

**UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE - UNESC  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS AMBIENTAIS  
DOUTORADO EM CIÊNCIAS AMBIENTAIS**

**CARLOS DOS PASSOS PAULO MATIAS**

**MEMORIAIS À MORTE DE HUMANOS NA BR-282 NO VALE DO CONTESTADO,  
SC, BRASIL: Análise sob a perspectiva histórico-cultural e da ecologia de estradas**

**CRICIÚMA, SC**

**2025**

**CARLOS DOS PASSOS PAULO MATIAS**

**MEMORIAIS À MORTE DE HUMANOS NA BR-282 NO VALE DO CONTESTADO,  
SC, BRASIL: Análise sob a perspectiva histórico-cultural e da ecologia de estradas**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Ambientais da Universidade do Extremo Sul Catarinense - UNESC, como requisito parcial para a obtenção do título de Doutor em Ciências Ambientais.

Orientador: Prof. Dr. Juliano Bitencourt Campos  
Coorientador: Prof. Dr. Jairo José Zocche

**CRICIÚMA, SC**

**2025**

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação

M433m Matias, Carlos dos Passos Paulo.

Memoriais à morte de humanos na BR-282 no Vale do Contestado, SC, Brasil : análise sob a perspectiva histórico-cultural e da ecologia de estradas / Carlos dos Passos Paulo Matias. - 2025.

224 p. : il.

Tese (Doutorado) - Universidade do Extremo Sul Catarinense, Programa de Pós-Graduação em Ciências Ambientais, Criciúma, 2025.

Orientação: Juliano Bitencourt Campos.

Coorientador: Jairo José Zocche.

1. Usos e costumes - Santa Catarina. 2. Ritos e cerimônias fúnebres. 3. Memoriais. 4. Patrimônio cultural. 5. Mortes violentas - Santa Catarina. 6. Estradas - Ecologia. I. Título.

CDD 23. ed. 394

Bibliotecária Eliziane de Lucca Alosilla - CRB 14/1101

Biblioteca Central Prof. Eurico Back - UNESC



## PARECER

Os membros da Comissão Examinadora homologada pelo Colegiado de Coordenação do Programa de Pós-Graduação em Ciências Ambientais reuniram-se para realizar a arguição da Tese de Doutorado apresentada pelo candidato **CARLOS DOS PASSOS PAULO MATIAS**, sob o título: **“MEMORIAIS À MORTE DE HUMANOS NA BR-282 NO VALE DO CONTESTADO, SC, BRASIL: Análise sob a perspectiva histórico-cultural e da ecologia de estradas”**, para obtenção do grau de **DOCTOR EM CIÊNCIAS AMBIENTAIS** no Programa de Pós-Graduação em Ciências Ambientais da Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC. Após haver analisado o referido trabalho e arguido o candidato, os membros são de parecer pela **“APROVAÇÃO”** da Tese.

Criciúma/SC, 30 de julho de 2025.

Assinado por: Luiz Miguel Oosterbeek  
Num. de identificação: 10042806  
Data: 2025.08.10 09:55:53 -0100

**Prof. Dr. Luiz Miguel Oosterbeek**

Primeiro Examinador

Documento assinado digitalmente



ANDRE LUIS RAMOS SOARES  
Data: 11/08/2025 11:02:44 -0300  
Verifique em <https://sistema.jf.gov.br>

**Prof. Dr. Andre Luis Ramos Soares**

Segundo Examinador

Documento assinado digitalmente



DIMAS FLORIANI  
Data: 11/08/2025 14:23:14 -0300  
Verifique em <https://sistema.jf.gov.br>

**Prof. Dr. Dimas Floriani**

Terceiro Examinador



Documento assinado digitalmente  
BIRGIT HARTER MARQUES  
Data: 11/08/2025 16:54:03 -0300  
Verifique em <https://sistema.jf.gov.br>

**Profa. Dra. Birgit Harter Marques**

Quarto Examinador

JULIANO  
BITENCOURT  
CAMPOS:998831639  
91

Assinado de forma digital  
por JULIANO BITENCOURT  
CAMPOS:99883163996  
Data: 2025.08.07 08:41:08  
-0300

**Prof. Dr. Juliano Bitencourt Campos**

Presidente e Orientador

Dedico aos meus filhos Artur e Heitor e a minha  
companheira, Daiara.

## AGRADECIMENTOS

Agradecer, gratidão, reconhecimento, são dessas coisas, humanas, que não precisamos explicar e muito menos entender. O filósofo (Aristóteles) que nos definiu como um *Zoon politikón*, sabia, ou imaginava, que é de nossa natureza relacionar-se, agrupar-se, precisar-se, enfim, é de nossa natureza pedir, aceitar, precisar, colocar-se a disposição, ir ao encontro de. Agradecer e ser agradecido. Nesse sentido, sou um animal político, sou um ser de relações, sou um ser relacional. Logo, agradeço!

Agradeço as instituições e ao programa de Pós-Graduação em que este trabalho foi desenvolvido: PPGCA (Programa de pós-graduação em Ciências Ambientais) e a Universidade do Extremo Sul Catarinenses – UNESC. Agradeço, ao apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa e Inovação do Estado de Santa Catarina (FAPESC) pela Bolsa de Doutorado. Obrigado a todos!

Agora, primeiramente, agradeço imensamente meus orientadores, Professores Juliano Bitencourt Campos e Jairo José Zocche, por animar-me, preparar-me, cobrar-me, ouvir-me, respeitar-me, incentivar-me, deixar-me ir; sim, quando foi preciso, deixavam que eu fosse, que eu tentasse, que eu ousasse, que eu criasse, que eu não tivesse medo, não tivesse receio, não tivesse dúvidas, ou melhor, davam-me segurança, enfim, orientaram-me com apetência, inteligência e amizade. Logo, o agradecimento é intenso, sem medida. Parafraseando, e adaptando, Santo Agostinho, agradeço-os dizendo que a medida de agradeceres, aos orientadores, é agradecer sem medidas.

Agradecimentos, merecem também, aqueles que contribuíram em minha formação e aprofundamento acadêmico. Refiro-me aos Mestres. Estes, sem medo de errar, foram os professores, no difícil processo de dar-me e/ou ajudar-me no melhoramento de minhas habilidades cognitivas. Aliás, que processo simbiótico, honesto, humilde, refinado, doloroso, necessário, desafiador, lento e inesquecível. Quantas possibilidades são indicadas nas aulas, quantas despedidas são feitas nas aulas, quantas angústias são diluídas em aulas e quantas novas são criadas. Enfim, “o verdadeiro ensinamento pode ser terrivelmente perigoso. O Mestre tem nas mãos o mais íntimo dos seus alunos, a matéria frágil e incendiária das suas possibilidades – toca na alma e nas raízes do ser, um ato no qual a sedução erótica, por metafórica que seja, é o aspecto de menor importância. Ensinar sem uma grave apreensão, sem uma reverência perturbada pelos riscos envolvidos, é uma frivolidade. Fazê-lo sem considerar as possíveis

consequências individuais e sociais é cegueira. O grande ensino é aquele que desperta dúvidas, que encoraja a dissidência, que prepara o aluno para a partida (“Agora deixa-me” ordena Zaratustra). No final, um verdadeiro Mestre deve estar só” (Steiner; George, 2005).

Amigos, sim os amigos merecem um grande agradecimento. Afinal, os amigos são aqueles que contribuem para nos tornarmos fortes, resilientes, insistentes, corajosos, imbatíveis, queridos e capazes. Sim, quantos amigos fiz durante o processo. Conheci Professores e Professoras, Engenheiros, Biólogos e Biólogas, Agrônomos, Farmacêuticas, Geógrafos, Arqueólogos e Arqueólogas, Artistas, enfim, são tantos que não será possível lembrá-los, todos e todas, nominalmente. No entanto, que queridos amigos e amigas, quando nos reencontramos as lembranças, das aulas, do processo, das saídas de campo, tudo vem à tona imediatamente. Aliás, tem um tipo de amigo que vou chamá-lo de Amigo Técnico, é aquele que sabe fazer coisas que eu não sei. Refiro-me aos amigos que dominam a arte de construir mapas e outras áreas da ciência que ainda não domino. Obrigado, José Gustavo. Obrigado, Gabriel!

Agradecer aos familiares: aqueles que conhecem o mais profundo do meu ser, político ou carente, forte e fraco, intenso e inerte, corajoso e com medo, enfim, um Eu que muitas vezes nem eu mesmo reconheço. Logo, são os familiares que mais sentem nossa emoção; sabem dos nossos sonhos, dos nossos desejos, dos nossos momentos de deslumbre intelectual. Mas também são eles que nos ouvem, nos incentivam e nos demonstram o quanto já caminhamos, o quanto já fomos capazes e o quanto ainda seremos. São os familiares que aparecem em nossos momentos sonhadores com o canudo em mãos, com o trabalho concluído, com as expectativas sendo atingidas e com a vida valendo a pena. Nesse sentido, agradeço a Daiara Paes. Esta, é uma pessoa que com seu coração aberto e, as mãos estendidas para mim, deu-me a certeza ao ponto de eu jamais ter dúvidas de que estivesse, exatamente, onde deveria estar: atingindo o sucesso. Obrigado, Daiara! Outros destaques familiares são meu Pai, Paulo Matias, e meus filhos, Artur e Heitor. Vocês, pai e meus filhos, me tornam um elo entre o passado do menino sonhador, de Imaruí, e o futuro do intelectual que tem, e terá, algo a dizer para todos nós. Findo e agradeço aos Irmãos. Estes, são aqueles que me completam enquanto filho, pai, mãe, ou seja, fazem de mim o Ser histórico que sou. Obrigado a todos.

Termino, citando um trecho de uma música de Oswaldo Montenegro, em que o poeta nos diz: “Faça uma lista de grandes amigos. Quem você mais via há dez anos atrás. Quantos você ainda vê todo dia. Quantos você já não encontra mais”. Ou seja, este processo está findando, um novo ciclo se iniciará. Nada acabou, tudo continua. Apenas com novas

perspectivas e novos desafios. Quem ficou? Ficaram os amigos. Ficaram as memórias dos momentos em que estivemos juntos e juntas. Portanto, continuo agradecendo. Agradecendo por ter a chance de ter a quem agradecer. Obrigado a todos e todas que fazem parte da minha “teia da vida”.

“Te amaremos para sempre”

(Epitáfio em lápide às margens da BR-282-SC)

## RESUMO

A manifestação cultural, de se fazer um memorial a beira da estrada em memória de quem morreu naquele local, não é nova na região do Vale do Contestado, nem no interior do Brasil. Por outro lado, não é só no local do acidente fatal que os memoriais insistem em gritar compondo a paisagem do “Ex”-Vale do Contestado, hoje Vale do Imigrante. Essas manifestações nos levam a reflexões históricas, econômicas, políticas e sociais. Trafegar pela BR-282 é ver, com os próprios olhos, que a prática-cultural de lembrar os mortos ainda é presente em Santa Catarina. Nesse sentido, esta pesquisa buscou compreender, além dos memoriais a beira da BR-282, outros impactos – mortes de humanos –, em perspectiva com a Ecologia de Estradas. Dialogou-se, também, com a Agenda 2030 das Nações Unidas e os ODS (Objetivo do Desenvolvimento Sustentável), na perspectiva da saúde, trabalho, industrialização e consumo sustentável (ODS’s-3-8-9 e 11). Para atingir os objetivos propostos, a metodologia da tese foi sustentada pelo método estatístico e revisão bibliográfica. Buscou-se, através da pesquisa bibliográfica, compreender conceitos como: patrimônio cultural religioso, Ecologia de Estradas, memória, patrimônio cultural, História local e turismo histórico-cultural. Para dar conta dos objetivos, geral e específicos, se fez coleta e análise de dados *in loco*; dados coletados no banco da PRF (Polícia Rodoviária Federal) e do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), foram usados para as análises das mortes de humanos, características das cidades e relação dos sinistros e condições dos trechos na BR-282. Para os memoriais, realizou-se visitas de campo à BR-282 para fotografar, mapear e catalogar os monumentos encontrados. Utilizou-se GPS para georreferenciamento dos memoriais e organizar as informações coletadas. Destarte, passou-se a análise qualitativa e quantitativa. Na qualitativa, examinou-se os memoriais quanto à sua relação com o patrimônio cultural religioso, local do acidente com vítimas e histórico da região. Como resultado, fez-se um mapa georreferenciado com os pontos dos memoriais a beira da BR-282. Análises dos dados obtidos com a PRF sobre os acidentes; análises que resultaram em tabelas e gráficos, em que os pontos são destacados e os dados tabelados dialogam com os Código de Trânsito Brasileiro, políticas públicas de melhoramento das rodovias e normas de trânsito. Fez-se, um gráfico com os memoriais, e destacou-se os hotspot de concentração de acidentes fatais, de acordo com a localização das estruturas fúnebres. Analisou-se a troca de nome de Vale do Contestado para Vale do Imigrante. E identificou-se, registrou-se e fotografou-se 32 memoriais as margens da BR-282, entre Lages e

Ponte Serrada; detalhou-se as condições das estruturas; fez-se um inventário dos memoriais e analisou-se as tabelas e os gráficos em perspectiva com a Ecologia de Estradas. Conclui-se, que a relação entre memoriais, estradas, memória da guerra na região turística e história local, fortalece o sentimento de pertencimento e identidade, ajudando as pessoas a se identificarem com sua cultura, seus valores, seu local, seu passado histórico. Foi o que se viu neste trabalho, com os memoriais, com a história do Contestado e com a Ecologia de Estradas.

**Palavras-chave:** Patrimônio; Trânsito; Memória; Monumentos Fúnebres; Sagrado.

## ABSTRACT

The practice of establishing roadside memorials to honor individuals who lost their lives at specific locations is a longstanding tradition in the Contestado Valley region, as well as throughout the interior of Brazil. However, these memorials do not merely serve as vocal reminders of the tragic events that occurred; they also contribute to the overall landscape of the 'Ex'-Contestado Valley, which is now referred to as the Immigrant Valley. These manifestations prompt us to engage in reflections that are historical, economic, political, and social in nature. Journeying along BR-282 allows one to witness firsthand that the cultural tradition of commemorating the deceased remains vibrant in Santa Catarina. Accordingly, this study sought to explore, in addition to the memorials situated along BR-282, other consequences – specifically human fatalities – in relation to the Ecology of Roads. There was also a discussion concerning the United Nations 2030 Agenda and the Sustainable Development Goals (SDGs), particularly in relation to health, employment, industrialization, and sustainable consumption (SDGs 3, 8, 9, and 11). To realize the outlined objectives, the methodology of the thesis was underpinned by statistical techniques and a review of existing literature. Through bibliographic research, the study aimed to explore concepts such as religious cultural heritage, Road Ecology, memory, cultural heritage, local history, and historical-cultural tourism. To fulfill both the general and specific objectives, data were gathered and examined in the field; information obtained from the PRF (Federal Highway Police) and IBGE (Brazilian Institute of Geography and Statistics) was utilized to analyze human fatalities, city characteristics, and the correlation between accidents and the conditions of the sections along BR-282. For the memorials, field visits to BR-282 were undertaken to photograph, map, and catalog the monuments discovered. GPS technology was employed for the georeferencing of the memorials and to systematically organize the collected data. Consequently, both qualitative and quantitative analyses were performed. In the qualitative analysis, the memorials were scrutinized concerning their ties to religious cultural heritage, the site of the accident involving victims, and the historical context of the region. Consequently, a georeferenced map was developed to illustrate the positions of the memorials along BR-282. Data analyses derived from the PRF regarding the accidents were performed; these analyses culminated in tables and graphs that emphasize the points of interest, with the tabulated data engaging with the Brazilian Traffic Code, public policies aimed at highway enhancement, and traffic regulations. A graph was generated featuring the memorials,

underscoring areas of high fatal accident concentration in relation to the locations of the funeral structures. The alteration of the name from Vale do Contestado to Vale do Imigrante was examined. A comprehensive total of 32 memorials were located, documented, and photographed along the BR-282, stretching from Lages to Ponte Serrada; the state of the structures was meticulously described; an inventory of the memorials was compiled, and the associated tables and graphs were evaluated in relation to Road Ecology. It can be concluded that the connection among memorials, roadways, the remembrance of conflict within the tourist area, and regional history enhances the sense of belonging and identity, facilitating individuals' identification with their culture, values, location, and historical background. This was clearly demonstrated in this study, particularly through the memorials, the narrative of the Contestado, and the Ecology of Roads.

**Keywords:** Cultural Heritage; Transportation; Remembrance; Memorial Structures; Sacredness.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Localização do Vale do Contestado e a BR-282 .....	68
Figura 2 - Placa na BR-282, indicando o Vale do Contestado .....	81
Figura 3 - Extensão da BR-282 por município.....	92
Figura 4 - Número médios de mortes por município.....	95
Figura 5 - Número de acidentes por município na BR-282.....	97
Figura 6 - Distribuição da População da região pesquisada.....	98
Figura 7 - Número de mortes por municípios BR-282. De 2007-2023 .....	104
Figura 8 - Extensão da BR por município e média de mortes por extensão da Rodovia .....	106
Figura 9 - traçado da rodovia BR-282 e a marcação dos memoriais ao longo do trecho estudado .....	113
Figura 10 - Memorial/artefato fúnebre Cruz de madeira com nome, data de nascimento e morte, às margens da rodovia BR-282, município de Lages no Vale do Contestado ..	124
Figura 11 - Memorial na BR-282, espécie de Porta Retrato. Feito em Roda e Cruz .....	125
Figura 12 - Espécie de altar as margens da rodovia .....	126
Figura 13 - Capela as margens da rodovia BR-282.....	128
Figura 14 - Lápide as margens da BR-282 .....	129
Figura 15 - Percentual da extensão da BR-282 por município.....	131
Figura 16 - Traçado da Rodovia BR-282 de Lages a Ponte Serrada. Área da pesquisa.....	133
Figura 17 - Espacialização de dados do traçado da rodovia BR 282 e dos registros de monumentos no software Google Earth.....	133
Figura 18 - Total de acidentes na BR-282, por município .....	134
Figura 19 - Total de acidentes por município. E média de morte por extensão .....	136
Figura 20 - Agregações de monumentos (acidentes) à morte de humanos de acordo com o raio de análise, ao longo do trecho estudado da BR 282 no Vale do Contestado Oeste de sul de Santa Catarina, Brasil, entre janeiro e dezembro de 2003 .....	139
Figura 21 - Total de acidentes por município. E média de morte por extensão. ....	143
Figura 22 - Distribuição do acidentes, caracterizando os hotspots na rodovia.....	143
Figura 23 - Localização das agregações de monumentos (acidentes) à morte de humanos ao longo do trecho estudado da BR 282 no Vale do Contestado, Oeste de Santa Catarina, Brasil.....	145

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Extensão do trecho por município da BR 282 na região do Vale do Contestado, região oeste de Santa Catarina .....	88
Tabela 2 - Dados do Municípios em que a Br-282 corta seu território em algum trecho. ....	89
Tabela 3 - Número de acidentes por município e ano, registrados na BR 282 na região do Vale do Contestado, região oeste de Santa Catarina, no período de 2007-2023. ....	93
Tabela 4 - Número de mortes por município e ano registradas na BR 282 na região do Vale do Contestado, região oeste de Santa Catarina no período de 2007-2023 .....	101
Tabela 5 - Números de atropelamento/ano por município na BR 282 na região do Vale do Contestado, região oeste de Santa Catarina no período de 2007-2023 .....	107
Tabela 6 - Média de mortes por extensão de trecho da rodovia BR 282 na região do Vale do Contestado, região oeste de Santa Catarina. Dividiu-se número de mortos por quilometragem.....	109
Tabela 7 - Acidentes registrados, por km, pela extensão do trecho de cada município na BR 282 na região do Vale do Contestado, região oeste de Santa Catarina, no período de 2007-2023.....	110
Tabela 8 - Número de Memoriais por município a beira da BR 282 na região do Vale do Contestado. Registros feitos entre 2022-2023.....	112

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AMURC	Associação dos Municípios da Região do Contestado
AMURES	Associação dos Municípios da Região Serrana
ANTT	Agência Nacional de Transporte Terrestre
ATT	Acidente de Transporte Terrestre
BR	Rodovia Brasileira (Federal)
CBEE	Centro Brasileiro de Estudo de Ecologia de Estradas
CDLL	Câmara de Dirigentes Lojistas de Lages
CF	Constituição Federal
CNPQ	Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico
CNT	Confederação Nacional do Transporte
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte
FAPESC	Fundação de Amparo à Pesquisa e Inovação de Santa Catarina
GIMC	Grupo de Investigação do Movimento do Contestado
GPS	Sistema de Localização por Satélite
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia Estatística
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IDHM	Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
IGR	Instancia do Governo Regional
IML	Instituto Médico Legal
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômicas Aplicadas
KM	Quilometro
Mtur	Ministério do Turismo
ODS	Objetivo do Desenvolvimento Sustentável
OMS	Organização Mundial de Saúde
ONU	Organização das Nações Unidas
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PIB	Produto Interno Bruto
PRF	Polícia Rodoviária Federal

PRE	Plano Rodoviário Estadual
PNATRANS	Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito
SENAI	Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
SC	Santa Catarina
SPHAN	Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
SNT	Sistema Nacional de Trânsito
UNIPLAC	Universidade do Planalto Catarinense
UTM	Universal Transversa de Mercator

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>20</b>
1.1	OBJETIVOS .....	26
1.1.1	<b>Objetivo Geral .....</b>	<b>26</b>
1.1.2	<b>Objetivos Específicos .....</b>	<b>26</b>
<b>2</b>	<b>REFERENCIAL TEÓRICO .....</b>	<b>27</b>
2.1	MORTE, PATRIMÔNIO E MEMÓRIA .....	27
2.2	SANTA CATARINA: ENCONTRANDO SEUS CAMINHOS .....	41
2.3	SANTA CATARINA E SUA GUERRA: A GUERRA DO CONTESTADO 1912-1916 .....	49
2.4	BR 282: DESAFIOS.....	54
2.5	A ECOLOGIA DE ESTRADAS.....	62
<b>3</b>	<b>PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS .....</b>	<b>68</b>
3.1	LOCALIZAÇÃO E DESCRIÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO .....	68
3.1.1	<b>Pesquisa Bibliográfica e Documental.....</b>	<b>72</b>
3.2	COLETA E ANÁLISE DE DADOS.....	73
3.2.1	<b>Memoriais às mortes de humanos as margens da BR-282 na região do Contestado: Análise sob a perspectiva da Ecologia de Estradas .....</b>	<b>73</b>
3.2.2	<b>Memoriais à beira da estrada .....</b>	<b>75</b>
3.2.3	<b>Ocorrência de agregações espaciais de atropelamentos.....</b>	<b>77</b>
<b>4</b>	<b>RESULTADOS E DISCUSSÕES .....</b>	<b>79</b>
4.1	VALE DO CONTESTADO OU VALE DOS IMIGRANTES? .....	79
4.2	TRAGÉDIAS EM NÚMEROS: DADOS ECONÔMICOS E ATROPELAMENTOS DE HUMANOS .....	88
4.3	MEMORIAIS À BEIRA DA BR 282 .....	112
<b>5</b>	<b>MEMORIAIS À MORTE DE HUMANOS NA BR-282 NO VALE DO CONTESTADO, SC: ANÁLISE NA PERSPECTIVA DA ECOLOGIA DE ESTRADAS .....</b>	<b>131</b>
<b>6</b>	<b>CONCLUSÃO.....</b>	<b>148</b>
	<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>152</b>
	<b>APÊNDICE 1 - INVENTÁRIO DOS MEMORIAIS A BEIRA DA BR-282 NO TRECHO ESTUDADO.....</b>	<b>165</b>

<b>APÊNDICE 2 - IMAGEM DO GOOGLE EARTH, COM O TRAÇADO DA RODOVIA BR-282 .....</b>	<b>205</b>
<b>APÊNDICE 3 - REGISTRO DAS COORDENADAS DO TRAÇADO DA RODOVIA, OBTIDAS VIA MODO <i>TRACKMAKER</i> DO GPS.....</b>	<b>206</b>
<b>APÊNDICE 4 - REGISTRO DAS COORDENADAS DOS MEMORIAIS AS MARGENS DA BR-282 NO VALE DO CONTESTADO, OBTIDAS VIA MODO <i>TRACKMAKER</i> DO GPS .....</b>	<b>223</b>
<b>APÊNDICE 5 - FICHA DE CAMPO DE PESQUISA NA BR 282. DE PONTE SERRADA ATÉ LAGES. TOTAL DE 244 KM.....</b>	<b>224</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Nômades ou sedentários, não importa, sempre se procurou o novo, o diferente, o que não se tem, o outro, o outro lugar. Nesse sentido, sabe-se que o trânsito faz parte da vida das sociedades humanas desde a antiguidade. Independente, se o veículo foi uma carroça ou se é um automóvel ultramoderno, a prática de viajar, ir e vir, sempre esteve no cotidiano da vida humana e com ela os perigos nas estradas. Quiçá, esta prática de trocar informações, mercadorias, experiências, conhecimentos, novidades, e tantas outras descobertas dos mundos, pela curiosidade dos Homens e Mulheres, não colocasse suas vidas em risco, seria a proximidade do ideal da existência humana e não humana. Mas, coloca-se, não só a vida humana em risco, como também, a vida de não humanos e por que não do ambiente como um todo (?).

