridez da plantação de *pinus*, uma máquina de fazer madeira.

A paisagem do Planalto Norte é, então, fundada primeiro sob o signo da floresta; depois sob a cruz verdejante da araucária sagrada (a árvore) e, por último, sob o signo da madeira, que passamos a confundir com a própria floresta. À distinção assinalada pela cruz verde, que separa a árvore viva da cruz de madeira morta, sobrepusemos a confusão entre a floresta original de araucária e a monocultura da plantação de *Pinus*.

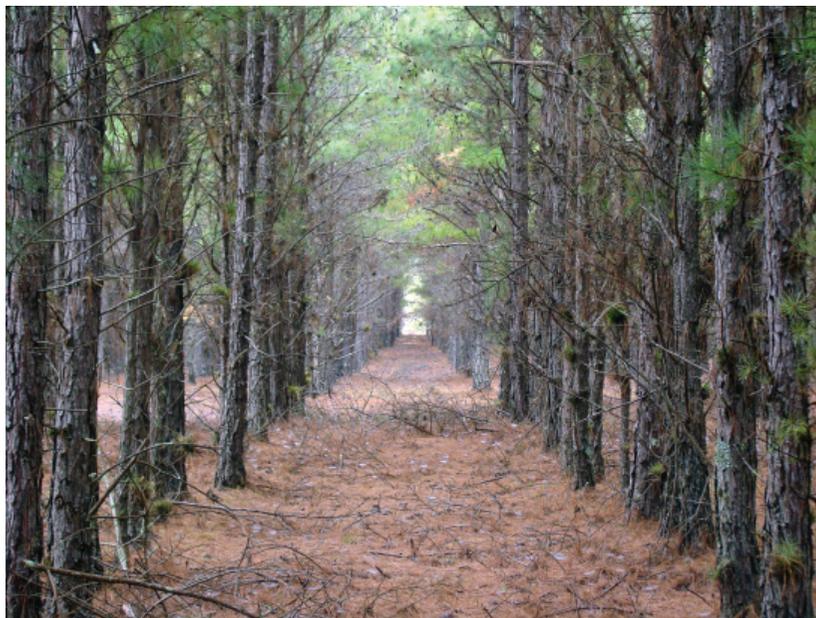


Figura 3.12: plantação de Pinus em Tapes, RS, Brasil (foto: Renato Ludvig, <http://www.panoramio.com/photo/13625696>).



Figura 3.13: Plantação de Pinus em Itaiópolis, junto à remanescentes da Mata Atlântica, na cabeceira do Rio Itajaí (foto: Germano Woehl Jr., <http://ra-bugio.blogspot.com.br/2010/12/morte-aos-macacos-nos-reflorestamentos.html>).



Figura 3.14: ponte ferroviária em Três Barras. Ao fundo, já não mais estão as Araucárias, mas a plantação de *Pinus*. Foto do autor, 2010.

3.2/ Paisagem vivenciada: a técnica como mediação

A intervenção na paisagem se dá mediada pelas técnicas.

No Planalto Norte, a onipresença da floresta fez com que a existência humana dependesse da adaptação a esse bioma, o que se deu através das técnicas.

As técnicas de exploração da floresta se transformaram no decorrer do séc. XIX e XX, a partir de novos agentes que passaram a ter presença e influência na região.

A floresta permitiu a ocupação da região de uma maneira relativamente independente da existência de grandes vias que permitissem grande volume de trocas. Permitiu a existência de uma sociedade de subsistência, na época do caminho de tropas, que vivia de pequenas roças no meio da floresta, da coleta de pinhão, e da coleta e venda de erva-mate.

Nessa época, época das primeiras ocupações modernas, a utilização da floresta se dava de maneira extensiva, através da coleta e de pequenas roças de subsistência que eram abertas no meio da floresta. Da floresta que era aberta, para a constituição de roças, pastos e moradias, uma parte da madeira era retirada para a construção da casa, móveis e da infra-estrutura, mas como não haviam meios para extrair e escoar a grande quantidade de madeira, grande parte da floresta era simplesmente

queimada.

Apenas uma pequena parte da madeira era extraída com fins de subsistência, através da utilização do machado e do traçador. Depois da árvore derrubada e dividida em toras menores, era transportada através da canha ou candoca (figura 3.15) até o local de utilização (que geralmente ficava próximo do local original da árvore), onde era transformada em tábuas através da serra de estaleiro (figura 3.16). A energia utilizada no processo era a força humana.

Num segundo momento, o imigrante europeu, que passa a chegar a partir da metade do século XIX, com o início da imigração organizada, traz consigo uma nova maneira de se relacionar com o território. Era a noção do “fazer a América”, baseada numa crença da evolução pelo trabalho, derivada da assimilação dos valores burgueses e do contato com a revolução industrial.

Com o imigrante, chegam as serras de tração hidráulica, que permitem um desdobramento mais rápido da madeira e que aliviam o trabalho humano. Por isso, a implantação do complexo artesanal rural do imigrante se dá sempre próximo dos riachos e córregos, numa estrutura rural que associa moinhos, serrarias, marcenarias, “pinhas” e barbaquás para erva-mate, criação de aves, porcos e gado, açudes para marrecos e criação de peixes, pastagens, horta, lavoura, máquinas de costura e tear,



Figura 3.15: Homem demonstra a utilização da Canha ou Candoca. IPHAN, Projeto Mestres Artífices, 2010.

Figura 3.16: Jean Baptiste Debret, Negros Serradores de Tábuas, 1835. Esse método de serrar, com a serra de estaleiro, também foi utilizado pelos caboclos e colonos do Planalto Norte. Acervo digital Biblioteca Brasileira USP.





Figura 3.17: o complexo artesanal rural do imigrante. Acervo pessoal Dona Zenita Westphalen.



Figura 3.18: serraria que funciona com energia hidráulica em Rio do Sul - SC. Foto do autor, 2010.

olarias e cerâmicas, ferrarias, etc (figura 3.17).

Todos esses processos aconteciam na propriedade do colono, executados, total ou parcialmente, por ele e sua família, possibilitando o desenvolvimento de várias habilidades.

O colono trazia da Europa o seu bioma portátil, constituído pelas sementes das plantas com as quais já estava habituado a trabalhar na Europa, modificando o bioma local. Também modificava a paisagem através do represamento de rios, criando lagos artificiais, e de construções feitas baseadas no repertório europeu, que tornam-se uma constante na paisagem da área de influência européia.

Nessa época a extração de madeira passa a tornar-se um negócio, com a presença de serrarias comerciais, tocadas com energia hidráulica (figura 3.18). A madeira passa a ser transportada em carroças e carroções com vários cavalos, tradicionalmente associados a imigração alemã e polonesa.

Também haviam imigrantes que vinham das cidades, trazendo da Europa conhecimentos especializados: os Mestres Artífices. Eram Ferreiros, Oleiros, Carpinteiros, Marceneiros, Canteiros, Escultores, Sapateiros, Alfaiates, etc. Esses profissionais contribuem com a mudança das relações sociais de trabalho, ao inserir a relação mestre - aprendiz, e

profissional - cliente. A presença do Mestre Artífice se reflete na paisagem através do refinamento das técnicas construtivas, que derivam das técnicas tradicionais europeias, acrescida de adaptações à paisagem brasileira, que vão sendo descobertas a partir da vivência no novo país.

Num terceiro momento, aparece a estrada-de-ferro, associada ao modo de fazer capitalista norte-americano. É uma modificação radical, pois traz consigo a popularização do motor à vapor (figuras 3.19, 3.20 e 3.21), o que interfere diretamente na paisagem, trazendo com ele novos valores, ligados a velocidade, a aceleração do tempo, e a relativização da distância.

Paul Virilio (1998) propõe que a história moderna foi escandida por cinco motores: o motor a vapor, o motor de explosão, o motor elétrico, o motor-foguete e o motor eletrônico. O motor à vapor, liga-se a revolução da informação e a criação da primeira máquina, aquela que permitiu a revolução industrial.

A presença do motor a vapor modificou o Planalto. Ao inserir a velocidade, diminuiu o tempo de deslocamento, interferindo na grandeza natural da floresta, sem que tivesse que alterar sua extensão. A presença do trem e do avião domesticou a região, transformando o pago em paisagem apreciável, a paisagem como *pays domesticado* a que se refere Roger, uma paisagem domada que não inspira mais medo e pode ser apreciada.



Figura 3.19: caldeiras de Lumber. Acervo do Museu de Três Barras.



Figura 3.20: antigas caldeiras da Madeireira Olsen, ainda existentes em Marcílio Dias. Fonte: <http://marciliodiasdistrito.blogspot.com>.

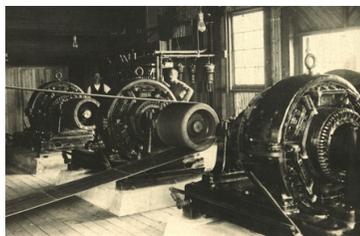


Figura 3.21: Os três grandes geradores da Lumber operavam constantemente. 1912. Acervo do Museu de Três Barras.

A presença do trem domestica o *pays*, transformando-o em paisagem.

