

PATRIMÔNIO, MEMÓRIA E TENSÕES NO ESPAÇO URBANO: A REQUALIFICAÇÃO DO PÁTIO FERROVIÁRIO DE CAÇADOR-SC

Tiago Nazario de Wergenes¹

Resumo: Processos de gentrificação têm ocorrido em diversos contextos, envolvendo áreas de interesse histórico. Em geral, caracterizam a retomada destes lugares por parte de grupos sociais mais abastados. Mas também se observa a imposição das representações destes grupos sobre estes espaços, como se elas fossem compartilhadas pela sociedade como um todo. A partir dessa perspectiva, foi estudado o projeto de requalificação urbana do antigo pátio ferroviário de Caçador-SC. Por meio de um estudo de caso, investigou-se o histórico desse local, atentando-se às ações do poder público direcionadas a ele. Considera-se que a requalificação da área estudada representou a retomada do controle físico do espaço, por parte dos grupos sociais dominantes, com a remoção das populações que o ocupavam, num processo de “higienização urbana”. Entretanto, também foi usado como maneira de impor a produção simbólica dos grupos detentores do poder político-econômico ao restante da população. Essa imposição foi manifestada no espaço urbano por meio da construção de objetos memoriais, numa ação que mostra uma visão parcial sobre a memória e a identidade de Caçador.

Palavras-chave: Gentrificação. Projeto de requalificação urbana. Caçador-SC. Ações do poder público.

Abstract: Gentrification processes have occurred in several contexts involving areas of historical interest. In general, these processes characterize a resumption of these locations by more affluent social groups. It is also perceived the imposition of these groups representations on these spaces, as if they were shared by society as a whole. From this perspective, we studied the urban renewal project of the old railway yard of Caçador-SC. By means of a case study, the history of the location was investigated considering the government actions related to it. It is considered that the renewal of the location represented the resumption of its physical control by the dominant social groups, with the removal of the populations that occupied that space in the occasion, in a process of “urban cleansing”. However, the project was also used as a way of imposing the symbolic production of groups holding political-economic power to the rest of the population. This imposition was manifested in urban space through the construction of memorials, in an action that shows a partial view on the memory and the identity of Caçador.

Key-words: Gentrification. Urban renewal project. Caçador-SC. Government actions.

¹ Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) - tiago_n_w@hotmail.com

INTRODUÇÃO

A cidade contemporânea é um local de tensões constantes, onde diferentes atores disputam o controle do espaço. Processos de intervenção, como os chamados projetos de requalificação urbana, são usados por determinados grupos sociais, em alguns casos, como meio de dominar o espaço. Alguns destes projetos são voltados a áreas urbanas de interesse histórico e são permeados por tensões e conflitos entre os usos e indivíduos que já ocupam o espaço e os novos usos propostos, bem como o público para o qual passam a ser direcionados.

Vários autores no Brasil e no exterior têm pesquisado essa temática, principalmente, sob a ótica da gentrificação² (ZUKIN, 1987; ARANTES; VAINER; MARICATO, 2000; LEITE, 2002; BIDOU-ZACHARIASEN, 2006; SMITH, 2006). Leite (2002) estudou as transformações do bairro do Recife Antigo, em Recife-PE, promovidas por um projeto de requalificação urbana realizado por meio de uma parceria público-privada. As ações desse processo de intervenção acarretaram o enobrecimento do local e a gradual expulsão da população antiga, de menor poder aquisitivo. Assim, o local passou a ser ocupado por uma população de renda média e alta, mudança que é característica marcante do fenômeno da gentrificação. Muitas vezes, esse processo é um movimento de retomada de áreas de interesse histórico que já foram locais nobres no passado, isto é, ocupados por um público de posição social e econômica elevada. Estas áreas foram gradualmente perdendo seu status, abandonadas pelo público mais abastado e sendo, progressivamente, alvo de investidores do mercado, atraindo novamente, assim, o interesse de antigos e novos usuários.

A pressão do público de renda mais alta, acompanhada do mercado imobiliário e, muitas vezes, do Estado direciona-se, primeiramente, ao controle físico desses espaços. Entretanto, como coloca Pesavento (2012), a cidade também é “sensibilidade”, portadora de uma dimensão simbólica e afetiva, repleta de lugares que servem de suporte a memórias e significados atribuídos por aqueles que a habitam. Assim, as disputas que se dão pelo controle de lugares históricos também envolvem os sentidos a eles atribuídos, como colocam Pollak (1989), Till (2003), Jacobs (2008), entre outros autores.

A partir dessa perspectiva, esse artigo se propõe a investigar a requalificação do espaço urbano tomando como objeto de estudo a requalificação do antigo pátio ferroviário da cidade de Caçador, no

² Do inglês, *gentrification*, termo criado pela socióloga britânica Ruth Glass, no início da década de 1960, para se referir às transformações urbanas ocorridas em bairros operários próximos ao centro de Londres, na época. Ao ver as casas de seu bairro, Islington, passarem por um acelerado processo de “reabilitação”, Glass formulou o termo para designar o deslocamento da classe operária residente devido ao enobrecimento do local. Com o aumento dos aluguéis e do custo de vida, o bairro, antes de caráter operário, foi “invadido” pela classe média, alterando-se completamente, do ponto de vista social (SLATER, 2012). Smith (2002; 2006) ressalta que, além de uma mudança social, a gentrificação consiste em uma mudança física em relação à habitação, ela atua higienizando, socialmente, o espaço e preparando-o para a classe média.

Meio-Oeste de Santa Catarina. Sustenta-se que a intervenção nesse espaço representou a retomada de seu controle por parte dos grupos que dominam o poder político-econômico local, reiterado pela “dominação simbólica” do espaço, ao servir de meio para a construção de símbolos representativos da identidade e memória destes grupos, em detrimento de uma memória e identidade urbanas que representem a população de Caçador de maneira mais ampla e democrática.

