

Agricultura e mineração na formação do espaço urbano de Criciúma

The role of agriculture and coal mining in the formation of the urban space in Criciúma

Dorval do Nascimento¹

Resumo

Este artigo discute a formação do espaço urbano da cidade de Criciúma (SC) a partir da agricultura e mineração, entendidas como *tempos formativos* do referido espaço. A partir da definição teórica dessas matrizes do espaço urbano, apresentam-se as características principais de cada um dos períodos considerados.

Palavras-chave: Criciúma, espaço urbano, agricultura, mineração.

Abstract

This essay reflects on the formation of the urban space of Criciúma (SC), taking agriculture and coal mining as the formative periods. The main characteristics of each period considered are presented based on the theoretical definition of these matrix of urban space.

Keywords: Criciúma, urban space, agriculture, coal mining.

¹ Professor do Departamento de História (UNESC), mestre em Geografia (UFSC) e doutorando em História (UFRGS). E-mail: dna@unesc.rci-sc.br

Introdução

A formação, os usos e as transformações dos espaços da cidade – a disposição de suas pedras – são elementos a partir dos quais podemos lançar olhares de entendimento sobre o tipo de cidade que se construiu e se está construindo.

A cidade é plural, tanto no sentido de que possui inúmeros lugares significativos que se formaram ao sabor das circunstâncias, mas também a partir de processos históricos gerais, quanto porque o uso desses lugares e o sentido atribuído a eles são diversificados e diversificam-se no tempo. Conhecer os espaços da cidade e dizê-los ajuda a entender alguns de seus segredos, que a cidade a muito custo nos revela.

Para se compreender o processo de formação da cidade de Criciúma é preciso levar em conta dois tempos fundamentais: o da agricultura e o da mineração. Esses dois elementos foram os quadros geruis de toda uma dinâmica socioespacial responsável pela configuração do espaço urbano e do espaço mais geral do município. É verdade que existem inúmeros lugares da cidade que devem sua formação, identidade e dinâmica a outras atividades: de lazer, econômicas, religiosas, políticas, dentre outras. Entretanto, o quadro mais geral de formação urbana de Criciúma, que é o que estamos tratando aqui, está intimamente vinculado a esses dois tempos.

Estou utilizando o termo “tempo” como uma noção provisória, na falta de outra melhor, para evitar palavras como “atividade econômica” ou semelhantes. Agricultura e mineração, no contexto deste artigo, são matrizes formativas do espaço urbano, estando nelas imbricadas sociabilidades, representações simbólicas, relações políticas, além, evidentemente, de atividades produtivas. A agricultura e a mineração criaram, a partir de seu estabelecimento e mesmo depois, espaços próprios.

Talvez, se avançarmos um pouco no conceito de espaço, fique mais claro. O espaço urbano, como recortes da cidade ou como o quadro espacial da cidade como um todo, não é algo natural, no sentido de ter estado ali desde antes da formação da própria cidade. Ou seja, o espaço urbano não é simplesmente expresso em área e definido em quilômetros quadrados. O espaço é obra humana. Ele é um produto histórico, porque resultado de todas as ações humanas no decorrer da história daquele específico lugar e da interação desse lugar com o mundo global, e é espaço social, porque formado a partir ou de forma concomitante a processos sociais que tiveram como sustentação as condições espaciais daquele lugar:

O espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá. (SANTOS, 1997, p. 51)

Agricultura e mineração, como quadros gerais organizativos desses sistemas de objetos e ações em determinados períodos da história da cidade, não devem ser entendidas em termos antagônicos, mas complementares, na formação do espaço urbano. Primeiramente, elas são distinguíveis no tempo, na medida em que houve períodos históricos de predominância de cada uma das atividades, a agricultura desde a função do núcleo até o início do século 20 e a mineração até as décadas de 60 ou 70 do citado século ou talvez um pouco depois. Assim, é comum, por exemplo, na história dos bairros de Criciúma, a existência de famílias de origem italiana que cultivavam aquele local até que a mineração tivesse iniciado ali e mudasse completamente a cultura e a economia daquele lugar. Mas também são distinguíveis no espaço, já que existem ainda na paisagem da cidade elementos desses dois tempos formativos. É comum observar em Criciúma, no espaço urbano, grandes áreas de mineração com o cultivo de algum produto em seu interior, em locais onde o terreno não foi utilizado pela atividade carbonífera, ou mesmo a permanência de hábitos vinculados à agricultura, tanto pelos habitantes que já moravam no atual município, quanto pelos inúmeros migrantes de outras cidades da região sul do Estado que vinham para trabalhar nas minas e que, na maioria das vezes, tiveram gerações de suas famílias ligadas à agricultura.