A floresta, insondável, o território desconhecido, místico, ao ser cortado pelo trem integra-se à malha da cidade contemporânea. A travessia que demorava semanas, feita somente por tropeiros, homens bravios que viviam no mato e dormiam ao relento, passa a ser feita por crianças, mulheres, velhos, cotidianamente. Grande parte da grandeza da floresta se perde.

O motor a vapor tornou possível a visita de exércitos, políticos e chefes de estado à região, onde antes só chegavam batedores com coragem suficiente para atravessar os caminhos que cortavam a mata. A estrada de ferro marca a entrada dessa região no país-nação, o país da posse era sobreposto pelo país da propriedade.

O trilho do trem faz com que todo local que ele atravessa se transforme no braço de uma grande cidade-nação. O trem, que chega acompanhado do telégrafo e do cinema, tende a homogeneizar, inundando os diferentes locais com informações idênticas.

O motor à vapor permitiu a extração de madeira em escala industrial. Foi a presença da tecnologia do motor a vapor que permitiu a destruição da floresta de araucária, pois trouxe precisão e velocidade maquinicas

para extração das árvores e seu desdobramento em tábuas, que era uma informação nova no Planalto, que substitui os antigos engenhos de serrar dos imigrantes europeus, cujos exemplares mais modernos ainda eram tocados com força hidráulica:

Na verdade, as primeiras serrarias da região da Araucária, no final do século XIX e início do século XX, nem de longe lembram as indústrias madeireiras atuais. Na maioria os “engenhos de serrar”, como eram chamados, eram pequenos galpões com serras movidas a roda d’água, cujas toras eram serradas manualmente e transportadas com grandes sacrifícios em carroças puxadas por parrelhas de bois ou cavalos. Aos poucos, esse caráter artesanal, da serraria instalada nas colônias ou até em locais isolados, muitas vezes serrando madeira apenas para o consumo local (construção de pontes, casas, igrejas e estábulos), cede lugar para empreendimentos maiores, de maior aplicação de capital e tecnologia, em que o madeireiro também se voltava para o retorno financeiro objetivando a venda da madeira serrada nas praças do Rio de Janeiro e São Paulo, ou aos portos, destinando-se a exportação. Nesse sentido, podemos afirmar que após a I Guerra Mundial montar serrarias se tornou uma atividade econômica lucrativa para os empreendedores interessados, e não estava mais ligado, em geral, apenas às necessidades locais de madeira serrada (CARVALHO, 2006:64).

Essa lucratividade dos negócios com a madeira é possibilitada pela presença da ferrovia, escoando a produção em direção aos portos, e pela presença do motor à vapor:

Quando as pequenas serrarias adaptaram-se à serragem com quadros franceses da marca “Tissot”,

houve aumento médio de 30% na produção, passando a média diária de pinheiros serrados com os novos locomóveis de sete para dez. Na virada dos anos 20/30, vendo que as serrarias apresentavam baixa produção ante os colossais pinhais, muitos madeireiros substituíram então as velhas serras “de centro” e “Tissot” pelas modernas fitas [figura 3.22] (já usadas pela Lumber desde 1913); para isso, tiveram que substituir os locomóveis por novos, de maior potência, de 60, 80 e até de 200 HP, o que representou maior produtividade por unidade. Ficava para trás o tempo em que caboclos desdobravam o pinheiro por clivagem, quando, depois de cortar as árvores a machado, lascavam as toras com cunhas, obtendo as necessárias tábuas, tabuinhas e ripas (THOMÉ apud CARVALHO, 2006:133).

A Lumber (figura 3.23), que iniciou uma nova fase na extração madeireira da região, utilizando tecnologia importada dos EUA, trazida dos portos através da ferrovia, também representou um parâmetro de exploração da floresta que devia ser seguido pelo habitante do Planalto para que obtivesse sucesso comercial.

O sistema implantado pela Lumber utilizava o que havia de mais moderno no mundo, incluindo também pesquisas sobre as características específicas do pinho brasileiro. Valentini se refere ao “desenvolvimento, na Lumber, através de experiências, de tecnologia de secagem do pinho do Paraná em estufas [figura 3.24], o que era um 'problema da maior importância para a madeira do Sul do Brasil'” (LLOYD in VALENTINI, 2009:129).



Figura 3.22: o setor de afiação da Lumber em 1922. O tamanho da serra-fita denuncia o tamanho da empreitada. Foto Claro Jansson (DALESSIO, 2003).

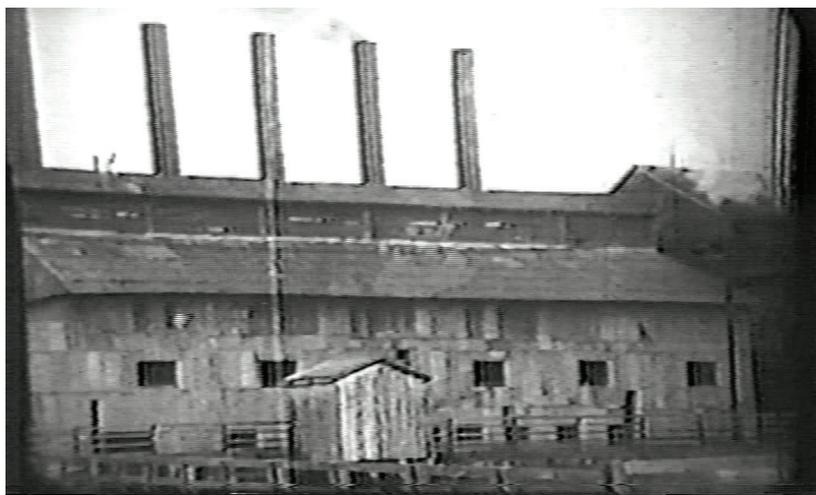


Figura 3.23: A serraria, edifício principal da planta fabril da Lumber. Fotograma do filme Lumber, Botelho Film, 1922.

O sistema de trabalho implantado pela Lumber era altamente mecanizado: “as máquinas se encarregam de todas as operações, desde a coleta de toras, no interior da floresta, até o seu amontoamento, já desmanchadas em peças, no local onde deverão sair para os vagões do caminho de ferro” (Folha da Tarde 1912 *in* VALENTINI, 2009:168); além disso todo o trabalho era dividido em etapas, pelas quais ficavam responsáveis trabalhadores com cargos especializados. Havia o empilhador, o serrador, o afiador, o classificador, etc, sempre divididos em “de primeira” e de “segunda classe”.

A extração da madeira das florestas compradas pela Lumber começava com a construção do ramal da ferrovia que alcançaria o pinheiral, primeiro através do avançamento de terras, que era a construção dos aterros por onde passaria estrada, depois continuava com o avançamento dos trilhos, com a fixação dos dormentes e instalação dos trilhos (figura 3.25). Depois disso, eram levadas as casas dos trabalhadores, já montadas, com os trabalhadores dentro, em cima dos vagões do trem (figura 3.26). Essas casas eram montadas formando vilas avançadas na floresta, onde pernoitavam os trabalhadores e suas famílias.

Com os trabalhadores instalados passava-se à derrubada dos pinheiros, utilizando-se o machado e a serra americana. A técnica de extração das árvores no mato pouco havia mudado até esse momento.



Figura 3.24: Estufa para secagem de madeiras. Acervo Joeli Laba (VALENTINI, 2009).



Figura 3.25: Avançamento dos trilhos. Fotograma do filme *Lumber*, Botelho Film, 1922.



Figura 3.26: Acampamento móvel (*Moving Camp*) (TOMPOROSKI, 2006)



Figura 3.27: execução da barriga - primeira incisão com o machado. Fotograma do filme Lumber, Botelho film, 1922.



Figura 3.28: corte com a serra americana (TOMPOROSKI, 2006)

Ainda não havia o motor à explosão que gerou a motosserra. Para a derrubada, primeiro fazia-se uma incisão (barriga) com o machado (figura 3.27), depois serrava-se com a serra americana (figura 3.28) até a árvore estalar e cair, e finalmente se cortava em pedaços menores para o tronco ser carregado (VALENTINI, 2006).

Nesse momento apareciam os trens, munidos de guinchos, chamados de *donkeys* - burro, em inglês - talvez uma referência a antiga maneira de transportar toras no mato, através da tração animal. As toras eram presas por cabos a esses guinchos, que as puxavam, derrubando a mata que ainda estivesse em pé ao redor (figura 3.29). Depois, com o guincho, a tora era erguida e montada nos carros (figura 3.30), puxados pelo locomóvel, que a levava até a fábrica para ser desdobrada (figura 3.31). “Quando a área estava totalmente desmatada, recolhiam-se os trilhos, o acampamento com as casas dos trabalhadores, para a instalação em outro pinheiral” (VALENTINI, 2009,175).

As toras chegavam à madeireira e eram depositadas através do guincho em uma esteira, que levava até o interior do complexo (figura 3.32 e 3.33). Através da esteira passavam por três serras que cortavam as toras em pranchas, depois eram desdobradas e esquadrejadas e seguiam para classificação. Depois de classificadas, a parte descartada ia para o fogo, e a aproveitável ia para a secagem, interna (artificial) ou ex-



Figura 3.29: toras retiradas do mato através do *donkey*. Fotograma do filme *Lumber*, Botelho Film, 1922.

