

CRICIÚMA ENTRE MITOS: POR UMA CRÍTICA À *CIDADE DAS ETNIAS*

Renato de Araújo Monteiro ¹

Resumo: A partir das noções de *modernidade* e *pós-modernidade* enquanto construtoras de distintas temporalidades, respectivamente marcadas por uma ideia de *progresso* e por uma valorização da categoria *memória*, procuro olhar para a cidade de Criciúma com foco nos seus dois principais projetos modernizadores, o desenvolvimento da indústria carbonífera e o processo de colonização europeia, e nas representações hegemônicas acerca da cidade que cada um deles sustentou e sustenta sob os títulos de *Capital do Carvão* e *Cidade das Etnias*. Para tanto, busco concebê-las como duas experiências que, por complementaridade, oposição ou mera concomitância, constituiriam passados simultaneamente disponíveis ao longo do tempo, geradores de memórias a partir das quais a história da cidade tem sido preferencialmente narrada e/ou interpretada. Estudos indicam que, com relação às políticas municipais de proteção ao patrimônio cultural, a maior parte dos bens tombados também está intimamente relacionada à *cidade carbonífera* e à *cidade étnica*. Considero que duas passagens bastante conhecidas, a descoberta do carvão por Giacomino Sônego e a construção da primeira indústria por Benjamin Bristot, são lugares de memória privilegiados – dentre outros possíveis – cuja análise dos seus sucessivos usos por cada presente, ou das suas variadas presenças em cada presente, pode evidenciar os distintos estratos de tempos que neles se acumulam. Diante do diagnóstico de um tempo presente em que predomina a sobrevalorização de um passado colonizador, defendo a instauração de um posicionamento crítico perante a *Cidade das Etnias*, assim como a necessidade de buscar modos alternativos de pensar outras histórias de Criciúma. A atual concepção colonizadora da história adquire a forma de um posicionamento político na medida em que praticamente monopoliza as políticas públicas no campo da cultura, que por sua vez reforçam uma cultura política ainda legitimada nos tradicionais esquemas de identificação étnica.

Palavras-chave: Criciúma. Modernidade. Colonização. Experiência de tempo.

INTRODUÇÃO

Procuro elaborar um entendimento sobre a cidade de Criciúma a partir da categoria *modernidade*, concebida como uma experiência de tempo peculiar que institui uma ruptura com o passado, movido por uma ideia de *progresso* que faz predominar, no tempo presente, a presença de um futuro idealizado, prometido. Nesse sentido, uma provável crise desta experiência moderna do tempo poderia ser indicada pelas recentes práticas de preservação –

¹ Mestre em História do Tempo Presente pela Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC), professor do Colégio Marista e Municipal São José/SC, renatodearaujomonteiro@hotmail.com.

do meio ambiente, do patrimônio histórico –, que estariam ligadas a uma valorização da *memória* que faz predominar, no tempo presente, a presença de um futuro ameaçador e de um passado que também pode ser em grande medida idealizado, sobrevalorizado. Em Criciúma, durante um significativo período esta *ideologia do progresso* esteve vinculada às expectativas geradas pelo desenvolvimento da indústria carbonífera, ao passo que desde muito tempo uma *sedução pela memória* também tem se voltado para a experiência da colonização europeia, dois projetos “modernizadores” iniciados no final do século XIX.

Reinhart Koselleck (2006) nos apresenta um *tempo histórico* que se constitui “no processo de determinação da distinção entre passado e futuro”, categorias temporais que substitui pelos termos antropológicos *experiência* e *expectativa*, segundo ele mais “adequados para dar conta de todas as condições históricas possíveis”. Suas presenças essencialmente assimétricas são definidas ainda pelos respectivos acréscimos das noções de “espaço”, que “se aglomera para formar um todo em que muitos estratos de tempos anteriores estão simultaneamente presentes”, e “horizonte”, que alude “àquela linha por trás da qual se abre no futuro um novo espaço de experiência, mas um espaço que ainda não pode ser contemplado”.

Esta concepção heterogênea do tempo postula que, o que difere um período histórico de outro, além da especificidade do passado e do futuro – ou dos passados e dos futuros – que possam lhe estar disponíveis naquele dado momento, é o modo como aquele presente articula o já experimentado com o que ainda espera experimentar, ou seja, seu espaço de experiência com seu horizonte de expectativa. Assim, Koselleck (2006, p. 314) mostra que a modernidade é caracterizada por um tempo em que a noção de *progresso* fornece um otimismo em relação ao futuro e a *aceleração* adquire o lugar de um conceito histórico, comprime o espaço de experiência e foge em direção a um horizonte de expectativa cada vez mais distante.