A agricultura e a mineração devem ser entendidas como elementos metodológicos para se pensar a formação do espaço urbano de Criciúma e também de outras cidades da região carbonífera de Santa Catarina.

Nos tempos da agricultura

A área do atual município de Criciúma foi ocupada por imigrantes europeus vindos da Itália no final do século XIX. O núcleo colonial foi fundado em 1880, ao lado de outros como Urussanga, Nova Veneza, Belluno e Cocal. A área ocupada era território de índios xoklengs, que dela retiravam a sua sobrevivência. Era, entretanto, uma área considerada pelas autoridades públicas como sendo natural e vazia, já que não havia sido habitada por homens brancos e a presença indígena era desconsiderada como indicio de civilização, estando afeita ao reino da natureza. A construção de um espaço

de civilização européia nessa área, que é a cidade, se fez sobre os escombros do espaço indígena, anteriormente existente. Esse aspecto é normalmente desconsiderado nos trabalhos sobre a cidade (LAVINA, 1999). Os imigrantes construíram o seu território ao mesmo tempo em que destruíam o território indígena, composto pelas inúmeras trilhas na mata e áreas de caça e descanso. A mata inteira era seu território.

O núcleo colonial que deu origem ao município de Criciúma passou a existir a partir da demarcação de lotes coloniais que tiveram por base os rios Criciúma e Sangão. Os lotes foram ocupados por famílias que, na medida do possível, derrubavam a mata e utilizavam a terra para a agricultura e a criação de animais. A fragmentação foi a principal marca espacial nessa época, em vista de que a área foi construída pelo poder público estadual como um espaço rural diluído em lotes coloniais ocupados por famílias razoavelmente distantes umas das outras.

Entretanto, a própria prática social dos agricultores foi rompendo o isolamento. Os imigrantes possuíam uma intensa religiosidade, que se expressava em práticas coletivas como os casamentos e a reza do terço (OSTETTO & COSTA, 2001). Assim, logo que possível, foram construídas toscas capelas de madeira, cobertas de palha, como a de São José, Santo Antonio e Santa Augusta, mais tarde substituídas por igrejas de alvenaria. Nesses locais ocorria uma intensa vida social e cultural, acabando eles por se tornarem os centros das localidades do núcleo colonial.

Um outro espaço importante de articulação e centralização socio-espacial era aquele formado pela existência das "vendas", que eram estabelecimentos em que se comercializavam os mais diversos produtos, desde ferramentas agrícolas e sementes até comestíveis, querosene e bebidas alcoólicas. Os seus proprietários eram agricultores que haviam conseguido acumular algum dinheiro e investiam nesses estabelecimentos.

Os agricultores recebiam a crédito, do comerciante, os produtos que não eram produzidos na localidade e depois vendiam a ele a sua produção agrícola, numa relação de dependência entre os colonos e o comerciante, em que este se beneficiava do consumo e da produção do agricultor e sua família. Esses comerciantes, como Pedro Benedet e Marcos Rovaris, tomaram-se as pessoas mais importantes do núcleo colonial (NASCIMENTO, 1993).²

² Nesse trabalho investigo a formação da primeira elite de Criciúma, composta de comerciantes que se emanciparam da atividade agrícola, e suas relações políticas, econômicas e culturais com os que permaneceram agricultores.

A "venda" estava sempre situada em pontos estratégicos da localidade, normalmente na confluência ou proximidade das estradas coloniais, importantes vias de circulação entre as localidades e propriedades. As estradas gerais, além de serem as ligações internas, eram fundamentais porque ligavam o núcleo às outras localidades e cidades da região, vistas como importante mercado consumidor para os produtos do núcleo. Estradas para Cocal – Urussanga, Araranguá, Mãe Luzia – Nova Veneza e Belluno eram essenciais para o funcionamento da economia e da vida do núcleo colonial. Elas foram os elementos vitais para a organização espacial desse período. As próprias capelas e "vendas" localizavam-se em função dessas estradas e seus cruzamentos.