Figura 3.30: o guincho acomoda as toras nos carros (VALENTINI, 2009)

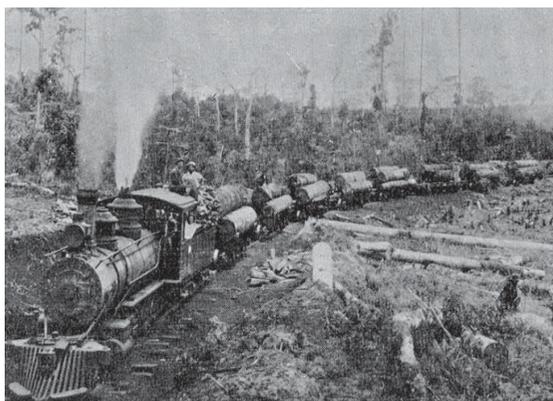


Figura 3.31: a locomotiva carregada leva as toras até a madeireira (VALENTINI, 2009).

Figura 3.32: as toras eram colocadas na esteira que as levava através do processo de transformação. Fotografia do filme Lumber, Botelho Film, 1922.



Figura 3.33: fila de toras esperando por serem acomodadas na esteira (VAL-ENTINI, 2009).



Figura 3.34: tábuas empilhadas ao redor dos ramais de ferroviário para secagem e posterior transporte (TOMPORSKI, 2006)



terna (natural). Eram acomodadas cuidadosamente em pilhas adequadas para secagem, já junto aos ramais ferroviários, para que depois de secas seguissem para a distribuição (figura 3.33).

O complexo da Lumber chegava a desmanchar 400 toras por dia (VALENTINI, 2009).

Um parte da madeira era utilizada ali mesmo: na carpintaria, para construções locais, da empresa; na marcenaria, onde eram fabricados móveis no estilo *Chippendale*, onde, segundo depoimento recolhido por Valentini (2009), foram produzidos o móveis do luxuoso Hotel Copacabana Palace; e na fábrica de caixas.

Como se vê, a Lumber instalou ali um moderno sistema de produção, baseado na divisão do trabalho e na mecanização, permitindo uma produção em larga escala para o mercado internacional, e contribuindo com a transformação da noção de exploração econômica da floresta no Planalto.

Essas modificações industriais, baseadas na velocidade e especialização, com traços de fordismo e taylorismo, refletiram-se na modernização das relações sociais entre trabalhadores na região.

Por exemplo, o trabalho do Mestre Artífice passa a ser dividido entre o engenheiro e o operário, entre o que propõe e o que executa. Em

relação à imigração européia, a presença da ferrovia quebrou o ciclo tradicional de transmissão de saber oral, ligado aos Mestres Construtores.

Como aponta Reis Filho:

As ferrovias trouxeram em seus trilhos novos recursos construtivos, mas particularmente uma nova forma de construir. (...) Novas soluções arquitetônicas eram assim difundidas pelo interior, influenciando sob vários aspectos na arquitetura (REIS FILHO, 1978:156).

De fato, as estruturas propostas sob a influência norte-americana passam a ser mais esbeltas do que as das construções tradicionais da imigração europeia, super-dimensionadas. As estruturas passam também a ser mais ousadas e complexas.

O imigrante, que viveu o exercício da fuga e da assimilação de uma cultura estranha, aceitou os novos padrões ligados a eficiência industrial e econômica trazidos pelas máquinas e especialistas americanos. Mas o passado continua existindo fisicamente, como rastro, fundido às novas técnicas, ou de forma imaterial, na persistência dos saberes tradicionais dos carpinteiros e pedreiros.

Desse modo, é possível enumerar três tipos de casas tradicionais de madeira no Planalto Norte: a casa cabocla, a casa europeia, e a casa americana. Essa enumeração não é feita sem reservas: com a consciência de que essas casas se misturaram no tempo e no espaço, não sendo

possível pensar que se tratem de modelos puros.

No entanto é possível imaginar que esses modelos se referem a rupturas ocorridas na paisagem, a eventos que, uma vez acontecidos, reorganizam toda a série histórica.

Sobre a casa do caboclo, a mais simples de todas, a casa primordial, que nasceu antes e influenciou as outras, o abrigo primitivo no meio da floresta, não é possível se falar muito, pela dificuldade de encontrar registros que se refiram a esse fenômeno. O depoimento do pedreiro Altino Trisotto, de Rio dos Cedros (SC), recolhido durante o Projeto Mestres Artífices, ajudou a reconstruir esta imagem:

O caboclo quando ele queria mudar de lugar lá em cima ninguém dava bola, ele podia se instalar, por exemplo, se o cara tinha uma propriedade aqui de 50 lotes, outro mais 50, se ele se instalasse na propriedade dele naquela época ninguém ligava. Então ele saía de manhã, pegava a família e cortava uma porção de, ou bracatinga, ou uma madeira que rachasse bem. Fazia os rachão, fixava uma forquilha aqui e uma lá, colocava uma linha em cima, fazia o quadrado, né, amarrava um, em cima já tinha armação, embaixo amarrava outra madeira, fixava as madeiras, amarrava com taquara, tudo amarrado com taquara. Fazia uma esteira de taquara trançada, uma parte assim, uma parte no sentido contrário, por exemplo, se a a altura da casa fosse dois metros, ele fazia a esteira de dois metros, do comprimento que ele quisesse, depois emendava. Cercava com aquilo, botava um sarrafeamento, uma madeira em cima pra fazer os caibrinhos, colocava mais uma esteira de taquara, enchia de capim-cortador, colocava uma parte,

mais uma parte, cruzado, assim, né, que ele cruzasse, que nem telha, né, colocava mais um esteira de taquara por cima, e amarrava umas madeira pro vento não tirar o capim. No outro dia ele já vinha com a mudança. Era um colchão, os filhos; dois filhos, quatro cachorros - por isso que eu disse que aí parece casa de caboclo - e só (TRISOTTO apud PIMENTA et al., no prelo).

Várias devem ter sido as técnicas utilizadas pelo caboclo, associando a influência indígena à europeia. A característica mais forte que tiramos deste depoimento é a fragilidade documental da construção e o nomadismo.

Já a casa do europeu do Planalto, é uma variação sobre um mesmo tema: a estrutura de travamento do enxaimel. Embora o enxaimel seja associado mais fortemente ao alemão, pelas tradicionais casas com a estrutura aparente, recheadas por tijolos, a casa polonesa utilizou a mesmíssima técnica estrutural, variando somente na vedação, em geral feita de madeira, além da marcante presença da pingadeira, na forma do lambrequim, característica distintiva da imigração polonesa.

Já nas construções associadas a influência norte-americana, aparece uma maior inventividade formal, despedada das tradições. Os lambrequins são substituídos por adornos de linhas retas, mais próximos da sensibilidade moderna proposta pelo *art-déco* (figura 3.35, 3.36 e 3.37). As tesouras compõe-se com novas peças para vencer vãos maiores, como



Figura 3.35: casa em Três Barras com “lambrequins modernos”. Foto do autor, 2010.



Figura 3.36: lambrequim tradicional de casa em Itaiópolis. Foto do autor, 2011.

Figura 3.37: casa em Três Barras com “lambrequim moderno”. Foto do autor, 2011.

em estádios ou grandes galpões (figura 3.38 e 3.39). Peças pré-prontas facilitam a construção, por exemplo a presença do encaixe macho-fêmea nas tábuas - que evita a utilização da plaina, utilizada pelo carpinteiro europeu, mas desconhecida pelo caboclo - que substitui a utilização de mata-juntas.

A casa americana também é aquela que se abre para a paisagem. É com a presença norte-americana que a paisagem passa a ser artealizada *in visu*. As grandes aberturas nas casas do campo de instrução Marechal Hermes (figura 3.39) são exemplos desse olhar para a paisagem, quando a paisagem passa a ser bem-vinda dentro da casa.

Além disso, as casas da região passam a refletir outras paisagens veiculadas pelo cinema, fenômeno característico da urbanização globalizada. A presença de *bungalows* e *saloons* é uma evidência verbal dessa presença, que se materializa na execução de algumas casas segundo técnicas tradicionais americanas, cujas referências não podem ser rastreadas na região, por serem exemplares únicos (figuras 3.41 e 3.42).



Figura 3.38: tesoura composta vencendo o vão da plataforma da estação Três Barras. Foto do autor, 2010.



Figura 3.39: tesoura composta vencendo o vão da arquibancada do Estádio Wiegando Olsen em Marcílio Dias - Canoinhas. Foto do autor, 2011.



Figura 3.40: Casa do capitão no Campo de Instrução Marechal Hermes, antiga casa do diretor da Lumber, em Três Barras, com grandes aberturas para a paisagem. Foto do autor, 2012.



Figura 3.41: casa que ficava em Marçílio Dias e foi comprada e transferida para Canoinhas. Foto do autor, 2010. A motivação para ter uma casa nesse estilo pode ter chego através do cinema.



Figura 3.42: cena do seriado *The Walking Dead*, da emissora americana AMC, de 2012. Percebe-se a semelhança entre as casas. Apesar do lapso de tempo que as separa, fazem parte do imaginário da casa norte-americana do interior.