O trânsito sugere riscos. É o que nos apontam as pesquisas. Aquino (2020), nos alerta sobre este fato ao dizer que pesquisas têm demonstrado que “os acidentes de transporte terrestre (ATT) representam uma das principais causas de morbidade e mortalidade em todo o mundo”. Cifras que, infelizmente, apontam para números alarmantes de mortes nas estradas em todo o mundo. Observa, Aquino (2020), que “dessa maneira, esse evento representa um importante problema de saúde pública global e demanda esforços conjuntos para que se promovam medidas preventivas eficazes”.

Consequentemente, na perspectiva desta problemática, destaca-se que se estipulou a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020 (Organização das Nações Unidas, 2010), como política de extrema necessidade e atenção para governos em diversas esferas do poder.

Destarte, a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020, oficialmente instalada pela Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas (ONU) em março de 2010, objetiva: salvar milhões de vidas por meio do desenvolvimento de capacidade de gestão da segurança no trânsito, a melhoria da segurança da infraestrutura rodoviária, a segurança dos veículos e o comportamento dos usuários das vias automobilísticas. Indo além, busca-se, de certa forma, dar respostas à sociedade, sobre os acidentes, as mortes e as sequelas deixadas nos usuários – humanos e não humanos –, por acidentes nas estradas em todo o mundo. Além disso, na “1ª Década de Ação pela Segurança no Trânsito” (ONU,2010), tentou-se amplificar a discussão e dar visibilidade ao problema. Como meta global, a ONU considerou a redução em 50% da mortalidade no trânsito até o final da década (Carvalho, 2023).

Segundo a CNT – Confederação Nacional do Transporte ( CNT, 2025) –, o Brasil enfrenta uma grave crise no trânsito, com altos índices de acidentes e mortes. No último ano<sup>1</sup>, foram registrados mais de 72 mil acidentes que resultaram em mais de 6 mil mortes, apenas nas rodovias federais. Nesse contexto, segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS)<sup>2</sup>, os acidentes de trânsito são a principal causa de morte entre jovens de 5 a 29 anos em todo o mundo. Reconhecendo a urgência de ações estratégicas sobre esse tema, a Assembleia Geral da ONU, por meio da Resolução nº 74/299<sup>3</sup>, instituiu, em 2020, a Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2021-2030), com a ambiciosa meta de reduzir em pelo menos 50% as mortes e lesões no trânsito até 2030.

Nesta perspectiva, a Agenda 2030 (Barbieri, 2020) não deixou de propor discussões/soluções para o problema das relações humanas e não humanas no trânsito. Propostas que são destacadas em 17 ODS. Por exemplo: ODS-3) Assegurar uma vida saudável e promover o bem-estar para todos, em todas as idades; ODS-8) Promover o crescimento econômico sustentado, inclusivo e sustentável, emprego pleno e produtivo e trabalho decente para todos; ODS-9) Construir infraestrutura resilientes, promover a industrialização inclusiva e sustentável e fomentar a inovação; ODS-11) Assegurar padrões de produção e de consumo sustentáveis (Barbieri, 2020). Em síntese, a série de 17 ODS's de forma direta, ou indireta, dialoga com os problemas das mortes em rodovias.

Destaca-se que, o governo brasileiro continua criando políticas públicas e pesquisas que contribuam para amenizar as tragédias. Segundo a CNT, alinhado com essa iniciativa, o Brasil criou, em 2018, o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS)<sup>4</sup>. Esse plano está fundamentado no conceito de “Visão Zero”<sup>5</sup>, originalmente desenvolvido na Suécia, que preconiza que nenhuma morte ou lesão grave no trânsito é aceitável. O PNATRANS tem como meta reduzir pela metade o número de mortes no trânsito até 2030, em comparação aos dados de 2020.

Logo, reforça-se que a morte de não humanos em rodovias já é objeto de investigação da Ecologia de Estradas. Esta, busca dar resposta e/ou sugerir soluções para amenizar – com o intuito – de eliminar esta trágica relação entre humanos e não humanos. Forman (2003), nos

---

<sup>1</sup> Considerado o período de referência de 12 meses de novembro de 2023 a outubro de 2024. Polícia Rodoviária Federal (2024).

<sup>2</sup> Organização Mundial da Saúde – OMS (2024).

<sup>3</sup> Assembleia Geral da ONU (2020).

<sup>4</sup> Brasil (2018).

<sup>5</sup> Ministério dos Transportes (2023).

lembra que as estradas servem para conectar locais e para acessar e dar suporte a atividades de uso da terra. Elas se conectam e variam em forma e propósito. Sendo assim, o diálogo com a Ecologia de Estradas pode contribuir na direção segura do desejado progresso, ampliando a compreensão da complexidade das estradas, respeitando toda forma de vida e suas relações com o meio ambiente do entorno e a interação com a dinâmica biótica e abiótica.

Oportuno lembrar-se de que, as mortes de humanos são investigadas por órgãos oficiais, e registradas em relatórios da Polícia Rodoviária Federais e Estaduais, Cartórios (atestado de óbito), Institutos Médico Legal (IMLs) e Corpo de Bombeiros. Portanto, não é difícil encontrar documentos e detalhes, parcialmente técnicos, quanto aos acidentes em rodovias federais em Santa Catarina e em todo o país. Pode-se obter registros de boletins de ocorrência, entrada de acidentados em hospitais e relatórios de agentes de primeiros socorros.

Acerca disso, buscar outro olhar para as mortes de humanos, na BR-282 em Santa Catarina no Vale do Contestado, na perspectiva da Ecologia de Estradas, contribuirá no entendimento das relações físicas, técnicas, históricas e sociais entre o sinistro, o local e as políticas públicas de mitigação de tragédias nas estradas. Estas, também alarmantes em relação aos não humanos, como nos demonstra, Rodrigues *et al* (2002) ao dizer que “entre os efeitos diretos, o atropelamento de animais figura como uma das mais importantes causas de mortalidade para várias espécies silvestres em todo o mundo”. Conseqüentemente, o estudo proporcionará, juntamente com as características das variáveis físicas e técnicas, e pelos dados oficiais de acidentes e mortes nos arquivos das PRF (Polícias Rodoviárias Federal), a maior compreensão da complexidade ecológica de uma estrada, seu papel tecnológico quanto ao desenvolvimento do espaço – econômico, político e social –, suas relações com acidentes fatais e a eficácia da legislação e as políticas mitigadoras das tragédias. Alguns locais de tragédias estão representados pelos ícones culturais memorialistas – cruzes, capelas, lápide, e outros – que compõem a paisagem as margens das rodovias em todo o Brasil, e especificamente falando, no Vale do Contestado em Santa Catarina.

Outrossim, a primeira Década da Ação pela Segurança no Trânsito já se expirou e os problemas continuam. Além disso, sabe-se que houve avanços, investimentos e melhorias em algumas estradas e nos veículos que lá transitam. Como exemplo, as melhorias tecnológicas nos veículos e nos materiais usados nas rodovias, nos equipamentos de controle de velocidade (radares) e observação (câmeras) das estradas. No entanto, tais avanços são discretos, benéficos e importantes, mas, não o suficiente para diminuir a tragédia dos acidentes e das mortes – quase que diárias – em estradas por todo o Brasil, como nos informa o “Boletim anual de sinistro de

trânsito em rodovias”, publicado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT, 2024).

Em suma, é nesta perspectiva: a busca de outros impactos – neste caso morte de humanos –, que se iniciou esta pesquisa de doutoramento em Ciências Ambientais. Tudo começou em 2020. Foram várias viagens a trabalho, entre Lages e Ponte Serrada pela BR-282 em Santa Catarina. O trajeto era feito de carro e em momentos diferentes ao longo dos anos de 2020 e 2021. Desta forma, nas estradas da vida, este pesquisador percebeu que no Chamado Vale do Contestado era possível observar, na paisagem, as margens da BR-282: cruzes, capelas, lápides e memoriais aos mortos (não da Guerra do Contestado, que nesta região ocorreu), mas de vítimas que morreram em acidentes de trânsito, por quase toda a rodovia, em épocas mais recentes.

Certamente, a curiosa manifestação cultural encontra-se na literatura, e não é nova na região, nem um acontecimento pós-guerra dos jagunços – por muito tempo a Guerra do Contestado foi assim definida, pejorativamente, pela história oficial. A literatura nos mostra que Saint-Hilaire, quando viajava pelo interior de Minas Gerais em 1817, passou por uma cruz erguida à beira da estrada e lhe contaram como ela foi parar ali: “Um homem, viajando nessa região, acreditou ter visto almas do Purgatório, que volteavam ao redor do seu cavalo, sob a forma de pombos, pedindo-lhes preces. Em memória desta aparição ele fez erguer a cruz; a história que venho a relatar acha-se gravada ao pé da mesma” (Reis, 1997). Ou seja, os memoriais à beira das estradas são um desafio a olhar-se além da tragédia.

Outro importante destaque nos é apontado por Fragelli (2020), ao nos lembrar que o anteprojeto de criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), de Mário de Andrade elaborado em 1936, é bastante avançado e contém propostas inovadoras, que seriam incorporadas à legislação brasileira somente meio século mais tarde, na Constituição de 1988. A autor (2020) continua dizendo que, se é possível sintetizar esse avanço, digamos que o conceito de patrimônio que informa o anteprojeto subverte os parâmetros dominantes na década de 1930. Primeiro, porque inclui as manifestações da cultura popular, ampliando, por exemplo, a categoria dos monumentos, que passa a abranger não apenas as grandes igrejas, fortalezas ou palácios coloniais e imperiais, mas também casas e capelas populares e até cruzes de beira de estrada (2020). Conclui o trecho dizendo que, segundo, porque abarca não apenas os “bens materiais”, mas também os intangíveis, como as lendas, a música, as danças, os provérbios etc., bens que Mário chamava de “tradições móveis” (Fragelli, 2020).

Por outro lado, essas manifestações nos levam a reflexões históricas, econômicas, políticas e sociais. Trafegar pela BR-282 é ver, que tal prática-cultural de lembrar os mortos ainda é presente e significativa em Santa Catarina. Nos diz, Castro (2017), que “outro costume encontrado em nosso estado – SC – são as cruzes marcando estradas e locais de morte”.

Enfim, “apesar da resolução da ONU não ter caráter mandatório, a maioria dos países no mundo se alinham com os objetivos traçados pela organização” (Carvalho, 2023), na busca de um trânsito mais seguro.

Dialogando-se com a Ecologia de Estradas, encontrou-se um objeto a ser problematizado e investigado neste processo de doutoramento. Problematiza-se a questão das ações mitigadoras como políticas públicas na BR-282: recuperação de trechos da pista em alguns locais, sinalização em alguns locais – bem como outros com sinalização desativadas, construção de terceira via para veículos pesados, Leis e punições mais severa, projetos de educação para o trânsito e, problematiza-se a relação entre os memoriais fúnebres, as margens da BR-282, e as Práticas Religiosas do Caboclo no Vale do Contestado e o Patrimônio Cultural (Maldito) deixado pela desonrosa (para as forças oficiais) Guerra do Contestado. Nesse viés, aponta-se a lupa da Ecologia de Estradas e da História Cultural para as mortes de humanos na BR-282 entre Ponte Serrada e Lages, e se questiona sobre os fatos/acidentes fatais, os ambientes – condições das estradas, dados socioeconômicos dos municípios da pesquisa – a memória e os memoriais como patrimônio cultural do “Ex”-Vale do Contestado, relacionam-se?

Diante do exposto, levanta-se as hipóteses: 1 - quanto aos memoriais fúnebres: que eles marcam, além do local de morte, também nos contam uma outra história sobre o modo de vida dos caboclos (pejorativamente chamados, durante e depois da Guerra, de jagunço) e, podem contribuir na compreensão da relação histórico-cultural no Vale do Contestado e da história do Brasil do século XVIII. 2 - Quanto a rodovia BR-282: infere-se que o diálogo na perspectiva da Ecologia de Estradas contribuirá para ampliar o entendimento da relação entre a estrada e o ambiente. Nesse sentido, dialoga-se com a Ecologia de Estradas, segundo Rosa *et al.* (2012) “por ser uma disciplina que busca estudar as relações entre empreendimento rodoviários e sistemas ecológicos”.

Em síntese, o trabalho está assim organizado: **Introdução**, com abordagem da contribuição da pesquisa e seu potencial acadêmico, justificativa, hipótese e objetivos. Na sequência, um apanhado detalhado, definido como **referencial teórico**, dará sustentação conceitual as conjecturas e teorias estabelecidas na pesquisa, através de redação descritiva e crítica da formação de Santa Catarina, da Guerra do Contestado, revisão bibliográfica das

ações/obras na BR-282 nos últimos anos dialogando com o Código Brasileiro de Trânsito e da caracterização da Ecologia de Estrada como campo de pesquisa. No tópico seguinte, passaremos aos **procedimentos metodológicos**; nesse sentido, se fará a descrição da área da pesquisa, com destaques aos aspectos socioeconômicos dos municípios; aspectos ambientais da região e descrição dos procedimentos de coleta e análise dos dados. Desta forma, finda-se o desenvolvimento do texto com o tópico, **resultados e discussões**, em que se fará a contextualização do patrimônio cultural local, análise da mudança de nome de Vale do Contestado para Vale do Imigrante, análise dos dados oficiais obtidos nos bancos de dados da PRF – dialogando com o CTB, com CNT e dados econômicos e sociais dos municípios abrangidos pela pesquisa e fecha-se com a descrição, análise crítica e fotos de alguns memoriais – dialogando com a Antropologia visual. Após as etapas pré-textuais e de desenvolvimento, a tese é **concluída**; colocam-se as **referências** e os **anexos**.

## 1.1 OBJETIVOS

### 1.1.1 Objetivo Geral

Analisar sob a perspectiva histórico-cultural e da Ecologia de Estradas, as mortes de humanos – dados de 2007 a 2023 – e os memoriais fúnebres deixados as margens da rodovia BR-282, no Vale do Contestado, em Santa Catarina - Brasil.

### 1.1.2 Objetivos Específicos

- Compreender a relação histórico-cultural da construção/preservação dos memoriais de mortes de humanos as margens da rodovia federal que cortam a região do contestado: Patrimônio Cultural Religioso;
- Analisar a mudança de nome da região turística, antes chamada de Vale do Contestado para Vale do Imigrante;
- Inventariar e catalogar os artefatos e memoriais encontrados na BR-282 no trecho estudado;
- Analisar os registros oficiais da morte de humanos ao longo da BR-282, no trecho estudado, 2007 a 2023 – na perspectiva da Ecologia de Estradas;
- Analisar os registros oficiais da morte de humanos ao longo da BR-282, no trecho estudado, 2007 a 2023. Os monumentos às mortes registrados na BR-282, no trecho estudado, na perspectiva da Ecologia de Estradas.

## 2 REFERENCIAL TEÓRICO

### 2.1 MORTE, PATRIMÔNIO E MEMÓRIA

Marc Bloch (2002), lembra-nos que a história é a ciência que estuda o homem no tempo e no espaço. Logo, pode-se pensar que os memoriais fúnebres em beira de estradas são manifestações culturais que refletem a relação entre a morte, a memória e o espaço público. Esses marcadores, surgem em locais onde ocorreram acidentes fatais, servindo como lembranças dos que partiram e como alertas para os que ainda estão vivos. Nesse sentido, passaremos a explorar um pouco da história desses memoriais, suas funções sociais e simbólicas, e a forma como eles se inserem no contexto mais amplo da cultura popular e da memória coletiva. Le Goff (1990), analisa a memória coletiva como elemento intimamente relacionado às disputas por poder que prevalecem em espaços específicos. Essa relação pode ser evidenciada a partir da imposição de determinadas leituras da memória coletiva, das quais podem recriar, reforçar ou destruir determinadas identidades sociais. Atos coletivos podem, conseqüentemente, ser direcionados através da redefinição das particularidades dos membros que integram um grupo.

Desde tempos antigos, diversas culturas têm honrado os mortos em espaços públicos. Na Grécia Antiga, por exemplo, era comum erguer túmulos e monumentos em homenagem a heróis e cidadãos ilustres. Com o passar do tempo, essa prática evoluiu e se adaptou a diferentes contextos culturais. Segundo o antropólogo Paul Connerton (1989), “a memória coletiva é frequentemente expressa através de rituais e monumentos que ajudam a solidificar a identidade cultural de um grupo”.

Todavia, na contemporaneidade, recorte temporal desta pesquisa, os memoriais fúnebres em beira de estradas continuam sendo uma prática comum, especialmente em países como o Brasil. Esses memoriais geralmente consistem em cruces, flores, fotos e objetos pessoais que pertenciam às vítimas. Eles podem sugerir que não apenas servem como um tributo, mas como um espaço de reflexão sobre a fragilidade da vida e os perigos das estradas. A morte, discutida no Brasil desde o império, tinha sua relevância, pois no que dizia respeito à vida além-túmulo, havia uma grande preocupação com o inferno e com o purgatório e todos queriam garantir um lugar no céu (Reis, 1991). Nesse sentido, Comerlato e Pedrazi (2024), nos contam que nas sociedades ocidentais, o patrimônio e a morte estão relacionados, principalmente, por meio da cultura material e da noção de monumento. A vivência humana no

espaço físico em cada tempo produz registros e vestígios caracterizados por uma série de elementos: a escrita, a arte, as edificações, a fotografia, a paisagem, entre outros.

Outrossim, os memoriais fúnebres podem desempenhar várias funções sociais. Primeiramente, eles podem oferecer um espaço para o luto e a lembrança, permitindo que amigos e familiares expressem sua dor e saudade. Além disso, esses locais podem servir como um alerta para motoristas, lembrando-os dos riscos associados à condução imprudente, as más condições das estradas e/ou a precariedade nas sinalizações. Em muitos casos, os memoriais podem se tornar – ou servir de – pontos de encontro para a comunidade, onde as pessoas se reúnem para prestar homenagens e compartilhar histórias sobre a vida da pessoa falecida, colocando fotos e outros enfeites. Batista, (2011) nos diz que no século XX, a fotografia é um dos mais importantes componentes do culto aos mortos. Alguns túmulos do Cemitério do Catumbi ainda exibem fotos dos mortos.

Assim, essa representação remonta a ideia de que a morte e o morrer precisam, ou pode, ser permanentemente expostos e simbolicamente perpetuados. Sendo essas práticas funerárias muitas vezes ligadas a uma religiosidade popular e, que apesar do crescente processo de individualização da sociedade moderna que contribuiu em grande medida para o ocultamento de alguns destes rituais e a alteração de modelos vigentes por outros menos públicos e mais distantes dos vivos, não irá significar, por outro lado, a sua ruptura em definitivo, como podemos perceber nas práticas atuais de construção de cruzeiros nas margens de rodovias e memoriais de culto aos mortos por todo o interior do Brasil e as margens da BR-282 em Santa Catarina no Vale do Imigrante “Ex”-Vale do Contestado.

Destacamos, que no Chamado Vale do Contestado, região do Estado de Santa Catarina onde ocorreu, entre 1912 e 1916 a Guerra do Contestado, e local onde ocorreu a pesquisa em apreço, é possível encontrarmos na paisagem as margens das BRs algumas cruzeiros, capelas, lápides e memoriais aos mortos por toda a rodovia. Não se estabeleceu ligação alguma entre os memoriais estudados neste trabalho com a Guerra do Contestado; a escolha do local deu-se por questões contingentes ligadas ao trabalho de arqueólogo memorialista do pesquisador. Nesse sentido, Lino (2012), nos diz que “uma característica comum na cultura funerária do planalto meridional brasileiro era o enterro isolado na paisagem, geralmente situados em beira de caminhos, onde os viajantes acendiam velas e faziam suas preces ao finado que, às vezes era um desconhecido”. No entanto, Lino (2012) destaca que, no contexto da guerra entre 1912 e 1916, há diversas referências aos cemitérios, que contribuíram para a transformação da paisagem cultural. Esses cemitérios constituem o principal legado material

deixado pelo conflito, funcionando como uma lembrança física dos que morreram de ambos os lados.

Consequentemente, as mais diversas necrópoles se configuram como importantes espaços que contribuem na materialização da memória da Guerra do Contestado, juntamente com os demais sítios arqueológicos e históricos que possuem conexão com o tema, mas que não tem relação direta com a guerra, como os memoriais aqui estudados. Os memoriais fazem parte de uma prática cultural, presente em todos o território nacional e pelo mundo, e estão presentes também no Vale do Contestado. Vale-se aqui mais uma vez de Lino (2012), para evocar as estruturas funerárias como pontos de acesso a essa memória, sendo o resultado máximo e último de um conflito bélico de grandes proporções como o foi a Guerra do Contestado: “e um dia quando o tempo tiver passado e acalmado a dor, talvez os moços de hoje tornados então avós, conduzam pela mão os filhinhos e ajoelhados sobre túmulos, no ermo dos campos, com as mãos postas para o céu, relembre por entre lágrimas dolorosas a tragédia formidável, a luta dos seus antepassados”.

Destarte, a História Cultural, que fundamenta teoricamente parte desta pesquisa, encontra respaldo em Burke (2010), que destaca a criação, em 1930, da revista francesa *Annales d'Histoire Économique et Sociale*. Posteriormente, na década de 1940, a publicação passou a se chamar *Annales: Economies, Sociétés, Civilisations*. Esse evento marcou o início de uma nova abordagem, com a incorporação de novos objetos de estudo pelos chamados novos historiadores.

Considerando esse contexto, é válido ressaltar que a referida publicação deu origem a uma corrente nos estudos históricos conhecida como Escola de Annales. Não podemos esquecer a contribuição da História Social Inglesa. Essas duas escolas tiveram forte influência na produção historiográfica em todo mundo, renovando temas, métodos e estilo de se fazer História. Vasconcelos (2012), aponta que “um fato qualquer já não precisava mais estar ligado à política para ser historicamente relevante”. Ou seja, a morte também pode ser um objeto para se estudar a história, as continuidades e as rupturas.