A metodologia de pesquisa consistiu em um estudo de caso apoiado em uma pesquisa bibliográfica e documental, bem como visitas ao local investigado. Acredita-se que este trabalho pode contribuir nas discussões sobre a temática do urbano ao propor uma reflexão acerca da maneira como o espaço urbano é construído (e reconstruído), bem como seu papel na formação da identidade e da memória coletiva.

CIDADE, CONFRONTO E PATRIMÔNIO

Para iniciar esta discussão, toma-se três dimensões estabelecidas por Meneses (2006) como focos para analisar e entender a cidade enquanto um bem cultural. A primeira dimensão trata a “cidade como artefato”, como coisa feita, fabricada socialmente. Para o autor, o termo artefato é tomado como um segmento da natureza física socialmente apropriado ao qual se impôs, segundo padrões sociais, uma forma ou uma função ou um sentido.

Para denominar a segunda dimensão, Meneses (2006, p. 36) usa a expressão “campo de forças” da Física. O termo designa “um espaço definível de tensões, conflitos, de interesses e energias em confronto constante, de natureza territorial econômica, política, social, cultural e assim por diante”. Desse modo, a cidade é assumida como produto das relações que os homens desenvolvem uns com os outros, permeadas por conflitos, tensões, interesses etc. Ou seja, a cidade é produto deste campo de forças e, por sua vez, vetor do mesmo, permitindo sua reprodução.

A terceira dimensão destacada pelo autor diz respeito aos sentidos presentes no urbano. Meneses (2006, p. 36) afirma que “As práticas que dão forma e função ao espaço e o instituem como artefato, também lhe dão sentido e inteligibilidade e, por sua vez, alimentam-se, elas próprias, de sentido”. Posto isso, para o autor a cidade é “representação, imagem”. Do seu ponto de vista, “A imagem que os habitantes se fazem da cidade ou de fragmentos seus é fundamental para a prática da cidade”.

Assim, a cidade “como um artefato” é construída e reconstruída em um processo constante. Como em um palimpsesto, a cidade é a acumulação de tempos sobre o mesmo espaço. No espaço urbano estão presentes os resquícios de tempos passados, lugares, prédios, estruturas, monumentos, que eventualmente são incorporados à categoria do patrimônio. Entretanto, a cidade não é formada

apenas pelo acúmulo de objetos concretos, mas também por funções e significados. Os sentidos dados aos lugares e objetos do espaço urbano se dão por meio da relação dos indivíduos com esses elementos. Relações que ocorrem no cotidiano, na prática, na vivência dos habitantes na cidade. É dessa maneira que a cidade se constitui, também, como representação social, imagem (MENESES, 2006; PESAVENTO, 2012).

No entanto, como colocado por Meneses (2006), nesse processo dinâmico que dá forma à cidade acontecem as relações entre os indivíduos e grupos, relações passíveis de disputas e confrontos que também atuam na produção do espaço urbano. Pensar a cidade como campo de forças desperta questionamentos relativos ao modo como essas disputas e confrontos impactam o patrimônio.

O fenômeno da gentrificação é uma das formas pelas quais o campo de forças que atua no urbano se manifesta no espaço e afeta as relações que os indivíduos estabelecem com o patrimônio. Os processos de gentrificação em áreas urbanas históricas, de modo geral, estão atrelados aos chamados projetos de requalificação, reabilitação, revitalização, re...³, conduzidos pelo Estado, por atores econômicos ou por ambos, nas conhecidas “parcerias público-privadas”. Estes processos se caracterizam pelo retorno de camadas economicamente abastadas da população a estas áreas, em geral, localizadas nos núcleos centrais das cidades (LEITE, 2002).

Ao longo do século XX, áreas históricas de várias cidades foram abandonadas pelo público de alta renda. A desvalorização e, em certos casos, a deterioração destes locais favoreceram sua ocupação por classes de renda mais baixa. Frente a essas situações, de acordo com Arantes (2000, p. 31), a gentrificação foi uma “resposta específica da máquina urbana de crescimento a uma conjuntura histórica marcada pela desindustrialização e conseqüente desinvestimento de áreas urbanas significativas”.

A relação entre os projetos de requalificação e o patrimônio levanta outras questões discutidas por Vainer (2000), como a mercadorização da cultura e da cidade, a gestão da cidade como uma empresa e o marketing urbano. No contexto pós-moderno, em que a cultura e as cidades se transformaram em mercadoria, as áreas históricas entraram no processo como produto cultural. Por isso, estas ações, em muitos casos, estão ligadas a motivações econômicas, como a atração de turistas, investidores e “novos” moradores para essas áreas. Desse modo, o aumento da segurança (com a repressão a “determinados grupos e comportamentos” considerados indesejados), a higienização do espaço e outras medidas, nessa lógica, tornam-se necessários para atrair um novo público.

³ Para Arantes (2000), estas palavras não passam de eufemismos usados para ocultar o sentido original de “invasão e reconquista” que, segundo a autora, a gentrificação significa.

Nesse contexto, a gentrificação motiva reflexões acerca da relação entre o patrimônio e os indivíduos. Afinal, o processo afasta das áreas históricas os seus antigos habitantes, aqueles que carregam a memória do lugar, os significados dados ao patrimônio. Desligados das relações sociais das quais o patrimônio surgiu, portanto, do grupo social para o qual o patrimônio fazia sentido, estes lugares e objetos tornam-se mero cenário diante do turista. Logo, o que se sobressai ao olhar do observador estrangeiro são suas qualidades físicas, características superficiais, e não significados mais profundos (LEITE, 2002).