3.3/ Paisagem vista: imagem e arquivo

O advento dos motores, a vapor e a explosão, na região do Planalto Norte, ao poluir a distância e desenhar novos equipamentos para recebê-los, não somente modifica a paisagem. Modifica também a maneira como vemos a paisagem, e com ela, a maneira como produzimos e através da qual escrevemos a história. Para Virilio:

Foi o motor a vapor que permitiu o trem e, portanto, a visão do mundo através do trem, a visão em desfile, que já é a visão do cinema. Cada motor modifica o quadro de produção de nossa história e também modifica a percepção e a informação (VIRILIO, 1996).

De fato, a presença do trem assinala a chegada do cinema ao Planalto Norte. Não só: junto com a exibição de filmes, a Lumber também produziu um documentário, sobre a exploração da madeira na região; e manteve em seus quadros um fotógrafo oficial, que registrava os acontecimentos e dia-a-dia da empresa.

A presença do motor modifica a forma como enxergamos a paisagem, em especial pela inserção de novas tecnologias de produção das imagens, modificando a natureza dos documentos e, portanto, a forma como enxergamos e escrevemos a história.

Do homem que ocupou o Planalto, na época do caminho das tropas, pouco ou nada restou, em termos documentais. Algum ou outro vestígio

material, ainda assim poucos e mal conservados.

A fragilidade arquivística do caboclo está ligada a sua relação com a memória coletiva, que pode ser enquadrada no período da transmissão oral, que é bastante frágil. Embora existisse escrita, o pensamento do caboclo não foi sistematizado de maneira consciente, através de documentos. Cabe à arqueologia histórica criar essa documentação. A relação cabocla com o documento pode ser exemplificada por um dos documentos mais amplamente lembrados da epopéia do homem do Contestado:

Na porta de uma casa, os caboclos deixaram a seguinte nota escrita a lápis: 'Nós estava em Taquarussú tratando das noça devoção e não matava e nem robava, o Hermes mandou suas força covardemente nos bombardear onde mataram mulheres e crianças portanto o causante de tudo isto é o bandido Hermes e portanto nós queremos a lei de Deus que é a monarquia. O governo da Republica toca os Filhos Brasileiros dos terreno que pertence a nação e vende para o estrangeiro, nós agora estemo disposto a fazer prevalecer os noços direito' (AURAS, 1995:112).

O bilhete, encontrado em Calmon, local onde funcionou a primeira madeireira da Southern Brazil Lumber & Colonization Co., que foi incendiada pelos caboclos organizados, fala sobre a grande ruptura por que passou a paisagem com a instalação dessa madeireira e do trilho do trem. Está ali a presença do Exército (que chega através dos trilhos), a menção à monarquia, e o desespero ante a presença do estrangeiro, que é

protegida pelo exército.

A lembrança deste bilhete mal escrito, guarda algumas das poucas palavras que chegaram até nós escritas por aqueles que perderam o conflito. Quanto a casa cabocla, também era muito frágil, feita com esteiras e ripas de madeira verde tirada do mato. Ninguém se preocupou em fotografar nem pintar essa realidade, porque foi como se ela não existisse.

Jacques Le Goff cita a classificação de Leroi-Gourhan, que diz que a "história da memória coletiva pode dividir-se em cinco períodos: o da transmissão oral, o da transmissão escrita com tábuas ou índices, o das fichas simples, o da mecanografia e o da seriação eletrônica" (LEROI-GOURHAN, 1964-1965 apud LE GOFF, 1977:423), e acrescenta que essa classificação deve ser precisada de acordo com a sociedade à qual se aplica, em especial quando se fala sobre "as sociedades antigas, as sociedades "selvagens" modernas ou contemporâneas, ou as sociedades muçulmanas" (LE GOFF, 1977:431).

O movimento dos caboclos do Contestado é uma sociedade selvagem moderna ou contemporânea, onde se pode ver renascer um movimento milenarista em pleno século XX, associando a luta pela terra e pela dignidade à valores morais baseados em leis divinas, em presságios e visões. A chegada do trilho do trem, e com ele os valores e práticas do

capitalismo americano, com seus advogados e engenheiros, o trabalho assalariado ligado à construção da ferrovia, são novidades no Planalto, que modernizam as relações da população com a paisagem. Em relação à memória coletiva, realiza-se, entre os caboclos do Contestado e a presença do capitalismo americano, o salto do período da transmissão da memória através da cultura oral diretamente para o da mecanografia.

A chegada do motor à vapor, ao modificar a percepção, modificou também os mecanismos da memória, e seu reflexo na paisagem. A história do Planalto Norte, que era preservada de maneira oral, através dos causos e lendas, passa a ser contada através das imagens.

Entre a presença da população cabocla e a chegada do trilho do trem, está a imigração europeia. A presença dos europeus supõe uma fase de arquivo intermediária, onde começa a haver uma organização ao redor da propriedade, com construções sólidas ligadas à técnicas trazidas do além-mar adaptadas aos materiais locais, e também começa a aparecer uma documentação escrita e visual da história do cotidiano dos colonos. Esses acervos virão a se tornar os Arquivos Públicos Municipais (Arquivo Histórico de Joinville, Arquivo Histórico de São Bento do Sul, Arquivo Histórico do Município de Campo Alegre), e as construções antigas se transformarão em Patrimônio Histórico, como o Centro Histórico de São Bento do Sul, que é o maior de Santa Catarina; e a Estrada Dona

Francisca, em Joinville, e a região do Alto Paraguassu, em Itaiópolis, tombados como paisagem pelo IPHAN através do projeto Caminhos da Imigração, todos no Planalto Norte. De fato, especialmente na cultura alemã, há uma pronunciada preocupação com o arquivo.

A chegada do trem e dos investimentos ligados ao capitalismo americano supõe uma nova fase do arquivo, ligada à imagem e a propaganda. Mais do que preservar, a intenção é a de criar uma imagem, na medida dos interesses em jogo. As frágeis construções de madeira com as quais foram construídas as cidades, se vistas como documentos, monumentos, parecem ter sido tratados com menos importância do que os extensos arquivos de imagens que documentaram a região.

O processo de colonização era, então, apoiado pela produção e veiculação de imagens (figura 3.43). O cinema funcionava como uma extensão da paisagem, e, ao veicular grandes produções norte-americanas, diminuía a distância entre aquele rincão esquecido e o resto do mundo. Os filmes veiculavam a ideologia americana, os objetos de desejo, a moda, os gestos, os gostos, a paisagem, enfim.

Segundo Valentini “existiram dois cinemas dentro da cidade-empresa americana, um denominado “Monroe” que era exclusivo para os americanos e o “Variedades” aberto também para os operários brasileiros” (VALENTINI, 2009:195). Segundo Suely Lima, sobre o cinema,

os “trabalhadores com seus familiares tinham acesso via vales que recebiam no pagamento” (LIMA, 2007:47).

Ainda em relação ao cinema, além de veicular imagens da cultura norte-americana, que era oferecida como ingênuo passatempo semanal, mas que funcionava como uma grande celebração coletiva, a Lumber contratou os Irmãos Botelho para que fizessem um documentário (Lumber, Botelho Film, 1922, 47'42", p/b, mudo) mostrando o funcionamento da empresa, que pudesse convencer seus investidores mostrando a pujança da empresa sem ter que deslocá-los até aquele distante sertão (figura 3.44).

O cinema leva abolição da distância ao extremo, ainda naquela época do Planalto. Através do cinema o mundo vem até nós.

Os irmãos Botelho são Alberto e Paulino Botelho. O realizador Alberto Botelho, “talvez o mais prolífico cineasta de sua época” (RAMOS, MIRANDA, 1997) é especializado em retratar campanhas políticas, e acompanha sistematicamente o senador Rui Barbosa (que era advogado da Southern Brazil Lumber & Colonization Co.). Filmou também para a Light & Power de São Paulo, empresa que fazia parte do Sindicato Farquhar. Já Paulino Botelho, “homem de cinema talentoso e temperamental” (RAMOS, MIRANDA, 1997), é conhecido por ter sido o primeiro a fazer imagens aéreas brasileiras, e iniciou a carreira em 1908 “retratando temas mundanos como a Festa de Nossa Senhora da Penha,



Figura 3.43: sessão de cinema para crianças em Três Barras. Fonte: www.fragmentos-do-tempo.blogspot.com

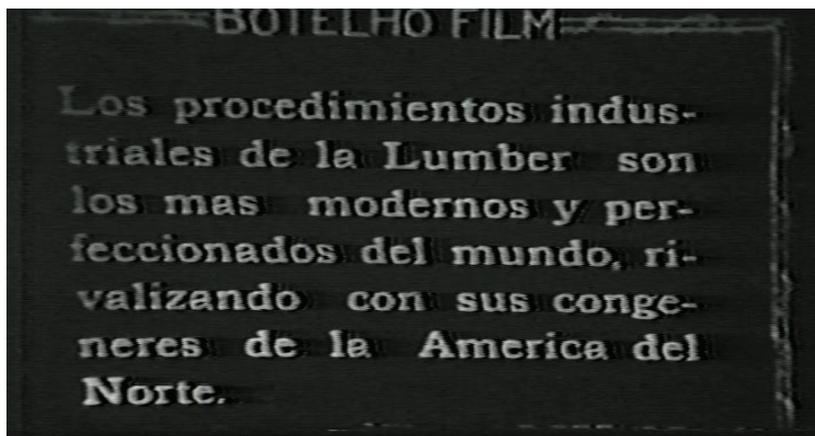


Figura 3.44: cena do filme Lumber, Botelho Film, 1922.