Hans Ulrich Gumbrecht (1998) define esta concepção de modernidade como um “cronótopo historicamente específico” que somente no início do século XIX fez atribuir ao tempo “a função de ser um agente absoluto de mudança”, onde “cada uma das suas três dimensões pode ser imaginada do ponto de vista das duas outras”. Neste cronótopo historicista, o presente deixa de ser um “intervalo de continuidade” para ser experimentado como um “breve momento de transição”, comprimido entre um passado do qual ele é o futuro e um futuro do qual está fadado a ser o passado. Portanto, a *ideologia do progresso*, que uma consistente produção historiográfica sobre Criciúma demonstra ser comum no período pós-

guerra, momento em que a cidade se apresentava preferencialmente pelo título de *Capital do Carvão*, pode ser interpretada também como o predomínio desta experiência futurista do tempo, um futuro-presente carvoeiro, presente em forma de promessa, de expectativa.

Já em relação à hipótese de uma provável crise contemporânea do tempo da modernidade, François Hartog (2014) sugere que no último terço do século XX o crescente distanciamento entre o *espaço de experiência* e o *horizonte de expectativa* teria chegado ao limite da ruptura, resultando na “experiência contemporânea de um presente perpétuo, inacessível e quase imóvel que busca, apesar de tudo, produzir para si mesmo o seu próprio tempo histórico”. Em oposição à experiência de tempo *progressista* e *futurista* característica da modernidade, esta nova experiência *presentista* estaria marcada por uma expectativa simultaneamente fechada em um presente estagnado e aberta para a mobilidade e a aceleração em direção a um futuro no mínimo ameaçador, do qual a crescente valorização das categorias *memória* e *patrimônio* seria um dos principais sintomas. Dessa forma, se a *ideologia do progresso* da *Capital do Carvão* pode ser concebida como uma experiência “moderna” do tempo, a crescente valorização da *memória* apresenta uma perspectiva para melhor compreender as implicações entre os questionamentos a esta mesma modernidade no e a concomitante emergência de uma representação de Criciúma enquanto *Cidade das Etnias*.

O que poderia ser apresentado, portanto, por uma equação do tipo “modernidade (e crise)”, é uma proposta de revisitar a história de Criciúma desde a *cidade carbonífera* e a *cidade étnica* admitindo-as como duas experiências que, por complementaridade, oposição ou mera concomitância, constituiriam passados simultaneamente disponíveis “ao longo do tempo”, geradoras de memórias a partir das quais a história da cidade tem sido preferencialmente narrada e interpretada.

Koselleck (2006, p. 43-47). ainda demonstra que, pelo menos no âmbito da língua alemã, o advento da modernidade provocou um deslocamento lexical que substituiu por “*Geschichte*” a palavra estrangeira “*Historie*”. Ambas aludem tanto ao acontecimento quanto ao seu relato, contudo, enquanto esta correspondia a narrativas plurais e desconexas, aquela passou a compreender um conjunto de ações coincidentes, uma história singular e coletiva conduzida por uma ideia de *progresso* enquanto motor. Em outras palavras, a própria noção moderna de “história”, entendida como um conjunto de processos de desenvolvimento ocorridos no tempo, seria indissociável da experiência de tempo característica da

modernidade. Esta interdependência entre experiência e relato talvez ajude a explicar porque, em Criciúma, os seus dois principais projetos modernizadores têm sido os lugares comuns a partir dos quais a história da cidade tem sido preferencialmente pensada. Em contrapartida, possibilita também a identificação e a formulação de críticas ao caráter excludente destas mesmas representações, assim como das respectivas políticas culturais nelas baseadas.

Uma breve análise dos sucessivos usos historiográficos daquilo que classifico como dois mitos fundadores pode traçar um panorama geral da experiência da modernidade vivenciada em Criciúma e na região carbonífera de Santa Catarina. Para mim, eles são lugares de memória – dentre outros possíveis – onde se depositam os distintos tempos que busco evidenciar, capazes portanto de acolher as reflexões desde as quais procuro construir minhas interpretações e instalar um posicionamento político.

PRIMEIRO MITO: GIÁCOMO SÔNEGO E A DESCOBERTA DO CARVÃO

No dia 18 de dezembro de 1904, o jornal *O Comércio* de Laguna trazia a seguinte notícia: “o sr. Ângelo Venson, estabelecido com uma importante ferraria em Cresciúma há vinte anos, emprega em suas forjas o carvão extraído naquele mesmo local”. Este registro é citado em 2002 no livro *A história do carvão de Santa Catarina*,² que salienta ainda a cooperação destas oficinas para com a Comissão de Estudos do Carvão Nacional, liderada pelo geólogo Israel Charles White e criada naquele mesmo ano (BELOLLI; GUIDI; QUADROS, 2002, p. 38-47). O pequeno fragmento de texto não permite afirmar se tal ferraria utilizava o carvão mineral desde sua instalação, a rigor em 1884, mas fornece um bom ponto de partida para que possamos questionar o mito da descoberta do carvão durante a Revolução Federalista de 1893, reproduzido sem qualquer tipo de reflexão pela mesma obra.

