

CATÁLOGO DE PATRIMÔNIOS HISTÓRICOS DE SANGÃO-SC



2024

INTRODUÇÃO

De acordo com o Artigo 216 da Constituição Federal: “Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem:

I - as formas de expressão;

II - os modos de criar, fazer e viver;

III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas;

IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais;

V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.

§ 1º O Poder Público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação.

§ 2º Cabem à administração pública, na forma da lei, a gestão da documentação governamental e as providências para franquear sua consulta a quantos dela necessitem. (Vide Lei Nº 12.527, de 2011).”

O Município de Sangão, no ano de 2010, como forma de salvaguardar seu patrimônio Histórico, Artístico e Natural aprovou a Lei Nº 558 datada de 01 de julho. No ano de 2019, foi criada a Lei Nº 915, datada de 18 de setembro, que institui a Comissão do Patrimônio, Histórico, Artístico e Natural de Sangão (COMPHAN), vinculada à Secretaria de Educação, Esporte, Cultura e Turismo. A Comissão em parceria com a Secretaria tem como atribuições:

- a) Elaborar diagnóstico referente aos possíveis bens móveis e imóveis a serem tombados;
- b) Catalogar, cadastrar e efetuar o registro de bens no Livro de Tombo Municipal;
- c) Auxiliar a Secretaria de Educação e Cultura na emissão de documentos aos proprietários dos bens tombados;
- d) Promover a fiscalização;

- e) Elaborar projetos de captação de recursos para restauros e manutenção dos imóveis.

Conforme descrito no Artigo 1º da Lei 558:

“Constituem Patrimônio Histórico e Artístico do Município de Sangão, os bens móveis e imóveis existentes no seu território, cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos históricos notáveis, quer por seu valor cultural a qualquer título.

§ 1º Equiparam-se aos bens que se refere o "Caput" do presente artigo, e são sujeitos ao tombamento, os monumentos naturais bem como os sítios e paisagens que importe conservar e proteger pela feição notável com que tenham sido dotados pela natureza.

§ 2º Os bens a que se refere o presente artigo só passarão a integrar o Patrimônio Histórico, Artístico e Natural do Município, com a sua inscrição, isolada ou agrupadamente, no competente Livro de Tombo.”

A COMPHAN no uso de suas atribuições com o apoio da Secretaria de Educação, Esporte, Cultura e Turismo elaborou um inventário dos bens materiais e imateriais que considera de relevância histórica para Sangão, procedeu com o seu registro no Livro Municipal de Tombo e vem tentando realizar ações de proteção do patrimônio histórico/cultural da cidade.

Sangão (SC), 18 de Setembro de 2024.

Comissão de Patrimônio Histórico, Artístico e Natural de Sangão:

Marieli Eva Pereira dos Santos – Representando a Secretaria de Educação, Esporte, Cultura e Turismo;

Cristiani Damázio Simoni Serafin – Representando o Setor de Planejamento;

João Olindino Tomaz Júnior – Representando a Secretaria de Saúde;

Tiago Machado - Representando a Diretoria de Esportes;