Circuito de São Gonçalo (o mais antigo filme brasileiro preservado)” (RAMOS, MIRANDA, 1997). Vê-se que o presente documentário insere-se entre a primeira leva de trabalhos do cinema nacional.

Neste documentário são mostradas as etapas de trabalho desde a retirada da madeira no mato até a transformação em tábuas e os depósitos junto aos trilhos. Aparecem também várias tomadas do dia-a-dia dos trabalhadores. Algumas cenas remetem à cenas clássicas dos primeiros filmes dos irmãos Lumière, que são conhecidos como as primeiras imagens a serem captadas em movimento: a partida do trem (figura 3.45 e 3.46), e a saída dos operários da fábrica (figura 3.47 e 3.48). Há várias imagens das instalações e das casas da época, e belas tomadas da paisagem. O filme tem a intenção de mostrar a eficiência e modernidade do equipamento utilizado pela madeireira.

Além do cinema, a Lumber mantinha o sueco Claro Jansson como fotógrafo contratado, também com o intuito de divulgar o dia-a-dia e a tecnologia utilizada na fábrica. Segundo Valentini “a presença de fotógrafos profissionais nos empreendimentos de Percival Farquhar reforçam a ideia da narrativa dos triunfos do homem sobre a natureza” (VALENTINI, 2009:196). Jansson, que era fotógrafo amador, vê na vaga oferecida pela Lumber a oportunidade de se profissionalizar. Imagens de rara beleza foram captadas pela lente do fotógrafo, que é o inaugurador

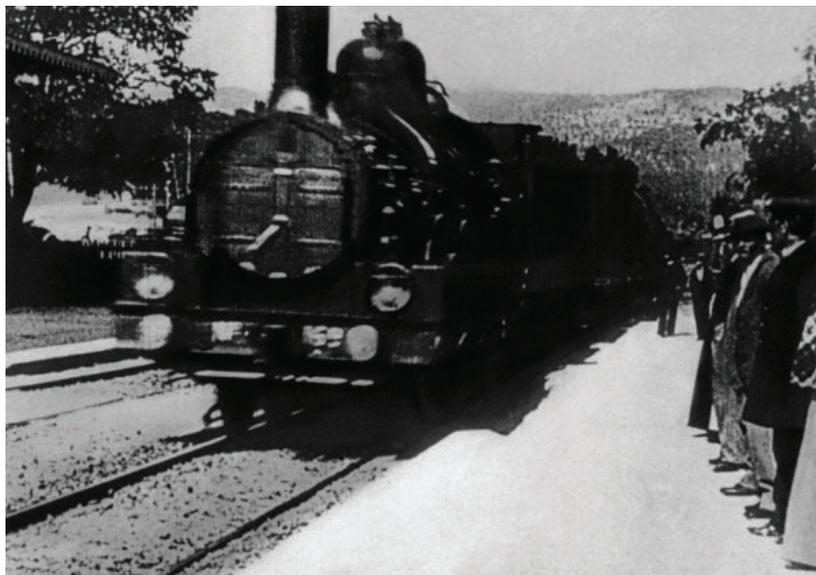


Figura 3.45: cena de *L'Arrivée d'un train en gare de la Ciotat* (Chegada de um trem à Estação da Ciotat), dos Irmãos Lumière, 1895.



Figura 3.46: cena da partida no Rio de Janeiro, do filme *Lumber*, Botelho Film, 1922.



Figura 3.47: cena de *La Sortie de l'usine Lumière à Lyon* (A Saída da Fábrica Lumière em Lyon), dos Irmãos Lumière, 1895.



Figura 3.48: cena da saída da fábrica no filme *Lumber*, Irmãos Botelho, 1922.

do olhar sobre a paisagem da região. É uma pena que o acervo de Claro Jansson, preservado, tenha ficado muitos anos no esquecimento, e que, mesmo hoje, seja de difícil acesso, a não ser a partir de reproduções nem sempre rigorosas na aferição de autoria. Jansson era oleiro de profissão, trabalhou na extração de madeira e como ervateiro. Jansson é a própria memória da região, pois começou a fotografar enquanto era ervateiro, pela insuficiência da verdade das palavras para mostrar (D'ALÉSSIO, 2003), exibindo a realidade vista de dentro, desvelando para o Brasil uma realidade insondada.

Jansson praticou vários generos de fotografia: “O registro das paisagens urbana e rural, a arquitetura das cidades, as obras de implantação das estradas de ferro, os conflitos armados e as expedições científicas, a par dos convencionais retratos de estúdio (...), são alguns dos temas solicitados aos fotógrafos do passado” (KOSSOY, 1998:26). Dos temas citados por Kossoy, o único que Jansson não cobriu foi o das expedições científicas, que naquela época já não se interessavam mais por aquela região, considerada vazia. Mas o olhar documental de Jansson pode ser enquadrado junto ao dos grandes naturalistas e documentaristas (figura 3.49, 3.50, 3.51 e 3.52).

O fato de ter feito os primeiros registros icônicos da região, inaugurando aquela paisagem, por ser o primeiro olhar consciente, elevam a



Figura 3.49: mudança de acampamento na construção da Linha São Francisco, 1913. Foto Claro Jansson (DALESSIO, 2003)

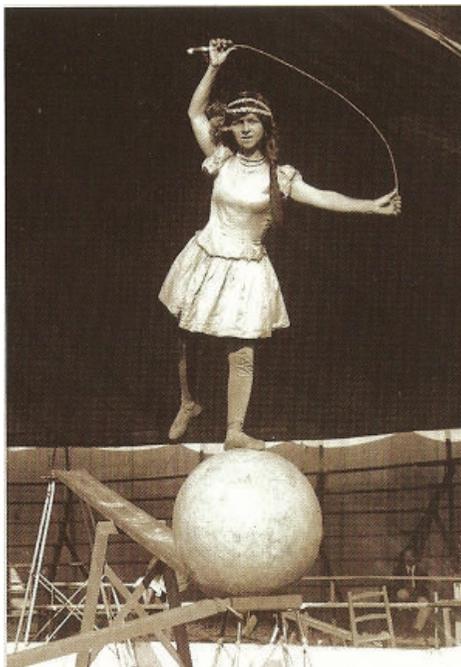


Figura 3.50: moças numa canoa em Três Barras, 1920. Foto Claro Jansson (DALESSIO, 2003).

Figura 3.51: sapeco da erva-mate, São Mateus, 1920. Foto Claro Jansson (DALESSIO, 2003).



Figura 3.52: Malabarista, circo em Três Barras, 1923. Foto Claro Jansson (DALESSIO, 2003)





Acima: Figura 3.53 - Maço do cigarro Três Barras, Acervo do Museu de Três Barras, com imagem da madeira Lumber. Abaixo: figura 3.54 - Maço do cigarro Tigre com imagem do *donkey* da Lumber. Acervo do Museu de Três barras.



importância do trabalho de Jansson como documento.

A Lumber constrói sua imagem, feita para mexer com a imaginação do habitante da região. A partir das fotografias, desenhos da floresta e do “Colosso” de Três Barras são estampados nos maços do cigarro Três Barras, produzido na cidade pela família Scherbowski (figura 3.53 e 3.54). O próprio cigarro é um símbolo da modernidade ao substituir o palheiro pelo *cigarrete* do cinema.

O trabalho da Lumber com a imagem, através do cinema e fotografia, mostra que a transformação que o motor do trem opera no modo de ver a paisagem é real. As fotografias da floresta, possibilitadas pela Lumber, e executadas com apuro por Claro Jansson, passam a constar em calendários e cartões-postais. A paisagem do Planalto passa a circular, a existir aos olhos do resto do Brasil e do mundo. São fixadas as primeiras imagens do país das araucárias, e das cidades do ciclo da madeira.

O fato de que as primeiras imagens da floresta de araucárias a circularem, tenham sido financiadas pelo seu próprio destruidor, demonstra apenas que a veneração da floresta, enquanto discurso, pode estar associada ao capitalismo industrial. Essa atitude parece ser uma antecipação do discurso sobre o “sustentável” da atualidade. Não sem perdas para floresta, que permanece como lembrança - não como realidade, já que a realidade pode ser perigosa demais. Assim, a cultura: deixar morrer para

que se torne manipulável, e volte na forma de nostalgia apaziguadora.

Considerações finais: consequências de uma ideia de cidade

O que é novo na América é o choque do primeiro nível (primitivo e selvagem) e do terceiro tipo (o simulacro absoluto)

Jean Baudrillard, América, p. 112.

A delimitação do que seria a paisagem do Planalto Norte catarinense foi pensada em relação à outras paisagens, distintas, que a circundam e a precedem no tempo. Outras paisagens catarinenses de história mais antiga, mais próximas do litoral, mais emaranhadas na redes de informação, e, por isso, mais problematizadas, fotografadas e interpretadas, mais artealizadas.

A partir da carga intelectual referente à outras paisagens, somou-se a experiência empírica na paisagem da área recortada, o registro e representação daquela paisagem, e a utilização, como guia, de textos que tratam daquele recorte, textos e estudos que nos forneceram grande parte da documentação iconográfica referente àquela paisagem.