Aliás, isso foi possível, em grande parte, graças ao conceito de estrutura. Assim, a História procurava perceber as variações nas sociedades estudadas, compreendendo grandes intervalos de tempo ou dando mais atenção à estrutura econômicas. No entanto, nas últimas décadas do século XX, desenvolveu-se muito uma outra vertente dos estudos históricos, a chamada História Cultural. Vasconcelos (2012) nos lembra que “muitos historiadores têm se voltado para a História do cotidiano das pessoas que viveram no passado, ou têm empreendido

trabalhos de micro-história, isto é, pesquisas com objetos reduzidíssimos, como uma pequena vila ou uma fábrica”.

Tal postura investigativa trouxe para as pesquisas históricas temas antes tidos como não históricos: boemia, prostituição, leitura, religiosidade popular, morte, etc. “Dessa maneira, estabeleceram-se duas trincheiras: de um lado os historiadores que privilegiam a estrutura, dando a seu texto um caráter analítico; de outro, aqueles que privilegiam a cultura e o cotidiano, preferindo apresentar a sua escrita historiográfica na forma de uma narrativa” (Vasconcelos, 2012). Logo, será válido e revelador a interdisciplinaridade entre a Ecologia de Estrada e a historicidade dos memoriais as margens da BR-282, investigada. Para tanto, olhar para aqueles memoriais vai nos exigir outras contribuições teóricas, como a cultura visual.

Nesse viés, percebe-se, assim, uma questão estética, também a ser levada em conta nos estudos dos memoriais. A estética dos memoriais fúnebres é variada e muitas vezes reflete a personalidade da pessoa homenageada. Cruzes simples podem coexistir com elaborados arranjos florais e objetos que simbolizam os interesses da vítima, como partes do carro/caminhão ou moto, imagens de santos e santas, e frases, pensamentos ou citações de livros sagrados. Ou seja, a construção da memória, a disputa deste lugar de memória, são relações complexas e vivas dentro do universo de práticas sociais humanas. Le Goff (1990), alerta para o fato de que cabe, com efeito, aos profissionais científicos da memória, antropólogos, historiadores, jornalistas, sociólogos, fazer da luta pela democratização da memória social um dos imperativos prioritários da sua objetividade científica.

Outrossim, outro autor que contribuirá, como referência sobre a memória, em nossas análises, será Halbwachs (2006). Para este autor, o funcionamento da memória individual não é possível sem esses instrumentos que são as palavras e as ideias, que o indivíduo não inventou, mas toma emprestado de seu ambiente. Não é menos verdade que não conseguimos lembrar se não do que vimos, fizemos, sentimos, pensamos num momento do tempo. Ainda, nos traz o autor, que é importante lembrarmos que o ato de lembrar é individual, mas, cada memória individual é um ponto de vista sobre a memória coletiva, que este ponto de vista muda segundo o lugar que ali ocupo e que esse mesmo lugar muda segundo às relações que mantenho com outros ambientes.

Logo, a história e os memoriais fúnebres em beira de estradas são elementos que refletem a relação das comunidades com a memória, a perda e a identidade. Ou seja, a infraestrutura ligada ao transporte rodoviário e ferroviário interfere na rotina de quase todo ser humano, seja por motivos diretos, como viagens de lazer e trabalho, ou indiretos, como é o caso

do transporte de produtos e matérias primas, garantindo nossa subsistência e manutenção de modelos de organização social (Forman et al., 2003). Nesse contexto e ambiente, os monumentos podem variar em estilo e material, dependendo da cultura local e das tradições. Em algumas regiões é comum que familiares e amigos deixem flores, velas ou outros objetos em homenagem aos falecidos, criando um espaço de lembrança e respeito. Além disso, esses memoriais podem contar histórias sobre a vida das pessoas homenageadas, como já foi apontado, mas não só, eles podem estar preservando suas memórias, de quem os colocou, e contribuindo para a narrativa cultural da comunidade.

Ainda assim, a presença desses memoriais ao longo das estradas também levanta questões sobre segurança viária e a necessidade de conscientização sobre os perigos do trânsito. Eles servem como um lembrete constante da fragilidade da vida e da importância de dirigir com cuidado. Quiçá, esta conscientização pudesse vir apenas pelas campanhas informativas sobre segurança nas estradas, e/ou pela educação no trânsito em escolas, ou quem sabe como resultado de ações mitigadoras como radares, redutor de velocidades ou aplicação de multas. Forman et al (2003), nos lembra, ainda, que em países da Europa e no Estados Unidos da América, as estradas são mantidas pelo governo. A grande ocorrência de acidentes humanos decorrentes dos atropelamentos de animais, em virtude da fauna local grande porte, causando maiores danos obrigou o governo local a gastar grandes volumes de dinheiro em seguros.

Portanto, a história e os memoriais fúnebres em beira de estradas, como se vê na BR-282 no Vale do Imigrante – “Ex”-Vale do Contestado – são uma expressão da maneira como as comunidades lidam com a perda e celebram a vida, ao mesmo tempo em que podem promover a reflexão sobre a segurança nas estradas.

Destaca-se que era, e ainda é, um dos papéis de a igreja/morte levar os fiéis a refletir, pensar ou ao menos fazer questionamentos das consequências sobre o pós-morte, construindo com isso um imaginário social que tem como fundamento o medo da morte, uma espécie de pedagogia do medo. Logo, temer o purgatório e ter a possibilidade de salvar sua alma, diariamente, tinha que ser aprendido pelo fiel. Compreender, aceitar e obedecer aos dogmas da igreja era o sentimento religioso e presença de fé, demonstrado pelas pessoas. Estes dogmas quando aceitos, e outras manifestações de demonstração de fé, “demonstravam arrependimento em vida, [...] e organizavam os ritos fúnebres de acordo com os rituais católicos” (Rodrigueiro, 2010).

Retondar (2019), nos lembra que olhar para os memoriais é não esquecer que “a atuação bastante significativa da religiosidade popular que fará uma releitura em muitos dos aspectos dos rituais fúnebres, entre outros rituais que estavam sob a tutela da Igreja”.

Consequentemente, na medida em que fomos nos dando conta de que alguns memoriais estavam sendo recriados, isto nos leva a acreditar que a prática da feitura dos artefatos, também é manifestação histórica e cultural. Estamos nos referindo a ideia de criar uma espécie de porta retrato juntando-se roda do carro com uma cruz de ferro; capela com cruz; cruz com gravações esculpida em madeira, parece estarmos diante de novos usos e ressignificações. Mais uma vez, Retondar (2019) nos diz que a Sociologia “tem se debruçado durante anos numa ampla reflexão sobre modernidade, tradições religiosas e memória, trazendo ainda muitos questionamentos sobre a desconstrução dos sistemas de crença e a mobilidade religiosa contemporânea”.

Nesse viés, não é só nos memoriais construídos artesanalmente, é possível observarmos inovações em diversas outras características. Vejamos, por exemplo, quando são colocados, estrategicamente, em cima de pedras, às margens da rodovia, topo de pequenos morros, em meio as árvores e/ou em grutas existentes em barrancos ou rochas. Ou seja, “por isso é preciso atentar ainda, que nesse contexto de transformações culturais, as várias religiões tradicionais também se encontram inseridas numa dinâmica de novos usos e ressignificações, como é o caso de alguns setores da própria igreja católica e as evangélicas” (Retondar, 2019)

Destarte, Peres (2007) nos lembra que “crenças e práticas religiosas/espirituais constituem uma parte importante da cultura e dos princípios utilizados para dar forma a julgamentos e ao processamento de informações”. Ou seja, aquela roda usada de porta retrato, ou uma pequena gruta feita de altar, ou um capacete servindo de memorial junto a uma cruz, são novos valores dados a estes objetos, sem, contudo, perder-se o valor do ritual, da crença, da espiritualidade. “Os antigos valores não são abandonados por completo, mas passam a se misturar com novos, entrando em contato de alguma maneira com novas formas de espiritualidade diferente das já estabelecidas” (Retondar, 2019).

Logo, a cultura faz-se presente nestas manifestações memorialistas. Baravalle (2012), nos diz que “a cultura pode ser considerada, *prima facie*, como um conjunto de informações capazes de influenciar o comportamento de indivíduos”. E mais, continua o autor, “a cultura não se compõe somente de descrições ou asserções teóricas, mas também, e talvez principalmente, de atos performativos e de indicações sobre as práticas mais adequadas em um determinado ambiente”. Ou seja, através dessas múltiplas heranças e na tensão que se forma

dentro deste contexto, que se é possível identificar no caso da religiosidade popular brasileira, assim como nas manifestações das religiosidades indígenas ou ainda nas afro-brasileiras uma gama de novos elementos que estão exercendo de alguma maneira influência nos mecanismos sociais e culturais, refletindo no caminho espiritual e nas nuances das suas práticas rituais (Retondar, 2019).

Pode-se inferir que nesta prática de fazer, cuidar (ou não), visitar (ou não) os memoriais, a esperança de que o trânsito poderá um dia vir a ser mais seguro é o que motiva a perpetuação da prática, dentre outros significados. Visto que “esse caminho espiritual que se apresenta na contemporaneidade sob o viés dessas práticas religiosas e revestidas de ressignificações se descortina, principalmente sob o olhar antropológico, através uma vivência carregada de valores e de um posicionamento no mundo” (Retondar, 2019). Posicionamento no mundo, que em se tratando de Vale do Contestado, é uma luta incansável. O caboclo, jamais perdeu sua esperança e jamais perdeu a Guerra. “Adeodato vive!”, gritam os moradores da região do Contestado quando celebram. “Do seu lugar-social e dos desdobramentos possíveis, apontando para uma mudança, para a transcendência como caminho e esperança para a humanidade” (2019).

Consequentemente, numa perspectiva mitológica ou não, o fato é que os rituais da colocação dos memoriais fúnebres continuam. Na região do Vale do Contestado a guerra deixou sequelas que vão do econômico ao espiritual, sem esquecermos da tentativa de desmoralização do caboclo. Logo, “o sistema simbólico que rege essas práticas na contemporaneidade confluindo para uma dinâmica social, onde o indivíduo busca alcançar uma plenitude e uma elevação espiritual, através de um autoaperfeiçoamento, se ancora muitas vezes numa organização com ênfase moral e num arcabouço mitológico” (Retondar, 2019).

Destaca-se que no Vale do Contestado, adorar santos, assim como adoram São João Maria, é uma prática comum. E nesse sentido, Hervieu-Léger (2008) destaca: “diferentemente daquilo que nos dizem, não é a indiferença com relação à crença que caracteriza nossas sociedades. É o fato de que a crença escapa totalmente ao controle das grandes igrejas e instituições religiosas” (Hervieu-Léger, 2008). Além disso, não se pode esquecer, como já fora dito, que a igreja não era presente durante o conflito. Assertiva que não se pode dizer da fé. O caboclo adorou e adora os Monges do Contestado com toda sua fé. Ou seja, “a descrição desta modernidade religiosa se organiza a partir de uma característica maior, que é a tendência geral à individualização e à subjetividade das crenças religiosas. Todas as pesquisas confirmam que

esse duplo movimento afeta, ao mesmo tempo, as formas de experiência, da expressão e da sociabilidade religiosas” (Hervieu-Léger, 2008).

Nesse viés, e de acordo com o que fora proposta para esta pesquisa e trazendo para essa discussão o contexto da cultura visual no Brasil, referente aos monumentos e artefatos fúnebres de beira de estrada, e especificamente com seu olhar voltado para os memoriais à beira da BR-282 no chamado Vale do Contestado em Santa Catarina, conforme se apresenta hoje, pode-se compreender melhor como se consolida essa vivência/experiência/prática-cultural-religiosa e a colocação, zelo e preservação dos memoriais a beira da BR-282.

Ou seja, acredita-se que os memoriais a beira da BR-282 não estão ali só para a lembrança do local da tragédia ou para homenagear o morto. Vê-se pela literatura que os rituais vão além do imaginário e do contexto das estradas perigosas. Nesse sentido, no lembra Retondar (2019) “compondo ainda esse universo tão vasto da religiosidade popular que se entrelaçam nos constantes movimentos entre pessoas, informações e substâncias, num caminho que visa trazer transformações e um novo *ethos* e ainda uma busca para a transcendência e para um sentido de vida e de espiritualidade”.

Esta memória que os caboclos mantêm, viva e dinâmica quanto aos memoriais fúnebres encontrados na BR-282, ajuda-nos a entender um pouco da forma de vida local, suas crenças, esperanças e traumas. Ou seja, “esse novo *ethos* demonstra um dinamismo cultural demasiadamente alto” (Guerreiro, 2009). Dinamismo cultural, ainda hoje, sem o devido reconhecimento por parte da sociedade que os quer invisível. Nos ensina Guerreiro (2009), que “não estamos diante de unidades homogêneas que se mesclam pura e simplesmente, mas sim defronte a mestiçagens, rupturas, contradições e novos constructos. Algo dinâmico, rapidamente cambiável, levado pelos próprios agentes entre a porosidade do tecido social”.

Logo, a dinâmica de reelaboração das atividades rituais, especialmente na construção de memoriais fúnebres, revela uma tradição coletiva que, frequentemente, é reinterpretada por aqueles que a praticam: algo notável nos memoriais à beira da BR-282. Sob essa perspectiva, podemos compreender que as formas rituais são marcadas por uma desregulação, que atravessa o campo religioso institucional em decorrência das transformações sociais iniciadas, principalmente, na segunda metade do século XIX e que continuam em curso até o final do século XX. Essa compreensão é corroborada pelos estudos de Hervieu-Léger (2017), que podem ser relacionados diretamente a essas práticas rituais.

Assim, como assinala Dalhuisen (2015), “a necessidade de capturar a realidade, de forma fidedigna, acelerou a evolução das imagens técnicas como a fotografia, cinema, televisão

e holografia”. Conseqüentemente, o estudo da cultura visual como análise, se ancora principalmente no que é possível verificar na simbologia expressa nesses rituais fúnebres e na construção dos seus artefatos. Neste sentido, é partilhada na coletividade, construindo e desconstruindo significados ao longo de sua trajetória.

Destarte, a cultura visual nos remete em alguma medida, para um horizonte particular da produção cultural humana, conforme ressalta Ricardo Campos (2012) em seu artigo que trata com o olhar bastante aguçado de um pesquisador dessa temática e que vai nos ajudando a compreender melhor o seu significado e a sua importância. Ricardo Campos (2012), nos diz que “os artefatos estéticos são engendrados num ambiente cultural e visam preencher um espaço simbólico e comunicacional através do qual as pessoas dão sentido às coisas. Importa, pois, detectar o cultural e os representados”.

Todavia, as produções visuais dos memoriais fúnebres de que se trata neste trabalho, dentro de seu contexto religiosos e espacial, sugerem estar interligadas pela dinâmica da tradição católica e da religiosidade popular, mais do que em relação a Guerra do Contestado.

Aqui no nosso trabalho, pretendemos dispor da cultura visual, principalmente pela relevância e pela capacidade multidisciplinar que ela é capaz de provocar, trazendo contribuições vastas e que ampliam nosso olhar, principalmente para os estudos da área de Memórias Coletivas e da História.

Deste modo, a cultura visual pode ser tida como um sistema composto por um conjunto de universos e sub-universos, com os seus agentes, objetos e processos particulares de produção, difusão e recepção de bens visuais. É um sistema não estático, mas em constante renovação, fruto da velocidade de transformação dos agentes, dos processos tecnológicos e das forças de poder que determinam relações de cooperação e conflito (Retondar, 2019).

Portanto, Ricardo Campos (2012), nos fala que “é igualmente, uma cosmovisão, uma forma particular de perceber e retratar a realidade, aliada não apenas a modos de ver, mas a modelos sensoriais e modos de retratar a realidade que apelam a diferentes linguagens, capacidades cognitivas e modelos sensoriais”. E continua o autor: “a visualidade está presente na ideologia, na economia, na religião, na mente individual e coletiva, dá corpo a ideias, pensamentos, desejos e necessidades, sendo por estes alimentada”.

Assim, acredita-se que as imagens produzidas, em nossa pesquisa específica, os próprios memoriais as margens da rodovia, e as fotografias que também compõe este trabalho, devem ser pensadas a partir do que elas oferecem enquanto acesso ao contexto de sua produção, aos vários elementos que estão presentes, ou seja, culturais, religiosos, estradas, locais de

mortes e Vale do Contestado. Aliás, a conexão feita por Burke (2004), esclarece o que se quer dizer, “em outras palavras, os testemunhos sobre o passado oferecidos pelas imagens são de valor real, suplementando, bem como apoiando, as evidências dos documentos escritos. Elas oferecem acesso a aspectos do passado que outras fontes não alcançam”.

Importante, é notar que neste passado, este que a documentação sobre a construção da BR-282 traz alguma informação e a história da Guerra do contestado, também amplamente estudada, ajuda-nos a contextualizar os locais dos memoriais. Continua o autor sobre as imagens: “seu testemunho é particularmente valioso em casos que os textos disponíveis são poucos ou ralos, o caso da economia informal, por exemplo, ou o ponto de vista dos de baixo, ou as mudanças na sensibilidade” Burke (2004).

Relação esta, feita neste trabalho entre os locais das mortes de humanos e memoriais, através dos registros dos dados da PRF e as características das cidades, da região e da história local recente. Burke (2004), conclui exemplificando ao dizer que “pinturas e gravuras de coroações ou tratados de paz transmitem algo sobre a solenidade da ocasião e de como a cerimônia deveria ter sido percebida, ao passo que a ênfase em acontecimentos rituais ou ritualizados, nas imagens do século 17, por exemplo, nos lembram da importância ritual aos olhos contemporâneos”.

Portanto, os memoriais têm algo a nos dizer, as imagens têm algo a nos dizer, o contexto histórico entrelaçado à Guerra do Contestado tem algo a nos dizer e a Ecologia de Estradas nos ajudará nesta percepção e compreensão.

Neste contexto, além das imagens que analisaremos com o olhar da Antropologia Visual, teremos que compreender a memória. Esta, talvez, seja um desafio quanto ao seu alcance. Le Goff (1990), nos diz que “tornar-se senhor da memória e do esquecimento é uma das grandes preocupações das classes, dos grupos, dos indivíduos que dominaram e dominam as sociedades históricas. Os esquecimentos e os silêncios da história são reveladores desses mecanismos de manipulação da memória”.

Nesta perspectiva, o autor citado, de certa maneira, nos leva a pensarmos no local em que a pesquisa será realizada: Vale do Contestado. Aliás, toda a região conhecida como a região da Guerra do Contestado – 1912-1916, sofreu, sofre e é bem provável que ainda sofrerá com a (renegada) memória da Guerra, como se verá, ainda nesta pesquisa, e a exemplo, a troca de nome da região turística. Esta, a Guerra, conhecida ainda hoje de forma pejorativa, como a guerra dos jagunços, do caboclo, mesmo tendo considerável interesse por pesquisadores do Estado de Santa Catarina e Estados vizinhos, ainda é ignorada pela grande maioria dos

catarinenses. Uma memória que vai aos poucos sendo esquecida e/ou apagada da história local e do país.

Nesse sentido, mesmo sendo coletiva, a memória pode, por vários motivos desaparecer, visto que muitas vezes ela expressa jogos de poder que ao negociá-la, optam pelo seu esquecimento ou desaparecimento. Contribuindo para esta análise, Nora (1993) trabalha com o conceito de “lugares de memória”, ligando-os à história dos patrimônios na cidade. Logo, de acordo com autor, uma vez que a memória já não existe, é necessário evocá-la nos ritos, tradições e lugares que a consagram.

Assim, Nora (1993), destaca que “memória, história: longe de serem sinônimos, tomamos consciência que tudo opõe uma à outra. A memória é a vida sempre carregada por grupos vivos e, nesse sentido, ela está em permanente evolução, aberta a dialética da lembrança e do esquecimento, inconsciente de suas deformações sucessivas, vulnerável a todos os usos e manipulações, susceptível de longas latências e de repentinas revitalizações”. Nesse viés, pode-se pensar, ainda segundo Nora, que “a história é a reconstrução sempre problemática e incompleta do que não existe mais. A memória é um fenômeno sempre atual um elo vivido no eterno presente, a história uma representação do passado”.

Portanto, termina o autor (1993), dizendo que “porque é efetiva e mágica, a memória não se acomoda a detalhes que a confortam, ela se alimenta de lembranças vagas, telescópicas globais ou flutuantes, particulares ou simbólicas, sensível a todas as transferências, cenas, censura ou projeções. A história, porque operação intelectual e laicizante, demanda análise e discurso crítico”.

Consequentemente, a memória tem o potencial de ser utilizada como um modelo para compreensão de situações novas, com agentes diferentes. A função exemplificativa generaliza, mas de maneira limitada: ela não faz desaparecer a identidade dos fatos, mas os relaciona, estabelecendo diferenças e semelhanças. A memória da morte de incontáveis vítimas em nossas estradas, nessa pesquisa, especificamente, a BR-282, que corta o Vale do Contestado em Santa Catarina (Sistema Rodoviário Estado de Santa Catarina, 2019); investigadas na perspectiva da Ecologia de Estrada, pode tornar-se capaz de evitar mais tragédias; pode vir a tornar-se política pública de educação e conscientização e, ao ampliar o debate para outras áreas do conhecimento, inclusive, a perspectiva ecológica das estradas, despertar soluções, debates e paz no trânsito.

Logo, é possível inferir que os memoriais desempenham um papel crucial na formação da identidade cultural e religiosa das sociedades. Elementos como a cruz, a capela, a lápide e o

altar não apenas simbolizam a fé, mas também servem como marcos de memória que perpetuam histórias, tradições e valores. Esta discussão acadêmica se propõe a explorar o significado e a função desses memoriais, considerando suas implicações sociais, espirituais e culturais. Ou seja, “é comum observar, às margens das rodovias brasileiras, a presença de marcos memoriais que remetem aos mortos, na grande maioria dos casos, por acidentes automobilísticos”, nos lembra, Pontes (2010).

A cruz é um dos símbolos mais emblemáticos do cristianismo, representando a crucificação de Jesus Cristo e, conseqüentemente, a sua ressurreição. Sua presença em diferentes contextos — desde igrejas até cemitérios — evoca temas de sacrifício, salvação e esperança. A cruz transcende o espaço religioso, sendo também utilizada em contextos artísticos e culturais. A análise de seu simbolismo revela como a cruz serve como um ponto de referência na construção da identidade cristã, funcionando como um elemento de coesão comunitária e uma forma de resistência em tempos de adversidade. César (1975), nos informa que “essas cruces têm a sua poesia bárbara. Umas degradam-se, o tempo a corrói, desmantelam-se, deixando, da sua passagem, um monte de pedras. Outras se afidalgam, tomam foros de milagreiros, enchem-se de promessas, de lágrimas de velas que ali foram acesas, restos de flores, de mato seco, de fitas e de lembranças outras”. E conclui o autor, sobre as cruces: “algumas merecem tão grande respeito e atenções de seus crentes a ponto de ficarem abrigadas sob telheiros ou nichos lembrando igrejas em miniatura”.

As capelas, enquanto espaços de culto, têm uma função dual: são locais de devoção pessoal e de congregação comunitária. Elas oferecem um espaço sagrado onde os indivíduos podem se conectar com o divino e buscar conforto espiritual. A capela também desempenha um papel importante em rituais de passagem, como batismos, casamentos e funerais, solidificando sua função como um ponto de encontro entre a vida e a morte.

