

**CASAS DE TURMA DA FERROVIA DO CONTESTADO, SANTA CATARINA:
UM OLHAR ARQUEOLÓGICO**

*Jaisson Teixeira Lino¹
Everson Semler Matias²
Fábio Araújo³*

RESUMO

Pelo prisma arqueológico o presente artigo discute a contribuição histórica das casas de turmas, habitações destinadas a abrigar os funcionários responsáveis pela construção e manutenção da Linha Sul da ferrovia que ligou São Paulo ao Rio Grande do Sul, na segunda década do século XX. Fazer emergir algum subsídio histórico, para a melhor investigação e consequente compreensão da industrialização da região do Contestado, no meio oeste do Estado de Santa Catarina, tanto das casas de turmas quanto dos turmeiros é o objetivo deste artigo. As casas de turma foram estruturas habitacionais construídas ao longo da via-férrea e que serviram como moradia para famílias de trabalhadores deste empreendimento, seja durante a construção, seja durante a manutenção da ferrovia já em funcionamento. Não apenas a lente – da arqueologia – utilizada para analisar o passado é distinta, como é distinta também a parcela de personagens sobre a qual este estudo se debruça: os funcionários da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande. A metodologia para este estudo consistiu no emprego das técnicas arqueológicas de levantamento oportunístico e sistemático associadas à revisão bibliográfica concernente ao tema. As reflexões contidas neste estudo projetam-se sobre dois elementos basilares: um alicerce bibliográfico e um alicerce arqueológico, que apontam para o potencial de estudos das casas de turmas e sua contribuição para a historiografia do Contestado.

PALAVRAS-CHAVE: Patrimônio Industrial; Arqueologia Industrial; Ferrovia; Casas de Turma.

ABSTRACT

From the archaeological bias, this article discusses the historical contribution of workers houses, housing designed to shelter the workers responsible for the construction and maintenance of the South Line of the railway that connected São Paulo to Rio Grande do Sul in the second decade of the 20th century. To give rise to some historical subsidy, for the best investigation and consequent understanding of the Contestado region industrialization, in the midwest of the Santa Catarina State, Brazil, both workers houses and in turmeiros is

¹ Doutor em Arqueologia pela Universidade de Trás-os-Montes e Alto-Douro (UTAD) de Portugal. Docente do Programa de Pós-Graduação em História na Universidade Federal da Fronteira Sul (UFFS), Campus Chapecó/SC.

² Graduado em História pela Universidade do Extremo Sul Catarinense, com especialização em Sociologia e Filosofia. Atua como professor de nível fundamental da Prefeitura Municipal de Criciúma.

³ Mestre em História pela Universidade Federal da Fronteira Sul (UFFS), Campus Chapecó/SC.

the article purpose. The workers houses were housing structures built along the railway and served as housing for workers relatives of this achievement, either during construction or during maintenance of the railway already in operation. Not only is the lens - of archeology - used to analyze the past is different, but the portion of characters that this study focuses on is also different: the employees of the Railway São Paulo - Rio Grande. The methodology for this study consisted of employing the archaeological techniques of opportunistic and systematic survey associated with the bibliographic review concerning to the theme. The reflections contained in this study are projected on two basic elements: a bibliographic foundation and an archaeological foundation, which point to the studies potential of workers houses and their contribution to the Contestado historiography.

KEYWORDS: Industrial Heritage; Industrial Archaeology; Railway, Workers Houses.

INTRODUÇÃO

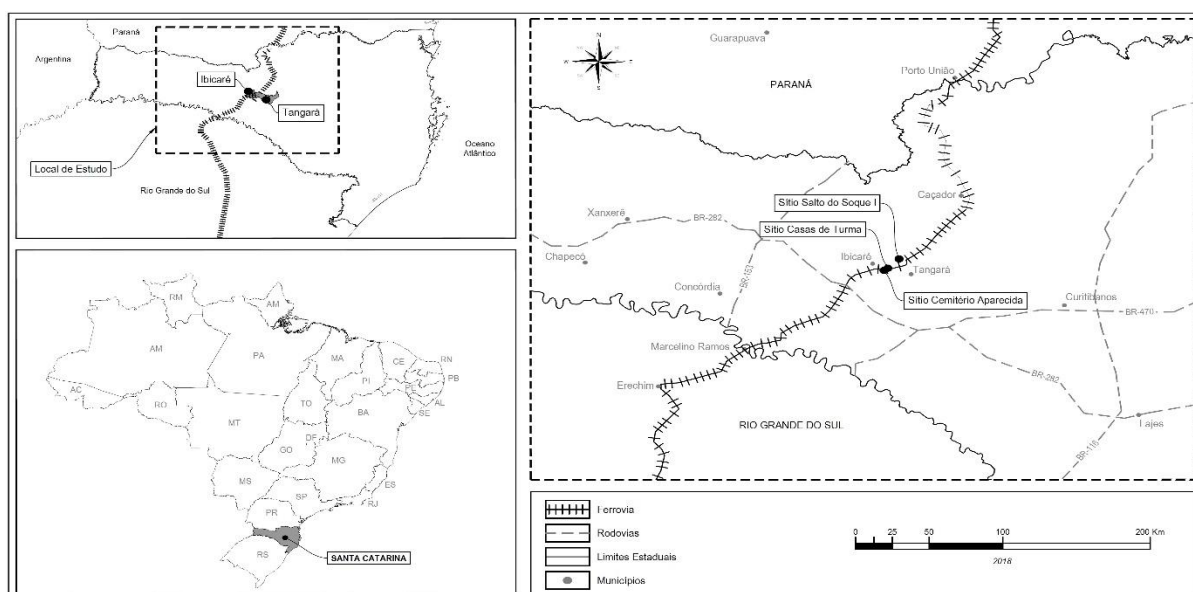


Figura 01. Localização geográfica dos sítios arqueológicos Casas de Turma, Salto do Sóque I e Cemitério aparecida, meio-oeste do Estado de Santa Catarina.