Em sua versão mais conhecida, provavelmente publicada pela primeira vez em uma edição do jornal *Tribuna Criciumense* de 1966, Giácomo Sônego teria descoberto o carvão após atear fogo na mata onde tinha escondido duas mulas dos soldados e revolucionários que transitavam pela região. Na ocasião, as pedras reviradas para a abertura do pequeno poço que servira de bebedouro aos animais estranhamente teriam entrado em combustão. Levadas pelo aprendiz de ferreiro Benjamin Bristot até outra forja estabelecida na localidade de Pedrinhas,

² Doravante designado apenas por *A história do carvão*.

seu experiente instrutor atestara se tratar de carvão mineral. Este texto, amplamente difundido nas décadas seguintes, foi originalmente assinado pelo minerador Pedro Milanez, que era filho de um dos primeiros imigrantes italianos que haviam fundado a cidade em 1880, assim como o suposto descobridor Giácomo Sônego (MILANEZ, 1991, p. 174-175).

Localizada na bacia do Rio Araranguá, Criciúma distava aproximadamente 60 quilômetros de Pedrinhas, nas margens do Rio Tubarão e próxima do tradicional caminho dos tropeiros que, desde o século XVIII, desciam a serra em direção ao porto de Laguna, então principal cidade da região. Sobre a existência de carvão mineral nesta região, outra história diz que foram eles, os tropeiros, que o teriam descoberto após acender um improvisado fogão de pedras, que estranhamente também teria entrado em combustão. Um relatório do naturalista Jules Parigot, elaborado em 1842, confirma este episódio ao relatar que “há pouco mais de 50 anos que os tropeiros que atravessaram os sertões [...] acharam, no caminho, pedras pretas que queimavam” (DALL’ALBA, 1986, p. 333-340). Mais uma vez com rigor, descontados os 50 anos, chegamos ao final do século XVIII, portanto poucas décadas após o início da Revolução Industrial ocorrida na Inglaterra.

Além do registro desta suposta “descoberta” do carvão pelos tropeiros, os estudos de Parigot comprovaram a presença do mineral no alto do Rio Tubarão e deduziram que tais jazidas possuíam oito léguas de largura por cem de comprimento, portanto compreendendo e transpondo em muito o local onde mais tarde seria instalado o núcleo colonial de São José de Cresciúma (*ibidem*, p. 336). Vários documentos indicam que, antes mesmo de Parigot, outros pesquisadores europeus também estiveram nesta região no início do século XIX, realizando estudos que não apenas confirmaram a existência do carvão como manifestaram interesse na sua exploração. Um deles, por exemplo, em junho de 1843 chegava pela quarta vez de Araranguá, onde há seis anos trabalhava para “reconhecer e determinar a existência das minas de carvão de pedra” (BELOLLI; GUIDI; QUADROS, 2002, p. 25-27).

Portanto, podemos sugerir que o conhecimento sobre as jazidas de carvão mineral na região sul de Santa Catarina – incluindo o vale do Rio Araranguá e, conseqüentemente, Criciúma – é um fato quase tão antigo quanto o processo de desenvolvimento técnico ocorrido na Europa em meados do século XVIII que atribuiu a este recurso uma aplicação como fonte de energia que ele não possuía até então. Assim, ao contrário de suas pretensões mais imediatas, o mito da descoberta do carvão por Giácomo Sônego tem muito mais a nos

dizer sobre as décadas de 1960 e 1970, quando ele foi inventado ou colocado em evidência, do que sobre o final do século XIX, a que ele alega se remeter.

Dorval do Nascimento defende que, para Criciúma, o período da década de 1970 “pode ser entendido como uma conjuntura propícia a comemorações e criação de memória histórica”, quando foram escritas “as obras modelares de sua história-memória oficial”. Ao analisar uma biografia do mesmo Giácomo Sônego publicada em 1972, ele observa que, “como imigrante modelo, Sônego sintetiza a cidade como fruto das atividades dos imigrantes através do carvão” (NASCIMENTO, 2012, p. 116-123). A escolha deste imigrante italiano em cujo lote colonial se instalara a primeira companhia mineradora em 1917, é emblemática de um tempo localizado entre a *Capital do Carvão*, forjada principalmente no período pós-guerra e a partir dos ideais de progresso promovidos pelo desenvolvimento da indústria carbonífera, e a emergência da *Cidade das Etnias* no final do século XX, cultivada sobretudo pela crescente valorização das memórias referentes ao processo de colonização europeia iniciado no final do século XIX. Neste entremeio específico, ainda que possa ser identificado um acentuado incremento nos discursos que se propunham explicar Criciúma a partir da experiência de um determinado passado colonizador, o que ainda prepondera nas representações acerca da cidade são as expectativas geradas por um certo futuro carvoeiro. De algum modo, a memória daquela parece buscar positividade no progresso deste, assim como a trajetória exemplar do imigrante que descobrira o carvão, o biografado Giácomo Sônego.