Além disso, as capelas frequentemente se inserem em contextos históricos e geográficos específicos, refletindo a diversidade das práticas religiosas e a adaptação das comunidades às suas realidades. Novaes (2016), em um pequeno ensaio sobre as capelas a beira das estradas, nos conta que “para completar sua investigação sobre estes mistérios da religiosidade sertaneja, Eurico Alves traduz a imagem das capelas de beira de estrada como um “Calvário Sertanejo”, arrematando esta configuração exemplar na crônica Velhos Cruzeiros, ao registrar uma bela definição literária deste imaginário”. Novaes, coloca em seu ensaio a definição de Alvez, esta define as capelas como memoriais que “recordam as estradas sertanejas intermináveis vias sacras silenciosas”. Nota-se na primeira parte da definição uma ligação com

o sagrado, com as práticas religiosas. E continua o autor, “caminho em fora, sob uma quixabeira ou na mudez da catinga, de uma azinhaga retorcida, pequenas cruces se abrem sobre pedras soltas, numa prece ao que ali morreu. Ou ali foi inundado. Crime sempre. Tocaia ou encontro que o destino moveu”.

As lápides, enquanto memoriais físicos, são testemunhos duradouros da vida e da morte. Elas servem não apenas como marcadores de sepultamento, mas também como espaços de memória onde os vivos podem se conectar com os que partiram. A inscrição nas lápides, que frequentemente inclui nomes, datas e mensagens, oferece uma narrativa sobre a vida do indivíduo, perpetuando sua memória no imaginário coletivo. Herberts (2011), nos coloca que a “Lápide isolada, caracteriza-se como uma peça de túmulo contendo dados do sepultado encontrada fora do contexto do túmulo, geralmente sobre os muros ou encostado nos mesmos, tanto dentro, quanto fora do cemitério”. A análise das práticas de sepultamento e das inscrições nas lápides pode revelar muito sobre as crenças, valores e tradições de uma sociedade, além de proporcionar *insights* sobre o luto e a forma como as comunidades lidam com a perda.

O altar é um dos elementos centrais na liturgia cristã, simbolizando o espaço onde o sagrado e o cotidiano se encontram. Segundo a pesquisadora, Herberts (2011), o “altar caracteriza-se como uma edificação localizada geralmente em ponto central do cemitério, no qual podem ser realizados cultos e outras manifestações religiosas”. É no altar que ocorrem os rituais mais significativos, como a Eucaristia, momento em que os fiéis se reúnem para celebrar sua fé. O altar também serve como um espaço de sacrifício e oferta, refletindo a ideia de devoção e entrega a Deus. Em uma análise mais ampla, o altar pode ser visto como um espaço de transformação, onde a comunidade é chamada a se reunir, refletir e renovar seus votos de fé.

Em suma, os memoriais — cruz, capela, lápide e altar — estão intrinsecamente ligados à experiência humana de crença, memória e identidade. Cada um desses elementos desempenha um papel crucial na construção de narrativas coletivas e na perpetuação de tradições. A análise acadêmica desses memoriais nos permite compreender não apenas a religiosidade de uma cultura, mas também os valores e as relações sociais que a sustentam. Assim, os memoriais se configuram como pontos de intersecção entre a história, a espiritualidade e a identidade cultural, oferecendo um campo fértil para investigação e reflexão.

Esses elementos à beira das estradas não são apenas marcadores físicos; eles são representações de histórias humanas, tradições e a intersecção entre a vida e a morte. Em um mundo cada vez mais apressado, eles oferecem uma pausa, um convite à contemplação e um lembrete da importância da espiritualidade e da memória. Cada cruz, lápide, capela e altar

carrega consigo a essência de uma narrativa que merece ser respeitada e lembrada, conectando o passado ao presente em cada jornada.

A morte é um fenômeno inevitável que permeia a existência humana, suscitando reflexões profundas sobre a fragilidade da vida e a inevitabilidade do fim. Desde os primórdios da civilização, a morte tem sido um tema central nas narrativas culturais, religiosas e filosóficas, influenciando a forma como sociedades inteiras lidam com a perda e o luto. Porém, o que acontece com os que partem? Como os indivíduos e as comunidades se lembram daqueles que já não estão mais entre nós? A memória coletiva emerge como um conceito crucial para entender essas dinâmicas, pois se refere ao conjunto de lembranças e representações partilhadas por um grupo social, moldando sua identidade e suas práticas.

A memória coletiva é um fenômeno dinâmico, que vai além da simples recordação individual. Ela é construída através de rituais, narrativas, monumentos e tradições que perpetuam a presença dos mortos na vida cotidiana dos vivos. Por meio da memória coletiva, os mortos ganham uma nova forma de existência, perpetuando suas histórias e legados. Esse processo é especialmente evidente em momentos de crise, como guerras e desastres naturais, onde a perda de vidas se torna um marco na história de uma comunidade. As narrativas que surgem a partir dessas experiências coletivas não apenas ajudam a processar o luto, mas também fortalecem os laços sociais e a identidade grupal.

Estudar a intersecção entre morte e memória coletiva nos permite compreender como as sociedades constroem significados a partir da dor da perda. Em várias culturas, os rituais funerários desempenham um papel fundamental na forma como a morte é vivenciada e lembrada. Esses rituais não apenas oferecem um espaço para o luto individual, mas também servem como um meio de reafirmar a coesão social, permitindo que a comunidade se una em torno da memória daqueles que partiram. Assim, a morte se torna um evento que, paradoxalmente, pode fortalecer a vida coletiva.

Além disso, a memória coletiva é influenciada por fatores como a história, a política e a cultura, moldando a forma como diferentes sociedades se relacionam com a morte. Por exemplo, em sociedades que enfrentaram genocídios ou massacres, a memória dos mortos pode ser um ponto de resistência e reivindicação de justiça. Em contrapartida, em contextos em que a morte é silenciada ou negada, a memória coletiva pode se tornar uma forma de luta contra o esquecimento e o apagamento histórico.

A relação entre morte e memória coletiva também é permeada por questões éticas e políticas, especialmente em tempos de globalização e migrações. Como as comunidades se

lembram e homenageiam os mortos em um mundo em constante transformação? Como as memórias são preservadas e transmitidas entre gerações? Essas perguntas são cruciais para entendermos não apenas a nossa relação com os que partiram, mas também a construção de identidades coletivas em um mundo que enfrenta desafios cada vez mais complexos. Desafios, que será exemplificado, aqui, citando a fala de um trabalhador da rodovia (que não será identificado por não fazer parte de entrevista e sim em uma conversa informal), em que me relatou, quando falávamos sobre a quantidade de memoriais que havíamos registrados nesta pesquisa, sobre a quantidade de cruzeiros e outros memoriais que o trabalhador já havia, ele mesmo, arrancado. Disse-me o trabalhador que em alguns anos de empresa já havia retirado mais de quarenta estruturas.

Portanto, a morte, longe de ser um tema mero ou isolado, é um campo fértil para a compreensão da condição humana e das dinâmicas sociais. A memória coletiva, por sua vez, surge como uma poderosa ferramenta para dar sentido à dor da perda, contribuindo para a formação de narrativas que nos conectam a nossos antepassados e, ao mesmo tempo, nos orientam em direção ao futuro. Ao explorar essa interseção, podemos não apenas honrar a memória dos que se foram, mas também refletir sobre o que significa viver em comunidade, em um mundo onde a morte é uma constante. A religião, como examina Rosendahl (2003), desenhou na paisagem marcas dominantes e permanentes. É costume as pessoas manifestarem suas crenças em formas arquitetônicas. Assim: os símbolos ganham força quando se encarnam em lugares religiosos. O espaço, então, é notado como uma trama geossimbólica de comunicação e partilha por todos. A paisagem é uma estrutura visível, na qual a mensagem que nela se escreve em termos geossimbólicos reflete o peso do sonho, das crenças dos homens e de sua busca de significação (2003).

## 2.2 SANTA CATARINA: ENCONTRANDO SEUS CAMINHOS

Formar-se um território requer diversas formas de relações. Logo, é sabido que nos primórdios do território catarinense, nos conta, Piazza (2003), que “o isolamento entre o litoral e o planalto suscitou providências por parte da administração pública”. Ou seja, a população já vinha suprindo suas necessidades de comunicação com os caminhos entre o litoral e o planalto sem o governo estar diretamente envolvido na dinâmica e/ou disposto a tirar o citado isolamento.

Assim, registrou o historiador, Piazza (2003), que “o primeiro caminho a ser aberto foi o ‘caminhos do gado’, o dos Conventos”, em 1730, sob o comando de Souza e Faria. No entanto, diante do isolamento, não resolvido pelos caminhos abertos pelos moradores, faz-se “assim, a recomendação para a construção de uma estrada que é feita pelo Vice-Rei do Brasil, D. Luiz de Vasconcelos e Souza ao Governador da Capitania, José Pereira Ponto, em 1787” (Piazza, 2003). Portanto, conclui Piazza (2003), “a necessidade de um caminho terrestre que interligasse o extremo sul até São Paulo ou Rio de Janeiro prendia-se ao interesse econômico de abastecer as regiões de mineração com alimento e animal de transporte e como meio de defesa da Colônia do Sacramento, aquele reduto português na região platina”.

Além disso, outra pesquisadora que contribuiu investigando os primeiros caminhos, fora Ana Lucia Herberts (2009). Ela nos conta que “a abertura dos primeiros caminhos no sul do Brasil remonta ao final do século XVII e início do século XVIII. O primeiro caminho utilizado para o comércio de animais foi o chamado Caminho da Praia, aberto no século XVII”. Diz ainda, Herberts (2009) que, “este seguia pela costa marítima, ligando a Colônia de Sacramento, no Uruguai, até Laguna e, deste porto, até as Capitanias do Rio de Janeiro e São Paulo por via marítima”. Outrossim, vê-se que a locomoção era uma necessidade, econômica ou social, as pessoas do planalto precisavam comunicar-se com o litoral e, vice-versa. Herberts (2009), termina nos lembrando, “que seguindo pelo litoral, o traçado era realizado cruzando o Chuí, o canal de Rio Grande e atravessando os rios Tramandaí, Mampituba, Araranguá e Tubarão”.

Logo, a demora na construção de uma estrada – oficial –, ou administrada pelo governo deixaria sequelas na formação do Estado de Santa Catarina. Principalmente em relação ao sentimento de pertencimento/identidade em ser catarinense. Dificuldade esta que ficará escancarada na Guerra do Contestado e em outras questões enfrentadas pelos governos estaduais e por toda a população do planalto e do litoral.

Todavia, “a iniciativa de construção de uma via de comunicação pelo interior provocou desgasto aos comerciantes tanto de Laguna como da Ilha de Santa Catarina, pelo prejuízo que tal caminho poderia lhes causar” (Piazza, 2003). O contato entre o planalto e o litoral seria uma questão de tempo, mas os interesses, da Coroa Portuguesa desde o dia do grito da grande “descoberta”, nunca fora abandonado. Ou seja, “a abertura dos primeiros caminhos no Brasil Meridional, além de estar relacionada com o estabelecimento de comunicação terrestre entre as capitanias estava associada, principalmente, às necessidades da Coroa Portuguesa com a exploração dos recursos minerais” (Herberts, 2009).

“Terra à vista”, gritou o marujo europeu em tempos pretéritos, e nem era Santa Catarina – porque ainda não existia, nominalmente, naquela época o estado; e porque a costa avistada pelos navegadores lusos era onde hoje fica a Bahia. Aliás, “a história de Santa Catarina é tão antiga quanto a história do Brasil, mas a de seu povo, nem tanto” (Mosimann, 2010).

Por outro lado, não demoraria muito para os outros descobrirem o litoral de Santa Catarina e dar-lhe atenção especial. Nesse sentido, Mosimann nos lembra que, “descoberta a terra de Santa Cruz, a costa catarinense passou a desempenhar função estratégica para os navegadores, em especial os espanhóis, por sua posição hidrográfica e pela magia de sua natureza e de seu gentio (Mosimann, 2010).

Conseqüentemente, no Brasil, assim como em outros territórios, a chegada do europeu fora pelo mar. Assim também aconteceu com Santa Catarina: a chegada fora pelo mar. Ou seja, “até o século XV, o mundo girava em torno do mar Mediterrâneo. Os conhecimentos náuticos permitiram navegar pelas águas do Mediterrâneo, Mar negro e pelo litoral da Europa Ocidental” (Piazza, 2003).

Santa Catarina ainda não fazia parte da vida desses marujos. Todavia, “pontos, que correspondem ao litoral catarinense aparecem em cartas geográficas desde o início do século XVI, através de navegadores de várias nacionalidades” (Piazza, 2003). Nesse viés, “a primeira descrição do Estado catarinense ocorreu por volta de 1504, quando uma expedição chegou ao litoral, e o navegador Binot de Gouneville ressaltou as primeiras visões sobre o lugar, mais ou menos na região do Rio São Francisco” (Knorst, 2011).

Certamente, não se sabia as dimensões do território, futura Santa Catarina, nem se o interior seria conquistado. Até porque, naquela época ainda não havia estradas. Não para os europeus. Já os povos originários, conheciam e usavam o *Peabiru*. Ou seja, “o Peabiru, termo, provavelmente, de origem Tupi-Guarani, para uma via transcontinental, com diferentes ramais, muito importante no Guairá, nos séculos XVI e XVII, cujo significado, controverso para muitos pesquisadores, seria grama amassada (Montoya, [1639] 1985; Lozano, 1878 *apud* Parellada, 2021).

Nesse viés, é possível considerar que estava no mapa das intenções dos estrangeiros a conquista do litoral e do interior do território brasileiro e catarinense. Seria uma questão de tempo. E foi assim, que se iniciou, a partir do processo de ocupação e posteriormente colonização a construção de um novo território; um território não indígena, não caboclo, não natural. Todavia, isto não deslegitima os direitos e a história das pessoas que nesse território

habitavam e habitam. Logo, “muito antes de colonizadores espanhóis e portugueses chegarem às terras catarinenses, eram os nativos que habitavam essa região” (Knorst, 2011).

Portanto, “quando os europeus chegaram ao litoral catarinense, quem ali habitava era o carijó (tupi-guarani do litoral)” (Peron, 2009). Desta forma, no rastro dessa história catarinense em que se encontrava um litoral separado do interior, foram muitos e muitos anos até que surgisse a necessidade, e/ou intenção de se estabelecer uma ligação entre as duas regiões por meio de estradas.

Sobretudo, é importante que se destaque, ainda, o surgimento das estradas/caminhos explorados pelos bandeirantes, tanto no litoral quanto no interior, antes mesmo da ligação entre as duas regiões do estado, com os estados vizinhos do Paraná e do Rio Grande do Sul até São Paulo.

Nesta perspectiva, nas pesquisas sobre as Bandeiras, Ribeiro (1901) nos diz que “as referências ao território do Amazonas, Potosi e Tucumã podem ser lançadas à conta de nebulosidades geográficas de época tomando como quase certo de que o itinerário se desenvolvera no território a leste do Paraná, no sertão dos Estados de São Paulo, Paraná e Santa Catarina”.

Inegavelmente, fora respondendo aos desafios do processo histórico de ocupação do território catarinense que as estradas irão aparecer e ganhar a importância que têm hoje. Assim, “foi com o intuito de fortalecer os vínculos entre o litoral e a região serrana que, a partir de 1829, elementos europeus foram gradativamente alocados às margens da antiga estrada de Desterro e Lages (atual BR-282) (Costa, 2020). Logo, encontravam-se os moradores do litoral e do planalto. Isso não era uma novidade, mas não deixava de ser mais uma vez, depois da descoberta, um encontro entre eles e nós, ou nós e os outros, ou ainda, os outros e os outros.

Quem eram aqueles outros naqueles navios? “Vista a constância as expedições espanholas, no século XVI, pelo litoral e sul do Brasil, e dentro da política de ampliação do território, Portugal utilizou-se largamente, do princípio jurídico do “*uti possidetis*”, o direito do primeiro possuidor (Piazza, 2003). Além disso, “a intensa movimentação de navios de nações inimigas na costa brasileira fez com que Felipe II determinasse o envio do Capitão-Mor Martim Correia de Sá para o litoral em 1617, com o intuito de fundar aldeias e de impedir seu desembarque na costa” (Mosimann, 2010).

Primeiramente, não se deve acreditar que o processo de colonização de Santa Catarina, assim como outras regiões do Brasil, fora sem conflitos ou ameaças de outras nações. Mosimann (2010), nos informa, ainda sobre a família Sá, que “seu pai, Salvador Correia de Sá,

viera para o Brasil em 1557 na comitiva de Mem de Sá, de quem era sobrinho”. E termina, o autor, lembrando que “as notícias eram de que os corsários envolvidos no contrabando da prata de Potosí faziam aguada e se aprovisionavam de mantimentos com os habitantes das Ilhas de São Sebastião, Ilha dos Porcos, Santa Anna e Santa Catarina” (2010).

Neste contexto, Santa Catarina desde o início dos primeiros contatos dos outros com a terra do Brasil, sempre esteve no “radar” dos marinheiros, pela boa condição de parada para os navios e, para os governantes, por ser um ponto estratégico para o domínio das regiões mais ao sul do continente: “aportamos na baía dos Patos em 28°, onde abastecemos de água e lenha, nos aprovisionamos com galinhas e patos. Em quinze dias nos provemos de tudo” (Peron, 2009).

Em segundo lugar, é importante que seja considerada a presença, mesmo antes de início do processo colonizador, de europeus vivendo entre os povos pretéritos que pelo território, que mais tarde será chamado de Santa Catarina, por aqui habitavam se eram os senhores da terra. Ou seja, “antes, muito antes da fundação de uma póvoa, o continente fronteiriço à Ilha de Santa Catarina já era habitado por alguns europeus, os autênticos pioneiros em convívio harmonioso com o feliz dono da terra, o carijó” (Mosimann, 2010) Este, fora chamado de gentil, e mesmo “com todo o seu mistério e isolamento, a Ilha, este microcosmo até então incógnito, foi descoberta por acaso como a maioria das ilhas do Novo Mundo, ingressando inocentemente no processo que hoje poderia ser qualificado de globalização” (Mosimann, 2010).

Seguindo na busca dos primeiros outros – chamados de descobridores –, que aportaram em Santa Catarina, não existe um consenso sobre quem chegou primeiro. Todavia, especulações são as mais diversas e possíveis possibilidades. Afirma-se que em 1504 teria passado por aqui o navegador francês, Binot Paulmier de Gonneville. A história relata, ainda, que passaram por Santa Catarina os portugueses Nuno Manuel e Cristóvão de Haro. Estes chamaram a ilha de Ilha dos Patos. Em 1512, o espanhol Juan Díaz de Solís, naufragou no litoral catarinense e acabou deixando onze náufragos que nadaram até a praia e sobreviveram, passando a viver com os grupos Carijós (Peron, 2009).

Registra-se ainda, que em 1526, ancorou por aqui o galeão San Gabriel, comandado por Don Rodrigo D’Acuña. Pouco tempo depois, no mesmo ano de 1526, aportou no litoral catarinense o navegador espanhol Sebastião Caboto (Peron, 2009). A historiografia registra que fora este “Outro” quem resolveu chamar a Ilha dos Patos de Santa Catarina, em homenagem à virgem de Alexandria, ou a sua mulher, Catarina.

Seguindo-se na busca histórica dos primeiros estranhos/outros em Santa Catarina, chega-se a Diego Garcia. Este fora um piloto português navegando pela coroa espanhola.

Estima-se, que Garcia tenha aportado em Santa Catarina no ano de 1528. Em 1535, Gonzalo de Mendoza aportou na ilha e, em 1541, esteve no Estado o navegador Alvar Nuñez Cabeza de Vaca.

Finalmente, o último navegador espanhol a vir, na época, para a região de Santa Catarina foi Ortiz de Zarate, em 1572. Ele estava a caminho da Assunção e ficou sete meses ancorado na Ilha de Santa Catarina, onde se diz que praticou inúteis violências (Peron, 2009). Portanto, todos estes grandes personagens não construíram nenhuma grande estrada. Todavia, deixaram rastros na história e na vida do futuro estado de Santa Catarina.

Nesta perspectiva, destaca-se, pela invejada biografia do chamado Cabeza de Vaca. “Álvar Nuñez Cabeza de Vaca foi um homem intrépido e incomum. Em 1527, depois de participar de muitas batalhas na Europa, ele rumou para a Flórida como membro de uma das expedições mais fracassadas da história. Comandada por Pánfilo de Narváez, a aventura custou a vida de mais de quinhentas pessoas sem alcançar nenhum resultado prático” (Santos, 1987). Nesta peripécia histórica, “Cabeza de Vaca, Andrés Dorante, Allonzo del Castillo e o escravo mouro Estevan foram os únicos a resistirem a inúmeros naufrágios. Vários combates com os indígenas e alguns anos de escravidão entre os povos que tinham vindo conquistar” (Santos, 1987). Assim, fica-se sabendo, que na luta com o “outro”, os povos originários tiveram momentos em que conseguiram se defender...

No entanto, “quando finalmente conseguiram escapar, de Vaca e seus companheiros caminharam dezoito mil quilômetros, descalços e nus, desde a Flórida até a Cidade do México, aonde chegaram em 1537, tornando-se os primeiros homens do outro lado do Atlântico a cruzar o sudoeste dos Estados Unidos” (Santos, 1987).

Sabe-se assim, que “em 1541, nomeado governador do rio da Prata, Cabeza de Vaca aportou na ilha de Santa Catarina - onde viveu alguns meses - e dali partiu, também a pé, rumo a Assunção, no Paraguai, aonde chegou em 1542. Durante toda sua vida - na Flórida, no Texas, no México, no Brasil e no Paraguai -, lutou em favor dos povos indígenas. E pagou caro por isso: foi preso e enviado para o exílio” (Santos, 1987).

Logo, não se deve aludir, o pesquisador e/ou leitor de história, quanto as narrativas das peripécias contadas e escritas pela história oficial. Ou seja, “em Naufrágios e Comentários, publicado agora pela primeira vez no Brasil, Cabeza de Vaca narra suas inúmeras desventuras

e suas infrutíferas tentativas para impedir o genocídio perpetrado pelos brancos” (Santos, 1987)<sup>6</sup>.

Em suma, e em busca da história da formação do território catarinense, compreende-se que após anos de contatos extraoficial entre os nativos e os outros, a política portuguesa da divisão territorial das terras do Brasil para iniciar o processo de exploração e colonização, criam-se as chamadas: Capitânicas Hereditárias. Outrossim, neste contexto o sistema de capitânicas não deixou de fora, mesmo que tenha sido uma pequena parte se comparada ao território atual do estado, de incluir Santa Catarina dentre as capitânicas. Mosimann, nos diz que “diante da audácia francesa e da ousadia espanhola, a ordem de Portugal passou a ser ocupar definitivamente a Colônia, tomando posse, distribuindo e colonizando. Em dezembro de 1530 partia de Lisboa a expedição de Martim Afonso de Souza (1500-1564), de apenas 30 anos de idade, com suas naus, um galeão e duas caravelas e com amplos poderes” (Mosimann, 2010).

Portanto, iria começar, mesmo que tardia o processo de colonização. “Enrique Montes, o antigo morador do Porto dos Patos, vinha como provedor da armada, tanto no mar como em terra. Chegados ao Brasil, as duas caravelas direcionaram-se ao Norte, enquanto as demais prosseguiram para o Sul, no reconhecimento da costa” (Idem, 2010).

Todavia, percebeu-se a necessidade de proteção da costa brasileira e, a posição estratégica de Santa Catarina nesse jogo geopolítico desde os primórdios das grandes navegações. Inicialmente, “quando foi criado o sistema de capitânicas hereditárias (1534), Santa Catarina estava ligada à Capitania de Santana, cujo capitão-donatário era Pero Lopes de Souza, irmão de Martim Afonso de Souza” (Peron, 2009),

Atento ao problema da defesa da costa, e do perigo representado por outras nações, Innocentini (2009), lembra que “em março de 1534 o Rei de Portugal, Dom João III, dividiu a costa do país em Capitânicas Hereditárias. Eram quinze lotes que formavam doze capitânicas, que iam da Ilha de Marajó, a norte, até o sul do Estado de Santa Catarina”.