Fonte: Desenho de Mauro Fusinato e Jaisson Teixeira Lino

Com o desenvolvimento de trabalhos de arqueologia preventiva na região meio oeste do Estado de Santa Catarina, observaram-se muitos lugares que chamavam atenção por estarem contextualizados com eventos relacionados com a Guerra do Contestado (1912-1916), mesmo que nestes lugares não se observassem *a priori* evidências arqueológicas. Através de conversas com moradores da região ou mesmo por meio de prospecções, foram sendo registrados sítios inseridos neste importante acontecimento bélico do sul do Brasil em inícios do século XX. Desde 2009 projetos de investigação

arqueológica da Guerra do Contestado e de contextos materiais correlatos vêm sendo realizados, proporcionando o registro e estudo de dezenas de lugares sob a ótica arqueológica e patrimonial.⁴

De acordo com Azevedo (2010, p. 18), o patrimônio industrial associado, evidentemente, ao processo de industrialização do Brasil, corresponde “os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico”. Como exemplos de vestígios da cultura industrial a autora cita, entre outros, as habitações – objetos tratados neste artigo – vinculadas às atividades industriais. Justificando pesquisas que dissertem sobre o patrimônio industrial e seus vestígios, Azevedo (2010) afirma o valor social desses estudos por abordarem e observarem, a partir da materialidade, as experiências e vivências históricas de homens e mulheres comuns, distantes dos circuitos dos representantes das altas patentes hierárquicas sobre os quais, comumente, se produz maior – e mais diversos – número de registros.

Por sua vez, Romero de Oliveira (2017), ao escrever sobre cultura e patrimônio industrial no Brasil, afirma que a análise arqueológica sobre os vestígios industriais pode contribuir para melhor compreensão sobre os hábitos de consumo e fluxos de mercadorias relacionados à atividade industrial específica. Para além de uma análise mais pontual, o estudo do patrimônio industrial permite um entendimento maior do processo de industrialização num cenário macro, isto é, o processo de industrialização do país. Contudo, o autor chama a atenção para o caráter recente dos estudos e da produção acadêmica que tenham como tema central o patrimônio industrial, atribuindo à segunda metade do século XX um momento em que esses estudos têm um crescente interesse.

Neste artigo, destacamos o registro de sítios relacionados com a Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, a EFSPRG, construída no início do século XX, que atravessou a região de norte à sul e de acordo com alguns autores (VALENTINI, 2009; LINO, 2011), sua construção e o conseqüente espólio das terras da população foram fatores decisivos para a eclosão do conflito do Contestado. Das diversas estruturas da ferrovia elencadas por Lino (2011), salientamos o registro das casas de turma: habitações que serviam como moradia para os trabalhadores da via férrea.

⁴ Das publicações sobre a arqueologia da Guerra do Contestado, destacamos os trabalhos de Lino (2011, 2013, 2014, 2018).

Convém destacarmos que a EFSPRG ligava Santa Maria da Boca do Monte, atual município de Santa Maria no Rio Grande do Sul, a Itararé, São Paulo. Assim, era esperado que os esforços dispensados para a construção da ferrovia impulsionassem minimamente um desenvolvimento econômico no perímetro marginal ao longo da própria estrada. E para o caso do território Contestado, sobretudo na área compreendida entre os Estados do Paraná e Santa Catarina, à EFSPRG fora atribuído o caráter de empreendimento “civilizador” de um espaço entendido, à época, como “selvagem”⁵. Desta forma, sob a legenda de “ação civilizatória” e do desenvolvimento econômico foi composto o projeto para o intervalo compreendido entre Ponta Grossa no Paraná e as barrancas do Rio Uruguai em Santa Catarina, que ficou conhecido como Linha Sul da ferrovia. Desta extensão, nos ocupamos neste artigo particularmente do trecho que atravessa o Estado de Santa Catarina, entre Porto União ao norte, e a foz do rio do Peixe junto ao Rio Uruguai, em Alto Bela Vista, ao sul. A longa ferrovia, conforme aponta Espig (2008, p. 19), deveria, para além de outros objetivos secundários, facilitar o traslado de agrupamentos militares em eventuais necessidades decorrentes de conflitos na região do Prata. Deste modo, a utilidade bélica da ferrovia se complementava à econômica.

Para efeitos metodológicos, este artigo projetou-se sobre o alicerce de uma revisão bibliográfica concernente ao tema e, de modo especial, valeu-se das contribuições da arqueologia, através das técnicas de levantamento oportunístico e levantamento sistemático na ocasião da exploração de três sítios arqueológicos situados no território já mencionado no parágrafo anterior, a saber: Sítio Histórico Cemitério Aparecida, Sítio Histórico Casas de Turma e o Sítio Arqueológico Salto do Sóque I.

A ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO – RIO GRANDE (EFSPRG)

Os primeiros estudos de viabilidade da estrada de ferro se iniciaram no ano de 1887, a partir do interesse manifestado pelo engenheiro João Teixeira Soares, dois anos antes, que tinha como propósito construir uma ferrovia do tipo colonizadora, cujas colônias pudessem ser assentadas em torno dos trilhos, ocupando espaços tidos como “vazios

⁵ Silva Pereira (1995), ao tratar sobre os conflitos interétnicos nas primeiras décadas do século XX, em decorrência da construção da ferrovia citada, contribui sobremaneira para entender que a obra representava materialmente a modernidade e o progresso pretendidos por um empreendimento que se anunciava “civilizador”, em contraste às populações que, tradicionalmente, ocupavam aquele território.

demográficos”. Fato é que em 1889 foi entregue a este engenheiro um relatório de viabilidade, cuja linha projetada teria como dois pólos a cidade de Itararé, em São Paulo, e Santa Maria, no Rio Grande do Sul. No meio estavam situados os territórios contestados por Paraná e Santa Catarina, com terras que o próprio estudo já apontava como propícias para a colonização, já que seriam “devolutas” (THOMÉ, 1983; LINO, 2011) ⁶.

Sobre as terras ditas “devolutas” na região anteriormente mencionada, Marquetti e Silva (2015, p. 115) contribuem para o entendimento do cenário sobre elas erigido ao afirmarem que os caboclos⁷ respondiam pela maior fatia da população que ocupava os perímetros desse território. Esses mesmos caboclos não estabeleceram com a terra nenhum vínculo formal denunciado através de documentos de posse, muito menos sob o paradigma afinado com os ditames capitalistas da atividade de exploração agrícola, muito presente na lógica da empreitada colonizadora cuja intenção primeira era a exploração do capital-terra para a produção de um excedente e sua posterior comercialização.

Em 1890, com a concessão aprovada, Teixeira Soares buscou no exterior os capitais necessários para a execução das obras, fundando no mesmo ano a “Compaigne Chemins de Fer Sud Quest Brésiliens”, que iniciou o primeiro trecho da ferrovia entre Santa Maria e Cruz Alta, concluído no ano de 1894. Após algumas trocas de concessões, ficou a cargo da “Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande”, com exceção do trecho entre Cruz Alta e o rio Uruguai, finalizado pela “*Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer du*

⁶ Sobre as ditas “terras devolutas”, Radin (2015), ao escrever sobre o processo de colonização da fronteira sul, atenta para a chamada Lei de Terras de 1850 que, segundo o autor, foi um instrumento através do qual o Estado incentivou a política de colonização ao estabelecer impedimentos às práticas de apossamento e de concessões das sesmarias. A dita lei diferenciava as terras privadas das públicas/devolutas, as quais eram objeto de fomento da colonização por parte do Estado que as alegava vazias, desconsiderando as populações que tradicionalmente as ocupavam. Por seu turno, Gassen (1994, p. 228) afirma a Lei de Terras como “o remédio jurídico para pôr ordem na instituição da propriedade agrária caótica das sesmarias caducas e posses por legítimar”, contextualizando o cenário brasileiro da metade do século XIX. A Lei de Terras, segundo o autor, foi um instrumento legal acionado pelo Estado para perpetuar o poder econômico de setores dominantes da sociedade brasileira, uma vez que ela não operou a manutenção de terras tradicionalmente ocupadas, tornando-as objeto de posse privada.

⁷ Conforme Marquetti e Silva (2015, p.115) o termo “caboclo” foi, num primeiro momento, empregado no intuito de denominar o indígena ocupante das terras do interior do país, em claro contraste ao “civilizado” que vivia no espaço litorâneo. Outro uso – inicialmente – comum para o termo, denotava o homem simples que vivia do mato, cuja relação com a floresta era relativamente harmoniosa. Machado (2004, p. 48) sugere que o caboclo era “o habitante pobre do meio rural”. Sem estabelecer uma relação que associasse especificamente uma etnia ao termo “caboclo”, o autor desnuda a característica essencial desse conceito afirmando “caboclo” enquanto uma condição social e cultural. Assim sendo, os caboclos eram pessoas pobres que, para subsistência, dedicavam-se à agricultura, criação e extrativismo.

Brazil” no ano de 1898. O restante do trajeto foi sendo lentamente instalado com o decorrer dos anos, causado em parte pelos problemas resultantes da “questão de limites”,⁸ sendo inaugurados trechos nos estados do Paraná e São Paulo durante a primeira década do século XX, restando o problemático segmento entre os rios Iguaçu e Uruguai, somente recebendo-se a primeira locomotiva que percorreu toda a extensão da linha em 17 de dezembro de 1910 (THOMÉ, 1983, p. 51-69; LINO, 2011, p. 105-106).

A ferrovia teria como função escoar a produção e estimular a economia do sul do Brasil, ligando produtos e pessoas do sul para o sudeste do país, e vice-versa. Na região meio-oeste de Santa Catarina, destacou-se a exploração da extração de madeiras da floresta de araucárias, instalando-se duas grandes serrarias na região (Três Barras e Calmon) e transportando-se as madeiras processadas pela via-férrea. Os mesmos capitalistas responsáveis pela construção e funcionamento da ferrovia foram responsáveis também pela exploração madeireira⁹, articulando amplos projetos de industrialização na região.

Após assinaladas as principais funções projetadas sobre a EFSPRG, é necessário destacar que a empresa responsável pela obra ferroviária, a *Brazil Railway Company (BRC)*, fazia parte de um grupo de empresas estadunidenses, dentre as quais a *Brazil Development & Colonization Company* e a *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* também atuaram no cenário do Contestado. Instrumentos apenas da BRC, estas duas últimas empresas iniciaram as suas atividades na região do Contestado pouco antes da erupção do conflito, e adicionaram ao contexto precedente ao episódio bélico os ingredientes, sempre conflitantes, da colonização e da exploração da paisagem¹⁰ (VALENTINI, 2015, p. 225).