A experiência empírica, organizada na forma de viagens de pesquisa, possibilitou o estudo das edificações e da inserção urbana no recorte escolhido, de forma que o registro e posterior organização dos dados referentes a esses edifícios gerasse um arquivo da paisagem que seria o próprio corpo do trabalho. Do estudo dos edifícios e das representações

daquela paisagem como documentos/monumentos é que nascem essas breves notas que aqui repassamos com o propósito de fechamento.

Em primeiro lugar, pôde ser detectada uma relação entre as cidades fundadas com o ciclo da madeira, no que corresponde à antiga área de floresta de araucárias, área que foi dramaticamente diminuída com a exploração intensiva da floresta. Mas a araucária, quase desaparecida enquanto floresta, está presente na paisagem na forma da madeira, que serviu para construção de cidades inteiras, fato que fica claro quando se analisam os primeiros registros fotográficos daquelas paisagens urbanas.

No entanto, na maioria dessas cidades fundadas com o ciclo da madeira, as antigas edificações de madeira que remetem a época de fundação das cidades foram destruídas, dando espaço para edificações mais modernas. A escolha de Três Barras como objeto do trabalho se deu pela presença de um expressivo conjunto de construções de madeira, já que, com a falência da Lumber, o crescimento do município passa a ser deslocado para outras áreas, desvalorizando o centro fundador, afastando dali novos investimentos interessados em “atualizar” a área.

Dessa forma o complexo Três Barras - Marcílio Dias pode ser visto como um arquétipo, uma lembrança, um documento, um monumento que nos lembra como se deu a ocupação daquela região ligada ao ciclo da madeira.

Sobre essa ocupação, observa-se o seguinte: a presença do trilho de trem, com seus vetores de modernidade e velocidade, transforma a maneira como são construídas as cidades, que naquele momento chegavam somente ao divisor de águas das bacias do Atlântico e do Paraná, sem adentrar o grande sertão que era o da floresta de araucárias. As cidades coloniais, que antes eram fundadas na forma de grandes assentamentos rurais, passam a ser criadas e planejadas com o claro intuito de transformarem-se em cidades. Cidades planejadas, na forma de malhas reticuladas, acopladas à estação de trem e às madeireiras. O desenho dessas malhas ficou a cargo de cartógrafos anônimos, que cumpriram esse trabalho com maior ou menor êxito. É uma pena que este trabalho tenha terminado justo no momento em que passamos a ter acesso a alguns desses cartógrafos e seus descendentes.

Essas cidades planejadas não eram desprovidas de uma hierarquia monumental, e, no caso de Três Barras, que é o caso extremo da cidade moderna do Planalto, a presença da Igreja e dos Clubes de Caça e Tiro, fatos urbanos mais importantes nas cidades da colonização no Vale do Itajaí, é substituída, na hierarquia urbana, pela existência do cinema e do *saloon*. A presença que define a cidade, que substitui os mitos fundadores, é a presença burguesa da madeireira, a grande indústria que, instalada junto a estação do trem, exige a densidade populacional, e, portanto, a cidade do Planalto, impossível em época de caminhos de mulas.

Além dessa transformação na escala da cidade - a substituição dos grandes assentamentos rurais ao redor das estradas por malhas reticuladas planejadas - a presença da estrada de ferro e da tecnologia norte-americana de extração madeireira proporciona uma nova experiência que substitui (ou associa-se) à do imigrante europeu, ligado ainda as corporações de ofício e ao saber fazer. Essa maneira de construir trazida com a ferrovia, ligada à eficiência industrial norte-americana, e, especificamente, à organização taylorista do trabalho, proporciona uma desqualificação do trabalho do artífice, que é substituído pelo operário que segue ordens dos engenheiros.

Esse processo fica aparente nas edificações em Três Barras, com a presença de um tipo de arquitetura que é associado à tecnologia norte-americana. É um tipo de construção menos robusta e mais econômica do que a do imigrante alemão ou polonês, e o repertório construtivo passa a ser renovado com a presença de novos componentes, como a janela corrida e o adorno de varanda de inspiração *art-déco*. Também começam a aparecer tesouras e estruturas mais arrojadas, fruto da experiência dos engenheiros norte-americanos. Essa influência começa a espalhar-se pelo Planalto, e quebra o ciclo tradicional de transmissão de saberes, tradição cujo resultado foi, por exemplo, a onipresença do enxaimel na área de colonização alemã.

Além do desaparecimento da floresta, da urbanização planejada por sociedades colonizadoras e da transformação nas relações de trabalho, e, portanto, nas técnicas construtivas, outra importante transformação pela qual passou o Planalto e que o particulariza enquanto registro e presença de uma paisagem, ilustrando o espírito de uma civilização, é a relação com a imagem.

A presença do cinema e fotografia tem relação com a fundação dessas cidades, na medida em que foram fundadas em época que já existia e espalhavam-se estas tecnologias. Os primeiros registros, que fundam a representação daquela paisagem, já são filmes e fotografias, como exemplo o trabalho do fotógrafo Claro Jansson e o documentário dos Irmãos Botelho.

A partir da formação de Três Barras, é possível se pensar numa analogia entre cinema e Igreja dentro do projeto de cidade ligado a empresa norte-americana. O cinema substitui a Igreja na hierarquia simbólica da vila, já que, enquanto o cinema está presente desde o princípio no que era a principal praça da cidade, a Praça da Lumber, a Igreja não foi contemplada com um espaço privilegiado na hierarquia, mas com um terreno simples na malha urbana. Como sabemos, a empresa distribuía vales para que os funcionários participassem das sessões de cinema durante os fins-de-semana. Nesse caso, a ida compulsória e religiosa ao cinema ultrapassava

a simples fruição despreziosa, e passava a colaborar com o projeto de refundação da sensibilidade do caboclo e do colono, acostumado à bebida, às armas e às brigas. A ida ao cinema tornava-se um evento social, um espaço de trocas simbólicas e de convivência. Como na Igreja, o cinema funciona como espaço de transformação do profano em sagrado, em objeto de culto, cultura. Com o tempo, o cinema aparece então como o espaço de memória por excelência, conclusão que pode ser tirada do fato de que o cinema foi uma das poucas construções preservadas em meio a toda destruição do complexo madeireiro, fato que é reproduzido pelo IPHAN, ao ter sido o único bem levantado pelo órgão, em Três Barras, com fins de restauração.

Ir ao cinema é conhecer as coisas do mundo. O cinema passa a ser uma importante maneira de acessar a paisagem. Acontece uma troca de imagens, entre a paisagem e o mundo, que são todas as outras paisagens. É uma troca desigual, mas presente. Por um lado, através da sala de cinema tem-se acesso as paisagens do mundo, com preponderância das produções norte-americanas, paisagens que passam a ser possíveis de serem reproduzidas, influenciando a própria construção da cidade. Por outro, fotógrafos e documentaristas ajudam a criar um acervo de registros da paisagem local, colocando aquelas imagens em circulação, dando a conhecer uma realidade e fixando-a no imaginário.

Essa noção de cidade, trazida e propagada com o programa de colonização dos norte-americanos, espalhou-se pelo Planalto, região do contestado, oeste catarinense e sudoeste do Paraná. A cidade que nasce da mata da araucárias, no formato de um loteamento, que chamamos de cidades da madeira, porque crescem ao redor das madeiras, e são completamente construídas em madeira. No entanto, dentro de algumas décadas a floresta de pinheiros estava destruída, a paisagem original, devastada. A destruição da paisagem original é atenuada pelas extensões da paisagem propostas pelo cinema, fotografia e trilhos de trem, que são ligações com o mundo. No futuro, a utilização da madeira seria abandonada em detrimento do concreto armado e do tijolo. São cidades da tecnologia e não da técnica.

A paisagem da cidade no Planalto e no Oeste denuncia essa condição. O advento do trem e da cidade, com seus vetores de modernidade, trouxeram para a paisagem do Planalto uma influência desligada de padrões étnicos, ligada à racionalidade capitalista. As construções de madeira de influência norte-americana, embora estejam presentes na memória das cidades e na paisagem urbana, não são reivindicadas por nenhuma etnia como marca identitária. Os laços identitários que esse tipo de arquitetura encena são laços capitalistas, distintivos da modernidade, ligados ao trabalho nas fábricas, cinema, ou ferrovia. Daí a dificuldade em identificar, criar séries e, especialmente, dar valor, pesar essa presença

na paisagem.

São cidades muito parecidas entre si, porque não tem um conjunto histórico constituído que funda sua paisagem, particularizando-as. Porque, no fim, todas as cidades são ou foram modernas, já que o tempo passa para todas, deixando suas marcas. Mas só as cidades jovens é que foram somente modernas, e não coloniais, nem da imigração (Brasília é o exemplo máximo).

São cidades não fundacionais, pois há a ausência de um mito fundador. No entanto há a origem: a origem é moderna (que se sobrepôs a origem milenarista, transcendentalista, apagada com a guerra: é onde se dá o salto a que se refere Baudrillard).

Cidades modernas, onde a imagem é mais importante do que a paisagem. Cidades do cinema, da fotografia, que são artes da modernidade, sem aura, reprodutíveis. São também cidades sem aura, tayloristas, fundadas ao mesmo tempo, em séries.