O patrimônio enquanto bem cultural, por sua natureza, comunica, representa, simboliza. Porém, como coloca Gonçalves (2009, p. 31), “os seres humanos usam seus símbolos sobretudo para agir, e não somente para comunicar”. Assim, os bens culturais, o patrimônio, os elementos urbanos dotados de sentido não são usados apenas para comunicar, representar ou simbolizar, são bons para agir.

Nesse sentido, é possível fazer uma conexão com as ideias de Bourdieu (1989, p. 10), para quem “Os símbolos são os instrumentos por excelência da “integração social” [...], tornam possível o *consensus* acerca do sentido do mundo social que contribui fundamentalmente para a reprodução da ordem social”. Desse modo, as produções simbólicas podem ser utilizadas como instrumentos de dominação social. Conforme o autor, os grupos que detêm o poder sobre outros grupos estabelecem uma “cultura dominante” para mantê-lo. Por meio dessa cultura, o grupo dominante se integra e assegura a comunicação entre os seus membros, distinguindo-se dos demais. A cultura dominante é, então, imposta aos outros grupos, produzindo uma integração fictícia da sociedade em seu conjunto. Isso leva à desmobilização, à falsa consciência de integração dos grupos dominados, cuja cultura, na realidade, é vista como subalterna. Desse modo, a ordem estabelecida é legitimada por meio das distinções e das hierarquias firmadas.

Pensando no fenômeno da gentrificação com base no pensamento de Bourdieu (1989), é possível afirmar que, entre outras coisas, esse fenômeno significa o favorecimento à visão e à narrativa de determinado grupo sobre um espaço, em detrimento dos significados atribuídos por aqueles que habitavam o local antes do processo, significados construídos no contato cotidiano com o espaço. A exemplo de cidades como Salvador e Recife, a implementação dos projetos de requalificação nestes locais foi movida pela concepção de identidade nacional. Estes lugares representariam o processo constitutivo do Estado-nação, da nacionalidade brasileira, concepção usada como justificativa pelos órgãos de preservação para o seu tombamento (LEITE, 2002). Esse processo privilegiou a apropriação do espaço por grupos de renda mais elevada, turistas, entre outros grupos, em detrimento daqueles que tinham contato direto com o lugar em seu cotidiano.

Processos de dominação de espaços urbanos similares aos exemplos citados ocorrem em outros contextos e de maneiras diversas. A seguir, apresenta-se um breve histórico da cidade de Caçador, descrevendo o papel do transporte ferroviário em seu processo de desenvolvimento, ao longo do século XX, e o contexto no qual ocorre o abandono da área estudada, no fim desse mesmo século, situação que perdurou até 2009.

CAÇADOR: A CIDADE COMO FRUTO DA FERROVIA

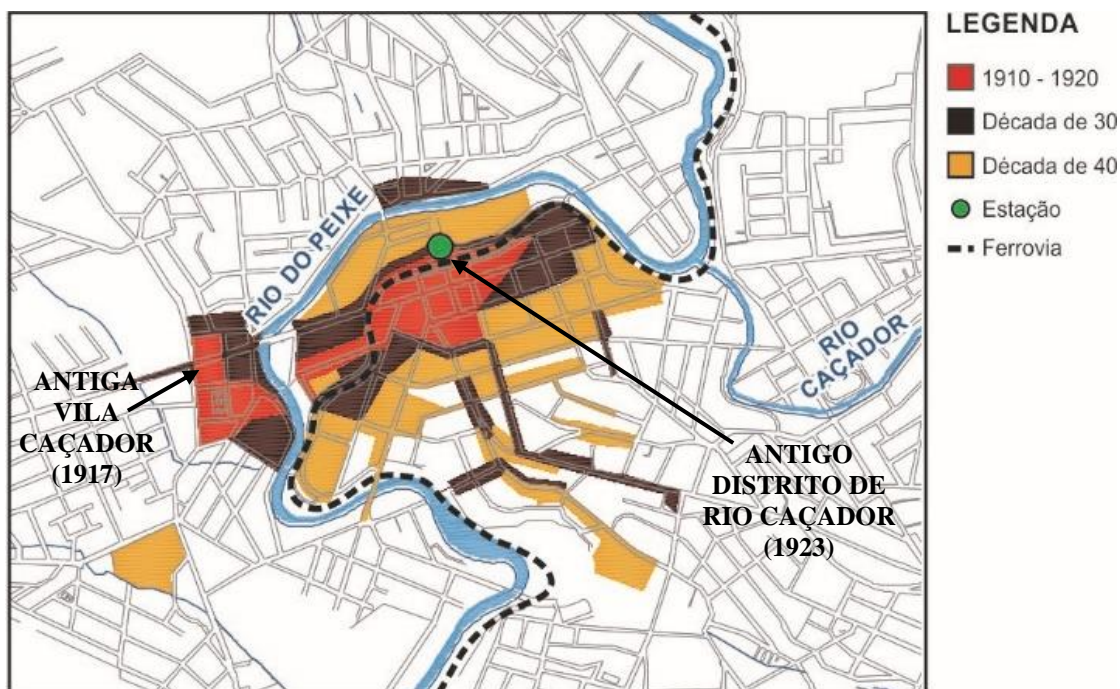
Caçador é uma cidade nascida da ferrovia. A construção da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (EFSP-RG)⁴, finalizada em 1910, foi crucial para o surgimento e o desenvolvimento da cidade, principalmente em sua primeira fase. A cidade cresceu junto a uma das várias estações construídas ao longo do trecho catarinense, a antiga Estação Rio Caçador, situada próxima à foz do Rio Caçador, no Rio do Peixe. Junto a essa estação, a companhia da estrada de ferro *Brazil Railway Company*, na época, pretendia implantar uma vila⁵, porém, a estação estava em terras particulares. Assim, a companhia implantou a vila (Vila Caçador, em 1917) na margem direita do Rio do Peixe, oposta às terras, já ocupadas, por onde a ferrovia passava. Por outro lado, a estação era um grande atrativo devido ao movimento de pessoas e produtos. Esse fator motivou a venda das terras no entorno da estação, iniciando outra povoação (Rio Caçador, elevada a distrito em 1923) (THOMÉ, 1982).