Um dos autores desta biografia, entendido por Emerson César de Campos como “um dos primeiros memorialistas-oficialistas da cidade” (CAMPOS, 2003, p. 178), é José Pimentel, advogado capixaba que chegou a Criciúma em 1945, onde se casou com Darcy Angeloni e assim entrou para uma das famílias colonizadoras mais tradicionais da cidade. Segundo dados levantados por Nascimento, desde que fundara o jornal *Tribuna Criciumense* em 1955, Pimentel se destacou por iniciar as tentativas de “alargar um espaço de representação referente aos imigrantes e a imigração em um campo dominado pelo discurso do carvão na formação da cidade” (NASCIMENTO, 2012, p. 49). O outro é o jovem historiador Mario Belolli, descendente de colonizadores que mais tarde se consagraria como um dos mais reconhecidos memorialistas de Criciúma, e que, por isso, em 2002 também assinaria o citado projeto d’*A história do carvão*.

Nestes dois livros portanto parcialmente escritos por Mario Belolli, Giácomo Sônego deixa de ser o principal modelo de colonizador-minerador que descobre o carvão e propicia sua exploração industrial, para merecer apenas um acanhado parágrafo dentro de um capítulo repleto de citações de documentos que o desautorizariam, como a notícia da forja à carvão de 1904. É possível observar que biografia de Giácomo Sônego foi apresentada à *Capital do Carvão*, em 1972, como uma iniciativa de “deixar às gerações que estão surgindo o testemunho imperecível do que realizaram os valorosos imigrantes” (BELOLLI; PIMENTEL, 1972, p. 03), ao passo que *A história do carvão* foi apresentada à *Cidade das Etnias* como o “resgate da memória [de] uma plêiade de cidadãos [que] deu muito de si em prol do carvão catarinense”, para que todos pudessem “conhecer, avaliar e reverenciar aqueles que batalharam [...] pelo progresso” (BELOLLI; GUIDI; QUADROS, 2002, p. 10).

Se, no início da década de 1970, no que diz respeito às representações sobre a cidade, a construção do futuro pela indústria carbonífera dividia espaço com o passado quase centenário da colonização, no limiar do século XXI, quando por vários motivos a tarefa de construção do futuro já não pertencia mais à indústria carbonífera, aos seus entusiastas só restou como discurso de legitimação recorrer igualmente à experiência de um determinado passado carvoeiro, também com “cerca de cem anos”, como fez questão de assinalar o presidente do Sindicato das Indústrias de Extração do Carvão de Santa Catarina (SIECESC) na apresentação d’*A história do carvão* (*ibidem*). Não por acaso, os recrutados para esta tarefa são os mesmos autores cuja competência em conformar memórias através da sistematização de histórias há alguns anos vinha sendo demonstrada na lida com os temas da colonização. No entanto, assim como os colonizadores precisaram ser mineradores nos anos 1960 e 1970, talvez agora fossem os mineradores que, de alguma forma, precisassem ser colonizadores.

É em grande parte devido ao fato de ser escrita pelos mesmos autores que criaram a memória histórica da colonização, e quem sabe por também precisar compor com ela assim como ela teve que compor com o carvão durante sua fase de afirmação, que essa história se permitirá fazer sentenças como a de que “sem a presença do colonizador, seria impossível desenvolver o projeto Barbacena”, referindo-se ao início da exploração do carvão nos no final do século XIX, ou aquela da página 47, que com diagramação especial destaca:

A Comissão White, ao instalar-se no pequeno povoado de Criciúma, no início do século passado, deu destaque, nacional e internacionalmente, a essa comunidade, que era constituída de uma população essencialmente européia,

de várias nacionalidades. Isso significou a redescoberta do homem europeu ali instalado, aproximando-o de outros de sua origem (*ibidem*, p. 47).

Sob a encomenda dos empresários do carvão, indústria carbonífera, a equipe de Mario Belolli “redescobria” a ligação entre os dois projetos que se identificam pela “essência europeia”, e de cuja soma supostamente “resultou” a “origem” de Criciúma: o processo de colonização e o desenvolvimento da indústria carbonífera. Isso permitiria, inclusive, a breve reprodução do episódio da “descoberta” de Giacomo Sônego na página posterior à citação da forja à carvão, entretanto sem a necessidade de maiores explicações, nem que fosse para dizer que um só usava o carvão depois que o outro o descobriu. Embora contraditório, seja para falar de colonizador-minerador ou de minerador-colonizador, o mito continuava conveniente.