Assim, sem nem imaginar e/ou considerar a existência cultural, social, política e econômica dos povos originários, “foram definidas como faixas lineares de terra, que ignoravam os acidentes geográficos, e iam do litoral da costa do Brasil até o Tratado de Tordesilhas. Portanto, inicialmente apenas 20% da América do Sul pertenciam a Portugal por

---

<sup>6</sup> Para saber mais sobre a vida e história de Cabeza de Vaca sugere-se a obra: SANTOS, Jurandir Soares dos. **Cabeza de Vaca: Naufrágios e Comentários**. L&PM Editores &/A. Porto Alegre -RS 1987. COLEÇÃO L&PM/HISTÓRIA Série «Os Conquistadores», vol. 3.

este Tratado, que determinava como espanholas as terras situadas além de 370 léguas a oeste das ilhas de Cabo Verde (sendo uma légua o equivalente a 5,9 km) (Innocentini, 2009)

Consequentemente, continua Innocentini, “a linha do Tratado de Tordesilhas coincide com o meridiano a 46° 37” longitude oeste, o qual passa pela atual cidade de São Paulo. Cada Capitania tinha mais ou menos uns 300 km de largura na costa, mas os dados divergem em relação à exatidão da extensão de cada Capitania, e algumas delas eram maiores que outras” (Innocentini, 2009).

Neste viés, “registros indicam que quando se deu, mais tarde, a busca por minérios e intensificaram-se os movimentos exploratórios ao interior do país, os limites do Tratado não foram respeitados, a preocupação maior era iniciar o ciclo da mineração no Brasil” (Innocentini, 2009)

Em resumo, “também não havia exatidão na demarcação da linha do Tratado de Tordesilhas porque na época, devido aos escassos instrumentos disponíveis, era medido grosseiramente e “movia-se” conforme interesses” (Innocentini, 2009).

E assim, chegou-se ao século em que as intenções do governo, agora brasileiro, já eram outras. Aliás, em 1750, com a assinatura do Tratado de Madri, Portugal e Espanha estabeleceram os limites entre as suas colônias na América do Sul, respeitando o direito de posse, o *Uti possidetis*, e abandonando a linha do Tratado de Tordesilhas.

Com esse tratado, Portugal cedeu a Colônia de Sacramento e recebeu terras nos atuais estados de Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Mato Grosso do Sul e a região compreendida entre o alto Paraguai, o Guaporé e o Madeira de um lado e o Tapajós e Tocantins do outro. Nesse tempo, a jurisdição de São Paulo estendia-se até o rio Uruguai, na divisa com o Rio Grande do Sul. Na busca de espaço novos povoados iam surgindo, nos locais de pouso e de descanso, especialmente nos campos de Lages e ao longo dos caminhos (estrada das tropas).

Dessa maneira, Rocha (2016) nos diz que “fundou-se em 1771 Nossa Senhora dos Prazeres dos Campos de Lajes, atual Lages, anexada em 1820 a Santa Catarina. Em decorrência da demarcação efetiva dos limites do Tratado de Madri, novas imperfeições e conflitos surgiram, levando Portugal e Espanha a assinarem o Tratado do Pardo em 1761, anulando todas as disposições e feitos do tratado de 1750”.

Assim, a formação territorial do Estado de Santa Catarina iniciou com as capitanias hereditárias, consolidando-se nos séculos posteriores com o processo de ocupação. Piazza (2003), registra que “iniciada a administração portuguesa no Brasil sob o regime de Capitanias

Hereditárias, vai passar, em seguida, para o sistema de Governos Gerais e depois ao de Vice-Reis”.

Nesse sentido, colonizador, no princípio do século XVII, os vicentistas fundaram os primeiros núcleos no litoral catarinense; no século XVIII, os paulistas expandiram-se pelo planalto e as levas de açorianos e madeirenses estabeleceram-se no litoral; no século XIX, a imigração europeia espalhou-se pelos vales atlânticos; e no século XX, predominou a expansão das populações das antigas colônias de origem europeia, inclusive do Rio Grande do Sul, principalmente, segundo, Rocha (2016).

Portanto, desde 1849 registra-se a presença do governo imperial nas práticas de colonização. A ajuda nesse momento seria de alimentação para os colonos recém-chegados, o auxílio com o transporte para o Brasil, atitude que o império tinha evitado desde 1830. No entanto, colonizar fez-se necessário, questão de posse; vida ou morte da colônia. Aliás, no processo de modernização da região do Contestado usou-se a falácia da necessidade: era preciso a construção da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande; era preciso expulsar os caboclos de suas terras; era preciso, assim como hoje é preciso trocar o nome de Vale do Contestado para Vale do Imigrante para o bem do progresso, da economia, do futuro. Enfim, Sartre, diria: “o inferno são os outros”.

### 2.3 SANTA CATARINA E SUA GUERRA: A GUERRA DO CONTESTADO 1912-1916

Era início do século XX, pairavam no ar as falas sobre o progresso, o futuro, o novo e um mundo melhor. Todavia, também pairava no ar a notícia de uma Guerra, no interior da Bahia, chamada Canudos. Aliás, fora terrível a Guerra de Canudos, nos deixou um, impressionante, registro o escritor Euclides da Cunha (2014) no livro *Os Sertões*.

Em Santa Catarina, no ano de 1912, na verdade um pouco antes – desde 1910 –, as coisas não estavam indo bem para a população do planalto. Chamados de caboclos, sem ignorar a existência dos coronéis locais, este povo vivia suas vidas como já vinham fazendo há muito tempo por diversas gerações. Todavia, tinham suas questões, que geralmente eram resolvidas com a ajuda de um ou de outro líder político/militar na região. No entanto, eis que chega o progresso. Este trouxe a “modernidade”, o trabalho, a máquina, a estrada de ferro, as madeiras, os desafetos e a guerra. Esta, trouxe a morte: dos caboclos e de alguns militares.

Assim, como em Canudos, em que o exército venceu, depois de várias campanhas vergonhosas, até a batalha final: “Canudos não se rendeu. Exemplo único em toda a história,

resistiu até o esgotamento completo. Expugnado palmo a palmo, na precisão integral do termo, caiu no dia 5, ao entardecer, quando caíram os seus últimos defensores, que todos morreram” (Cunha, 2014). Tiveram, os catarinenses, uma triste história de morte entre os brasileiros. História, que fica ainda mais cruel, tanto em Santa Catarina quanto em Canudos, quando se sabe que naquele ápice do poder do Estado, os inimigos, em Canudos já derrotada, “eram quatro apenas: um velho, dois homens feitos e uma criança, na frente dos quais rugiam raivosamente cinco mil soldados” (*Idem*, 2014).

A Guerra do Sul do País, o Contestado, assombra, não pela semelhança em alguns aspectos da reação do governo, mas sim pela força dos homens e mulheres que lutaram e lutam pela memória de seus mortos e pela garantia da Memória Histórica enquanto parte da construção do sujeito. Sujeitos, que foram massacrados nos redutos. Valentini (2015), nos conta que “em 08 de fevereiro de 1915, marcharam três batalhões reforçados por duas seções de metralhadoras sobre o Reduto de Santa Maria”. Aqueles ataques, além do fogo contra homens, mulheres e provavelmente crianças, também eram contra a condição social do Caboclo. Valentini (2015), nos informa, através do texto de Carvalho, que “o número de jagunços mortos que foi possível contar se eleva a 600. Relata que as mulheres também foram mortas e não fala nas crianças”.

Atentemo-nos para a presença feminina, ativa, no conflito. Assim, como em outros momentos da história das guerras, as mulheres estavam lutando e defendendo seus direitos nos conflitos. No Contestado, em Caraguatá, a liderança de Elias de Moares era compartilhada por uma nova virgem, Maria Rosa. Machado, diz que “consta que uma sertaneja proveniente da costa da linha, Francisca Roberta, também conhecida como Chica Pelega, morreu comandando a defesa da “cidade santa” de Taquaruçu” (Machado, 2004). Aliás, a ganhadora do prêmio Nobel de literatura-2015, Svetlana Aleksievich (2013), na obra intitulada: “A guerra não tem rosto de mulher”, nos lembra que

Já no século IV a.C., em Atenas e em Esparta, havia mulheres lutando nas tropas gregas. O historiador russo Nikolai Karamzin escreveu sobre nossos antepassados: ‘As eslavas às vezes iam para a guerra com seus pais e maridos, sem temer a morte: assim, no cerco a Constantinopla em 626, os gregos encontraram vários cadáveres de mulheres entre os eslavos mortos.

E na Idade Moderna? Anos de 1560 a 1650 começaram a se formar hospitais militares em que mulheres-soldados serviam.

No século XX? Na Primeira Guerra Mundial, já aceitavam mulheres na Força Aérea Real.

Na Rússia, na Alemanha e na França, muitas mulheres também começaram a servir em hospitais militares e em trens-enfermarias. Mas, na Segunda Guerra Mundial, o mundo foi testemunha do fenômeno feminino. Em muitos países, as mulheres

serviram em todas as forças armadas: nas tropas inglesas eram 225 mil; nas americanas, 450, 500 mil; nas alemãs, 500 mil.

No Exército soviético lutaram aproximadamente 1 milhão de mulheres. Até aquela época, não tinham gênero feminino, porque mulheres nunca tinham feito esse trabalho. O feminino dessas palavras nasceu lá, na Guerra.

Ou seja, assim como as mães e mulheres de outros momentos históricos, as personagens-homens e mulheres do Contestado, a memória e o patrimônio histórico da região, lutam para superar estereótipos e o desprezo de quem ignora os fatos, ou quer simplesmente silenciá-los. Conta-nos a historiografia que naquela época estes sujeitos eram chamados de fanáticos, por alguns. Machado (2004), nos diz que “no vocabulário da imprensa e em diferentes setores dos governos, os sertanejos seguidores do monge José Maria eram chamados apenas de fanáticos até o combate de Irani e, principalmente, até a destruição do reduto de Taquaruçu, em fevereiro de 1914”. Logo, percebe-se que há uma desqualificação do sertanejo que virá até nossos dias, quando ver-se-á que ataques a região do Contestado e tudo ao que lembra a Guerra é alvo de intenso combate silencioso para colocar esta história no ostracismo.

A Guerra do Contestado foi um conflito armado ocorrido de outubro de 1912 a agosto de 1916, que teve como partes beligerantes posseiros e pequenos proprietários de terras contra os governos dos estados de Santa Catarina e Paraná, além do Governo Federal brasileiro (Amador, 2010; Radin; Corazza, 2018). O conflito foi marcado por disputas territoriais, reivindicações por melhores condições de vida e por um caráter messiânico (Woitowicz, 2015; Fraga, Gonçalves; Cavatorta, 2017).

Matias *et al.* (2017), não deixa de refletir que, denominada, inicialmente, pelos militares como uma Campanha na região do Contestado, o conflito social que eclodiu no início do século XX, no sul do Brasil, entre os anos de 1912-1916 continua despertando interesse e, contraditoriamente, também desinteresse quando se trata de olhar para a região sob uma perspectiva mais crítica, buscando os protagonistas locais, ou seja, a população cabocla.

Nesse sentido, percebe-se que a guerra se origina a partir de diversas questões, as mais proeminentes que podem ser apontadas se derivam das disputas territoriais entre Brasil e Argentina, bem como a disputa das terras contestadas entre os estados de Santa Catarina e do Paraná, além da expropriação das terras e expulsão da população cabocla, que vivia na região (Radin; Corazza, 2018).

O próprio nome da Guerra (Contestado) advém desta questão da disputa de territórios (Machado, 2023), e perdura (ou perdurava) até os dias atuais. Valentini (2015) e Machado (2004) nos dizem que a construção de uma ferrovia ligando o estado de São Paulo ao do Rio

Grande do Sul, embora projetada ainda no tempo do império e iniciada na última década do século XIX, no ano de 1908, foi assumida pelo grupo da *Brazil Railway Company*, que inaugurou esse traçado ferroviário no ano de 1910. Ainda no ano de 1910, ocorreu a terceira sentença no Supremo Tribunal Federal dando ganho de causa para Santa Catarina na questão dos limites – uma disputa política e jurídica que havia tumultuado a região, instigando conflitos entre os moradores e indefinição relacionada à jurisdição sobre essas terras.

No ano de 1911, uma grande madeireira do grupo da *Brazil Railway Company* iniciou as suas atividades industriais na região do Contestado, transformando o meio ambiente. Também foi o ano em que ocorreram os primeiros despejos dos moradores, os quais tinham suas casas próximo do traçado ferroviário, desprovidos de registros ou de algo que lhes garantisse a posse das terras que ocupavam. Não bastasse isso, ainda veio a peste dos ratos por causa da seca da taquara. O fenômeno da seca da taquara ocorria a cada três décadas e, para os moradores do sertão, representava uma verdadeira catástrofe. Ao faltar o alimento das ratazanas (sementes de taquaras), os roedores invadiam lavouras e casas, devorando tudo e provocando miséria, doenças e desespero entre os moradores.

Valentini (2015), vai além e relata que o flagelo do ano de 1911 só não foi completo porque boatos de que o monge teria retornado se espalharam. Quem surgiu foi um curandeiro de ervas, denominado José Maria, líder religioso que protagonizou o episódio denominado Combate do Irani, ocorrido entre as forças de segurança do estado do Paraná e o grupo de seguidores de José Maria. Para os moradores da região, as transformações abruptas provocaram uma aguda crise e a luta armada já havia iniciado. Embora o líder tenha sido morto no primeiro combate, a guerra continuou por quatro anos. A experiência dos homens e mulheres que estiveram nos redutos, acreditando viver em uma irmandade cabocla, foi sufocada pelas forças armadas da república, que bombardearam e destruíram as cidades santas.

No final, doentes e famintos procuraram se entregar e calar diante da condição de vencidos. Ficou impressa nos caboclos a culpa pelo derramamento de sangue. Silenciados e traumatizados, muitos guardaram o silêncio como resposta à condição de vencidos que lhes foi imposta. Na fase final, a demonização dos líderes foi interiorizada pelos demais redutários (Machado, 2004). Não fica difícil perceber que a negação da condição de sujeitos impôs aos moradores que enfrentaram as forças oficiais da então incipiente república brasileira a negação de qualquer atributo ou valor cultural advindo desses protagonistas.

Consequentemente, hoje se sabe que o caboclo, intensamente injustiçado, foi para a guerra com toda a sua força, coragem e estratégias. Machado nos conta que: “uma coluna de

sertanejos vestidos com roupas de mulheres distraía os soldados, enquanto vários franco-atiradores, escondidos em ocos de imbuías e em galhos elevados de araucária, dizimavam a coluna militar” (Machado, 2004). Sim, a luta desproporcional em poder de fogo, exigiu do morador do Vale do Contestado, durante a Guerra, todo tipo de artimanhas. E mesmo assim as mulheres foram presença marcante no conflito. Mesmo com tanta bravura, o caboclo foi sistematicamente atacado em seu brio e sua bravura.

Delmir Valentini (2015), pesquisador do tema e morador da região, dialogando com o historiador Oswaldo Rodrigues Cabral, nos conta que a concessão feita à Ferrovia São Paulo-Rio Grande foi a causa do desalojamento dos moradores das terras devolutas. Segundo Cabral (1960), o Caboclo da região, valente, embora humilde, foi ainda vítima de mais uma injustiça. Sobre o Vale do Rio do Peixe, em terras devolutas, instalara, aqui além, o seu rancho, a sua pequena roça.

Portanto, nos alerta Gemelli (2022), que ao fazer uma releitura de como os caboclos e as caboclas foram considerados durante e após o conflito, vemos que os componentes depreciativos tiveram centralidade ao promover um sentimento de vergonha que foi carregado por esse povo, não somente no período da guerra, mas que permanece na atualidade. Isso consistiu numa estratégia do próprio Estado para colocar tal população na condição de perigosos e inimigos da nação, enquanto mecanismo para evitar futuros ajuntamentos/revoltas sociais com o mesmo cunho.

Portanto, é nesse cenário histórico e de território de memória, que o morador da região, agora não mais chamado de caboclo, é novamente espoliado de seu lugar de memória, de seu referencial histórico. Nesse sentido, revisitar, mesmo que de forma rápida, é dar a devida importância ao tema, para garantir, o lugar de fala das pessoas da região do, agora não mais, Vale do Contestado.

Em suma, naquela época estes sujeitos eram chamados de fanáticos por alguns. Machado (2004), nos diz que “no vocabulário da imprensa e em diferentes setores dos governos, os sertanejos seguidores do monge José Maria eram chamados apenas de fanáticos até o combate de Irani e, principalmente, até a destruição do reduto de Taquaruçu, em fevereiro de 1914”. Desqualificação do sertanejo que virá até nossos dias quando ver-se-á que ataques a região do Contestado e tudo ao que lembra a Guerra é alvo de intenso ataque para o silenciamento; ou um certo “esquecimento” da Guerra, dos fatos, da história, da importância da memória.

## 2.4 BR 282: DESAFIOS

Modal importante para o desenvolvimento, necessária para a integração do Oeste do Estado com o Litoral; importante corredor econômico, enfim, são várias as possibilidades de se definir a BR-282. No entanto, desde o século passado, os desafios continuam para sua eficiência ser plena, continuam. O DNIT, define a BR-282 como “...uma rodovia transversal localizada no Sul do Brasil que faz a ligação entre Florianópolis-SC e Paraíso-SC (divisa com Argentina), totalizando 684 km. Denominada corredor do Mercosul a rodovia cruza toda Santa Catarina, integrando fortes regiões econômicas do Estado” (DNIT, 2017).

Mesmo assim, não era fácil ir do litoral até o planalto em tempos pretéritos. Barbosa (2013), destaca que “apesar da distância entre a vila de Lages e Desterro girar em torno de 230 quilômetros, até o momento da fundação da vila planáltica, não havia nenhum caminho que partisse de Desterro em direção a serra”. Logo, o isolamento era real, talvez não total, pois mesmo com os empecilhos não quer dizer que um ou outro não fizesse o caminho, mas as dificuldades eram presentes e insistentes. Ou seja, “impunha-se entre elas uma imensa barreira natural formada pela Serra Geral e as serras do leste catarinense” (Barbosa, 2013).

Nesse sentido, a duplicação da rodovia – BR-282 –, ainda não veio, “já os primeiros registros de ligação com a vila de Desterro datam de 1776, quando, após insistência de Corrêa Pinto, a província catarinense, em parceria com a província de São Paulo, ordenara a sua abertura” (Barbosa, 2013).

Começava, assim, naqueles idos de 1700 as inúmeras tentativas de ligar o litoral ao planalto. Segundo Werner (2004), uma nova tentativa de abertura de um caminho que ligasse Desterro a Lages foi tomada pelo governo catarinense no ano de 1787. Tendo sido desta vez executada, seguia inicialmente o curso do rio Imaruim em direção ao morro do Trombudo na atual região de Bom Retiro. O caminho tinha cerca de 115 quilômetros de extensão, de 10 a 15 metros de largura. Variava de acordo com a elevação do trecho – estreita nas partes íngremes e larga nas partes planas.

Ou seja, a construção da BR-282 tem sua história, desafios, avanços e momentos de inércia, mas, jamais o abandono da intenção de se conectar o planalto ao litoral. Nesse viés, foi, somente, a partir da dominação territorial efetiva pelos colonizadores que a estrada de ligação entre a sede administrativa da Província e a região do planalto encontrou motivação suficiente

para vir a tornar-se realidade permanente. Esta estrada que, futuramente, daria origem a atual rodovia BR 282 (Barbosa, 2013).

Conseqüentemente, ainda em construção, ou como se verá, em reformas, ajustes e adaptações, que o meio impõe como condição de existência, a BR-282 segue o seu caminho histórico na história da Santa Catarina e do Vale do Contestado ou do Vale do Imigrante (?). Ou seja, “o processo de ocupação dos vales atlânticos situados entre a vila de Desterro e a região do Planalto foi, aos poucos, possibilitando a inserção deste território na dinâmica econômica e política do estado” (Barbosa, 2013).

Destaca-se, que segundo informações do Sistema Rodoviário de Santa Catarina, “em 10 de setembro de 1973, através da Lei nº 5.917, foi aprovado o Plano Nacional de Viação (PNV), tendo por objetivo principal o estabelecimento da infraestrutura de um sistema viário integrado, bem como a viabilização da execução de Planos Globais de Transporte” (SC, 2019).

Todavia, diversas outras questões perpassam o melhoramento da malha rodoviária, além do fazer estradas, duplicá-las e/ou privatizá-las. Nesse viés, continua o documento, “a concepção de um Sistema Nacional de Transportes unificado, a partir da aprovação do PNV, tornou-se uma diretriz básica para o planejamento do setor, visando a coordenação racional entre os sistemas Federal, Estadual e Municipal e demais modalidades de transporte” (SC, 2019).

Portanto, vê-se que a proposta busca um sistema racional, ou seja, pensado a favor da vida, e das vidas, da sustentabilidade e da melhoria das condições de existência. Assim, afirma o documento que “isto exigiu que o Governador do Estado de Santa Catarina, através do decreto STO/1479 de novembro de 1974, aprovasse o Plano Rodoviário Estadual (PRE) nos moldes da Lei Federal. Este decreto relacionou as rodovias que faziam parte do Sistema Rodoviário Nacional adequado ao Estadual” (SC, 2019).

Além disso, o documento destaca que são “Artéria Principal: Rodovias Federais que são, ou poderão vir a ser, corredores internacionais, inter-regionais e interestaduais: BR-101, BR-116, BR-153, BR-158, BR-163, BR-280, BR-282, BR-376, BR-470 e BR-475” (SC, 2019, p. 6). Logo, a BR-282, em estudo, faz parte deste grande interesse logístico e necessário, sem medir esforços desenvolvimentistas, ainda que a morte seja parte presente em todas as rodovias citadas pelo documento.

Diante disso, os trabalhos, projetos, desejos e frustrações com a vida da BR-282 não passam apenas por embelezá-la, duplicá-la ou outros paliativos estruturais. Posto que, “sob a situação de pavimentadas, consideram-se as rodovias implantadas que apresentam sua

superfície de rolamento com pavimento asfáltico, de concreto ou de alvenaria poliédrica e que possuam uma pista com duas faixas de rolamento ou duas pistas separadas por sinalização horizontal e/ou tachões” (SC, 2019); ou seja, assim se descrevem as rodovias, segundo o relatório de SC.

Outrossim, sem apontar e/ou levantar questões sobre a morte de não humanos e de humanos – estes dados aparecem em estatísticas policiais e de alguma pesquisa isolada em Ecologia de Estrada –, o relatório continua definindo, as estradas, em detalhes, como: “A estrutura é constituída de camadas, tais como: sub-base, base e revestimento, destinada a resistir e distribuir ao subleito os esforços verticais oriundos dos veículos, a melhorar as condições de rolamento quanto ao conforto e segurança e a resistir aos esforços horizontais, tornando mais durável a superfície de rolamento” (SC, 2019). Vê-se, que a durabilidade dos veículos é um fator importante na argumentação da “melhoria” das rodovias.

Logo, é forçoso acreditar-se que a tão sonhada duplicação das pistas é um fator importante para o aumento do fluxo de veículos e a diminuição do tempo de deslocamento. Todavia, pode-se indagar: e as políticas públicas para a segurança e para diminuir as mortes?

Veja-se, que desde os anos setenta, em alguns trechos já se conseguiu construir uma pista de apoio; uma “terceira” pista para veículos pesados. Mesmo assim, não fez diminuir o risco de acidentes. Nesse sentido, não se pode ignorar as dimensões da tragédia em números. Como nos informa os dados da CNT de 2025. Esta, nos diz que de novembro de 2023 a novembro de 2024, no Brasil, foram registrados 72.571 acidentes. Esses acidentes deixaram um total de 6.005 óbitos - ou seja, 8 mortes a cada 100 sinistros. E ainda, 83.950 pessoas ficaram feridas (leve ou gravemente) nos acidentes ocorridos (CNT, 2025).