A figura 1 mostra a evolução da mancha urbana de Caçador a partir das áreas ocupadas pelas duas povoações.

⁴ A ferrovia, construída no sentido norte-sul, integrou as malhas ferroviárias do sudeste e sul do país, através do interior dos estados da região sul. Também possibilitou a ligação da capital brasileira, na época o Rio de Janeiro, às redes ferroviárias da Argentina e Uruguai (THOMÉ, 2010).

⁵ A *Southern Brazil Lumber & Colonization Company*, subsidiária da *Brazil Railway Company*, foi criada para gerenciar a exploração da madeira e a colonização das terras ao longo da ferrovia (THOMÉ, 2010).

Figura 1: Evolução histórica da ocupação de Caçador até a década de 1940.



Fonte: Adaptado de Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Caçador (IPPUC), disponível em Valentini (2010).

A presença da estação no Distrito de Rio Caçador foi determinante para a atração de estabelecimentos comerciais e, posteriormente, dos principais prédios públicos, fator que ajudou a constituir o local como o centro da futura cidade de Caçador.

Entretanto, a construção da ferrovia, aliada a outros fatores, contribuiu para a eclosão do conflito conhecido como Guerra do Contestado⁶. Isso interrompeu os planos de ocupação do Meio-Oeste catarinense. Depois do conflito e da normalização da situação, as companhias colonizadoras voltaram a atuar e muitos imigrantes europeus e descendentes de europeus, vindos principalmente do interior do Rio Grande do Sul, se estabeleceram na região (THOMÉ, 1992).

Assim, nas décadas de 1940 e 1950 Caçador viveu um período de prosperidade, com a exploração das reservas de mata nativa, rica em madeiras nobres, como a araucária e a imbuia. Muitos dos imigrantes que se estabeleceram na cidade eram industriais interessados nas reservas de madeira. A maioria instalou suas serrarias na área central às margens da ferrovia, devido à facilidade de

⁶ Iniciada em 1910, a Guerra do Contestado foi uma série de eventos que culminou em um conflito armado entre as forças federais, paranaenses e catarinenses e a população sertaneja do interior de Santa Catarina e do Paraná. Essa população foi expulsa das terras em que vivia pela ação de coronéis e pela construção da estrada de ferro, situação que foi agravada pela "Questão de limites entre Paraná e Santa Catarina", na qual estes estados disputavam a demarcação dos limites de seus territórios. A união desses fatores gerou a revolta da população sertaneja contra as forças do Estado. O Acordo de Limites assinado por Santa Catarina e Paraná em 1917, marcou o fim do conflito que resultou em milhares de mortes (THOMÉ, 1992).

escoamento da produção (THOMÉ, 1978). A figura 2 mostra uma vista aérea do centro da cidade na década de 1950. É possível ver o pátio de cargas em frente à estação e a grande quantidade de madeiras instaladas no centro do município, com amplas áreas sendo usadas como depósito.

Figura 2: Vista aérea da região central de Caçador na década e 1950.



Fonte: Adaptado de Arquivo Público Municipal de Caçador (2017).

A indústria madeireira impulsionou o desenvolvimento do município nestas décadas e a pujança econômica se refletiu no cenário urbano. A avenida Barão do Rio Branco, a principal da cidade, passou por um processo de “embelezamento” na década de 1940, recebendo pavimentação, canteiro central e iluminação. Substituindo edificações de madeira, começaram a ser construídos prédios em alvenaria, muitos deles em arquitetura *Art Déco*. Um deles foi a nova estação ferroviária, concluída em 1946, depois que a edificação de madeira da primeira estação, de 1910, foi destruída em um incêndio, em 1941. Em 1939, foi iniciada a construção da nova igreja matriz da cidade, a Catedral São Francisco de Assis (THOMÉ, 1982; GIESBRECHT, 2014). Mais uma ação de embelezamento da porção central da cidade, esse prédio foi construído com sua fachada principal voltada para a estação ferroviária. O projeto da nova estação respeitou o eixo criado, alinhando-se com a catedral, de modo que os edifícios se posicionam um de frente para o outro. Na figura 3, a silhueta destacada dos edifícios mostra parte desse eixo a partir de uma vista ao nível do solo.

Figura 3: Vista do eixo formado pela Estação Ferroviária de Caçador (embaixo) e a Catedral São Francisco de Assis (na colina, acima).



Fonte: Foto realizada pelo autor, julho de 2017.

No entanto, a partir da década de 1960, com o declínio das reservas de mata nativa, a indústria madeireira entrou em crise. A situação coincide com o declínio do transporte ferroviário, motivado pela ascensão do modal rodoviário a partir da década de 1950. Há, então, uma mudança na configuração da cidade (THOMÉ, 1978).

Como ressalta Thomé (1978), parte das serrarias da área central fecharam ou mudaram de local. Muitos dos madeireiros foram à procura de outras cidades e regiões do país em busca de mais reservas nativas. Já os industriais que permaneceram partiram para outros ramos, muitos ainda relacionados à madeira, como móveis, papel e celulose, esquadrias, construção civil, entre outros. Porém, essa nova dinâmica econômica exigiu novos espaços, fora da área central e longe da ferrovia, que já não possuía tanta importância. Os novos ramos de produção necessitavam de mais espaço, facilidade de acesso rodoviário e outros recursos que a restritiva área central da cidade não proporcionava mais. Esse processo contribuiu para o declínio do transporte ferroviário a nível local. Com cada vez menos demanda, a ferrovia foi perdendo importância e os comboios começaram a diminuir. Por sua vez, a área ocupada pelo pátio ferroviário, em frente à estação, tornou-se um espaço vazio.