⁸ A chamada “questão de limites” envolveu a disputa jurídico-política por um território de 48.000 km² entre os Estados do Paraná e Santa Catarina, havendo-se conclusão do caso somente em 1916, com a consecução de um acordo de limites, ratificado um ano depois. Parte desta área ficou conhecida como o Contestado, abrangendo a região meio-oeste de Santa Catarina, onde a ferrovia objeto deste artigo foi instalada. Para mais conhecimentos sobre o assunto, consultar Hensfeld (1996).

⁹ Para mais informações sobre o início da atividade industrial da exploração madeireira na região, ver Carvalho e Nodari (2008).

¹⁰ Conforme Balée (2008, p.11), “paisagens são encontros de pessoas e lugares cujas histórias estão impressas na matéria, incluindo matérias vivas”. Contudo, para além dessa definição, o autor chama atenção para o caráter ambivalente do próprio conceito. Isto é, em diferentes momentos e em diferentes lugares, o termo paisagem alimentou e foi alimentado por distintos significados, afirmando o autor, a paisagem enquanto elemento sujeito à intervenções e também ator de sujeições. Para

Atualmente, apenas alguns trechos da ferrovia do Contestado estão sendo utilizados para fins comerciais, ou ainda com finalidades turísticas (passeios de locomotiva). Deste modo, com o abandono gradual da malha ferroviária e estruturas associadas (estações ferroviárias, casas de turma, casas de agente, armazéns, oficinas, túneis, caixas d'água, etc.) parte destes locais tem se transformado em sítios arqueológicos¹¹.



Figura 02. Trilhos da Ferrovia São Paulo – Rio Grande nas proximidades do Sítio Casas de Turma, município de Ibicaré-SC.
Fonte: foto de Éverson Semler Matias.

AS HABITAÇÕES FERROVIÁRIAS

De acordo com Finger (2009, p. 72), usualmente eram construídas habitações por parte das empresas ferroviárias, para que servissem de moradia para os funcionários que trabalhariam na operação e manutenção das estradas. De modo geral, foram estabelecidas nas proximidades das estações e devido à falta de estrutura urbana que pudesse abrigar essas pessoas, somada ao controle que a empresa poderia exercer sobre seus funcionários, disciplinando horários e tarefas. Dentre os diversos tipos de estruturas habitacionais, destacam-se aqui duas, que se diferenciavam quase que diametralmente em

Boado (1999, p. 5) a paisagem pode ser entendida como o “produto sócio-cultural criado pela objetivação sobre o meio e em termos espaciais da ação social tanto de caráter material como do imaginário”.

¹¹ Para um inventário das estruturas ferroviárias do trecho em questão ver Lino (2011).

relação à sua morfologia e perfil social de seus moradores: a casa do agente ferroviário e as casas de turma.

A casa do agente era destinada ao funcionário-chefe da estação e sua família, contando-se no mais das vezes com uma casa de grandes dimensões e esteticamente bem construída. Possuía divisões internas e um amplo pátio externo, com possibilidades de áreas ajardinadas. Em suma, possuíam uma materialidade que comunicava ostentação e *status* para aqueles que a ocupavam, “podendo-se perceber uma intenção ornamental desligada da funcionalidade e, em geral, reproduzindo as tendências em voga nos países de origem das companhias” (FINGER, 2009, p. 83).

As casas de turma eram construções destinadas a servir de moradia para trabalhadores que cuidavam da manutenção das vias, instaladas nas margens das estradas de ferro (CRUZ, 2010, p.10) e também nas proximidades das estações. Essas poderiam ser construídas em forma de blocos ou em fita, este último modo de construção foi utilizado na ferrovia ora pesquisada. As casas possuíam as seguintes características gerais:

A opção pelos edifícios contínuos permitia economizar material, em função das paredes em comum, e espaço, uma vez que os lotes eram divididos em faixas estreitas. Possuíam um número restrito de cômodos, em geral limitando-se a uma sala (espaço de convívio), uma cozinha e alguns quartos, todos posicionados de forma a receber iluminação natural, com aberturas em ambas as fachadas (da frente e dos fundos), o que permitia ainda uma eficiente ventilação cruzada. (FINGER, 2009, p. 84).

Márcia Janete Espig (2008, p. 313) verificou as peculiaridades das casas de turma existentes ao longo da linha férrea SP-RG, destacando que seriam formadas por casas de pequenas dimensões, utilizadas para abrigar no máximo 10 pessoas, devendo estar assentadas em média a cada 10 quilômetros, perímetro pelo qual cada grupo de operários se responsabilizava pela conservação da via. A referida historiadora traz importantes dados estatísticos sobre a quantidade dessas habitações divididas por ano em todo o trecho de construção da ferrovia, de Itararé/SP a Santa Maria/RS. De 36 casas de turma em 1906, 10 anos depois se verificaria a ocorrência de 97, certamente com parte deste número situado no trecho entre os rios Iguaçu e Uruguai.

A seguir, descrevemos o registro de ruínas de antigas casas de turma, além de um cemitério de turmeiros, no trecho ferroviário localizado no meio oeste catarinense, como

parte da Ferrovia SP-RG. Através de metodologia arqueológica, procuramos mostrar a possibilidade de encontrar-se vestígios de tais estruturas e o potencial para estudos no âmbito da cultura material, com valores intrínsecos nos campos da arqueologia, história e patrimônio cultural.

REGISTRO DE CASAS DE TURMA

Nas linhas que seguem são abordadas ruínas de casas de turmas a partir de dois diferentes sítios, além de um cemitério de turmeiros localizado nas proximidades de um destes sítios (Sítio Histórico Casas de Turma). A saber, o primeiro é o denominado Sítio Histórico Casas de Turma, em que constam três estruturas habitacionais; e o segundo denominado Sítio Arqueológico Salto do Sóque I. O cemitério foi registrado com o nome de Cemitério de Turmeiros Aparecida.