O fato da presença do carvão na região já ser conhecida desde o século XVIII e sua exploração industrial ter iniciado a partir de 1880, não elimina a possibilidade de que Giacomo Sônego, anos depois, tenha de fato se surpreendido com as pedras que pegavam fogo enquanto praticava uma coivara. Tampouco que tal notícia não possa ter impressionado a pequena comunidade do núcleo colonial de Criciúma naquele momento, talvez significativa a ponto de fazer parte da memória de gerações futuras. Contudo, assinala-se o uso diferenciado que foi feito deste mesmo substrato de memórias em períodos posteriores, a influência que a pretensão de cada presente teve na conformação daquele passado, e como esta oficina da história ajudou a criar diferentes representações sobre a cidade.

Principalmente no processo de forjamento da *Capital do Carvão* no período pós-guerra, prevaleceu uma experiência de tempo bastante diferente das tentativas contemporâneas que buscam compreender a indústria do carvão pelo passado, seja para reconhecer a sua destacada condição de promotora do desenvolvimento econômico, como vimos n’*A história do carvão*, seja para “discutir criticamente a cultura, a história e a economia do carvão [...] em contraponto à história e à economia oficiais”, como propõe boa parte da historiografia acadêmica (GOULART FILHO, 2004, p. 08). O que a difere da *Cidade das Etnias* é, essencialmente, que enquanto o presente de uma está impregnado de passado, o da outra estava impregnado de futuro. Logicamente, cada uma destas duas grandes representações sobre Criciúma tem seu espaço de experiência e seu horizonte de expectativa, mas com um modo bastante diferente de articulá-los.

SEGUNDO MITO: BENJAMIN BRISTOT E A PRIMEIRA INDÚSTRIA

Continuemos com aquela breve notícia da forja à carvão publicada em 1904, que nos fornece um bom ponto de partida para questionar a história acrítica que foi – e ainda é – contada sobre Criciúma. Por estar em uma obra tardia, escrita em 2002 pelos mesmos memorialistas oficiais responsáveis pela criação da memória histórica local, mas com o diferencial de ser embasada também em farta pesquisa documental, esta citação causa no mínimo estranheza aos leitores familiarizados com a historiografia tradicional da cidade. Se a notícia da forja abastecida com carvão problematiza o mito da descoberta feita por Giácomo Sônego, o mito da criação da primeira indústria por Benjamin Bristot também é posto em dúvida pela seguinte complementação: “e o mesmo carvão é empregado pelo Sr. Frederico Minato em sua máquina de pilar arroz” (BELOLLI; GUIDI; QUADROS, 2002, p. 43).

Igualmente publicada por Pedro Milanez na *Tribuna Criciumense* em 1966, a passagem diz que, para montar a primeira atafona de Criciúma, Benjamin Bristot teria encomendado duas mós na localidade de Rancho dos Bugres, em Urussanga. A atafona é um moinho para fabricação da farinha de milho, ingrediente básico da polenta, um dos alimentos mais consumidos pelos imigrantes. As mós são duas grandes rodas de pedra que proporcionam a moagem dos grãos. Estas, “impulsionadas pela força física do homem”, foram então roladas “mato adentro” através de uma picada de 25 quilômetros. Ao entardecer do 29º dia de caminhada, atingiram enfim o topo do morro de onde já se podia avistar o núcleo colonial. Percorrida a quase totalidade e a etapa mais difícil do trajeto, os carregadores resolveram pernoitar em suas casas e deixar para o dia seguinte a descida das mós até a vila. Contudo, naquela noite, o vento e a chuva de uma forte tempestade fizeram “mover” a árvore na qual as pedras estavam encostadas, que rolaram morro abaixo na direção oposta ao destino pretendido. Aos “desbravadores”, não restou alternativa, “senão meter novamente mãos a obra e reiniciar a dura caminhada até chegar ao local da atafona” (MILANEZ, 1991, p. 151).

Emerson César de Campos chama atenção para o “caráter épico e por extensão reificador” desta história, localizada em “um tempo vazio e homogêneo [que] poderia tudo acomodar”, e que busca assim lograr “a conquista de uma narrativa definitiva da cidade” (CAMPOS, 2003, p. 170). De fato, sua dimensão temporal fica restrita ao emprego dos termos “primeira” e “pioneiro”, que no contexto da obra remeteriam ao final do século XIX. No entanto, é sabido que Benjamin Bristot nascera na Itália em 1889 e chegara a Criciúma

ainda criança, junto com a segunda leva de imigrantes de 1892. Dados biográficos mencionam que ele foi agricultor, comerciante, industrial, minerador e, “ainda cedo, iniciou suas atividades como ferreiro” (BELOLLI; GUIDI; QUADROS, 2002, p. 280). E parece que muito cedo, pois se considerarmos o mito da descoberta do carvão em 1893, no qual é citado como o responsável por levar as pedras para averiguação, Benjamin Bristot o teria feito com apenas quatro anos de idade. Isso conduz à dedução de que, caso ele tenha de fato participado deste episódio, os “tempos depois” que separam a Revolução Federalista da descoberta do carvão passariam de uma década, o que torna esta história ainda menos convincente.