CONTEXTO RECENTE

Com a desestatização do setor ferroviário brasileiro, na década de 1990, a operação da malha da antiga EFSP-RG, antes sob administração da estatal Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), foi concedida a uma empresa privada. A empresa não mostrou interesse em manter em funcionamento o trecho da ferrovia no Meio-Oeste catarinense, desativando-o na segunda metade da

década de 1990 (RFFSA, 2007). Assim, seu patrimônio foi praticamente abandonado em Caçador e, da mesma forma, em outras cidades da região. Desse modo, os prédios e áreas junto à ferrovia, principalmente em locais próximos ao centro da cidade, passaram a ser alvo de ocupações informais e reunião de grupos e atividades marginalizados, como consumo de drogas e prostituição.

Esta situação começou a mudar em maio de 2007, ao ser sancionada a Lei nº 11.483, que extinguiu efetivamente a RFFSA e transferiu a posse de seu patrimônio para a União. Os bens de interesse artístico e histórico, por sua vez, foram designados à administração do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Para gerenciar os bens que passaram para o seu controle, o IPHAN criou a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (LPCF), em 2010, na qual foram incluídos dois prédios de Caçador: a estação ferroviária e um dos antigos armazéns do pátio ferroviário.

Nesse contexto de mudança de conduta do governo federal com relação ao patrimônio ferroviário, em 2009, foi lançado o Programa de destinação do patrimônio da extinta RFFSA para apoio ao desenvolvimento local⁷. O programa, em especial, abriu uma janela de diálogo entre órgãos da esfera federal e as prefeituras locais, permitindo que fossem dados novos usos aos edifícios da ferrovia. Foi esse o destino dos prédios do patrimônio ferroviário em Caçador, que passaram a receber usos institucionais ligados à prefeitura da cidade. Na estação e em um armazém passou a funcionar a Fundação Municipal de Cultura e Turismo (FMCT). Já no armazém incluído na LPCF, inicialmente, funcionou a Fundação Municipal de Esportes de Caçador (FMEC), hoje, ele abriga a Guarda Municipal e a Liga Atlético Caçadoreense (LAC).

Entretanto, não são percebidas ações mais diretas e concretas voltadas à preservação e valorização desses bens, bem como da memória da ferrovia. Embora a estação e o armazém estejam inscritos na LPCF, nenhuma obra do patrimônio ferroviário foi tombada em nível municipal ou passou por restauração. Indiretamente, a estação ferroviária está protegida pelo artigo 16 da lei do plano diretor do município, que trata da preservação do eixo formado pela catedral e a estação. De acordo com o documento: “Deverá ser respeitado o grande eixo linear de interesse de preservação histórico, arquitetônico, paisagístico e cultural compreendido da sede da Igreja Matriz até a Estação Ferroviária [...]” (CAÇADOR, 2006).

⁷ O objetivo do programa é “[...] apoiar ações legais nas áreas de desenvolvimento social, urbano e ambiental mediante a regularização, cessão ou compartilhamento da gestão de imóveis da União oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal S. A. – RFFSA, visando, por sua vez, assegurar o cumprimento da função socioambiental desse importante patrimônio público” (SPU, 2009, p. 2). Além dos municípios, o programa também é destinado a “entidades privadas sem fins lucrativos que tenham interesse em utilizar estes imóveis para fins de implantação de programas, projetos e ações locais de desenvolvimento social, urbano e ambiental” (SPU, 2009, p. 2). A proteção do patrimônio ferroviário e estímulo à preservação e à divulgação da memória ferroviária estão entre as finalidades do programa que tem parceria com o IPHAN.

O novo cenário estabelecido a partir da Lei 11.483 também abriu a possibilidade de reuso de terrenos vagos deixados ao longo da ferrovia. Assim, alguns municípios da região implementaram projetos de requalificação de seus antigos pátios ferroviários, construindo praças e parques nesses espaços⁸. Caçador concluiu a requalificação da área de seu antigo pátio ferroviário em 2009, com a construção de um parque.

Segundo informações do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Caçador (IPPUC) (2017), havia projetos para a área desde a década de 1980, que não se concretizaram. O parque foi construído por meio de uma parceria público-privada entre a prefeitura e empresas da cidade. A figura 4 mostra um totem, já desgastado, no qual estão indicadas as empresas e instituições parceiras na realização do projeto. Conforme a imagem, as mesmas foram divididas em “colaboradores ouro” e “colaboradores prata”, de acordo com a sua contribuição.

Figura 4: Totem erigido no parque para indicar as empresas e instituições parceiras na realização do projeto.



Fonte: Foto realizada pelo autor, julho de 2017.

⁸ Isso foi possibilitado pela concessão de “termos de uso gratuito” desses terrenos pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, através da superintendência da Secretaria de Patrimônio da União (SPU) em Santa Catarina.

O projeto incluiu diversos equipamentos no local, como pistas de caminhada, ciclovias, *playgrounds*, quadras esportivas, academia ao ar livre, entre outros equipamentos de lazer e recreação. As figuras 5 e 6 mostram imagens aéreas do local, antes e depois da requalificação.

Figura 5: Vista aérea do antigo pátio da Estação Ferroviária de Caçador em 2004.



Fonte: Adaptado de Prefeitura Municipal de Caçador, disponível em Giesbrecht (2015).

Figura 6: Vista aérea do Parque Central José Rossi Adami em 2010.



Fonte: Adaptado de Rodrigo Ferlin (2010).