Um exemplo claro nesse sentido é o atual centro da cidade de Criciúma, que se formou a partir do cruzamento da estrada geral de Urussanga a Araranguá, no sentido norte-sul, correspondente às atuais ruas Pedro Benedet, Conselheiro João Zanette e Desembargador Pedro Silva, com a estrada geral de Linha Anta à Mãe Luzia, no sentido leste-oeste, atuais ruas General Osvaldo Pinto da Veiga, Seis de Janeiro, Henrique Lage e Avenida Universitária. O cruzamento ocorria entre as atuais ruas Seis de Janeiro e Conselheiro João Zanette, nas proximidades da Praça Nereu Ramos. A capela São José, de madeira, e a "venda" de Pedro Benedet, futuro coronel da vila de Criciúma, foram erguidas próximas a esse cruzamento, na beira da estrada geral de Urussanga a Araranguá. A construção da nova igreja, atual catedral São José, a partir de 1907, se fez do outro lado da estrada em relação à capela, em um lugar mais retirado. A área vazia entre a estrada e a igreja, com o tempo, veio a ser a atual Praça Nereu Ramos, referência da área central da cidade. Assim, estradas, "vendas" e igrejas eram elementos fundamentais no processo de produção do espaço no núcleo colonial.

Em 1890 a Companhia Brasileira Terras projetou novas estradas coloniais, as chamadas "linhas", que dariam o contorno final ao espaço do núcleo colonial. A companhia abriu estreitas estradas, as "linhas", a partir das quais demarcou novos lotes coloniais. As "linhas" eram tanto espaço de circulação quanto de moradia, pois a partir delas formaram-se comunidades de agricultores. A companhia demarcou as "linhas" do rio Sangão (1ª, 2ª, 3ª e 4ª) e também a Linha dos Três Ribeirões, Linha das Antas, Linha Batista, Linha Terras (1ª e 2ª) e Linha Cocal (1ª, 2ª e 3ª).

O espaço do núcleo colonial, dessa forma, articulava-se em torno da estrada, da "venda" e da igreja. Esses três lugares, como espaços de so-

ciabilidade pública, junto com a casa e a roça, foram os elementos estruturadores do espaço nesse período.

Nos tempos da mineração

A descoberta e exploração do carvão em Criciúma, em fins da década de 10 e início da década de 20 do século passado, redefiniram a configuração territorial de Criciúma.

As primeiras minas abertas na localidade foram as da Companhia Brasileira Carbonífera Araranguá – CBCA, na localidade de Santo Antonio, em 1916, e a da Companhia Próspera, por volta de 1920. Juntamente com as minas, foram formadas as vilas operárias de Operária Velha, atual bairro Santa Bárbara, e da Próspera, atual bairro Próspera.

A mineração do carvão, nesse momento inicial, concentrou-se em torno do morro Cechinel, localizado ao norte do atual centro da cidade. Surgiram diversas minas de menor porte, além das duas minas maiores, nas encostas do morro Cechinel, nas proximidades do centro, como a Mina Brasil, Mina do Bainha, entre outras. Em vista da tecnologia de mineração da época, as minas eram abertas em uma encosta de morro, no caso o Cechinel, de onde alcançavam o veio de carvão. Em torno das minas formaram-se comunidades, onde prosperou um pequeno comércio, com a chegada dos trabalhadores que vinham de outras cidades.

Toda essa atividade de mineração ajudou a consolidar a área da igreja São José como central, na medida em que atraiu pessoas das localidades vizinhas, que vieram trabalhar nas minas, estimulando o comércio e outras atividades na área que havia crescido nas proximidades das duas estradas coloniais, o atual centro da cidade.

Como parte da atividade carbonífera que se instalou na localidade, construiu-se o ramal Tubarão-Criciúma da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina (EFDTC), inaugurado em 1919. O ramal fazia o transporte de mercadorias variadas e passageiros, mas principalmente do carvão mineral. A estação de passageiros de Criciúma foi construída nas proximidades da área do cruzamento das antigas estradas coloniais, contribuindo para consolidá-la como centro do novo município, emancipado de Araranguá em 1925.