Karina Patrício Francisco – Representando o Instituto do Meio Ambiente - IMASA

Queren de Souza – Representando a Secretaria de Desenvolvimento Social

Rosiane Prudêncio Mroczkoski – Representando a Secretaria de Administração

Equipe da SMEECT

Deise Formentin – Diretora de Cultura e Turismo

Juliele Pacheco Luiz – Agente Administrativo

**SOCIEDADE RECREATIVA CLUBE 27 DE SETEMBRO
REGISTRADA NO LIVRO DE TOMBO MUNICIPAL SOB O N°001/T/2022**



O imóvel Sede da Sociedade Recreativa 27 de Setembro desde sua fundação em 27 de Setembro de 1923, abriu suas portas para a realização de diversos eventos educativos e culturais da Cidade de Sangão, à época pertencente ao município de Jaguaruna e popularmente conhecida como “Rua do Fogo”. Eram realizados desde formaturas do Colégio Bernardo Schmitz, baile de debutantes, mas, os bailes de carnaval eram os mais cobiçados pelos jovens não apenas da cidade mas de toda a região. O Clube 27 com seus eventos clássicos foi um dos atrativos de lazer da cidade por muitos anos, fechando suas portas em definitivo no início da década de 80. Após este período o espaço foi cedido para o funcionamento de empresas do comércio local. Por um período de tempo ficou tramitando na justiça um processo de uso capião em que a posse do imóvel voltou a pertencer a Diretoria do clube no início dos anos 2000. A partir de então, a diretoria fez alguns movimentos para buscar a reconstrução do imóvel, por identifica-lo como sendo um patrimônio de grande relevância histórica para o município de Sangão. Atualmente a posse do imóvel está em processo de transferência para a Prefeitura que elaborou um projeto de reconstrução do mesmo, e está aguardando serem concluídos todos os trâmites burocráticos para proceder com a captação de recursos para realizar esta ação.

Abaixo seguem algumas fotos de eventos realizados na década de 50, fonte: acervo do Clube, fotógrafo: Gentil Reynaldo.

Formaturas do Colégio Bernardo Schmitz





Bailes de Carnaval



**CASA CHALET COM ARQUITETURA LUSO BRASILEIRA
REGISTRADA NO LIVRO DE TOMBO MUNICIPAL SOB REGISTRO
Nº002/T/2022**

Em virtude dos primeiros habitantes da cidade de Sangão serem de origem Portuguesa, provenientes em sua maioria da Ilha de Açores, a casa construída em 1920, possui uma arquitetura de origem Luso Brasileira, decorada com Lambrequins, que são ornatos com recortes de madeira ou lâmina metálica para beirais de telhados, de propriedade da família Goulart, localizada no Centro do Município de Sangão, pertencia ao Senhor Gumercindo Goulart, pai da atual proprietária Senhora Alair Goulart. O Senhor Gumercindo era dono de Engenho de Farinha e depois passou a atuar no setor ceramista.





CASA DA FAMÍLIA COELHO REGISTRADA NO LIVRO DE TOMBO SOB O N° 003/T/2022

Localizada próximo a comunidade de Garganta, a casa pertencia ao Senhor Paulo Malaquias Coelho e que depois passou a ser de seu filho Manoel foi construída em meados da década de 30, na ausência do mesmo ficou de herança para os filhos que venderam o imóvel para uma empresa de energias renováveis chamada UFV E16, com Sede no Ceará.





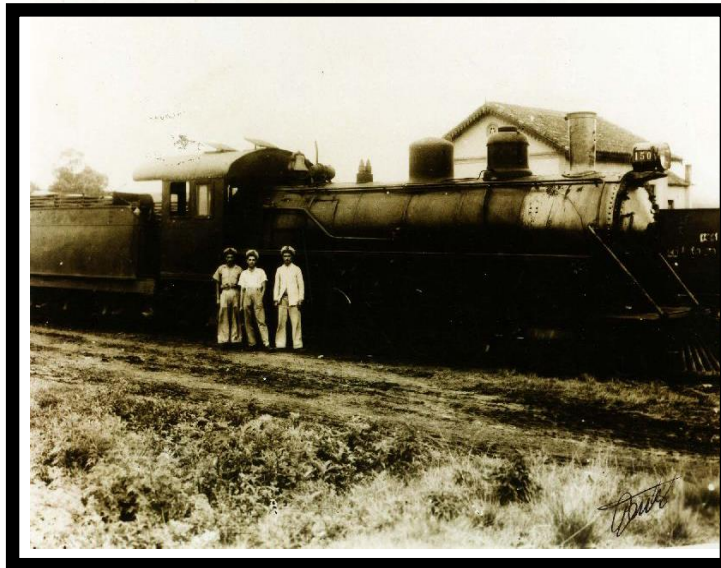
ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA REGISTRADA NO LIVRO DE TOMBO SOB O N° 004/T/2023



A Antiga Estação Ferroviária, que integra a linha ferroviária Dona Teresa Cristina, localizada no Distrito de Morro Grande, foi construída em 1925. Não podemos apenas citar sobre a construção da mesma sem trazer um pouco da história da ferrovia que desempenhou um papel crucial no desenvolvimento econômico da região. O texto que segue abaixo foi extraído do site da Ferrovia (<https://www.ftc.com.br/historia>).