Da mesma forma, em 1904 Benjamin Bristot teria apenas 15 anos, idade improvável para empreender a primeira indústria de Criciúma. Além disso, a citação do jornal de Laguna mostra que, neste ano, corria pelas cidades vizinhas a notícia de que, além da forja à carvão, existia no pequeno núcleo colonial uma máquina de pilar arroz que também utilizava como fonte de energia o carvão mineral extraído localmente. Seu proprietário, Frederico Minato, era outro imigrante italiano que viera para a Colônia de Azambuja em 1877 e se transferira para Criciúma em 1892, “instalando em seguida as suas indústrias de cerveja, banha e arroz” (*ibidem*, p. 287). Precisariamos ser pouco criteriosos para considerar estes empreendimentos como indústrias, mas antes de Benjamin Bristot, outros imigrantes mais velhos, que já haviam acumulado algum capital, como Frederico Minato, certamente já exerciam atividades produtivas que não estavam diretamente ligadas ao cultivo da terra ou à criação de animais.

Por mais dificultosa que possa ter sido a construção da atafona de Benjamin Bristot, é certo que ela não foi a primeira indústria de Criciúma. Assim, a conclusão a que chegamos em relação ao mito da descoberta do carvão, de que ele carrega mais informações acerca do momento que foi registrado do que sobre o período a que alega se remeter, também é válida para o mito da primeira indústria de Criciúma. Ambas as narrativas se inserem dentro daquela conjuntura de criação da “história-memória oficial” sobre Criciúma (NASCIMENTO, 2012, p. 116), e que aqui são tomadas como sintomáticas de um tempo localizado entre a *Capital do Carvão* do pós-guerra e a *Cidade das Etnias* do final do século XX.

Estas duas histórias, de descoberta e pioneirismo, são temas que integram a memória coletiva de um determinado grupo de criciumenses desde o início do século XX e depois têm seus primeiros registros sistematizados por Pedro Milanez em meados dos anos 1960, através da *Tribuna Criciumense* de José Pimentel, apontado como um dos “primeiros memorialistas-

oficialistas” dos “imigrantes e da imigração” (CAMPOS, 2003, p. 168; NASCIMENTO, 2012, p. 49). Mas apesar das semelhanças entre os relatos, existe uma diferença elementar nos usos do passado que são feitos através deles. Enquanto o primeiro incorpora uma tentativa de conectar a memória da colonização ao progresso do carvão, o segundo inaugura uma interpretação que visa justamente romper com esta atividade econômica. O mito da primeira indústria institui um modo de contar uma história de progresso desencadeado pelo próprio processo de colonização, que seria o verdadeiro responsável pelo início do desenvolvimento industrial, que não era apenas carbonífero, como atestaria a atafona de Benjamin Bristot.

Seu autor, Pedro Milanez, figura ao lado de José Pimentel como um dos primeiros memorialistas-oficialistas de Criciúma. Nascido na cidade em 1909, filho, neto e sobrinho de imigrantes que fundaram o núcleo colonial em 1880, nas várias viagens que fez para a Itália se empenhou em pesquisar informações que, juntamente com aquelas memórias e acervos que tinha acesso no Brasil, possibilitavam a sistematização de textos sobre a imigração e a colonização, invariavelmente publicados na *Tribuna Criciumense* (MILANEZ, 1991). Este “despretensioso e pequeno compêndio histórico”, como se refere, foi posteriormente reunido no livro *Fundamentos históricos de Criciúma*, editado em 1991, que acabará sendo seguidamente revisitado pelos demais memorialistas até nas obras mais recentes, como vimos n’*A história do Carvão* e sua alusão à descoberta do carvão. O mito das mós, por exemplo, será integralmente reproduzido em *Criciúma: orgulho de cidade* (2000, p. 23 e 60), escrito por Archimedes Naspolini Filho, outro memorialista descendente de colonizadores.

Quando analisamos as diferentes representações acerca de Criciúma tendo como referência a *Capital do Carvão* e a *Cidade das Etnias*, levando em consideração a sobreposição dos horizontes de expectativas e dos espaços de experiência gerados por ambas em diferentes períodos, fica evidente a assimetria que há entre elas. Atualmente, talvez a grande diferença entre uma representação e outra resida no fato de que – pelo menos no que diz respeito aos imaginários correntes, e não aos processos históricos em si – enquanto a *Capital do Carvão* é vista basicamente como um ciclo econômico encerrado que teve seu auge mas não foi capaz de cumprir as promessas de futuro que trazia, a *Cidade das Etnias* é tida geralmente como uma história de êxito, que explica positivamente aquilo que Criciúma é. No dizer de Campos (2003, p. 170), um sentido étnico implicado “mais pretensamente como ação redentora [...] do que propriamente vivido entre os cricumenses de modo geral”.