Outrossim, percebe-se que os desafios perpassam, não apenas as questões estatísticas de mortes, acidentados e feridos, a problemática avança quanto a estrutura e manutenção das estradas. Aliás, não se pode imaginar que subidas e descidas são locais que oferecem mais riscos a vida de motoristas e de não humanos em rodovias por todo o território nacional, sem considerar fatores ambientais e a dinâmica da vida local de seus habitantes. Como exemplo, aponta-se, retirado do relatório da CNT – 2025, a reação tardia ou ineficiente do condutor é a causa mais recorrente, de acidentes, com um total de 10.822 acidentes (14,9% do total); ou, transitar na contramão é a causa de mortes em acidentes mais recorrente, com um total de 879 ocorrências (14,6% do total) (CNT, 2025). Pois em diferentes partes da estrada as mortes acontecem. Logo, admite-se que outras questões influenciam consideravelmente na compreensão dos sinistros, assim como na formulação de políticas públicas.

Nota-se que na BR-282, assim como em boa parte das rodovias, o crescimento do volume diário médio não será em magnitude suficiente para justificar sua duplicação, o que fará e tem feito ser grande o potencial de implantação de faixas adicionais em aclives. Assim, contribui para a compreensão, da problemática da estrutura das estradas, outros dados da CNT (2025). Nos dizem os dados de 2025, para a Região Sul, que, 67,0% da extensão das rodovias apresenta algum tipo de problema; 56,9% da extensão apresenta problemas no Pavimento; 64,1% da extensão tem problemas de Sinalização; 65,2% da extensão tem deficiência na Geometria da Via (2025).

Consequentemente, não se ignora que as novas relações de fluxos de informações e de mercadorias, ficam e ficarão cada vez mais complexas. E não é só por causa do efeito COVID-19, mas também pela própria expansão do comércio/compra online.

Nesta perspectiva, desde a primeira década dos anos 2000, o corredor chamado de BR-282 continua sendo de extrema importância para este novo normal; estes novos desafios de conexão entre o litoral e o planalto catarinense. Em busca de não perder o tempo da história, tem-se na página oficial do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT), ações na BR-282, como, esta, em que destaca a notícia: “Lages – Cinco viadutos em seis quilômetros- Do Rio Grande do Sul, o Ministro e o Diretor seguiram para Santa Catarina. Em solenidade na Câmara de Dirigentes Lojistas de Lages assinaram ordem de início para as obras de ampliação da travessia urbana da BR-282 no município” (DNIT, 2010).

Já concluída, tal obra, não deixa dúvidas de que é um paliativo sem muito poder de solução do problema da demanda. Logo, “a ampliação do trecho urbano da BR-282, em Lages, abrangerá seis quilômetros de extensão. Contará com cinco viadutos (na av. Luiz de Camões, na rua Duque de Caxias, na av. Ponte Grande, e dois sobre a linha férrea), com vias marginais nas duas laterais da rodovia e além de iluminação pública, abrigo para passageiros, calçadas em concreto e completa sinalização”, destaca o mesmo órgão oficial (DNIT, 2010). Ou seja, os seis quilômetros podem ajudar pontualmente, mas não tiram a rodovia do mapa das estradas federais com alto índice de acidentes. Aliás, na região Sul, foram registrados 20.903 acidentes nas rodovias federais; Estes acidentes deixaram um total de 1.340 óbitos - ou seja, 6 mortes a cada 100 sinistros; 23.477 pessoas ficaram feridas (leve ou gravemente) nos acidentes ocorridos. Tudo isto entre novembro de 2023 a novembro de 2024 (CNT, 2025). A BR-282, aparece como uma das rodovias mais perigosas, ficando atrás da BR-101 e da BR-116 (CNT, 2025)

Ainda naquele ano, de 2010, o DNIT noticiava que a “BR-282 em Santa Catarina acaba de ser pavimentada. O Governo Federal investiu R\$ 202 milhões nos 133 quilômetros de pista

nova. São dois trechos: o primeiro, entre Lages e Campos Novos, incluiu um segmento executado em parceria com o Governo de Santa Catarina, que investiu R\$ 5 milhões entre Lages e São José do Cerrito” (DNIT, 2010). Dois trechos bem maiores do que os seis quilômetros uma década antes em Lages. Todavia, atentemos para o intervalo de tempo entre uma obra e a outra. Segundo o mesmo órgão, “o outro trecho de pavimentação tem aproximadamente 30 quilômetros de extensão e vai de São Miguel do Oeste até Paraíso, na fronteira com a Argentina” (DNIT, /2010).

Por ser uma rodovia de importância notável, desde os primórdios do Estado, percebe-se que aspectos econômicos estão sempre na pauta da vez. É o que se vê em notícias veiculadas pelo DNIT. “A BR-282 é a rodovia de integração catarinense. É por meio dela que escoam a produção das maiores agroindústrias do país. Além disso, a produção de milho, cebola, alho e da indústria de leite também passa por ali” (DNIT, 2010).

Ou seja, é uma realidade pulsante, tanto a necessidade de melhoramento na infraestrutura da estrada, como começar a olhar para todo este ambiente de relações humanas e não humanas, considerando o princípio de não morrer, direito de todo ser vivo. E no Vale do Contestado, além do trauma, a Guerra deixou o turismo, e o DNIT não deixou de observar; “o turismo é outra atividade econômica beneficiada com a obra: a estrada é o acesso para as cidades do Circuito das Águas Termais e Turismo Rural, como Lages, São Joaquim, Urubici e Rancho Queimado” (DNIT, 30/11/2010)

Avançando um pouco no tempo, lá no pretérito ano de 2012, o DNIT, mais uma vez anuncia que “a partir deste sábado, o trânsito em Lages será modificado para a construção de um viaduto na BR-282” (DNIT, 2012). Assim, as obras continuaram em busca da melhoria das condições de tráfego na BR-282. Deve-se atentar para o detalhe de que muitas obras foram feitas em Lages. “Além da sinalização haverá a colaboração dos agentes de trânsito da DIRETRAN/Prefeitura de Lages, bem como apoio da Polícia Rodoviária Federal, o DNIT solicita compreensão de todos os usuários da rodovia e reitera a necessidade de redobrar os cuidados no local enquanto o trecho estiver em obras” (DNIT, 2012).

Mais um salto para frente, mesmo que seja no passado, vamos para 2017. Atentemos para o fato que agora mudou-se de local, as obras serão em Chapecó. Fora assim, que o “Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (DNIT) assinou nesta sexta-feira o contrato com a empresa Neovia Infraestrutura Rodoviária, vencedora da licitação para as obras na BR-282 em Chapecó” (DNIT, 2017). Com a presença do superintendente do DNIT em Santa Catarina, Vissilar Pretto, “a assinatura aconteceu na Unidade Local do DNIT em Chapecó. A

ordem de serviço, no valor de R\$ 76,9 milhões, prevê a retirada da capa asfáltica nos trechos danificados, reforço asfáltico, trabalhos de drenagem e sinalização ao longo de 75 km da BR-282” (DNIT, 2017).

Todavia, o que se viu na obra em Chapecó fora uma espécie de reforma de trecho. Não estava em pauta duplicar, e sim tapar buraco e criar uma terceira via. Noticiou o DNIT, “além da manutenção do trecho, acordada para os próximos cinco anos, o contrato inclui a implantação de 13 km de terceiras faixas e a construção e iluminação de quatro trevos, dois em Vargeão e dois em Faxinal dos Guedes. As obras devem ter início imediato” (DNIT, 2017)

Detalhes importantes trazidos pelo relatório da CNT para Santa Catarina, é que no mesmo período de novembro de 2023 ao mesmo mês de 2024, nosso Estado registrou 8.319 acidentes nas rodovias federais; Estes acidentes deixaram um total de 390 óbitos - ou seja, 5 mortes a cada 100 sinistros e, 9.507 pessoas ficaram feridas (leve ou gravemente) nos acidentes ocorridos. Diz ainda, que transitar na contramão é a causa de mortes em acidentes mais recorrente, com um total de 65 ocorrências (16,7% do total) (CNT, 2025).

Voltando-se mais para o litoral, em tempos atuais, percebe-se que os desafios na BR-282 continuam latentes e as soluções continuam em andamento. Aliás, encontra-se na página oficial do DNIT a matéria que informa, “o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) assinou [...] a ordem de serviço para início da elaboração dos projetos de engenharia do novo Contorno de Santo Amaro da Imperatriz, em Santa Catarina. A implantação do trecho rodoviário será uma alternativa para os 15 mil motoristas que passam todos os dias pela BR-282/SC na região de Santo Amaro” (DNIT, 2024).

Ainda segundo o DNIT, “com a assinatura da ordem de serviço, começa a contar o prazo de 18 meses para o consórcio vencedor do edital elaborar os projetos básico e executivo da nova rodovia. A contratação, que tem investimento R\$ 6,3 milhões, é apenas para os projetos, com a obra sendo contratada na sequência” (DNIT, 2024). Portanto, os projetos milionários elaborados, pensados, discutidos são parte da problemática dos desafios que pesam sobre o futuro da BR-282, e o futuro de seus usuários e das diversas formas de vida que habitam o entorno da BR em todo seu extenso trajeto.

Chama atenção na notícia veiculada pelo DNIT, quando a matéria aponta que “o projeto deverá prever uma nova rodovia, já duplicada, com projeção de dois túneis no Morro do Cipó, além de cinco viadutos e uma ponte. A extensão é de cerca de 7 quilômetros” (DNIT, 2024). Atenção as soluções pensadas para o tráfego, como túneis e pontes, e nenhuma menção a

segurança dos não humanos ou as possíveis passarelas que serão construídas para a travessia de pedestres (?).

Consequentemente, para a grande capital, as intenções da BR-282 são promissoras. Ou seja, “o DNIT ainda está executando outras ações para a BR-282/SC na Grande Florianópolis, como a construção de um novo viaduto em Rancho Queimado, a elaboração de um projeto de engenharia para marginais em Palhoça e projeto para terceiras faixas entre Águas Mornas e Alfredo Wagner” (DNIT, 2024).

Passa-se, a partir de agora, ao acompanhamento das notícias veiculadas por outro agente público atuante quanto aos interesses na BR-282. A Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina nos lembra que “BR-282 deve começar a ganhar terceiras-faixas no começo de 2024” (FIESC, 2024).

A notícia, retirada da página oficial da instituição, nos informa que a “previsão foi revelada pelo superintendente regional do DNIT, que detalhou planos do órgão em reunião na FIESC [...], essa é uma demanda antiga da FIESC, prevista no projeto BR-282 + Segura e Eficiente. Para 2024, o orçamento federal para aportar nas rodovias de SC é de R\$ 1,42 bilhão” (FIESC, 2024).

Ainda sobre a boa notícia, a matéria destaca “a construção das terceiras-faixas no trecho inicial da BR-282, entre Águas Mornas e Alfredo Wagner, deve começar no primeiro semestre de 2024. A previsão foi passada pelo superintendente regional do DNIT, Alysson de Andrade” (FIESC, 2024). É notório o objetivo dos projetos quanto ao alargamento das pistas, ou a construção da terceira faixa, com clara intenção de suprir o aumento do fluxo de veículos e/ou diminuir o tempo de viagem aos usuários de passeios.

Quanto a representatividade política na referida reunião, estava “participando da reunião de maneira remota, o deputado federal Pedro Uczai, vice-presidente da Frente Parlamentar em Defesa das Estradas e Rodovias, defendeu a previsibilidade orçamentária, eliminando a dependência de emendas parlamentares para a execução das obras” (FIESC, 2024). Segundo a matéria, “ele se comprometeu a buscar, para cada um dos próximos quatro anos, a garantia orçamentária de, ao menos, o valor previsto inicialmente para 2023” (FIESC, 2024).

Na perspectiva empresarial ver-se-á que a urgência parece ser sempre o mais importante. O presidente da FIESC, Mario Cezar de Aguiar, destaca que o orçamento de 2024 apresentado na reunião mostra que há recursos para dar andamento a todas as obras rodoviárias estratégicas, como as BRs 280, 470, 163, 285, 282 e 158, além de recursos para a manutenção das estradas. “Mas precisamos garantir e torcer para que os recursos previstos sejam aplicados e as obras

sejam executadas”, disse (FIESC, 2024). Não deixa de ser curioso o fato de “termos que torcer” para o que o trabalho seja feito, mesmo com a verba disponível.

Com o desejo de que as coisas aconteçam, em se tratando de melhoramento das vias comerciais, enfatiza o representante das indústrias catarinenses, que, “desde já, é preciso pensar no orçamento de 2024 e nos exercícios pós-2024. Para isso, é necessário ter um pacto entre o poder executivo federal (lei orçamentária), a bancada federal (emendas) e o DNIT (governança) para que se tenha previsibilidade nos recursos e a garantia de capacidade de execução de obras sem paralisações, além de abrir novas frentes de trabalho” (FIESC, 2024).

É importante compreendermos que a dimensão global das obras de infraestrutura, pode partir e ser problematizada como políticas públicas locais, pois está no orçamento tal previsão de despesas, como pode ser parte de uma megaprojeto de crescimento, como o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Para nós, humanos mortais, e não humanos mortais, que sofremos com a violência do trânsito, local, estadual ou federal, a luta continua. Pois o que se quer é um trânsito seguro. Trânsito definido em nosso CTB (1997), quando diz que “§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga” (CTB, 2024).

Já, para Egídio Antônio Martorano, executivo da Câmara para Assuntos de Transporte e Logística da FIESC, se o DNIT chegar ao fim do ano com a execução de ao menos 80% do valor obtido, obras essenciais, como as duplicações da BRs 470 e 280, estarão em um ritmo muito bom (FIESC, 2024). Ou seja, alguma coisa terá que ser feita, nem que seja só um paliativo. Se mitigar um pouco da violência, melhor. Melhor do que nada. Seria verdade se não fosse trágico.

E é nesta, aparente e invisível, tragédia que não se pode fechar os olhos e não saber de quem se deve cobrar as melhorias. Desta forma, é importante saber que “o Código de Trânsito Brasileiro é a lei que regulamenta o trânsito de veículos terrestres em todo o território nacional (CTB, 1997). Instituído pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, o CTB tem como objetivo estabelecer normas e diretrizes para garantir a segurança e a fluidez do trânsito, além de promover a educação para o trânsito e a preservação do meio ambiente” (CTB, 1997).

Nesse sentido, quando se lê que o Código se interessa pela preservação do meio ambiente, renova-se a esperança e acredita-se, ainda mais, que a interdisciplinaridade, entre a Ecologia de Estradas e outras ciências, trarão grandes contribuições na direção de um trânsito humanizado. Diz o CTB em seu “§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos

e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito”.

Portanto, se o trânsito seguro e a paz no trânsito são direitos de todos, é mais que possível a compreensão dos benefícios das políticas públicas que sejam eficazes, eficientes e efetivas, do que o investimento em tratamento pós-traumáticos de acidentados. De modo, que isso só é possível quando não houver fatalidade. A Ecologia de Estrada vem ganhando espaço neste debate e tem força para contribuir, demonstrando, aprendendo e sugerindo pautas e diferentes visões das relações das vidas com as estradas.

Em suma, saber como a quem o que e quando propor é parte do desfaio. O CTB dá o caminho quando revela em seu **Art. 19** que “compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União: XXIII - elaborar projetos e programas de formação, treinamento e especialização do pessoal encarregado da execução das atividades de engenharia, educação, policiamento ostensivo, fiscalização, operação e administração de trânsito, propondo medidas que estimulem a pesquisa científica e o ensino técnico-profissional de interesse do trânsito, e promovendo a sua realização” (CTB, 1997).

Assim, é possível afirmar que o DNIT é um departamento que faz a sua parte. Quando procurado, provocado; investiga, faz pesquisa, analisa e propõe ações. A FIESC, na medida do possível, faz a sua parte. Interessada naquilo que acredita ser o melhor para todos, faz pesquisa, investiga, analisa e propõe ações. A ciência, é o que se tem de melhor para pensar, descobrir, analisar, propor e dar soluções para problemas, que muitas das vezes poderiam ser evitados se tivessem dialogado com algum campo científico antes das tragédias e/ou inércia e/ou negligência e/ou displicência, continua contribuindo naquilo que pode. Ou seja, o progresso é bem-vindo; viajar é preciso; o turismo é necessário; o comércio é inevitável; então, o que nos diz a ciência de Ecologia de Estradas?

## 2.5 A ECOLOGIA DE ESTRADAS

No Brasil, em diferentes épocas, houve mobilizações em prol da construção de malhas de infraestrutura de transporte terrestre que pudessem promover a interiorização da população e a conexão de diferentes regiões (Teixeira, *et al.*, 2020). Logo, olhar para as estradas e buscar na paisagem mais do que o caminho de ida e o caminho de volta, tem sido parte importante da contribuição dada pela Ecologia de Estradas. Em todo mundo, que pratica ciência, querendo

entender a relação dos humanos e não humanos com as estradas e com o ambiente do entorno, o diálogo com este campo da ciência é sempre presente. Mesmo assim, tem-se a impressão de que a Ecologia de Estradas são Biólogos “procurando bicho morto” nas estradas.

Conseqüentemente, a morte, dos não humanos, está sempre mais visível, expostas nas carcaças ao longo das rodovias e estradas; do progresso (?). Sabe-se que “a história do desenvolvimento do Brasil está associada, em grande parte, à construção de estradas e à fabricação de automóveis e talvez por isso, elas estejam no imaginário brasileiro, tão associadas às ideias de progresso e modernidade” (Prada, 2004).

Nesse sentido, destaca a CNT (2024) que em 2023, para sinalizar a sinergia e a sincronia entre CNT, SEST, SENAT e ITL, o grupo de entidades adotou a assinatura coletiva de “Sistema Transporte”, refletindo o trabalho conjunto realizado em prol do desenvolvimento do transporte no Brasil. Assim, com a experiência acumulada ao longo de décadas, a CNT e suas coirmãs erguem-se como referência em representação setorial, promovendo o engajamento com todos os seus *stakeholders* e fomentando a inovação e a sustentabilidade no setor de transporte

Mas, acontece que o tão sonhado progresso não tem sido bem-visto ao pensamento/comportamento humanizado, quando o assunto, e/ou os fatos, nos deixam na paisagem a imagem da morte, do perigo, da tragédia. Esta, de humanos e de não humanos. Sem se esquecer das questões ambientais. Ou seja, ... “no entanto, as estradas podem causar diversos impactos no meio ambiente, como, por exemplo, poluição sonora e luminosa, fragmentação de habitats, dispersão de espécies exóticas, perda de fauna por atropelamento, entre outros” (Dias; Freitas, 2005).

Isto posto, é graças a Ecologia de Estradas, que se fica sabendo que “o grupo dos vertebrados é o melhor representado nas coleções brasileiras e do mundo, sendo constituídos genericamente pelos peixes, anfíbios, reptéis, aves e mamíferos” (Dias; Freitas, 2005).

Inicialmente, é importante que se diga que a Ecologia de Estradas é um segmento da Ecologia que estuda as relações entre e os impactos que as rodovias apresentam para a biodiversidade, tais como a fragmentação e destruição de habitats, o isolamento de populações, além da quantificação de atropelamentos da fauna. Assim, procurou-se, neste estudo, usar suas técnicas e aplicar parte de suas metodologias para ampliar a compreensão sobre a morte de humanos nas estradas e contribuir para um trânsito mais seguro e sustentável. Aliás, embora o protagonismo das infraestruturas de transporte justifique o apelo do desenvolvimento econômico, a sua interação com o meio ambiente é ainda um assunto em voga e que tem despertado crescente interesse na comunidade científica e entre os tomadores de decisão

(Teixeira *et al.*, 2020). Logo, os memoriais tem o potencial de contar-nos uma história local, social, cultural e contribuir, quando dialoga com a Ecologia de Estradas, sobre as mortes de humanos nas estradas.

Destarte, encontra-se no catálogo CNT de práticas sustentáveis (2025), que qualquer empreendimento que gere impactos negativos ao meio ambiente deve obter uma ou mais licenças ambientais para realizar a sua atividade. Essa obrigatoriedade foi instituída pela **Lei nº 6.938, de 1981**, que trata da Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA), em seu Artigo 10, que assim se manifesta: ... “A construção, instalação, ampliação e funcionamento de estabelecimentos e atividades utilizadores de recursos ambientais, efetiva ou potencialmente poluidores ou capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental dependerão de prévio licenciamento ambiental” (CNT, 2025). Nesse sentido, ainda nos informa o mesmo documento (2025), que como a operação de transporte utiliza combustíveis e óleos lubrificantes (além dos demais produtos perigosos transportados), entre outros insumos, com o risco de contaminação ambiental, sua atividade é considerada potencialmente poluidora pelos órgãos ambientais de controle, como o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA). Por isso, é necessário que a empresa procure retirar as licenças cabíveis ao seu negócio.

No Brasil, os primeiros estudos relacionados com Ecologia de Estradas vieram a partir da publicação do artigo escrito por Novelli *et al.* (1988), no qual foram descritas mortes de aves devido a atropelamentos no Rio Grande do Sul. De acordo com dados do Centro Brasileiro de Estudos em Ecologia de Estradas (CBEE), estima-se que cerca de 15 animais são mortos a cada segundo em estradas e rodovias do nosso país, o que representa 475 milhões de animais mortos por ano (CBEE, 2015).

Nesse sentido, em se tratando de impacto e/ou mortes relacionadas as estradas, estudos em Ecologia de Estradas nos mostram que “um dos impactos mais perceptíveis na fauna, gerados pela implantação e operação de rodovias, é a morte de animais silvestres causadas pela colisão com veículos” (Clevenger *et al.*, 2003; Forman *et al.*, 2003; Andrews; Gibbons, 2005; Benítez-López *et al.*, 2010; Vander Ree *et al.*, 2015). Quanto as colisões de veículos automotores com humanos, sabe-se que não é sempre que a colisão irá levar o indivíduo a morte. Dados que podem ser constatados no relatório da CNT-2024: Principais tipos segundo o maior número de acidentes – 2024: colisão 68,8% dos acidentes. Num total de 8.376 acidentes em 2024, resultaram em 414 mortes (CNT, 2025)

Assim, deve-se considerar que muito além da condição do veículo ou da estrada, as situações que envolvem outras formas de vidas nas estradas estão sendo mais bem compreendidas com a contribuição da Ecologia de Estradas. Assim como, não se pode ignorar que, “por consequência, as infraestruturas de transporte são fundamentais para o desenvolvimento econômico e social de uma região” (Teixeira *et al.*, 2020).

Mesmo assim, com crescente conscientização de usuários das rodovias, com punições mais rígidas em áreas consideradas de alto risco aos animais – a por isto a velocidade é rigorosamente controlada –, “estes – atropelamentos – tem sido apontado como a principal causa de mortalidade de vertebrados por influência direta de atividades humanas no Brasil e no mundo (Forman; Alexander, 1998; Bager *et al.*, 2016).

Ou seja, a estrada é o local onde qualquer descuido pode terminar em tragédia, para os humanos, e em perda (tragédia) irreparável para os não humanos. Assim, “os atropelamentos geralmente ocorrem em função de a rodovia cortar o habitat de determinado táxon, o que interfere nos deslocamentos dos indivíduos” (Forman; Alexander, 1998; Fahrig; Rytwinski, 2009; Laurence *et al.*, 2009; Zocche *et al.*, 2020; Grillo *et al.*, 2025).