Sítio Histórico Casas de Turma:

Trata-se de um conjunto de habitações em que moravam os trabalhadores da estrada de ferro. Foram evidenciadas três ruínas de unidades domésticas num raio de 350 metros, paralelo a ferrovia. Dentre as dezenas de estações ferroviárias que foram instaladas ao longo da via férrea, a estação “Barra do São Bento” foi construída onde hoje encontra-se a cidade de Ibicaré. Alguns quilômetros da estação ferroviária, localizavam-se as “Casas de Turmas” com depósitos de ferramentas e sete habitações para os trabalhadores e suas famílias. Durante a pesquisa, foram registradas ruínas de três habitações. Esta vila de operários foi constantemente ocupada do início do século XX até meados da década de oitenta do mesmo século, segundo informações do Sr. Alceu Vicente¹², ex-turmeiro e ex-residente do local. A seguir, detalhamos cada uma destas estruturas registradas, nomeadas Estrutura Habitacional I, II e III.

A Estrutura habitacional I encontra-se às margens da ferrovia, em meio a densa vegetação e em relevo de meia encosta suave. Foram evidenciadas a fundação e estrutura de edificação, muro de taipa, objetos em metal, chaminé de fogão a lenha, fragmentos de

¹² Estas e as demais entrevistas mencionadas neste artigo foram retiradas dos relatórios de pesquisa que culminaram com o registro dos sítios apresentados neste artigo: Lino (2008) e Lino (2010).

telhas e tijolos de cerâmica e recipientes de vidro. Localizado nas coordenadas 467400/7001085, a dispersão do registro arqueológico tem dimensões aproximadas de 40 metros x 40 metros.

Sítio Arqueológico Histórico Turmeiro - habitação I

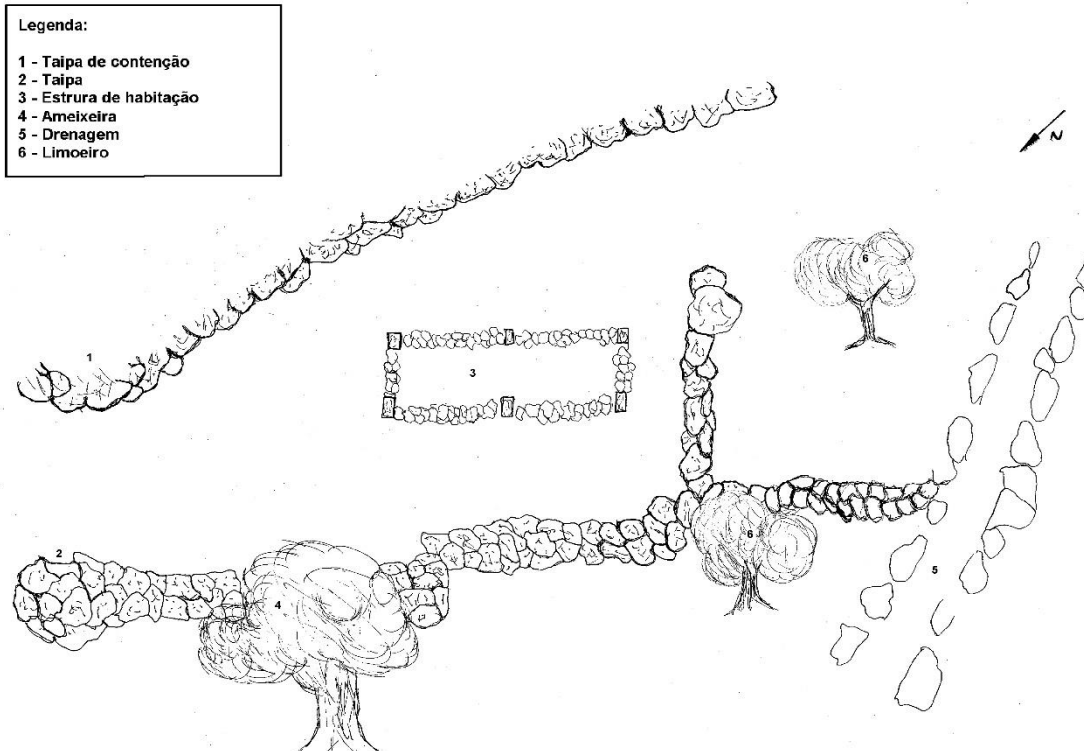


Figura 03. Croqui da Estrutura I do Sítio Casas de Turma, município de Ibicaré-SC

Fonte: Desenho de Éverson Semler Matias

Por seu turno, a estrutura habitacional II encontra-se às margens da ferrovia, em meio a densa vegetação e relevo meia encosta suave. Foram evidenciados a fundação e estrutura de edificação, muro de taipa, objetos em metal, sola de sapatos, fragmentos de telhas e tijolos de cerâmica e recipientes de vidro. Localizado nas coordenadas 467425/7001122, a dispersão do registro arqueológico tem dimensões aproximadas de 40 metros x 40 metros.

Por fim, a estrutura habitacional III encontra-se às margens da ferrovia, em meio à densa vegetação e relevo meia encosta suave. Foram evidenciados a fundação e estrutura de edificação, muro de taipa, objetos em metal, sola de sapatos, fragmentos de telhas e tijolos de cerâmica e um poço artesiano. Localizado nas coordenadas 467500/7001300, a dispersão do registro arqueológico tem dimensões aproximadas de 40m x 40m.