No movimento de *sedução pela memória* do último terço do século XX (HUYSSSEN, 2000) Criciúma vê nos processos de colonização e de desenvolvimento da indústria carbonífera seus principais referenciais a ser colocados em evidência, mas deles faz usos diferenciados. O posicionamento crítico que prevalece em relação ao carvão, sobretudo a partir de perspectivas sociais e ambientais, geralmente contrasta com o tom ufanista que marca as histórias da colonização, ainda que esta tenha igualmente contribuído para a degradação ambiental e para a produção de desigualdades sociais (CAROLA, 2012).

Quando a excessiva dependência da cidade para com a atividade carbonífera começou a ser questionada de um modo mais contundente, possibilitando a propagação de discursos que defendiam a necessidade da diversificação econômica e permitindo o fortalecimento de representações alternativas à *Capital do Carvão*, Criciúma se voltou preferencialmente para o passado particular da imigração, que estava prestes a comemorar a significativa data dos 100 anos. Entretanto, em 1980 aquele pequeno núcleo colonial fundado por algumas famílias vindas da Europa já possuía mais de 112 mil habitantes, tendo sido grande parte desta população atraída justamente pelas ofertas de emprego nas minas. Ou seja, ao lado do arquétipo ideal do colonizador italiano, existiam aqueles de outras nacionalidades, como o alemão e o polonês, e, para além destes, havia grandes contingentes na cidade oriundos de processos históricos completamente diferentes: lusos, negros, açorianos, indígenas, caboclos... enfim, os chamados “brasileiros”.

Para contar uma história de grandes feitos heroicos, circunscritos ao passado e tidos como legados que serviriam no máximo como exemplo para as gerações do presente e do futuro, não havia dificuldades em atribuir o pioneirismo à imigração e o desenvolvimento posterior ao carvão, mas para contar uma história de progresso capaz de fazer projeções sobre o futuro, era preciso conjugar colonização e indústria carbonífera, sem ignorar os “homens do carvão”, mineradores e mineiros que não eram, na sua grande maioria, descendentes dos fundadores da cidade. Daí surge, o que poderíamos chamar de duas nuances historiográficas: uma que compõe com o carvão e positiva *também* a colonização, e outra que busca traçar uma história de progresso como fruto *principalmente* da colonização, paralela ao carvão.

Esta questão será engenhosamente resolvida durante as comemorações do Centenário em 1980. Através da divisão dos diferentes grupos sociais que compunham a cidade em etnias, abre-se a possibilidade de elaborar uma história de Criciúma *principalmente* a partir do

processo de imigração e colonização, que colocava italianos, alemães e poloneses como protagonistas, mas admitia *também* a presença dos antigos “homens do carvão”, lusos e negros, necessariamente tomados nesta ordem de importância. É neste contexto que surgem interpretações como as de *Criciúma 1880-1980: a semente deu bons frutos*, de Otília Arns:

A terra-prodígio que fora destinada aos imigrantes italianos, poloneses, lusos, negros e alemães, reservava em seu solo e subsolo as riquezas que foram a causa geradora do progresso material que projetou Criciúma para as esferas estadual, federal e mesmo internacional. O carvão e a argila, extraídos do solo, atraíram mão-de-obra e propiciaram condições de emprego necessário para o sustento de tantas famílias (ARNS, 1985, p. 172).

Ao mesmo tempo em que conserva uma sutil ruptura entre o desenvolvimento promovido pelo carvão e o pioneirismo da imigração, cuja terra colonizada apenas “reservava” as riquezas que depois “gerariam o progresso”, o texto curiosamente coloca lusos e negros na condição de “imigrantes”, ainda que de modo contraditório não deixe de citar a real condição de chegada e de presença destas pessoas na cidade: como “mão-de-obra” atraída pela oferta de empregos na indústria. Além disso, o “progresso”, antes mais idealizado do que real, agora tem contornos de algo realizado, com destaque “estadual, federal e mesmo internacional”. No final do século XX o futuro parecia enfim se tornar presente, mas já não se tratava daquele futuro carvoeiro, como projetado no período pós-guerra. O progresso agora era somente “material”, e gerado por “carvão e argila”. Juntamente com a representação da *Cidade das Etnias* que florescia, a diversificação econômica de Criciúma se impunha como realidade, contestando cada vez mais o título da *Capital do Carvão* e a experiência progressista do tempo da modernidade que ela representava, ou havia representado.

CONCLUSÃO

Admitindo o segundo milênio como construtor de outra temporalidade, Gumbrecht (1998) defende um conceito de pós-modernidade que consistiria em “conceber nosso presente como uma situação que desfaz, neutraliza e transforma os efeitos acumulados dessas modernidades”. Para ele, a experiência contemporânea encontra sua contrapartida historiográfica no “hábito – pós-moderno – de tratar as múltiplas representações de fenômenos idênticos como variações que estão simultaneamente disponíveis”, em contraposição ao “hábito – moderno – de organizá-las como evoluções e histórias”.