Nesta perspectiva, o que se tem percebido e que à medida que as pesquisas avançam, “aparentemente, alto volume de tráfego gera mais efeito evitação, com os animais mantendo-se distante da rodovia, enquanto rodovias de médio e baixo volume de tráfego parecem potencializar os atropelamentos” (Forman; Alexander, 1998; Fahrig; Rytwinski, 2009; Laurence *et al.*, 2009). Percepção diferente, quando se olha para as mortes de humanos. Mortes de humanos, trazem relações mais complexas, subjetivas e com abrangência que ultrapassam as explicações por falta de radares, sinalização, clima, movimento e excesso de velocidade.

Destaca-se, que sobre a atuação da Ecologia de Estradas, na busca de contribuir para a melhor compreensão, e consequentemente, políticas mitigadoras da morte de não humanos, tem-se que “o Centro Brasileiro de Estudos em Ecologia de Estradas (CBEE) dispõe de dados, publicações, manchetes e um “atropelômetro” de forma gratuita em seu endereço eletrônico na internet” (Oliveira, *et al.*, 2018)

Informações precisas são essenciais para a compreensão da dinâmica da estrada, suas relações e por consequência as mortes de humanos e não humanos. Ainda assim, “esse “atropelômetro” é um projeto do próprio Centro que apresenta em tempo real o número de vertebrados terrestres silvestres mortos nas rodovias brasileiras a partir de estimativas”, (Oliveira *et al.*, 2018), baseadas em dados coletados por inúmeros pesquisadores ao longo do tempo e disponibilizados em bancos de dados de acesso livre. Aliás, se verá nesta pesquisa que

as estimativas de acidentes envolvendo humanos, sem vítimas fatais são astronômicas; acidentes com vítimas fatais são pandêmicos e registros de memoriais a beira da BR-282 são consideráveis. Memoriais encontrados em vários lugares do Brasil. Assim, como as carcaças, “tendo em vista a expressiva extensão do território brasileiro, quando observamos o número de acidentes fatais com animais em escala nacional, conforme o CBEE (2018), a região sudeste se destaca nesses números, seguida pela região sul do país” (Oliveira *et al.*, 2018).

Assim, fora percebendo as carcaças que ficam nas estradas, e tendo um outro olhar para a vida dos não humanos, uma outra perspectiva de relação homem-estrada-ambiente-não humanos é que “a busca de informações sobre as dimensões do impacto gerado pelas rodovias tem recebido a atenção de pesquisadores em diversos países” (Vieira, 1996; Prada, 2004; Bagantini, 2006; Fischer, 1997; Pfeifer *et al.*, 2008;). No Brasil, estes estudos vêm sendo incentivados em áreas de preservação natural (Dias; Freitas, 2005). Todavia, os pesquisadores ressaltam que taxas de atropelamento são, em geral, subestimadas.

Entre os humanos, quando a vítima de um acidente não vem a óbito no local do sinistro, o socorro geralmente leva o (s) feridos (as) ao hospital e as equipes de salvamento que atenderem a ocorrência. Diferente dos não humanos. “Os animais que não morrem no momento da colisão deslocam-se para a vegetação adjacente, onde perecem sem serem contabilizados” (Fischer, 1997).

Nesse sentido, conhecer o número de vítimas entre os humanos, exige outros procedimentos e protocolos que vão além da visualização das carcaças da morte de não humanos quando ainda estão no local do atropelamento que se vê na paisagem. Pois, “pequenos vertebrados mortos são levados rapidamente por necrófagos, enquanto carcaças de animais de médio porte desaparecem da rodovia em período compreendido entre um e 15 dias” (Fischer, 1997).

Mas, as estradas matam? E, por que, matam? É neste viés que a Ecologia de Estradas contribuirá para ampliar a compreensão das mortes de humanos, em uma realidade em que se busca justificar a carnificina nas estradas alegando que sim as “estradas matam”. Nesta relação “de guerra” entre o homem-motorista e o meio, “as principais vítimas [silvestres] são os anfíbios, os répteis, as aves e os pequenos mamíferos, apesar dos casos envolvendo os mamíferos de médio e grande porte chamam a atenção por serem mais fáceis de visualizar e por ser alvo de matéria da imprensa” (Cerqueira, 2003). E, nesta pesquisa, ver-se-á que são vítimas, tanto quanto, os humanos.

Na mesma relação entre estrada, homem-motorista e homem-motorista e, homem que habita o entorno das estradas e ou usa a estrada, a morte não deixa a desejar; sempre presente, sem querer, em um momento de descuido, lá está ela, a espreitar a vida em toda a sua plenitude. Os memoriais insistem em nos lembrar desse mal irremediável, mistério da vida e a única certeza de todo ser que tem vida, anda, rasteja, voa, nada, respira, come, dorme, sonha...

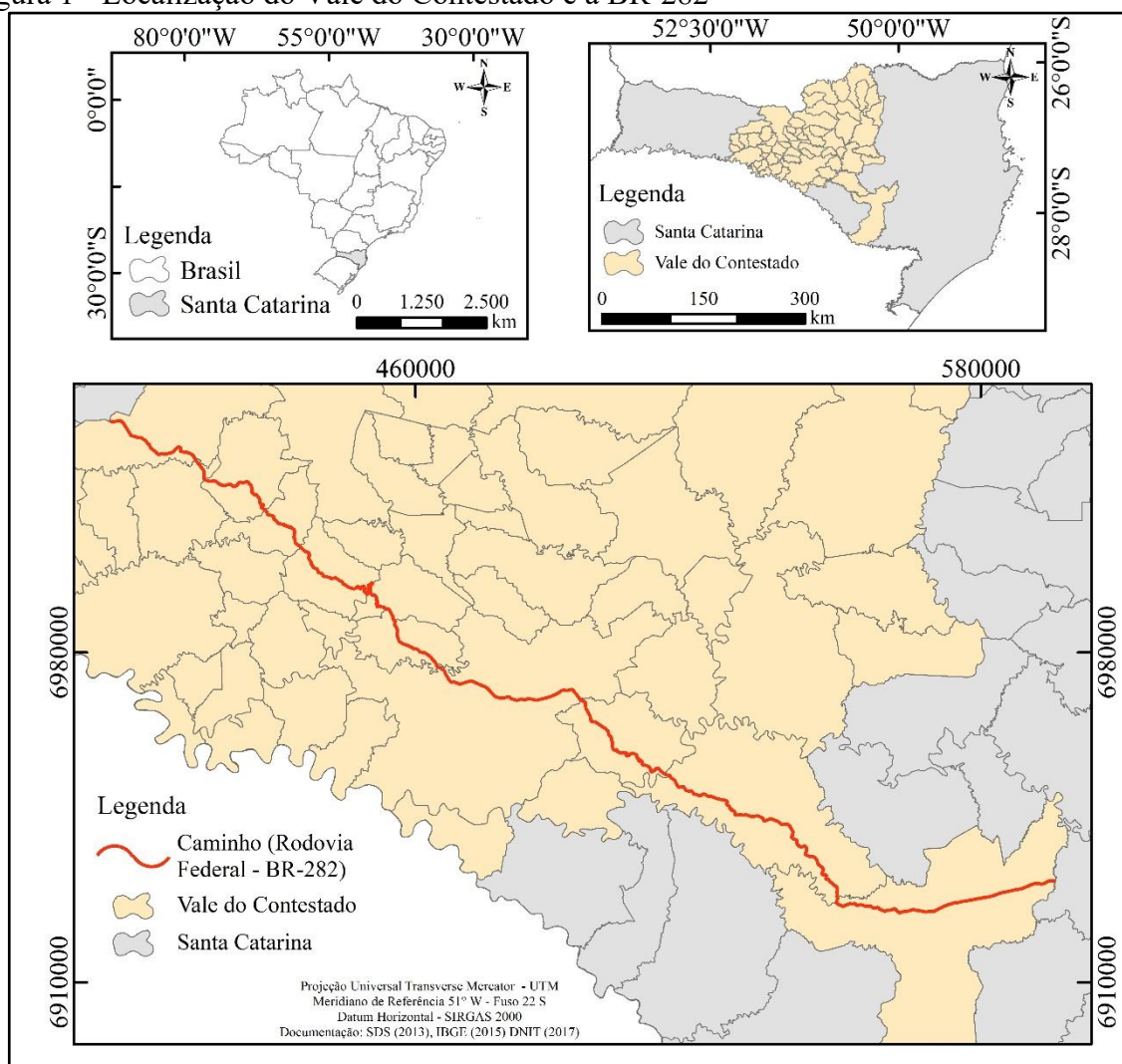
Portanto, a Ecologia de Estradas, levada a dialogar com a morte de humanos, contribuirá ainda mais na percepção de que o ambiente, considerado em suas várias dimensões: natural, antropizado, social, econômico, cultural são categorias indissociáveis na compreensão da dinâmica da existência e funcionalidade das estradas. “Além disso, as estradas podem causar diversos impactos no meio ambiente, como, por exemplo, poluição sonora e luminosa, fragmentação de habitats, dispersão de espécies exóticas, perda de fauna por atropelamento, entre outros” (Meneguetti *et al.*, 2010).

### 3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

#### 3.1 LOCALIZAÇÃO E DESCRIÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

O estudo foi realizado na Rodovia Federal BR-282 no trecho que corta o “Ex”-Vale do Contestado”, região noroeste de Santa Catarina, do município de Lages até o município de Ponte Serrada (Figura 1), totalizando 244 km.

Figura 1 - Localização do Vale do Contestado e a BR-282



Fonte: Autor, 2024. Elaborado por José Gustavo S. da Silva, 2024.

Santa Catarina, por sua localização geográfica, é um dos Estados da federação que apresenta melhor distribuição de precipitação pluviométrica durante o ano. Os principais sistemas meteorológicos responsáveis pelas chuvas no estado são as frentes frias, os vórtices

ciclônicos, os cavados de níveis médios, a convecção tropical, a ZCAS (Zona de Convergência do Atlântico Sul) e a circulação marítima. (Monteiro, 2001)

No verão, destaca-se que o Planalto de Santa Catarina, por efeito da altitude, apresenta temperaturas mais amenas. As mínimas ficam em torno dos 15 graus e as máximas chegam a 26 graus. Nos episódios pré-frontais, as máximas podem chegar a 30 graus em áreas mais baixas do Planalto. Apesar do predomínio de massas de ar quente, por vezes, há incursão de massas polares sobre a Argentina, ocasionando queda na temperatura no Planalto Sul e favorecendo, nesta região, a ocorrência de algumas horas de frio e poucos episódios de geada fraca. (Monteiro, 2001)

Aponta-se ainda, que no início do outono são observadas as primeiras incursões de massas polares. Estas massas de ar frio, - que para Titarelli (1972), são ondas de frio pioneiras -, ainda fracas, porém provocam queda de temperatura. No Planalto, Meio-Oeste e em áreas de encosta da Serra Geral, no Litoral Sul, podem ser observadas temperaturas negativas, favorecidas pelo efeito da altitude. Nestas regiões ocorrem as primeiras geadas que são, em sua maioria, de intensidade fraca. Além de geadas, a neve também pode ocorrer neste período, principalmente sobre as áreas mais altas do Planalto Sul, como os municípios de Lages, Urupema, Urubici, São Joaquim e Bom Jardim da Serra, quando há advecção de ar muito frio oriundo de uma massa de ar polar sobre a Argentina e quando ainda resta um pouco de umidade da frente fria que recém passou sobre a região. (Monteiro, 2001)

No inverno, o volume pluviométrico dessa estação, na maioria dos municípios catarinenses, é muito pouco superior ao do outono, embora haja regularidade na passagem da frente. Do Planalto ao Oeste, as chuvas são mais volumosas que em áreas próximas ao litoral. Tal fato pode ser explicado pela influência da “Baixa do Chaco” na organização de condições de tempo mais instáveis, associadas às frentes frias. Essas condições de tempo formadas por pancadas de chuva e trovoadas, atingem com mais intensidade as regiões Oeste, Meio-Oeste e Planalto. (Monteiro, 2001)

Logo, a chuva de granizo possui uma frequência baixa neste período do ano. Sua ocorrência é mais efetiva quando há elevação significativa na temperatura e em seguida entra uma frente fria com atividade moderada a forte. Este tipo de precipitação é mais comum entre o Oeste e o Planalto. A neve é outro tipo de precipitação que pode ocorrer em diversas áreas do Estado. Segundo Souza (1997), os municípios de Lages, Urupema, Urubici, São Joaquim e Bom Jardim da Serra, no Planalto Sul, são as áreas em que mais neva no Brasil, e que segundo

este autor, pelo menos uma vez por ano neva o suficiente para cobrir todas as superfícies expostas e, a cada seis anos aproximadamente, a neve forma camadas de, no mínimo, 30 cm.

Nas áreas mais elevadas do Meio-Oeste, próximas da Serra do Espigão, pode ocorrer, segundo Souza (1997), pelo menos um episódio de neve por ano. Menores possibilidades de ocorrência de neve, ainda de acordo com o mesmo autor, ficam para o Oeste e o Litoral, mesmo nas encostas da Serra Geral. Os mais baixos índices de insolação, para muitas regiões, estão associados às constantes passagens frontais com suas respectivas áreas de nebulosidade e a posição da terra com relação ao sol neste período do ano. O efeito latitudinal na temperatura é marcante, ocasionando temperaturas mais altas no Litoral Norte e um declínio gradual em direção ao Litoral Sul, com as quotas altimétricas também desempenhando um papel importante. Sob influência das massas de ar frio, as temperaturas ficam muito baixas em todo o Estado, favorecendo a ocorrência de geada. Este fenômeno atmosférico tem mais frequência no Planalto e nos municípios mais ao norte das regiões Meio-Oeste e Oeste. Na faixa costeira as chances de ocorrência desse fenômeno são bem menores, porém as possibilidades de geadas aumentam nas proximidades das encostas das Serras Geral e do Mar (Monteiro, 2001).

Na primavera, algumas massas de ar polar podem deslocar-se sobre o Estado, causando declínio acentuado de temperatura e geadas fracas no Planalto, principalmente entre setembro e outubro. Em casos excepcionais, nas áreas mais altas, pode gear em novembro e até em dezembro, embora de forma pontual e bem fraca (Monteiro, 2001).

Dessa forma, a descrição climática apresentada sugere que a região estudada tem condições propícias à formação de nevoeiro e neblina, especialmente em períodos de alta umidade e temperaturas mais baixas. Esse fenômeno pode impactar o transporte e a visibilidade em determinadas épocas do ano. Alerta-nos, Souza (2022), “quanto às condições meteorológicas, é visto que quando há nevoeiro e/ou neblina aumenta-se o risco de acidente com óbito em cerca de 50% quando comparada à de céu claro”. E conclui o autor, “nessa condição, a restrição à visibilidade é um fator potencialmente determinante à ocorrência de acidentes”.

Importante, ainda, é o Planalto Catarinense. Este, de relevo acidentado, formado por escarpas erosivas de borda de planalto, é configurado por morros, campos e coxilhas ondulantes. No passado, o paisagismo da região constituía-se, em predominância, de pastagens que cobriam grandes porções de terras, onde viviam manadas de gado crioulo. A vegetação compunha-se da mata de araucária angustifolia, à sombra da qual cresciam outras árvores de

porte e de valor econômico como a imbuia (*Phoebe porosa*), o cedro (*Cedrela fissilis*) e a canela (*Ocotea pretiosa*) (Frozza, 2003).

Nesse contexto, o Planalto Catarinense compreende uma extensão de terras classificadas, do ponto de vista geográfico, em subplanaltos: o Planalto Dissecado do Rio Iguaçu/Rio Uruguai (Bom Jardim, São Joaquim, Caçador, Videira, Chapecó), o Planalto dos Campos Gerais (Campos Novos, Abelardo Luz), o Planalto de Lages (Lages, Bom Retiro), o Planalto de São Bento do Sul (São Bento, Campo Alegre) e o Patamar de Mafra (Rio Negrinho, Mafra e Itaiópolis)”. Outras referências podem ser encontradas no Atlas geográfico de Santa Catarina. Ab’Sáber, em Projeto brasileiro para o ensino de geografia, denomina o Planalto Catarinense como Planalto das Araucárias (Frozza, 2003).

Assim, a topografia, o clima, o povoamento e a economia do Planalto Catarinense determinaram o modo de viver do povo serrano. A dificuldade de descer a serra em direção ao litoral, a ausência de estradas trafegáveis, e as atividades pastoris contribuíram para o isolamento dos habitantes dos altiplanos. A vida social ficou restrita, quase sempre, às festas religiosas e aos bailes realizados em comemoração do final de trabalhos coletivos, os denominados *pixuruns* (Frozza, 2003).

Lunardi (2020), nos lembra que “o planalto catarinense vamos trilhando espaços e tempos sobrepostos que formam um mosaico territorial: florestas nativas e plantadas, plantios de *commodities* e alimentares, criação de animais, rios, córregos, serrarias, papelarias, a araucária, permeados por casas e adensamentos populacionais em vilas, bairros e cidades”. Aspectos importantes que ajudam a compreender peculiaridades locais, “detalhes que compõem a paisagem social e biológica (ou ecossocial) desse território. Pessoas, animais e plantas configurando o complexo territorial. Simultaneidades formadas, formando e compartilhando um mosaico de múltiplas camadas de histórias, práticas econômicas, sociais, culturais e ambientais” (Lunardi, 2020). Nesse viés, nos diz o autor, citado, que “o território, para além da paisagem socioambiental, articula cronotopias que explicam e configuram o presente” (Lunardi, 2020).

Portanto, o território de estudo situa-se geograficamente no planalto catarinense. Para esta pesquisa foi trabalhado com dez municípios a saber: Lages, São José do Cerrito, Vagem, Campos Novos, Erval Velho, Joaçaba, Catanduvas, Vargem Bonita, Irani e Ponte Serrada, cujos territórios são cortados pela BR-282 (figura 1).

### 3.1.1 Pesquisa Bibliográfica e Documental

A pesquisa bibliográfica para a revisão histórica sobre Guerra do Contestado – 1912-1916, envolveu a revisão de livros, artigos científicos e teses que abordam os temas mencionados. No caso da Guerra do Contestado, há estudos que exploram sua história e impacto cultural. Os materiais citados foram encontrados nas publicações do grupo de pesquisa sobre a Guerra do Contestado da Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC; e em artigos científicos publicados por estudiosos do tema, como o professor Nilson Fraga – da Universidade Federal do Paraná – UFPR, e nas obras clássicas sobre o tema, já de domínio público. A memória e o patrimônio cultural relacionados ao conflito são analisados em trabalhos que discutem a reelaboração histórica e simbólica do evento. Livros e artigos adquiridos pelo autor e consultados em plataformas como Scielo Brasil, Google Acadêmico e bibliotecas públicas das universidades federais de Santa Catarina, Paraná e Rio Grande do Sul.

Nesse sentido, na perspectiva da História, fez-se uma análise crítica, em que se buscou uma comparação de diferentes perspectivas e interpretação dos dados quanto a revisão da história da guerra. Portanto, dentro da contextualização histórica, procurou-se relacionar os eventos com o cenário sociopolítico da época, a percepção da conflito em dias atuais e a troca de nome da nova da região turística.

Destarte, para os registros da PRF, obteve-se acesso ao banco de dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF), público, para obter os registros de acidentes fatais ao longo da BR-282 entre 2007 e 2023. Classificou-se os dados conforme a localização dos eventos, período e características dos acidentes, sempre respeitando aspectos éticos e legais.

Importante, ainda, é destacarmos que há vários órgãos, particulares e oficiais, que se ocupam da coleta e elaboração de dados estatísticos, inclusive censitários, como: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), PRF (Polícia Rodoviária Federal). Este, além de outras atribuições, faz levantamentos de mortes e acidentes de trânsito em rodovias federais. Os exemplos citados são os mais comuns, porém as fontes estatísticas abrangem os mais variados aspectos das atividades de uma sociedade, incluindo as manifestações patológicas e os problemas sociais.

Portanto, com os dados em mãos, passou-se a análise qualitativa e quantitativa. Na qualitativa, examinou-se os memoriais quanto à sua relação com o patrimônio cultural religioso, local do acidente com vítimas e histórico da região. Estudou-se a conexão simbólica entre os memoriais e a memória das vítimas, na perspectiva religiosa e cultural. Investigar os motivos e

implicações da mudança de nome da região turística, correlacionando com documentos e a história oficial da Guerra do Contestado.

Já na perspectiva quantitativa: Realizou-se análise estatística dos registros fornecidos pela PRF, observando tendências ao longo dos anos, como mudanças nos índices de acidentes fatais e locais de maior incidência dando destaques aos *hotspot* de memoriais.

Para a construção do inventário fotográfico e cartográfico, organizou-se as fotografias em categorias relacionadas aos artefatos e memoriais, indicando localização, estado de preservação e características principais. Criou-se um mapa temático que situa os memoriais ao longo da BR-282, integrando dados geográficos e imagens catalogadas.

Para a discussão dos resultados, relacionou-se os dados quantitativos e qualitativos, destacando os aspectos culturais, históricos e ecológicos da rodovia e sua influência na memória regional. Levantou-se reflexões sobre a relevância do Vale do Contestado na identidade regional, comparando com o impacto da nova nomenclatura turística.

Analisou-se os dados obtidos no banco de dados da PRF, organizados em tabelas, que dialogavam com outros dados dos órgãos oficiais, como o Código de Trânsito Brasileiro, e o CTB, com dados atualizados, sobre mortes e acidentes, na BR-282 e em todo o país e para Santa Catarina.

Por fim, buscou-se em diálogo com a Ecologia de Estradas, e outras perspectivas científicas, como: história, antropologia visual e imagens. Buscou-se, detalhar aspectos que pode contribuir para a falta de segurança nas estradas, como a falta de redutores de velocidades em quase todos os locais em que foram catalogados memoriais; e aspectos da rodovia, como curva, descida, condições da pista, condições da sinalização, e/ou presença ou não de radar, controlador de velocidade.

## 3.2 COLETA E ANÁLISE DE DADOS

### **3.2.1 Memoriais às mortes de humanos as margens da BR-282 na região do Contestado: Análise sob a perspectiva da Ecologia de Estradas**

Inicialmente, foi pesquisado nos bancos de dados dos órgãos oficiais – PRF (Polícia Rodoviária Federal), os registros de acidentes de trânsito no trecho estudado no período de 2007 a 2023. Estes dados são tratados sob a denominação de “a morte em números” e apresentados na forma de tabelas. Não foram incluídos nas análises da Ecologia de Estradas, haja visto que

não possuem registros sistemáticos de coordenadas geográficas (com identificação de Datum de referência), impossibilitando assim o uso georreferenciado com a precisão requerida para as análises de espacialização de dados na escala estudada.

O monitoramento do trecho na rodovia BR-282 para a coleta de dados georreferenciados, referentes aos locais de acidentes, que eram marcados pela presença de um memorial registrando a tragédia, usou-se fichário de campo (Anexo 5). Neste fichário, foi informado/registrado, pelo pesquisador em campo, as coordenadas geográficas Universal Transversa de Mercator (UTM), Datum Sirgas 2000, obtidas por meio do Sistema Global de Posicionamento (GPS) do local em que se encontra cada memorial à morte (Anexo 4); a condição do memorial e tipologia; e foram feitas fotos com detalhes da rodovia (Anexo 1). Registrou-se, ainda, as condições da pista, detalhadas, quanto a pintura, sinalização, presença de sinalizadores/placas, acostamento, pista simples ou duplicada; assim, como as condições da pista, quanto a presença de falhas (buracos) ou não na pista e, se trata-se de reta ou curva.