Além de equipamentos recreativos, no parque também foram inseridos elementos memoriais. Dois desses memoriais homenageiam falecidos empresários da cidade. Um deles é dedicado a José Rossi Adami, do ramo madeireiro e de papel, cujo nome foi dado ao parque (Parque Central José Rossi Adami). O memorial é constituído por uma estátua do empresário e placas que contam a sua história e contêm homenagens de seus familiares, amigos e funcionários. O outro memorial é o busto de José Kurtz, outro falecido empresário do ramo madeireiro, que também foi político da cidade (CAÇADOR ONLINE, 2009, 2010).

A figura 7 mostra uma imagem de satélite, atual, da área do parque e seu entorno. Nela estão localizados a ferrovia e os elementos do patrimônio ferroviário, entre outros.

Figura 7: Imagem de satélite do centro de Caçador.



Fonte: Adaptado de Google (2018).

A figura 7 também mostra uma área destacada em lilás para onde está prevista a primeira fase da expansão do Parque Central com a criação de um parque linear. Conforme informações da Prefeitura Municipal de Caçador divulgadas no final de 2017, há um projeto de expansão do Parque Central nas direções norte e sul. A proposta é fazer um parque linear margeando o Rio do Peixe. A primeira fase será implementada na direção norte, além de mais equipamentos esportivos, de recreação e lazer, o projeto prevê a reutilização dos trilhos com a implementação de um bonde urbano, como opção de transporte, e a “revitalização” de uma ponte ferroviária no bairro Gioppo. No material de divulgação feito pela prefeitura, o “Resgate histórico e cultural” é colocado como um dos eixos do projeto, no qual se

propõe dar novos usos e revitalizar os monumentos e edificações existentes (DIÁRIO RIO DO PEIXE, 2017).

GENTRIFICAÇÃO – RETOMADA E HIGIENIZAÇÃO DO ESPAÇO

A situação de abandono e descaso em relação à área do antigo pátio ferroviário da cidade foi imposta ao poder local. Isso aconteceu devido à crise e posterior indefinição em relação ao destino do patrimônio ferroviário no contexto da privatização da RFFSA na década de 1990. O abandono da área manteve-se, posteriormente, pelo desinteresse da empresa que assumiu a concessão da ferrovia. Isso favoreceu a ocupação informal e a concentração de populações e atividades consideradas, muitas vezes, indesejáveis por outros grupos, em especial aqueles de maior poder aquisitivo que habitam locais mais valorizados economicamente, como o centro da cidade e áreas próximas. Com o advento da Lei 11.483, em 2007, e as discussões acerca do destino dos bens da RFFSA na cidade em 2009, surgiu a oportunidade de retomar o controle da área em que hoje está o parque. Operou-se, assim, uma higienização do espaço com a remoção das pessoas que habitavam o local, incluindo antigos trabalhadores da ferrovia que permaneceram em casas existentes, depois da sua desativação.

Para a realização da primeira fase do atual projeto de expansão do Parque Central, no sentido norte, 125 famílias que viviam junto aos trilhos foram removidas e transferidas para a periferia da cidade, em julho de 2017 (DIÁRIO RIO DO PEIXE, 2017). A figura 8 mostra os escombros de algumas moradias removidas nessa área.

Figura 8: Local de implantação da primeira fase do parque linear depois da remoção de moradias.



Fonte: Foto realizada pelo autor, julho de 2017.

A implementação do projeto beneficia, principalmente, o centro da cidade e áreas próximas. Apesar de já possuir o parque central e mais duas praças a menos de 200 metros dali⁹, o local receberá ainda mais investimentos em equipamentos urbanos desse tipo. Essa ação também acaba por promover a elevação do preço da terra dessa área, que já é bastante alto. A remoção das famílias que residiam no local também pode ter influência sobre a sua valorização, já que ocupações informais, em geral, são vistas como fator de depreciação de áreas urbanas pelo mercado imobiliário. Apesar de o programa de destinação do patrimônio da RFFSA ter como uma de suas prioridades a destinação dos imóveis da extinta estatal para a implantação de projetos de provisão de habitação de interesse social (SPU, 2009), não há notícias de que se tenha levantado essa possibilidade de uso em relação aos imóveis presentes em Caçador.

Por outro lado, áreas periféricas da cidade, como os bairros Martello e Bom Sucesso, carecem de equipamentos comunitários de esporte, lazer e recreação. Determinados locais dessas e outras áreas do município precisam, até mesmo, de infraestrutura básica, como rede de coleta e tratamento de esgoto e pavimentação. Fazer estes apontamentos não significa dizer que dar novos usos às áreas obsoletas junto à ferrovia, criando áreas verdes e de lazer, seja algo negativo. Entretanto, parece haver um desequilíbrio nos investimentos feitos nas diversas áreas da cidade pelo poder público. Acredita-se, também, que a remoção das ocupações informais da área central acaba por favorecer interesses de atores como o mercado imobiliário.

Processos de gentrificação, remoção e higienização urbana motivam a reflexão acerca da relação entre o patrimônio e o seu público. Afinal, o processo afasta das áreas históricas os seus antigos habitantes, aqueles que carregam a memória do lugar, os significados do patrimônio. Desligado das relações sociais das quais o patrimônio surgiu, portanto, do grupo social para o qual o patrimônio fazia sentido, o patrimônio torna-se mero cenário diante dos novos ocupantes ou visitantes.

Nessa linha de pensamento, defende-se que a criação do parque não representou apenas a dominação física, mas, também, uma “dominação simbólica” do espaço. A crítica que se faz, nesse sentido, se refere à maneira como se propõe narrar a memória da cidade por meio de medidas associadas ao projeto com os monumentos construídos no parque. O objetivo desses monumentos não é rememorar a ferrovia e valorizar o seu patrimônio. Embora, no discurso de inauguração do parque, o prefeito em exercício na época tenha mencionado o fato de a cidade ter nascido naquele local, também não é a intenção dos monumentos indicar a importância do local para a memória da cidade (CAÇADOR ONLINE, 2009). Embora esses memoriais, em parte, representem a indústria madeireira, cujo

⁹ As praças Concórdia e Nossa Senhora Aparecida.

desenvolvimento esteve intrinsecamente ligado à ferrovia, acredita-se que não representam a identidade e a memória da população caçadoreense do modo democrático e mais abrangente.