Mas é impossível que um lugar seja igual a outro, porque a morte nunca é completa. Os fantasmas persistem e continuam governando os vivos. É o papel da arqueologia revelar os fantasmas, e da história fazer com que eles conversem. O papel da história não é conservar, mas fazer conversar. Foi o que tentamos realizar com este trabalho.

Bibliografia

- ÁBALOS, Iñaki. *Atlas Pintoresco Vol. 2: los viajes*. Barcelona: Gustavo Gili, 2008.
- AGAMBEN, Giorgio. *Estâncias*, 1977. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2007.
- ALEXANDER, Abel; MÉNDEZ, Patricia; GUTIÉRREZ, Ramon. *Fotografía Latinoamericana - Colección CEDODAL*. Buenos Aires: CEDODAL, 2001.
- AMBRIZZI, Miguel Luiz. *Entre olhares - O romântico, o naturalista. Artistas-viajantes na Expedição Langsdorff: 1822-1829*. 19&20, Rio de Janeiro, v. III, n. 4, out. 2008. Disponível em: <http://www.dezenovevinte.net/artistas/viajantes_mla.htm>. Acesso em 29/08/2010.
- ANDRADE, Carlos Drummond de. *As impurezas do Branco*. Rio de Janeiro: José Olympio/INL, 1973.
- ANGOTTI-SALGUEIRO, Heliana. *A construção de representações nacionais: os desenhos de Percy Lau na Revista Brasileira de Geografia e outras "visões iconográficas" do Brasil moderno*. An. mus. paul., São Paulo, v. 13, n. 2, Dec. 2005 . Available from <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-47142005000200003&lng=en&nrm=iso>. Acessado em 21 de Março de 2012.
- ARGAN, Giulio C.: *Arquitetura e Cultura* in ARGAN, Giulio C.: *História da arte como história da cidade*, 1984. São Paulo: Martins Fontes, 2005.
- AURAS, Marli. *Guerra do Contestado: a organização da irmandade cabocla*. 2. ed. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1997.

- BAUDRILLARD, Jean. *América*. Lisboa: João Azevedo Editor, 1989.
- BENÉVOLO, Leonardo. *História da Cidade*. São Paulo: Perspectiva, 2007 (1980).
- BENJAMIN, Walter. *Pequena História da Fotografia* [1931] in BENJAMIN, Walter. *Obras Escolhidas - Magia e Técnica, Arte e Política Vol. I*. São Paulo: Editora Brasiliense, 2010.
- _____. *Teses sobre o conceito de história* [1940] in *Obras Escolhidas - Magia e Técnica, Arte e Política Vol. I*. São Paulo: Editora Brasiliense, 2010.
- BERQUE, Augustin. *El pensamiento paisajero*. Madrid: Biblioteca Nueva, 2009.
- BERQUE, Augustin. *Paisagem-Marca, Paisagem-Matriz: Elementos da Problemática para uma Geografia Cultural* in CORRÊA, Roberto L., ROSENDAHL, Zeny. *Paisagem, Tempo e Cultura*. Rio de Janeiro: Editora UERJ, 1998.
- BIELSCHOWSKI, Bernardo B. *Patrimônio Industrial e Memória Urbana em Blumenau/SC*. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Urbanismo História e Arquitetura da Cidade. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2009.
- BROOS, Hans. *Blumenau - Meio século de evolução urbana*. Original do autor, 2005.
- _____. *Construções Antigas em Santa Catarina*. Blumenau: Cultura em Movimento; Florianópolis: Ed. da UFSC, 2002.
- CARVALHO, Miguel M. X. de. *O desmatamento das florestas de*

- araucária e o Médio Vale do Iguaçu: uma história de riqueza madeireira e de colonizações*. Dissertação (mestrado). Programa de Pós-graduação em História. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2006.
- CASTELLS, Manuel. *A Questão Urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983 [1975].
- CASTRO, Celso. *Pesquisando em Arquivos*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2008.
- CLAVAL, Paul. *A Geografia Cultural*. Florianópolis: Editora da UFSC, 1999 [1995].
- COSGROVE, Denis. *A Geografia Está em Toda Parte: Cultura e Simbolismo nas Paisagens Humanas* [1984] in CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeny: *Paisagem, Tempo e Cultura*; Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 1998.
- COSTA, Lucio. *Relatório do Plano Piloto (1957)*. In BRAGA, Milton. *O Concurso de Brasília: Sete Projetos para uma Capital*. São Paulo: Cosac Naify, Imprensa Oficial do Estado, Museu da Casa Brasileira, 2010.
- CULLEN, Gordon; *Paisagem Urbana*. Lisboa: Edições 70, 2009.
- D'ALESSIO, Vito. *Claro Jansson - O Fotógrafo Viajante*. São Paulo: Dialeto, 2003.
- DERRIDA, Jacques. *Mal de Arquivo - Uma Impressão Freudiana*, 1993. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2001.
- DE CERTEAU, Michel. *A Escrita da História*. Rio de Janeiro: Forense

- Universitária, 2010 [1975].
- ENGELS, Friedrich: *Dialéctica da natureza* – Portugal: Presença, 1974.
- FLUSSER, Vilém. *Sobre a Palavra Design*, 1990. In FLUSSER, Vilém. *O Mundo Codificado*. São Paulo: Cosac Naify, 2007.
- FOUCAULT, Michel. *A Arqueologia do Saber*, 1968. Rio de Janeiro: Fofense Universitária, 1982.
- _____. *Teoria e Instituições Penais in Resumo dos Cursos do Collège de France (1970 - 1982)*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1997.
- FRANCO, José Luiz de Andrade, DRUMMOND, José Augusto. *Fredrico Carlos Hoehne: viagem à Araucariândia in Desenvolvimento e Meio Ambiente*, n. 11-12, p. 11-21, jan./dez. 2005. Editora UFPR.
- FRISBY, David. *Paisajes urbanos de la modernidad*. Quilmes: Universidad Nacional de Quilmes, 2007 (2001).
- GAULD, Charles A. *Percival Farquhar - O último Titã*. São Paulo: Editora de Cultura, 5a ed., 2010 (original 1964).
- GINZBURG, Carlo. *Sinais: Raízes de um paradigma indicário in Mitos Emblemas e Sinais*. São Paulo: Companhia das Letras, 2009 [1986].
- GOITIA, Fernando C. *Breve História do Urbanismo*. Lisboa: Editorial Presença, 1982.
- GOULARTI FILHO, Alcides. *A Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande na formação econômica regional em Santa Catarina*. In *Geosul*, Florianópolis, v. 24, n. 48, p 103-128, jul./dez. 2009.

- _____. *A Estrada Dona Francisca na formação econômica de Santa Catarina/Brasil*. In *Anais do XXX Encontro da Associação Portuguesa de História Econômica e Social*. Lisboa: Instituto Superior de Economia e Gestão da Universidade Técnica de Lisboa (ISEG/UTL), 2010.
- GREGOTTI, Vittorio: *Território e arquitetura* in NESBITT, Kate: *Uma nova agenda para a arquitetura: antologia teórica (1965-1995)*. São Paulo: Cosac Naify, 2ª ed. rev., 2008.
- HARRIS, Elizabeth. *Le Corbusier Riscos Brasileiros*. São Paulo: Nobel, 1987.
- KOLODY, Helena. *Sinfonia da Vida*. Curitiba: Pólo Editorial do Paraná/D.E.L. Editora/Letra Viva, 1997.
- KOSSOY, Boris. *Fotografia e História*. Cotia: Ateliê Editorial, 2009 [1988].
- KRACAUER, Siegfried. *O ornamento da massa*. São Paulo: Cosac Naify, 2009 [1963].
- KWINTER, Sanford e FABRICIUS, Daniela. *O urbanismo: arte de arquivar?* In KOOLHAS, Rem et al. *Mutaciones*. Bordeaux, Arc en Rêve, 2000.
- LAMBERT, Jacques. *Os Dois Brasis*. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional, 1959.
- LE CORBUSIER. *Precisões*. São Paulo: Cosac & Naify, 2004 [1930].
- LE GOFF, Jacques. *História e Memória*. Campinas: Editora da Unicamp, 2003 [1977].

- LEFEBVRE, Henri. *O Direito à Cidade*. São Paulo: Editora Moraes, 1991.
- LIMA, Soeli Regina da Silva. *Capital Transnacional na Indústria da Madeira em Três Barras: as Company Towns e a produção do espaço urbano*. Dissertação (Mestrado em Geografia), Curitiba: UFPR, 2007.
- MARQUES, Anésio C. *Planejamento da paisagem da Floresta Nacional de Três Barras (Três Barras - SC): Subsídios ao Plano de Manejo*. Dissertação (Mestrado em Geografia). Curitiba: UFPR, 2007.
- MARTINS, Marina Cañas. *Paisagem em circulação: o imaginário e o patrimônio paisagístico de São Francisco do Sul em cartões-postais*. Dissertação (mestrado). Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2008.
- MELLO, Vasco; *Máquinas na paisagem*. Porto: Dafne Editora, 2008.
- MONTANER, Josep M. *Arquitetura e crítica*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2007.
- MUNARIM, Ulisses. *Arquitetura dos cinemas: um estudo da modernidade em Santa Catarina*. Dissertação (mestrado). Programa de Pós-graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2009.
- NUNEZ, Estuardo. *A América em Tinta e Carvão - Documentação das viagens de Rugendas in Américas*, n. 12, Rio de Janeiro, dez. 1960.
- ORSER JR., Charles E. *Introducción a la Arqueología Histórica*. Buenos Aires: Asociación Amigos del Instituto Nacional de Antropología, 2000.