Como se vê, as estruturas apresentam morfologia e características materiais semelhantes, com algumas pequenas diferenças: a presença de chaminé na estrutura I, de sola sapato e poço artesiano na estrutura III.



Figura 04. Evidenciação de vestígios materiais na Estrutura II do Sítio Casas de Turma, município de Ibicaré-SC

Fonte: Foto de Leonardo Gedeon

Sítio Arqueológico Salto Do Sóque I:

O sítio Salto do Soque I possui dimensões com cerca de 1.000 metros de comprimento e 300 metros de largura, com a seguinte coordenada UTM em seu ponto central: 473141/7005663. Está a uma distância de 06 quilômetros do centro da cidade de Tangará. Não foi possível identificar o nome do proprietário das terras onde fica o sítio arqueológico, que pode ser acessado via estrada vicinal que surge logo após a ponte Irmãos Picollo, na Rodovia SC 303. O curso d'água mais próximo é o Rio do Peixe, distante cerca de 10 metros.

Trata-se de um local em que foram assentadas casas de turma, servindo para abrigar os funcionários da companhia ferroviária da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, que tinham a função de manutenção permanente da via. De acordo com as informações orais do único morador que conviveu com os turmeiros, o local chegou a ser composto por 11 famílias com suas habitações distribuídas ao redor dos trilhos da estrada de ferro, todas eram confeccionadas em madeira e pertenciam a companhia. A área está atualmente composta por cultivos de lavoura assentada em relevo do tipo meia encosta.

Sobre a superfície do solo, foram observadas algumas estruturas como taipas e o que aparentemente sugere serem pilastras de habitações. Estrada e canal hídrico também foram observados, bem como, plantas domésticas nas áreas circunvizinhas às antigas residências.

Para a Sra. Albina Mendes, moradora na margem oposta da estrada de ferro, a vila foi paulatinamente sendo desocupada pelos turmeiros, logo após a desativação da ferrovia. Sendo que apenas alguns moradores permaneceram até a década de 1980 quando uma inundação do Rio do Peixe, destruiu as habitações, forçando-os a se transferirem para a cidade.



Figura 05. Registro de estrutura de pedras (base de habitação) no Sítio Salto do Soque I, município de Tangará-SC.

Fonte: Foto de Gislaine Inácio de Melo Lino

Cemitério de Turmeiros Aparecida:

A localização deste sítio arqueológico surgiu como resultado do levantamento oportunístico na comunidade Aparecida, município de Ibicaré. O informante Sr. Pergher indicou a presença de um antigo cemitério na propriedade do Sr. Reinaldo Mendes. Em suas palavras, “*era um lugar sagrado e tinha que ser respeitado*”, pois era o local onde os trabalhadores que faleciam no processo de construção da ferrovia eram sepultados. Este pequeno cemitério tinha o formato semi-circular cercado por uma mureta de pedras com dimensões de 10 metros x 10 metros.

Atualmente, este sítio encontra-se bastante comprometido devido as intensas atividades agrícolas, porém evidencia-se um montículo e as rochas que foram removidas do local. Foram realizadas sondagens de 80 centímetros a 01 metro para verificar a composição pedológica, apresentando solo argiloso de coloração marrom sem evidências de estratigrafia ou material ósseo associado. Nas coordenadas 466670/7000480, o montículo e a dispersão das rochas que faziam parte da estrutura funerária encontram-se em dimensões de 20 metros x 20 metros e distante cerca de 30 metros da ferrovia.



Figura 03. Vista geral do Sítio Cemitério de Turmeiros Aparecida, município de Ibicaré-SC.

Fonte: Foto de Éverson Semler Matias

INTERPRETAÇÃO E DISCUSSÃO

Durante pesquisas de arqueologia de contrato em áreas contíguas à via férrea São Paulo-Rio Grande, foi possível registrar elementos materiais da história contemporânea da região do vale do Rio do Peixe, no meio oeste de Santa Catarina. Frequentemente, os arqueólogos/as focam no registro de sítios pré-históricos, reproduzindo uma aceção da arqueologia que remonta aos inícios da profissionalização na Europa, durante o século XIX. Com a ampliação do campo cronológico de estudo da arqueologia, defendemos aqui a inclusão nas agendas de pesquisa, quer de contrato quer acadêmica, do registro e estudo de sítios históricos, do séc. XVI ao séc. XXI.

O presente artigo propõe contribuir com a observação de vestígios ligados à habitações de operários de ferrovia, que possuem configurações materiais e espaciais semelhantes onde quer que tenham sido construídas ferrovias, no Brasil e exterior. Trata-se de locais que abrigaram trabalhadores e suas famílias, durante a construção e a posterior manutenção da linha ferroviária. Mesmo após a desativação da mesma, em muitos casos, por não terem para onde ir, as famílias continuaram a residir nestas casas.

Para o caso da Ferrovia São Paulo-Rio Grande em seu trecho catarinense, foram utilizados materiais de madeira, abundantes na área, para a confecção das paredes, aberturas, armações do telhado etc., sendo cobertas por telhas de argila. Para servir como base das casas, evitando o contato direto com o solo e a consequente umidade daí decorrente, foram criados muros de taipa (pedras encaixadas sem argamassa) e que, por ser material mais resistente às intempéries, pode ser observado nos dois sítios registrados.

No interior e parte externa adjacente às estruturas habitacionais, é possível encontrar vestígios de ocupação humana, com a presença de objetos de uso cotidiano, materiais construtivos, estruturas maiores como chaminé e poço. Por serem locais que provavelmente foram ocupados de modo recorrente desde a instalação talvez por volta de 1910 até pelo menos a década de 1980, somente escavações estratigráficas poderão ofertar informações em pormenor associando materiais a períodos mais recuados ou mais recentes de ocupação.