A igreja, a praça, as ruas que se originaram das duas estradas gerais, remanescentes da época do núcleo colonial, ao lado da estação ferroviária e do monumento ao mineiro, erguido em 1946, formam os elementos típicos

A mina, a vila operária, o escritório da carbonífera e a estrada de ferro foram elementos espaciais característicos desse período, a partir dos quais se formou o espaço urbano na época da mineração.

Criciúma, como paisagem citadina e como local do urbano, ou seja, enquanto obra construída (a cidade), e enquanto relações sociais na cidade (o urbano),³ é fruto desse processo histórico, que é o que lhe dá unidade de existência, já que foi construída e reconstruída inúmeras vezes, de tal maneira que a Criciúma, por exemplo no século 20, da década de 10 não tem muitas semelhanças com a da década de 90, continuando a ser, no entanto, a mesma cidade, em vista de sua identidade cultural, buscada no processo histórico e espacial.

É verdade que outros elementos, além da agricultura e mineração, que poderiam talvez também ser reconhecidos como tempos formativos do espaço urbano, contribuíram para a formação da cidade. Refiro-me em especial à modernidade, entendida aqui como um processo de adequação de Criciúma a uma imagem de cidade relacionada às grandes cidades brasileiras, em ruptura com a economia e a cultura do carvão, processo mais recente e que teve lugar a partir de meados da década de 70 do século 20. Ainda que entenda que a modernidade, como imaginário e projeto de ação na Criciúma do fim do século 20, teve uma contribuição fundamental na formação da cidade, penso, entretanto, que a demarcação de um terreno em torno da agricultura e da mineração como processos formativos do espaço urbano, que chamei de tempos, contribui para que o próprio processo da modernização de Criciúma seja mais bem compreendido.

Bibliografia consultada

BERMAN, Marshall. *Tudo o que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

COSTA, Marli de Oliveira. "Artes de viver": recriando e reinventando espaços: memórias das famílias da Vila Operária Mineira Próspera.

³ "Talvez devêssemos introduzir aqui uma distinção entre a cidade [griko do autor], realidade presente, imediata, dado prático-sensível, arquitetônica, e por outro lado o urbano, realidade social composta de relações a serem concebidas, construídas ou reconstruídas pelo pensamento." (LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo, Martins Fontes, 1991, p. 49).

- Criciúma (1945-1961)*. 1999. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.
- GENEROSO, Edegar da Cunha. *O surgimento da vila Dona Tereza Cristina*. 1994. Monografia (Licenciatura Plena em Estudos Sociais) – Universidade do Extremo Sul Catarinense, Criciúma.
- GIDDENS, Anthony. *As conseqüências da modernidade*. São Paulo: Editora Unesp, 1991.
- HARVEY, David. *Condição pós moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. 7. ed. São Paulo: Loyola, 1998.
- LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Editora Moraes, 1991.
- LAVINA, Rodrigo. Indígenas em Santa Catarina: história de povos invisíveis. In: BRANCHER, Ana (Org.). *História de Santa Catarina: estudos contemporâneos*. Florianópolis: Letras Contemporâneas, 1999.
- NASCIMENTO, Dorval do. *Formação histórica de Criciúma (1880-1930): a elite dominante e a formação da cidade*. 1993. Monografia (Especialização em História) – Universidade do Extremo Sul Catarinense, Criciúma.
- . *As curvas do trem: a presença da Estrada de Ferro em Criciúma (1919-1975): cidade, modernidade e vida urbana*. 2000. 176 p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Curso de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.
- OSTETTO, Lucy Cristina; COSTA, Marli de Oliveira. *Circulando por lugares sagrados: Reconhecendo a memória religiosa de Criciúma*. Cadernos do Patrimônio Histórico n. 1. Criciúma: Unesc, 2001.
- SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1997.
- VOLPATO, Terezinha Gascho. *A pirita humana: os mineiros de Criciúma*. Florianópolis: Editora da UFSC/Assembléia Legislativa de Santa Catarina, 1984.

ZUMBLICK, Walter. *Teresa Cristina: a Ferrovia do Carvão*. Florianópolis: Editora da UFSC/RHPSA, 1987.