Com a licença de uma proposta quase poética de simultaneidade, é como se, ainda hoje, Benjamin Brisot continuasse a rolar a pedra da primeira indústria, auxiliado por todos os demais memorialistas-oficialistas e outras tantas ações que contribuem para uma valorização cada vez maior da memória da colonização. Por outro lado, se Giácomo Sônego também continua a cuidar da coivara que acendeu a primeira pedra de carvão, são poucos os que ainda sopram suas brasas com a expectativa de que delas ressurja alguma labareda, como durante certo tempo fizeram muitos dos mesmos carregadores de pedra. Recentemente, alguns deles parecem deixar de colocar lenha na fogueira para simplesmente guardar cinzas. Algo semelhante ao que faz uma historiografia acadêmica que, ao mesmo tempo em que protege estas cinzas, trabalha para que delas fogo algum reacenda.

O arrefecimento local da *Capital do Carvão* ligado a uma crise global da experiência do tempo da modernidade, tal qual defendida por Hartog, nos mostra que o nosso presente está aberto para novas possibilidades. Novas possibilidades inclusive de escrever a história, se levarmos em consideração as implicações entre experiência e relato apresentadas por Koselleck e Gumbrecht. Quantos passados presentes, em forma de latência, não estão a esperar o nosso reconhecimento? Quantos futuros passados, impedidos de ser, não estão esperando por uma retomada? Para tanto, precisamos ir além do historicismo e das experiências da colonização que hoje parecem hegemônicas, sem deixar de denunciar a visão estreita e as contradições presentes na *Cidade das Etnias*. As pedras precisam parar de rolar. Ou começar a rolar em outras direções.

Ao incluir os mais variados grupos sociais classificando-os genericamente enquanto étnicos, porém subordinados a uma memória da colonização, a *Cidade das Etnias* estabelece uma hierarquização que tem no imigrante europeu do final do século XIX um arquétipo ideal, desvalorizando assim as populações com procedência de outros tempos e lugares. No limiar do século XXI, a *Cidade das Etnias* permite a inclusão de negros, lusos, “brasileiros”, açorianos, árabes, espanhóis e até índios, mas sempre numa condição de subalternidade. Mesmo assim, os novos lugares de memória da colonização se proliferam.

REFERÊNCIAS

ARNS, Otilia. **Criciúma 1880-1980: a semente deu bons frutos**. Florianópolis: Governo do Estado de Santa Catarina, 1985.

BELOLLI, Mário; PIMENTEL, José. **Tímido Ensaio Biográfico**: Giácomo Sônego. Criciúma: Gráfica Líder, 1972.

_____; GUIDI, Ayser; QUADROS, Joice. **A história do carvão de Santa Catarina**. v. 1 e 2. Criciúma: Imprensa Oficial do Estado de Santa Catarina, 2002/2010.

CAMPOS, Emerson Cesar de. **Territórios deslizantes**: Recortes, miscelâneas e exibições na cidade contemporânea - Criciúma (SC) (1980-2002). 2003 (Tese de Doutorado) UFSC, Florianópolis.

CAROLA, Carlos Renato. A colonização e a mineração no Sul de Santa Catarina, Brasil: uma história de dois modelos econômicos de alto impacto socioambiental (1875-1946). In: KLANOVICZ, Jó; ARRUDA, Gilmar; CARVALHO, Ely Bergo de (orgs.). **História Ambiental no Sul do Brasil**: apropriações do mundo natural. São Paulo: Alameda, 2012.

DALL'ALBA, João Leonir. **Colonos e mineiros na grande Orleans**. Florianópolis: Ed. do autor, 1986.

GOULART FILHO, Alcides (org.). **Memória e cultura do carvão em Santa Catarina**. Florianópolis: Cidade Futura, 2004.

GUMBRECHT, Hans Ulrich. **Modernização dos Sentidos**. São Paulo: Editora 34, 1998.

HARTOG, François. **Regimes de historicidade**: presentismo e experiências do tempo. Belo Horizonte: Autêntica, 2014.

HUYSSSEN, Andreas. **Seduzidos pela memória**: arquitetura, monumentos, mídia. Rio de Janeiro: Aeroplano, 2000.

KOSELLECK, Reinhart. **Futuro passado**: contribuição à semântica dos tempos históricos. Rio de Janeiro: Contraponto; Ed. PUC-RJ, 2006.

MILANEZ, Pedro. **Fundamentos históricos de Criciúma**. Florianópolis: Ed. do autor, 1991.

NASCIMENTO, Dorval do. **Faces da urbe**: processo identitário e transformações urbanas em Criciúma – SC (1945-1980). São Luís; Criciúma: Café & Lápis; Ediunesc, 2012.

NASPOLINI FILHO, Archimedes. **Criciúma, orgulho de cidade**: fragmentos da história de seus 120 anos. Criciúma: [s.n.], 2000.