O que se percebe, nessa atitude, é a imposição de um modelo de narrativa que, acredita-se, representa mais a visão de um determinado grupo social, aquele que detém o poder econômico e político na atualidade. A construção desses memoriais remete à historiografia positivista, modelo teórico-metodológico em que a narrativa histórica se baseia na exaltação de “grandes personagens” e seus feitos. Essa prática, considerada ultrapassada atualmente, está ligada a uma visão elitista dos fatos que desconsidera a sociedade global no processo histórico (FALCON, 1997; VAINFAS, 1997). Assim, crê-se que esses memoriais não representam de maneira inclusiva outros grupos que fazem parte da população da cidade, como, por exemplo, a massa dos trabalhadores da indústria madeireira da cidade ou os trabalhadores ferroviários aposentados. Atores que, embora não pertencentes às classes mais abastadas e poderosas da população, foram igualmente importantes no processo histórico de formação da cidade e têm suas memórias ligadas ao local objeto da requalificação.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerando essas questões, o que se percebe é que embora o discurso relacionado à história, ao patrimônio e à memória sejam usados para promover as intervenções feitas no local, na realidade, são vistas poucas ações efetivas no sentido de preservar o patrimônio. Não se têm notícias de propostas de restauração ou ações de proteção legal direcionadas ao patrimônio. O que se vê são as chamadas “revitalizações”, intervenções superficiais, por vezes com pouco critério que em alguns casos acaba, até mesmo, descaracterizando as obras. Assim, nota-se certa indiferença, no processo de requalificação investigado, em relação ao patrimônio ferroviário e a sua memória. Conclui-se que a principal intenção, por trás do projeto, parece ter sido a retomada do controle sobre o local do antigo pátio ferroviário da cidade.

Sobre as outras ações relacionadas à memória, a criação dos novos memoriais aqui abordados, com base no pensamento de Bourdieu (1989), entende-se essa atitude como um ato de dominação simbólica do espaço. Percebe-se que os grupos que detinham o poder de intervir no local, por meio da requalificação, impuseram a sua produção simbólica ao restante do público, visto que não houve uma participação abrangente da sociedade no processo de intervenção. Acredita-se que, como fala Bourdieu (1989), esses elementos contribuem para a integração do grupo dominante, visto que representam aqueles que possuem poder econômico e político. Dessa maneira, eles também contribuem para fixar a distinção entre o grupo dominante e os demais, já que esses atributos não condizem com a realidade da

maioria da população. Assim, entende-se esse ato como uma tentativa de impor esses símbolos como algo representativo da sociedade como um todo, o que, na realidade, não é verdadeiro.

Entretanto, como colocado por Till (2003), embora os grupos detentores do poder tenham maior controle sobre o estabelecimento de elementos memoriais, eles não podem controlar o modo como esta memória é compreendida e interpretada pelos indivíduos e outros grupos sociais. Nesse sentido, estudar a percepção do público sobre lugares de caráter histórico-memorial mostra-se como algo importante, pois estas informações podem ser úteis na realização de futuros projetos de intervenção nestas áreas, projetos que respeitem e valorizem o patrimônio e memória do lugar. Contribui, também, na compreensão do modo como as pessoas pensam e se relacionam com o patrimônio, informações importantes a serem consideradas nas políticas de preservação.

Referências

- ARANTES, Otilia Beatriz Fiori; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único**: Desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000. Cap. 1, p. 11-74.
- ARANTES, Otilia Beatriz Fiori. Uma estratégia fatal: A cultura nas novas gestões urbanas. *In*: ARANTES, Otilia Beatriz Fiori; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único**: Desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000. Cap. 1, p. 11-74.
- BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine (Coord.). **De volta à cidade**: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos. São Paulo: Annablume, 2006, 294 p.
- BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. Rio de Janeiro: Bertrand, 1989. Tradução de: Fernando Tomaz.
- BRASIL. Lei nº 11483, de 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. 2007. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11483.htm . Acesso em: 24 mai. 2017.
- CAÇADOR (Município). Lei nº 89, de 16 de outubro de 2006. Institui o plano diretor do Município de Caçador e dá outras providências. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/plano-diretor-cacador-sc-2013-05-14-versao-compilada> . Acesso em: 5 set. 2017.
- CAÇADOR ONLINE. José Kurtz ganha homenagem no Parque Central. 2010. Disponível em: <http://www.cacador.net/portal/Noticias.aspx?cdNoticia=9993&cdNoticiaDivisao=4> . Acesso em: 19 ago. 2018.
- _____. Milhares na inauguração do Parque Central: Mais de 6 mil pessoas compareceram ao evento realizado neste sábado. 2009. Disponível em: <http://www.cacador.net/portal/noticias.aspx?cdnoticia=8909&cdnoticiadivisao=2> . Acesso em: 24 abr. 2018.
- DIÁRIO RIO DO PEIXE. Construção do Parque Linear terá início em 2018: Para auxiliar no transporte, um bonde urbano sobre trilhos será integrado ao Parque Linear, como opção para quem quer se deslocar de um lado ao outro da cidade. 2017. Disponível em: <http://www.diarioriodepeixe.com/geral/23305-construcao-do-parque-linear-tera-inicio-em-2018/> . Acesso em: 1 out. 2018.
- FALCON, Francisco. História e poder. *In*: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo (Org.). **Domínios da história**: ensaios de teoria e metodologia. 5. ed. Rio de Janeiro: Campus, 1997. Cap. 3, p. 97-138.
- FERLIN, Rodrigo. **Sobrevoo de helicóptero em Caçador/SC - Vista do Parque Central José Rossi Adami**. 2010. Disponível em: www.flickr.com/photos/rodrigoferlin/sets/72157622736759043 . Acesso em: 21 ago. 2016.
- GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Caçador (antiga Rio Caçador)**. Estações ferroviárias de Santa Catarina. 2014. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/pr-tronco/cacador.htm>>. Acesso em: 19 jul. 2018.
- _____. **Caçador-nova**. Estações ferroviárias de Santa Catarina. 2015. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/pr-tronco/cacador-nov.htm> . Acesso em: 19 jul. 2018.
- GOOGLE. Google Earth Pro. Versão 7.3.2.5491. 2018. Disponível em: www.google.com/earth . Acesso em: 10 ago. 2018.