As informações sobre turmeiros e suas habitações foram muito bem estudadas por Espig (2008) para a área em tela. Trata-se de exemplo do potencial interdisciplinar de um estudo aprofundado entre arqueologia e história, cruzando-se dados das duas áreas, confirmando ou refutando dados em ambos os lados. As casas de turma oferecem oportunidade ímpar de estudos com uma agenda pautada na teoria social¹³, isto é, a produção de conhecimentos sobre aqueles sujeitos ordinariamente alijados da história tradicional, uma vez que tratam-se de operários pobres que sofreram com as duras condições de trabalho, juntamente com a precariedade das moradias e a frugalidade de acesso à bens e comodidades várias. Além disso, tratava-se de famílias desterritorializadas

¹³ Sobre os estudos arqueológicos com enfoque teórico calcado na teoria social, ver Zarankin e Acuto (1999).

de suas áreas originais, vivendo, usualmente, nos locais distantes de suas terras natais e subordinadas aos mandos dos seus patrões.

De acordo com Bastos e Oliveira (2010), as casas de turmas localizavam-se a uma distância de 8 a 10 quilômetros uma da outra, sendo classificadas para a frente de trabalho por números, (por exemplo: Turma 75, 76, etc.). Cada conjunto era subordinado ao feitor que residia na vila, que por sua vez recebia ordens do mestre de linha. Os estudos contrapondo estas hierarquias e relações de poder podem ser desenvolvidos se incluirmos a casa do agente ferroviário, que comumente possuía muito melhores condições, sendo maiores, com divisões internas, mobiliário, jardins e onde vivia uma única família, a do agente designado para uma determinada estação de passageiros e/ou cargas. Lino (2011) registrou uma série de estações e casas de agentes abandonadas ao longo da ferrovia ora estudada.

Próximos das habitações, havia também os locais onde os turmeiros eram sepultados, configurando-se em cemitérios implantados nas margens da ferrovia. Muitos destes locais foram destruídos ou mascarados, mas é possível sua localização em alguns pontos ao longo da via-férrea, como no caso do sítio Cemitério de Turmeiros Aparecida, em Ibicaré.

A se destacar, por fim, a importância que as entrevistas e conversas com moradores possuem para a localização de vestígios materiais. Os locais aqui descritos foram todos registrados devido a conversas com a população. Os sítios ligados à ferrovia possuem atenção especial nas memórias locais, já que muitas pessoas tiveram suas vidas ligadas de alguma forma a este empreendimento ferroviário.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O potencial de estudos das moradias ligadas ao empreendimento ferroviário é inegavelmente expressivo, podendo se explorar aspectos da cultura material conectados com temas relacionados com luta de classes, exploração, controle e disciplina por parte das empresas construtoras, e as formas de resistência criadas pelo operariado, que não agiu passivamente diante das condições de habitação impostas. O estudo de Paulo César Inácio

(2003) sobre a memória de trabalhadores e suas famílias que residiram nas casas de turma da Estrada de Ferro Goiás, exemplifica as dimensões simbólicas que envolvem este tipo de moradia, principalmente no que se refere à perda de identidade e à mudança radical dos padrões de vida social impostas pela disciplina e pelo controle social, inclusive nas horas destinadas ao descanso e lazer.

Convém salientar o episódio da Guerra do Contestado para o recorte espacial contemplado neste estudo, cuja eclosão está associada, entre outros fatores, ao processo de construção da ferrovia e que teve por ressonância a cristalização de uma memória coletiva acionada para a constituição da identidade da população local. Os habitantes desta região, como sabemos, possuem uma forte memória e identidade relacionada à estrada de ferro São Paulo/Rio Grande do sul, construída nos idos de 1910. Haja vista, o fato da própria cidade, Rio Bonito, como era então denominada Tangará ter sido fundada com o objetivo de estabelecer uma infraestrutura para a mesma. Seus primeiros habitantes constituíam-se de trabalhadores da ferrovia e comerciantes. Os relatos dos acontecimentos relacionados à sua construção e os posteriores como o conflito do Contestado podem ser registrados em uma rápida conversa com os habitantes da Cidade.

REFERÊNCIAS

AZEVEDO, Esterzilda Berenstein. **Patrimônio Industrial no Brasil**. *Usjt – arq.urb*, nº 3, 1º semestre/2010. Disponível em: www.usjt.br, acesso em 02/02/2020.

BALÉE, William. **Sobre a indigeneidade das paisagens**. *Revista de Arqueologia*, 21, n.º 2: 09 – 23, 2008.

BASTOS, Teresinha Ferreira; OLIVEIRA, Vera Maria Dellatorre de. **Minha Terra, Minha Gente. Um olhar sobre a história de Tangará**. Paraná, 2010.

BOADO, Felipe Criado. *Del Terreno al Espacio: Planteamientos y Perspectivas para la Arqueología del Paisaje*. In **CAPA 6, Grupo de Investigación em Arqueología del Paisaje**, Universidad de Santiago de Compostela, 1999.

CARVALHO, Miguel Mundstock Xavier de; NODARI, Eunice Sueli. **As origens da indústria madeireira e do desmatamento da floresta de araucária no Médio Vale do Iguaçu (1884 – 1920)**. *Cadernos do CEOM*, Ano 21, n.º 29, 2008, p. 63 – 82.