- PIAZZA, Walter F. *A colonização de Santa Catarina*. Florianópolis: Lunardelli, 3a ed., 1994.
- PIMENTA, Luis F., PIMENTA, Margareth de C. Afeche. *A formação das cidades e das paisagens da imigração em Santa Catarina: Memória e Preservação*. Belo Horizonte: Anais do XII SIMPURB - Simposio Nacional de Geografia Urbana, 2011.
- PIMENTA, Margareth de C. Afeche e PIMENTA, Luis F. *Paisagem e Diversidade Culturais como Perspectiva de Construção Social*. Belo Horizonte: Anais do 1o Colóquio Ibero- Americano Paisagem Cultural, Patrimônio e Projeto, 2010.
- PIMENTA, Margareth, de C. Afeche, PIMENTA, Luis F., BIELSCHOWSKI, Bernardo B., SERRAGLIO, João P. *Mestres Artífices em Santa Catarina*. Brasília: IPHAN, no prelo.
- QUÉRIAT, Stéphanie. “Les Figures D'un Pays”: *Les paysages wallons à la lumière de leus artialisation: le cas des Hautes-Fagnes et de la Vallée de la Semois*. Paper Presented at the Forum UNESCO University and Heritage - 10th International Seminar “Cultural Landscapes in the 21st Century”. Newcastle upon Tyne, 2005.
- RAMOS, Fernão; MIRANDA, Luiz Felipe. *Enciclopédia do Cinema Brasileiro*. São Paulo: Senac, 2000.
- REIS FILHO, Nestor Goulart; *Quadro da arquitetura no Brasil* – São Paulo: Perspectiva, 2006.
- RICOEUR, Paul. *Archives, Documents, Traces* (1978). In MEREWETHER, Charles (ed.), *The Archive*. London: Whitechapel e The MIT Press, 2006.

- RODYCZ, Wilson C. *Os imigrantes poloneses da Colônia Lucena - Itaiópolis: se um marreco pisar no gelo ele quebra*. Porto Alegre: Rodycz & Ordakowski Editores, 2011.
- ROGER, Alain. *Breve Tratado del Paisaje*. Madri: Editorial Biblioteca Nueva, 2007.
- ROMERO, José Luis. *América Latina - As cidades e as ideias*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2004 [1976].
- ROSSI, Aldo. *A Arquitetura da Cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 2001. [1966].
- SALLAS, Ana Luisa F., BEZERRA, Rafael G. *Da trajetória de um fotógrafo e da legibilidade da fotografia: esboço interpretativo sobre o trabalho de Claro Jansson*. In *Discursos Fotográficos*, Londrina, v.4, n.5, p.59-80, jul./dez. 2008.
- SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.
- _____. *Espaço e Método*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 5a ed., 2008 [1985].
- _____. *Pensando o Espaço do Homem*. São Paulo: Hucitec, 4a ed., 1977.
- SAUER, Carl: *A Morfologia da Paisagem* in CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeny: *Paisagem, Tempo e Cultura*; Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 1998.
- SCHAMA, Simon. *Paisagem e Memória*. São Paulo: Companhia das Letras, 2009 [1995].

- SICARD, Monique. *A Fabrica do Olhar: Imagens de ciência e aparelho de visão (século XV-XX)*. Lisboa: Edições 70, 2006 [1998].
- SILVA, Osvaldo Paulino da; *Arqueologia dos Engenhos de Santa Catarina – Erechim, RS: Habilis, 2007.*
- TAFURI, Manfredo; DAL CO, Francesco. *Architettura Contemporanea*. Madri: Aguilar, 1a ed., 1978.
- TAFURI, Manfredo; *Teorias e história da arquitetura*. Lisboa: Presença, 1968.
- TEIXEIRA, Luiz Eduardo Fontoura. *Arquitetura e cidade: a modernidade (possível) em Florianópolis, Santa Catarina - 1930 -1960*. Tese (Doutorado em Arquitetura). São Carlos: EESC USP, 2009.
- THOMÉ, Nilson. *Trem de ferro: história da ferrovia no Contestado*. Florianópolis: Lunardelli, 2a ed., 1983.
- _____. *A Aviação Militar no Contestado - Réquiem para Kirk*. Caçador/SC: FEARPE - Fundação Educacional do Alto Vale do Rio do Peixe/Museu da Região do Contestado, 1986.
- TOMPOROSKI, Alexandre A. *Idéias em movimento: Mobilização e luta dos trabalhadores da Lumber Company nas páginas de “A Plebe”, 1917 - 1919*. In *Anais do XIX Encontro Regional de História: Poder, Violência e Exclusão*. São Paulo: ANPUH/SP - USP, 2008.
- _____. *O Pessoal da Lumber!: Um estudo acerca dos trabalhadores da Southern Brazil Lumber & Colonization Co. e sua atuação no Planalto Norte de Santa Catarina, 1910 - 1929*. Dissertação (Mestrado em História). Florianópolis: UFSC, 2006.

VALENTINI , Delmir José. *Atividades da Brazil Railway Company no Sul do Brasil: a instalação da Lumber e a Guerra na Região do Contestado (1906-1916)*. Tese (Doutorado em História). Porto Alegre: PU-CRS, 2009.

VEYNE, Paul. *Como se escreve a história*. Editora UnB: Brasília, 1995 [1971].

VIRILIO, Paul: *Os motores da história*. in "*Tecnociência e cultura: ensaios sobre o tempo presente*" - Hermetes Reis de Araújo (org.) - Estação Liberdade - São Paulo, 1998. Disponível em: "<http://eumatil.vilabol.uol.com.br/motores.htm>". Acesso em 13/04/2009.

VARNELIS, Kazys, MEISTERLIN, Leah. *The invisible city: Design in the age of intelligent maps*. Adobe Design Center. Disponível em <http://www.adobe.com/designcenter/thinktank/tt_varnelis.html>. Acesso em 19/02/2011.

WACHOWICZ, Ruy Christovam. *Obrageros, Mensus e Colonos: História do oeste paranaense*. Curitiba: Ed. Vicentina, 1987.

WERMER, Günter; *Arquitetura Popular Brasileira* – São Paulo: Martins Fontes, 2005.

Filmes:

BOTELHO FILM. *Lumber*. [Filme-vídeo]. Filme recuperado pela Cinemateca do Museu Guido Viaro - Fundação Cultural de Curitiba. Rio de Janeiro, Botelho Film, 1922. Cópia digital, 47'42", p/b, mudo.

Jornais:

A NOTÍCIA. *Fogo em imóvel histórico foi criminoso, aponta laudo*. Cópia xerocada do original. Joinville, Jornal A Notícia, 2006.

CORREIO DO NORTE. *Iphan se compromete a restaurar antigo hotel da Lumber*. Canoinhas: Jornal Correio do Norte, 28 de outubro de 2005.

Legislação:

CONSELHO EUROPEU. *Convenção Européia da Paisagem*. Decreto no 4/2005. Florença, 20 de outubro de 2000.

DOU - *Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico nacional estabelece a chancela de Paisagem Cultural Brasileira*. Diário Oficial da União, número 83, Seção 1, p. 17. Terça-feira, 5 de maio de 2009.

ICOMOS. *World Heritage Cultural Landscapes*. Paris: UNESCO-ICOMOS Documentation Centre, 2009.

Internet:

P.M. DE CAMPO ALEGRE. *Histórico do Município*. Disponível em <<http://www.campoalegre.sc.gov.br>>. Acesso em 19/01/2010.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. *BR-280*. Disponível em <<http://>

www2.transportes.gov.br/bit/trodo/br-280/gbr-280.htm>. Acessado em 8/05/2009.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. *BR-116*. Disponível em <<http://www2.transportes.gov.br/bit/trodo/br-116/gbr-116.htm>>. Acessado em 8/05/2009.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. *BR-153*. Disponível em <<http://www2.transportes.gov.br/bit/trodo/br-153/gbr-153.htm>>. Acessado em 8/05/2009.

Outras fontes:

FCC, Fundação Catarinense de Cultura. *Avaliação do valor histórico e do estado de conservação de edificação designada por “Hotel América” no município de Três Barras/SC*. Parecer técnico No 09/05, 18/07/05, Florianópolis/SC.

IPHAN, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. *Inventário de Varredura do Patrimônio Ferroviário de Santa Catarina*. Florianópolis: IPHAN, 2008.

_____. *Levantamento histórico e análise tipológica do Cinema Lumber em Três Barras/SC*. Florianópolis: IPHAN, 2005.

_____. *Roteiros Nacionais de Imigração - Santa Catarina - Inventário de edificações de valor histórico*. Florianópolis: IPHAN, 2007.

P. M. DE CANOINHAS. *Complexo Turístico e Cultural de Marcílio Dias*. Canoinhas: Prefeitura do Município de Canoinhas, s. d.