- GONÇALVES, José Reginaldo Santos. O patrimônio como categoria de pensamento. In: ABREU, Regina, CHAGAS, Mário (Org.). **Memória e patrimônio**: ensaios contemporâneos. 2. ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009, p. 25-33.
- JACOBS, A. J. **Political Power, Collective Memory, and American Central Cities**: The Discourses of the Conservative Elite's Counter-Memory of the City. *The Open Urban Studies Journal*, [s.l.], v. 1, n. 1, p. 25-34, 1 dez. 2008. Bentham Science Publishers Ltd.
- LEITE, Rogerio Proença. Contra-usos e espaço público: notas sobre a construção social dos lugares na MangueTown. **Revista brasileira de Ciências Sociais**, São Paulo, v. 17, n. 49, p. 115-134, jun. 2002. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-69092002000200008&lng=en&nrm=iso . Acesso em: 2 jul. 2018.
- MENESES, Ulpiano Toledo Bezerra de. A cidade como bem cultural: áreas envoltórias e outros dilemas, equívocos e alcance da preservação do patrimônio ambiental urbano. In: MORI, Victor Hugo, et al. (Orgs.). **Patrimônio**: atualizando o debate. São Paulo: Iphan, 2006, p. 33-76.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. História, literatura e cidades: diferentes narrativas para o campo do patrimônio. In: *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, n. 34, 2012, p. 397-411.
- POLLAK, Michael. Memória, esquecimento, silêncio. **Revista Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 2, n. 3, p. 3-15, jun. 1989. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/view/2278> . Acesso em: 22 fev. 2019.
- REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A. **Histórico**. 2007. Disponível em: <http://www.rffsa.gov.br/> . Acesso em: 18 jul. 2017.
- SPU – Secretaria do Patrimônio da União. Ministério do Planejamento. **Programa de destinação do patrimônio da extinta RFFSA para apoio ao desenvolvimento local**: Orientação aos municípios e entidades privadas sem fins lucrativos. Brasília, 2009. Disponível em: <http://www.rffsa.gov.br/> . Acesso em: 18 Ago. 2017.
- SLATER, Tom. Gentrification of the City. **The New Blackwell Companion To The City**, [s. l.], p. 571-585, 15 maio 2012. Wiley-Blackwell. Disponível em: <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1002/9781444395105.ch50/pdf> . Acesso em: 15 jul. 2017.
- SMITH, Neil. A gentrificação generalizada: de uma anomalia local à “regeneração” urbana como estratégia urbana global. In: BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine (Coord.). **De volta à cidade**: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos. São Paulo: Annablume, 2006, p. 59-88.
- _____. New Globalism, New Urbanism: Gentrification as Global Urban Strategy. **Antipode**, [s. l.], v. 34, n. 3, p.427-450, jun. 2002. Disponível em: <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/1467-8330.00249/abstract> . Acesso em: 17 jul. 2017.
- THOMÉ, Nilson. **Família Correa de Mello**: raízes da história de Caçador. Caçador: IUL, 1982.
- _____. **História do trem do contestado**. Curitiba: MTé Gestão e Comunicação, 2010.
- _____. **Isto é Caçador**: estudo geográfico do município. 1. ed. Caçador: IUL, 1978.
- _____. **Sangue, suor e lágrimas no chão do contestado**. Caçador: INCON Edições/UNC, 1992.

- TILL, Karen E. Places of memory. In: AGNEW, John; MITCHELL, Katharyne; TOAL, Gerard (Ed.). **A Companion to Political Geography**. New Jersey: Wiley-Blackwell, 2003. Cap. 19. p. 289-301. Disponível em: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1002/9780470998946.ch19> . Acesso em: 24 abr. 2018.
- VAINER, Carlos. Pátria, empresa e mercadoria: Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otília Beatriz Fiori; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000. Cap. 2., p. 75-103.
- VAINFAS, Ronaldo. História das mentalidades e história cultural. In: CARDOSO, Ciro Flamarion; VAINFAS, Ronaldo (Org.). **Domínios da história**: ensaios de teoria e metodologia. 5. ed. Rio de Janeiro: Campus, 1997. Cap. 5. p. 189-241.
- VALENTINI, Suzanne Mendes. **Caçador**: Um estudo sobre os aspectos artísticos, culturais e sociais, nas décadas de 40 e 50. 2010. 125f. Dissertação (Mestrado em Patrimônio Cultural e Sociedade) – Curso de Pós-graduação em Patrimônio Cultural e Sociedade, Universidade da Região de Joinville, Joinville, 2010.
- ZUKIN, Sharon. Gentrification: Culture and Capital in the Urban Core. **Annual Review Of Sociology**, [s. l.], v. 13, n. 1, p.129-147, ago. 1987. Annual Reviews. Disponível em: <https://doi.org/10.1146/annurev.so.13.080187.001021> . Acesso em: 15 jul. 2017.