CRUZ, Thais Fátima. *No Meio do Caminho...Uma serra, a ferrovia, o café e uma vila*. In.: **Anais do 2º Seminário de Patrimônio Agroindustrial – Lugares de Memória**. São Carlos/SP, 2010.

ESPIG, Márcia Janete. **Personagens do Contestado: os turmeiros da estrada de ferro São Paulo – Rio Grande (1908 – 1915)**. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS, Porto Alegre, 2008.

FINGER, Ana Eliza. **Vilas Ferroviárias no Brasil: Os casos de Paranapiacaba em São Paulo e da Vila Belga no Rio Grande do Sul**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Unb, Brasília, 2009.

GASSEN, Valcir. **A Lei de Terras de 1850 e o direito de propriedade**. 236 f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Centro de Ciências Jurídicas, Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC, Florianópolis, 1994.

HEINSFELD, Adelar. **A questão de Palmas entre Brasil e Argentina e o início da colonização alemã no baixo vale do Rio do Peixe/SC**. Joaçaba: Ed. Unoesc, 1996.
 INÁCIO, Paulo Cesar. **Trabalho, ferrovia e memória. A experiência do turmeiro(a) no trabalho ferroviário**. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Uberlândia – UFB, 2003.

LINO, Jaisson Teixeira. **(coord.) Levantamento arqueológico sistemático Na PCH Vilincado Ibicaré e Tangará – Santa Catarina**. Relatório Final de Pesquisa. Içara: Arqueosul, 2008.

LINO, Jaisson Teixeira. **(coord.) Levantamento arqueológico sistemático prospectivo na PCH Salto do Sóque**. Relatório Final de Pesquisa. Içara: Arqueosul, 2010.

LINO, Jaisson Teixeira. **Sangue e Ruínas no Sul do Brasil: Arqueologia da Guerra do Contestado (1912-1916)**. Tese de Doutorado, Vila Real: UTAD, 2011.

LINO, Jaisson Teixeira. As batalhas da guerra do Contestado: passado e presente. In: LINO, Jaisson Teixeira; FUNARI, Pedro Paulo Abreu. (Orgs). **Arqueologia da Guerra e do Conflito**. Erechim-RS: Habilis, 2013.

LINO, Jaisson Teixeira. A guerra do Contestado no Sul do Brasil: Um Enfoque Arqueológico. In: Elisabete Leal e Odair da Cruz Paiva. (Org.). **Patrimônio e História**. 1ª ed. Londrina: Editora Unifil, 2014, v., p. 125-138.

[LINO, Jaisson Teixeira](#); SYMONDS, James. ; FUNARI, Pedro Paulo Abreu. Conflict, Memory and Material Culture: The Archaeology of Contestado War (1912-1916). In: Paul Newson; Ruth Young. (Org.). **Post-Conflict Archaeology and Cultural Heritage**. 1ª ed. New York and London: Routledge, 2018, v., p. 72-90

MACHADO, Paulo Pinheiro. **Lideranças do Contestado: a formação e a atuação das chefias caboclas (1912-1916)**. Campinas: Unicamp, 2004.

MARQUETTI, Délcio; SILVA, Juraci Brandalize Lopes. Cultura cabocla nas fronteiras do sul. In: RADIN, José Carlos; VALENTINI, Delmir José; ZARTH, Paulo A. (Orgs). **História da Fronteira Sul**. Porto Alegre: Letra&Vida; Chapecó-SC, UFFS, 2015.

RADIN, José Carlos. Um olhar sobre a colonização da fronteira sul. In: RADIN, José Carlos; VALENTINI, Delmir José; ZARTH, Paulo A. (Orgs). **História da Fronteira Sul**. Porto Alegre: Letra&Vida; Chapecó-SC, UFFS, 2015.

ROMERO DE OLIVEIRA, Eduardo. **A Cultura Industrial Como Herança: Questões Sobre O Reconhecimento De Um Patrimônio Da Industrialização “Tardia” No Brasil.** Oculum Ensaios, vol. 14, núm. 2, maio-agosto, 2017, pp. 311-330 Pontifícia Universidade Católica de Campinas Campinas, Brasil.

SILVA PEREIRA, Waldir. **A ferrovia São Paulo – Rio Grande e os índios Xokleng – relações interétnicas e modernidade no Brasil meridional.** 1995. Dissertação (mestrado), Universidade Federal de Santa Catarina.

THOMÉ, Nilson. **Trem de ferro: história da ferrovia no contestado.** 2ª ed. Florianópolis: Lunardelli, 1983.

VELENTINI, Delmir José. **Atividades da Brazil Railway Company no sul do Brasil: a instalação da Lumber e a guerra na região do Contestado: 1906 – 1916.** 301 fl. Tese (Doutorado em História). Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2009.

VALENTINI, Delmir José. A Guerra do Contestado (1912 – 1916). In: RADIN, José Carlos; VALENTINI, Delmir José; ZARTH, Paulo A. (Orgs). **História da Fronteira Sul.** Porto Alegre: Letra&Vida; Chapecó-SC, UFFS, 2015.

VALENTINI, Delmir José. Processos de colonização e a população cabocla no oeste catarinense. In: VALENTINI, Delmir José; MURARO, Valmir Francisco. (Orgs). **Colonização, conflitos e convivências nas fronteiras do Brasil, da Argentina e do Paraguai.** Porto Alegre: Letra&Vida; Chapecó-SC, UFFS, 2015.

ZARANKIN, Andrés e ACUTO, Félix A. (Eds). **Sed non satiata. Teoria social en la Arqueologia Latinoamericana Contemporanea,** Buenos Aires, Ediciones del Tridente, Colección Científica, 1999.

Recebido em: 31/10/2019

Publicado em: 15/02/2020