THE DONNA THEREZA CHRISTINA RAILWAY COMPANY LIMITED DA DESCOBERTA DO CARVÃO À CONSTRUÇÃO DA FERROVIA

Inúmeras são as histórias sobre como o carvão catarinense foi descoberto, entre elas a contada pelo Pe. João Leonir Dall'Alba: "[...] conta ele que por volta de 1830 e numa determinada noite estando um grupo de tropeiros acampados em Passa Dois, nas proximidades de Lauro Müller, ajuntaram algumas pedras para servirem de apoio às panelas. Após atear fogo a lenha, observaram espantados que as pedras também estavam queimando. O susto foi ainda maior quando começou a exalar um forte cheiro de enxofre, o que caracterizava, na época, a presença do diabo. No outro dia, recolheram as amostras, que foram remetidas ao Rio de Janeiro" (Trecho citado no livro "Histórias de Tubarão – das origens ao século XX", p. 202, do escritor Amadio Vettoretti,).



Com a descoberta do carvão, o Império mandou para o local, na cidade de Tubarão, vários exploradores para atestarem sua qualidade. As primeiras explorações, iniciadas antes de 1832, relatavam que o carvão existente nas cabeceiras do rio Tubarão era de boa qualidade. Sucessivamente, a qualidade do carvão passou a ser ora afirmada, ora contestada, tanto que o Sr. Van Lede, em uma de suas obras sobre o Brasil, afirmou que o carvão catarinense era de má qualidade e pertencia à espécie conhecida como "carvão de pedra chistoso luzidio".

Sem a clara certeza sobre a qualidade do carvão, muitos naturalistas desejaram requerer o direito de exploração, no entanto logo desistiam, por falta de transporte. Com isso, o governo, em 1842, decidiu realizar a exploração por conta do Estado, mas não recebeu crédito e ficou sem efeito. Com tantas desistências, somente em 1861 o Segundo Visconde de Barbacena, Felisberto de Caldeiras Brand e Pont, requereu do governo o direito de exploração e "em 1874 conseguiu do Império a autorização para construir uma ferrovia que tomasse a seu cargo o transporte da hulha negra de Santa Catarina aos portos de embarque de Imbituba e Laguna. Nesse mesmo ano e mês, o contrato favorecia a concessão da Estrada num prazo de oitenta anos" (Trechos do livro "Tereza Cristina — A Ferrovia do Carvão", p. 25-26, de Walter Zumblick).

"Duas foram as empresas que surgiram. Com títulos altamente significativos. Nascidas sob o calor dos favores governamentais. Foi assim que, sob o entusiasmo que contagiou capitalistas na Inglaterra, surgiram a "The Tubarão Coal Mining Company" e a "The Donna Thereza Christina Railway Company Limited", ambas umbilicalmente atadas a uma mesma empreitada: cavar o carvão, transportá-lo

a um porto de embarque e vendê-lo na Europa. O nome da nossa ferrovia não surgiu por acaso. Era, isso sim, uma agradecida e sincera homenagem feita em troca de tão elevados favores partidos do coração sensível e boníssimo do nosso último imperador" (Trecho do livro "Tereza Cristina — A Ferrovia do Carvão, p. 23, de Walter Zumblick).

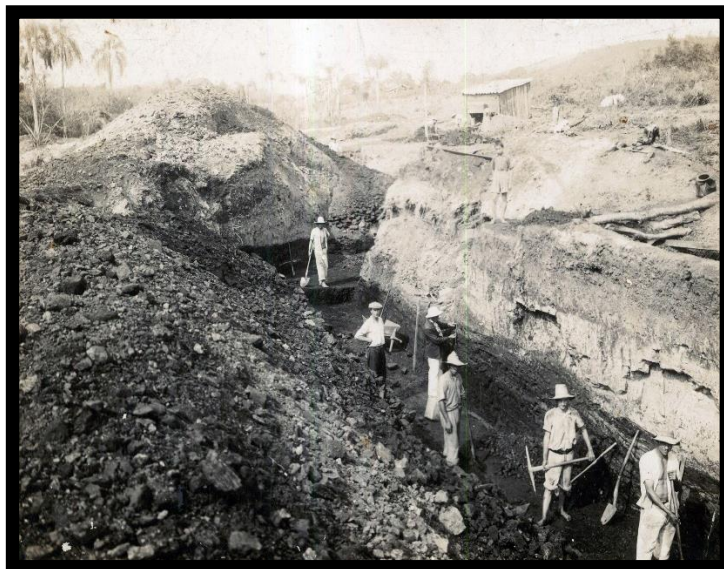
A "The Tubarão Coal Mining Company" levou cerca de três anos para dar início a qualquer iniciativa puramente mineradora. A necessidade de maiores financiamentos tolheu as providências que já deveriam ter surgido às cabeceiras do rio Passa Dois, no então município de Tubarão. A empreitada, no entanto, escancarou a reclamar, ainda, mais capital. Com a certeza de que não seriam obtidos mais empréstimos, a Companhia procurou, já em desespero, apressar os serviços das minas, com o fito único e exclusivo de transformar o carvão no dinheiro inadiável e capaz de barrar

os prenúncios de um insucesso quase já à vista. Extraídas com sacrifícios de toda sorte, duas mil toneladas de minério embarcaram com destino ao Rio da Prata, na Argentina. Durante dois meses, o navio esperou no porto de Imbituba por sua carga, sessenta dias pagando as estadias, situação fácil de prever o desfecho negativo da exportação. Foi o primeiro e o último carregamento feito pela concessionária, pois ao fim do ano de 1887 estavam paralisados os trabalhos.



A Construção da Ferrovia

"Com o capital subscrito, os juros garantidos e a fiança prestada, a 'Companhia' estava desanuviada dos empecilhos tão frequentes no mundo das concessões, avais, leis e obras. Um só caminho restava: colocar em marcha o arrojado empreendimento, a construção da Estrada de Ferro Donna Thereza Christina. Que, pousada em dormentes, paralelas de ferro, figuraria como promessa de novos tempos, que fariam emergir todo o sul de Santa Catarina. De maneira praticamente normal transcorreram os trabalhos da locação, abertura das picadas, cortes e aterros. Tudo acompanhado pelo entusiasmo do nosso povo, testemunha de que, aos poucos, a realidade substituía uma velha aspiração" (Trecho do livro "Tereza Cristina – A Ferrovia do Carvão", p. 26 e 28,).



Aos poucos vai sendo idealizado um sonho, mesmo com algumas contradições. "Os dormentes eram de pinho creosotado, vindos da Europa, enquanto a Ferrovia atravessa uma floresta de madeira de lei de primeira qualidade, e o cimento e o ferro vinham da Inglaterra" (Trecho do livro de Amadio Vettoretti, "História de Tubarão – das origens ao século XX). Porém, mesmo com o capital e a engenharia ingleses, a mão de obra contratada foi de imigrantes italianos, que viviam isolados em meio à floresta, tinham conhecimento e eram acostumados ao trabalho duro. Nesse contexto, de um lado estavam os ingleses, aqui representando a companhia concessionária; e do outro, a vigilância exercida pelos fiscais do governo. Durante quatro anos – 18/12/80 a 31/08/84 –, a Ferrovia foi construída. Ao término, havia uma linha tronco de 118,096m, que ligava Imbituba às Minas, e um ramal de 7.056m, que ia de Bifurcação a Laguna, além de 44 pontes e pontilhões e 234

Bueiros, Sete Estações: Imbituba, Bifurcação, Laguna, Piedade, Pedras Grandes, Orleans e Minas. E as oficinas, inicialmente, estavam localizadas em Imbituba. Todas estas obras somaram um custo de 6.498:133\$330, sendo 5.609:298\$020 com garantias governamentais de juros de 7%.

"Chegava ao fim a grande construção. Os prédios, uma arquitetura um tanto pesada, eram olhados como balizas anunciadoras, ao longo da linha, dos próximos pontos de parada dos trens e núcleos iniciadores de vilas ou cidades. Todo o sul catarinense vibrou, e o governo da província, inclusive, quando a The Donna Tereza Christina oficialmente solicitou permissão para abrir, em caráter mesmo que precário, o seu tráfego.

"O acontecimento era assunto obrigatório em todas as rodas. Esta região, que sonhava com Barbacena à beira de seus planos considerados visionários, acordava para a mais promissora das realidades. Não era miragem aquele já familiar espetáculo das pequenas locomotivas arrastando uma ninhada de vagões, com apitos longos e estridentes resfolegando em meio às várzeas eriçadas pelo milharal. Era, àquele tempo, uma nova e diferente melodia, com acordes pipocando pelos morros a distância. Era a chave que iria escancarar aos ousados as portas que trancavam as possibilidades produtivas destes celeiros de terras ubérrimas, até então perdidas pelo esquecimento" (Trecho do livro "Tereza Cristina – A Ferrovia do Carvão", p. 32, de Walter Zumblick).



**Acidente na ferrovia em Morro Grande
década de 50**

Era o início das muitas dificuldades que a Ferrovia sofreria. Porém, mesmo assim, insistia em transportar o problemático carvão. Fato que o Eng. Fiscal João Caldeiras Messeder percebia e transcrevia em seus relatórios ao governo imperial. Eis um trecho extraído de um de seus relatórios, no qual afirma sua visão sobre a Ferrovia: "[...] só tem um pensamento: ir às minas de carvão e trazê-lo para o Porto de Imbituba. A estrada para o carvão não cuidou de ver ao menos, rapidamente, os lugares que percorria e as riquezas que ia dispensando em seu caminho para o problemático carvão" (Trecho publicado no livro de Amadio Vettoretti, "Histórias de Tubarão – das origens ao século XX, p. 204). E, em outro relatório, anotou: "[...] é uma estrada sem princípio e nem fim. Não tem porto para descarregar os produtos que traz e fica encurralada na Estação de Minas, no meio das serras, onde não pode prolongar-se" (Trecho publicado no "Jornal Diário do Sul", matéria feita por Amadio Vettoretti, na edição especial de 110 anos da EFDTC, de 29/09/94). Mais uma vez voltada para o carvão, começam a ser construídos os ramais, todos por causa da descoberta do carvão no local, esquivando-se de dar condições para o transporte de mercadorias e outras cargas.



A ferrovia teve sua importância no passado e a mantém até os dias atuais atuando no transporte de produtos e com passeios turísticos. A Estação foi desativada na década de 80 quando os trens pararam de transportar passageiros, desde então foi cedida ao município para que em seu espaço funcionasse diversas autarquias municipais: Delegacia de Polícia Militar, Intendência Distrital, Instituto do Meio

Ambiente e atualmente a Estação Cultural que é um pequeno espaço de memórias que conta um pouquinho da história de Sangão.



Inauguração da Estação Cultural – 29/03/22



Crianças à bordo do Maria Sem Fumaça para Visitar a Estação Cultural



O Senhor José Santiago interagindo com alunos contando histórias sobre Sangão



O Senhor Evaldo Ávila que doou parte do acervo da Estação interagindo com alunos, contando histórias sobre Sangão.

Planta Baixa da Estação Ferroviária