Nesse viés, para se fazer o monitoramento em busca dos monumentos de pessoas atropeladas e mortas, deu-se no percurso da rodovia com o GPS ligado em modo trilha. O aparelho, neste modo, gerou o registro do caminhamento em todo o trajeto da pesquisa. A partir desse caminhamento foram tomadas as coordenadas de geográficas de todos os lugares de acidentes fatais de trânsito, ocorridos na Rodovia Federal – BR-282 usando-se como referência os memoriais. Iniciando-se em Lages, até o trevo central de Ponte Serrada totalizando 280 Km. Todavia, é importante apontarmos que outros dados de acidentes – aqueles acidentes que não ganharam um memorial –, foram obtidos no Banco de dados da Central de Acidentes da PRF.

Em suma, o monitoramento para o registro dos memoriais fora realizado com a seguinte metodologia: em duas pessoas: um motorista e um caroneiro, que fazia o monitoramento do acostamento da rodovia a procura dos memoriais, em velocidade de 50 km/h de carro. Logo, quando o memorial era avistado, o veículo era parado em frente ou um pouco depois do memorial; o pesquisador foi até o local, onde está o memorial, tirou as coordenadas de GPS, fotografou a estrada em diferentes ângulos: colocando-se no centro da pista, fotografando nas duas direções; fotografou o memorial em vários ângulos e, em seguida faz o preenchimento da ficha com as outras informações sobre o local do acidente.

### 3.2.2 Memoriais à beira da estrada

A documentação dos memoriais à beira da BR-282 no Vale do Contestado, foi elaborada uma ficha de campo específica, para o registro individual dos memoriais/estruturas (Anexo 5); posto que eles contemplam diferentes aspectos a serem considerados neste estudo, tais como tipo, padrões de instalação, localização em relação as cidades ou interior, condição no momento, registro fotográfico e registro e coordenadas geográficas UTM.

Pontua-se, já adiantado anteriormente, que na segunda (2023) ida a campo, as dificuldades percebidas na primeira ida a campo, foram sanadas, mudando o horário em que os caminhamentos foram feitos, e adaptações das estratégias de observação, como em pontos com mais vegetação, uma leve diminuição da velocidade do veículo (de 50 km para 30 km/h), e trafegando, literalmente, pelo acostamento, quando o trecho era de curva e exigia mais atenção aos locais.

Não se pode deixar de apontar, neste trabalho, as questões relacionadas à privatização das estradas e aos efeitos da gestão privada sobre a transparência dos impactos negativos, principalmente no que se refere aos atropelamentos de animais e à remoção de monumentos. Relatado, por funcionários, de forma informal que, carcaças são recolhidas da pista o mais rápido possível após um acidente; são também, se possível, retirados os memoriais a morte de humanos das margens da rodovia, são práticas comuns no dia a dia dos trabalhadores das vias. Todavia, ao ocultar tais eventos, há uma tentativa de minimizar a percepção pública do problema, o que pode influenciar a falta de pressão social para mudanças estruturais. Essa abordagem pode ser comparada a estratégias de “gestão da imagem” de espaços públicos, onde medidas visam evitar a comoção e o engajamento social.

Nesse sentido, um diálogo com a Ecologia de Estradas, seria uma alternativa a exigência de normas ambientais mais rigorosas para as concessionárias, incluindo a transparência na divulgação dos dados sobre atropelamentos e impactos culturais. Além disso, políticas de educação ambiental para motoristas poderiam sensibilizar sobre os riscos e incentivar comportamentos mais seguros. Afinal, a Ecologia de Estradas busca minimizar os impactos das rodovias sobre o meio ambiente e a biodiversidade. Algumas das principais técnicas utilizadas incluem: passagens de fauna, como túneis subterrâneos e viadutos vegetados. Estes, permitem que animais atravessem rodovias com segurança, reduzindo atropelamentos; cercas e barreiras, em que a instalação de cercas ao longo das estradas para direcionar a fauna para passagens seguras e evitar acessos diretos às rodovias; sinalização específica, em que

placas alertando motoristas sobre áreas de alta incidência de atropelamentos e limites de velocidade reduzidos em zonas críticas; por fim, monitoramento e Identificação de Hotspots, em que o uso de câmeras, sensores e estudos de campo para identificar trechos com maior ocorrência de atropelamentos e implementar medidas mitigadoras.

Portanto, ao olhar-se para o memorial buscou-se analisar:

- Situação: Em uso: quando o memorial apresenta elementos rituais colocados recentes: como flores, pinturas, ornamentos. Abandonado: quando o memorial aspectos de abandono, como vegetação alta, sem pintura ou depredado. Localização. Município: município que está localizado o memorial. Acesso ao memorial: fotos do ponto na BR-282. Coordenadas: pontos coletados em UTM (Sistema Universal Transverso de Mercator) através do receptor de GPS (*Global Positioning System*).

Se o memorial estava:

- Isolado: quando o memorial está distante do centro ou de qualquer comunidade ou localidade do município. Próximo à via de acesso: quando o memorial está próximo à estrada ou via de acesso. Neste caso todos os memoriais estão próximo a via BR-282.

Quais as suas:

- Características. Tipologia do memorial: cruz, capela, cruz e capela, lápide, porta retrato na roda, espécie de altar. Destaca-se, segundo Herberts (2009), que “os cruzeiros podem ser de diversas dimensões e são encontrados nos adros das igrejas, cemitérios, lugares elevados ou em encruzilhadas de caminhos”. Topografia. Traçado da rodovia onde encontra-se o memorial. Relevo: reta ou curva, declive. Confissão Religiosa. A confissão religiosa foi determinada a partir da presença de ritos funerários relacionados com ela. Nos casos dos memoriais em apreço, todos com traços de rituais católicos apostólicos romanos. Se tinham:
- Ornamentos. Todo símbolo ou adereço presente em um monumento, podendo ser pintado ou colocado sobre esses, com a proposta de embelezamento ou para referências religiosas: Alegoria: obra de arte representando uma ideia abstrata. Uma representação figurativa, que transmite outro conceito para o monumento.

Houve a preocupação, também, em aplicar-se aportes teóricos e procedimentos Metodológicos para o Estudo do Patrimônio Funerário. Assim, atentou-se para a presença de:

- Anjo: representação de figura alada encontrada em esculturas, painéis, em diferentes formatos e materiais.

- Epitáfio: inscrição encontrada no memorial. Neste caso na lápide. São palavras, frases ou textos adicionais aos dados do sepultado (datas e nome), como citações bíblicas ou frases celebrativas do morto ou de sua memória, geralmente, presentes nas lápides, mas podendo vir também, horizontalmente sobre o túmulo. No caso dos epitáfios aparece detalhada a ordem de apresentação das inscrições. Por exemplo: —Aqui jaz com Deus (nome, datas) Chamada do senhor habitará seguro com ele. Na lápide desta pesquisa, lê-se: “te amaremos para sempre”.
- Estado de Conservação. Estado de conservação: descrição do estado de conservação dos memoriais: Bom, conjunto, composição e entorno, preservados; Regular. Segurança: neste item foram considerados o local do memorial na rodovia. Pois em vários memoriais a sensação é de insegurança quanto aos perigos do tráfego e do isolamento.
- Limpeza: foi considerada a limpeza do terreno do memorial, sendo assinalada como: Boa, quando o memorial não estava coberto por vegetação; regular, quando apenas algumas partes apresentavam vegetação alta; e ruim, quando o memorial estava coberto por vegetação.
- Fatores de destruição: registro dos fatores de destruição, como a presença de musgos e líquens, danos por vegetação, por umidade, pichação, grafite, vandalismo, queima e depredação.

### 3.2.3 Ocorrência de agregações espaciais de atropelamentos

Os registros de campo foram transferidos para duas planilhas EXCEL. Uma para o registro das coordenadas do traçado da rodovia, obtidas via modo *trackmaker* do GPS (Anexo 3) e outra para o registro dos memoriais (Anexo 4), conforme recomendações de Coelho *et al.* (2014). A planilha dos registros dos memoriais contém cinco colunas (A a E) e 34 linhas (linha 1 a 34). A linha 1 representa o cabeçalho da planilha, contendo na coluna A o número de registro de cada memorial amostrado (1 a 34), coluna B (denominada de X) contendo a coordenada de latitude do registro de cada memorial amostrado, coluna C (denominada de Y) contendo a coordenada de longitude do registro de cada memorial amostrado, coluna D (denominada de Fuso) contendo o fuso correspondente a região estudada (Fuso 22 S) e, coluna E (denominada de monumentos), a qual continha os valores de importância de cada monumento, no presente estudo valor 1 para todos, pois, todos tem o mesmo grau de importância.

Estas duas planilhas Excel foram importadas no aplicativo Bloco de Notas do Windows e salvas, separadamente em dois arquivos no formato .txt, denominados respectivamente de Rodovia .txt e, monumentos .txt e na sequência importados no software Siriema 2.0. Primeiramente foi importado o arquivo Rodovia .txt e gerado o mapa do traçado da rodovia estudada; na sequência foi importado o arquivo monumentos .txt e foi gerado o mapa de localização dos monumentos. Procedendo-se a análise de dados o programa gera um mapa com o traçado da rodovia e plota os registros dos monumentos sobre o traçado da rodovia, como se fossem “atropelamentos de animais”, uma vez que originalmente o software foi pensado para analisar a ocorrência de aglomerados de atropelamentos animais. Este mapa de sobreposição do traçado da rodovia pode ser exportado no formato .kmz o qual pode ser acessado pelo Google Earth, para observação do traçado da rodovia e a localização dos monumentos nas imagens satélite de alta resolução fornecidas pelo Google Earth (Anexo 2).

Com base no arquivo do traçado da rodovia e dos locais de ocorrências de acidentes, marcados pela coordenadas de localização dos memoriais, a ocorrência de agregações espaciais de acidentes foi avaliada pelo teste 2D Ripley K-Statistics (análise K de Ripley) no programa Siriema V. 2.0 (Coelho *et al.*, 2014), utilizando-se a função  $L(r)$  para avaliar a intensidade de agregação em diferentes escalas. Para essa análise foi determinado o comprimento inicial do raio de busca igual a 300 m, incremento de raio em 500 m, limite de confiança de 95% e mil simulações (Carvalho *et al.*, 2014). A análise espacial dos atropelamentos/mortes foi realizada considerando-se o km 454 da BR-282 no município de Ponte Serrada como sendo o início e, o km 210 da BR-282 no município de Lages como sendo o ponto final do trecho monitorado.

A identificação dos trechos da rodovia com número monumentos à morte de humanos (hotspots) foi avaliada pelo Teste 2D HotSpot Identification, utilizando-se a função  $N_{events} - N_{simulated}$  para a identificação dos locais onde ocorre agregação de mortes (monumentos) maior do que a esperada ao acaso (Coelho *et al.*, 2014).

A relação entre a intensidade das agregações de atropelamentos/mortes de humanos com a paisagem foi avaliada por meio da análise da distribuição dos atropelamentos/mortes ao longo da rodovia estudada.

## 4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

### 4.1 VALE DO CONTESTADO OU VALE DOS IMIGRANTES?

Passados mais de cem anos da Guerra do Contestado, as disputas pela memória da região e da guerra continuam. Isso pode ser visto, mais recentemente na troca de denominação turística da região, passando, do (re) conhecido Vale do Contestado para Vale dos Imigrantes (Santa Catarina, 2019, Dallanora, Darossi e Poyer, 2021; Jung *et al.*, 2021; Zata, Rocha e Fraga, 2022).

Fato este, ocorrido no dia quatro de julho de 2019, a partir de uma decisão proferida pela Instância do Governo Regional do Vale do Contestado (IGR). Dallanora, Darossi e Poyer (2021) enfatizam que a troca de nomenclatura se deu a partir de uma reunião em que participaram alguns representantes de entidades do turismo local, vice-prefeitos dos municípios que integram a região do Vale do Contestado e empresários dos municípios que compõe a região. Essa troca de nomenclatura, justificou-se a época a partir do processo de recadastramento dos municípios no mapa turístico nacional junto ao Ministério do Turismo (Mtur) e a criação de novas regiões turísticas.

A partir dessa decisão, a atualização do Mapa do Turismo Brasileiro de 2019 apresentou uma nova região turística para Santa Catarina, o Vale dos Imigrantes, no meio-oeste catarinense (Dos Anjos; Andrade, 2021). Esta nova região foi criada a partir do desmembramento da antiga região do Vale do Contestado e reúne atualmente 11 municípios do meio-oeste. A parte norte do Vale do Contestado teve seu nome alterado para “Caminhos do Contestado” e reúne oito municípios.

Duas justificativas foram levantadas pelas autoridades públicas, sendo, i) a reorganização da região turística e ii) “necessidade de repensar a forma como nos vemos e nós vendemos, como nos identificamos e como somos vistos” (Santa Catarina, 2019, Dallanora, Darossi; Poyer, 2021). Zata, Rocha e Fraga (2022) observam essa mudança como uma tentativa de apagamento da história regional cabocla por meio das elites dominantes.

Rodrigues (2023), nos lembra que “dar nome aos acontecimentos históricos não é uma tarefa ingênua. A depender da forma como denominamos uma experiência do passado podemos registrar sua potência política, marcar sua relevância para a sociedade ou fazer dela uma simples disputa entre compadres”.

Outro autor que contribui a troca de nome da região, (Jung, et al., 2021), nos coloca que, a exclusão de muitos municípios que não teriam a capacidade de acolher os turistas do novo

Vale dos Imigrantes aumentou ainda mais o descontentamento popular. Certamente alguns pontos do debate fazem sentido. Logo, com base no contexto histórico da região e de todo seu processo de desenvolvimento, pesquisadores, historiadores, antropólogos, geógrafos e cientistas sociais do Grupo de Investigação sobre o Movimento do Contestado (GIMC)<sup>7</sup> citam suas opiniões<sup>8</sup> para reversão deste processo de mudança de nome e de desmembramento de cidades.

Destaca-se que em uma publicação na página do grupo com o título: “Em defesa da Memória, da Justiça e da Cidadania das populações do Contestado”, realizada em 2019, os membros trazem uma discussão sobre a mudança e argumentos em favor da denominação antiga (Jung *et al.*, 2021).

Machado (2004), que pesquisa a Guerra do Contestado a mais de duas décadas, aponta que a mudança da denominação da região turística para Vale dos Imigrantes escamoteia, assim, a história da construção das próprias fronteiras do estado catarinense e do conflito sertanejo que abrangeu mais de 80 mil km<sup>2</sup> e envolveu cerca de 110 mil habitantes que viviam na região naquele período.

Nesse viés, percebe-se o conflito sobre a mudança de nome do Vale do Contestado para Vale do Imigrante dentro deste contexto de disputa da memória. A placa em destaque (Fig. 2), é mais enigmática do que a compreensão do que tenha sido a própria Guerra do Contestado. A placa, poderia ser um indicativo de que se chegou a uma região turística; ou poderia ser um indicativo de que se chegou a uma região, de Santa Catarina, em que na história recente, desenrolou-se uma guerra, ainda presente na memória da população local.

---

<sup>7</sup> Grupo de Investigação sobre o Movimento do Contestado. O GIMC é um grupo pertencente ao diretório de pesquisas do CNPq formado por professores, antropólogos, historiadores, geógrafos e cientistas, vinculados à 7 universidades do sul do Brasil, o grupo investiga a vida dos povos caboclos que participaram do movimento social do contestado e de outros movimentos ligados aos monges

<sup>8</sup> O Grupo de Investigação sobre o Movimento do Contestado, do Diretório dos Grupos de Pesquisa do CNPQ, certificado desde janeiro de 2011, integrado por pesquisadoras(es) de 8 Universidades do Sul do Brasil, vem a público manifestar sua enfática discordância com a decisão proferida no dia 04 de julho de 2019 pela Instância de Governança Regional do Vale do Contestado que, de maneira isolada de seus Municípios, entidades educacionais, Universidades, órgãos legislativos e Instituições de Memória da região, em reunião esvaziada, decidiu por mudar o nome da região turística para Vale dos Imigrantes.

Figura 2 - Placa na BR-282, indicando o Vale do Contestado



Fonte: Do autor, 2024.

Obviamente que, não são todos que aceitam sem questionar. Foi o que fez o Deputado Nilson Berlanda. O parlamentar enviou solicitação pedindo informações à Assembleia Legislativa de Santa Catarina. Foram, ao todo seis questionamentos elencados.

**As perguntas:** Pedido de informação – Dep. Nilso Berlanda. 05/12/2019.

- 1 – Qual o motivo da mudança do nome da região do Vale do Contestado para Vale do Imigrante?
  - 2 – Quais os critérios utilizados para tal mudança?
  - 3 – Houve consulta pública junto aos municípios e/ou associações de municípios que vivenciaram a Guerra do Contestado a respeito dessa mudança?
  - 4 – Em caso afirmativo, comprovar com documentos a concordância dos municípios em relação à referida mudança;
  - 5 – Quais municípios e regiões serão afetados com a mudança da nomenclatura? E
  - 6 – Quais municípios e regiões permanecerão com a nomenclatura Vale do Contestado?
- (Alesc. PIC/0648.9/2019).

Primeiramente, é importante notar-se que as perguntas do parlamentar foram pertinentes para a compreensão e maior clareza do processo de troca de nome da região. Todavia, é assim – com algumas verdades – que a história e a memória da Guerra do Contestado estão sendo

“trabalhadas” intensamente desde, imediatamente, ao final do conflito, na direção do silenciamento ou da não importância que merece o fato histórico.

Veja-se, ainda, que “ao longo dos anos, representações foram criadas e recriadas em torno do Movimento do Contestado. Heróis foram aclamados, inimigos depreciados e, outros sujeitos foram simplesmente esquecidos; entre os esquecidos estão os afrodescendentes, como Olegário e Germano” (Ferronato, 2023).

Destaca-se igualmente, que na região do Contestado, inúmeros estudiosos, já na primeira década após o fim do conflito, detectaram e denunciaram toda forma de injustiça que eram acometidos os moradores daquela região. Ideia encontrada, já naquele tempo, em relatos de alguns militares, como nos mostra (Valentini, 2015). Este registrou que o Capitão Mattos da Costa diz que “a revolta do Contestado é apenas uma insurreição de sertanejos espoliados nas suas terras, nos seus direitos e na sua segurança. A questão do Contestado se desfaz com um pouco de instrução e o suficiente de justiça”.

Ou seja, antes de a guerra começar o caboclo já vivia o desprezo da república e a dominação dos poderosos locais, sendo tachados de fanáticos, aberrantes, ignorantes e matutos (Machado, 2023). Estes, tirando-lhe o sangue e a alma em busca do lucro e da manutenção do poder, deixaram-lhe a Guerra como recompensa, e hoje, o desprezo como memória. Como pôde tanta injustiça ser cometida? Na querela da troca do nome, uma resposta foi dada ao parlamentar naquela ocasião, mas ao povo da região resta a dúvida, o progresso, o tempo.

### **Respostas as indagações do parlamentar**

Em ofício, número 0127/CC-DIAL-GEPI, do dia 23 de janeiro de 2020, inicia-se as respostas que foram dadas as indagações feitas pelo Dep. Nilson Berlanda. Inicialmente, tem-se a ata da oficina de avaliação e hierarquização dos atrativos turísticos da região turística do Vale do Contestado e escolha do novo nome da região turística – IGR Regional do Vale do Contestado.

Na citada oficina falou-se em potencial turístico da região (Diretor do aeroporto de Caçador); sobre o cadastramento dos novos Municípios no Mapa do Turismo Brasileiro 2019. Cadastro este, que se não fosse feito deixará o município sem a possibilidade de poder solicitar e receber recursos do Ministério do Turismo; estiveram presentes representantes do público e privado tanto para participarem desta oficina de Atratividade Regional, quanto para a escolha do Novo Nome.

Nesse sentido, a ata registra que quem ficou encarregada de ministrar a oficina foi a Gerências de Políticas Públicas. Também registra a ata que a sequência da oficina foi ministrada

por Fábio Luís Farber, destacado no documento como “Gerente de Marketing”. Nesta parte da ata é curioso a anotação em que se registra uma apresentação do marqueteiro (Farber), em que se lê: “através de uma pesquisa de turismo para ajudar com o nome e de que forma que somos vistos fora fazendo os presentes e representantes do turismo regional a pensar sobre o nosso nome CONTESTADO” (Ata, Caçador, 25/0/2019). Assim em caixa alta o nome contestado, o documento continua, “se dependemos dele, se somos ele, e se realmente ele nos representa, fez pensar se o nome CONTESTADO é um nome comercial para nossa região, se temos uma identidade expressiva quanto a nome REGIÃO TURISTICA VALE DO CONTESTATO” (Ata, Caçador, 25/06/2019).

Ainda assim em caixa alta, quem redigiu o documento – ata –, conclui este trecho afirmando que a apresentação de Farber, “fez os participantes pensar de que forma hoje nos vendemos, quais são as nossas potencialidades, de que forma somos vistos, o porquê a nossa região é procurado, que veio muitas identidades culturais, as diversas etnias juntas” (Ata, Caçador, 25/06/2019). Conclui-se a ata, afirmando que houve uma grande discussão em torno do tema, “neste momento se abriu uma grande discussão entre os participantes da oficina e entre os participantes com o oficinheiro, abrindo várias opiniões quanto a mudança de nome de certa forma uma divisão de opiniões uns defendendo a permanência e outros são abertos a um NOVO nome”.

E finda, afirmando que “a discussão se estendeu por mais de 30 minutos não chegando a uma conclusão.” (Ata, Caçador, 25/06/2019). Impressiona, a defesa mercadológica do sentido que a região, supostamente, tem e, impressiona ainda mais, o tempo considerado como uma grande discussão do tema: 30 minutos.

Um outro documento que faz parte do ofício de resposta enviado ao Dep. Nilson Berlanda, é a Ata da Assembleia Geral Extraordinária da IGR Regional do Vale do Contestado, do dia 04/07/2019, realizada na CDL (Câmara de Dirigentes Lojistas) de Catanduvas. Esta tinha em pauta a escolha do Novo Nome da Região Turística.

Presidida pela Presidente da IGR Sra. Dilei Rofner Barbieri, o documento registra que, Barbieri, inicia enfatizando “a importância dos municípios fazerem parte do mapa turístico” (Ata, Catanduvas, 04/07/2019). Assim continua “findando a apresentação se iniciou efetivamente o tema dessa assembleia tendo a presença da sua diretoria (IGR) bem como a presença de vários representantes, de várias entidades do trade turístico como o Presidente da Rota da Amizade”. Estavam ainda, destaca a ata, o “Presidente do Sindicato da Erva Mate e o vice-prefeitos dos municípios pertencentes ao Vale do Contestado, também estiveram presentes

Secretários de cultura, turismo e Indústria e Comércio além de alguns empresários e outros convocados do Trade Turístico Regional dos cinquenta municípios pertencentes a nossa região turística” (Ata, Catanduvas, 04/07/2019).

Aliás, é interessante notar-se que nesta assembleia aparece em ata o destaque de dois motivos para a mudança de nome. “Surgiu a necessidade da mudança de nome por dois motivos, um devido a reorganização da região turística com a criação de uma nova, e devido a esta reorganização fez os 50 municípios que permaneceram na atual região do Vale do Contestado a repensar como nos vemos e nos vendemos, como nos identificamos e como somos vistos” (Ata, Catanduvas, 04/07/2019). Logo, é notável a repetição dos argumentos levantados pelo marqueteiro da reunião que ocorreu em Caçador; e a ata finda o trecho registrando que “de forma organizada escolher a provar o novo nome da região turística que atualmente se chama Vale do Contestado” (Ata, Catanduvas, 04/07/2019).

Cabe lembrar, que trocar o nome de região ou cidade, já aconteceu em Santa Catarina. Referimo-nos a troca de nome da Capital, Florianópolis, outrora chamada de Desterro, para a Cidade de Floriano. Gaspar (2020), nos informa que ainda em 1894, poucos dias depois de Hercílio Luz assumir o governo, o grupo que retomava o poder fazia questão de dar provas de enaltecimento ao “consolidador da República”, aprovando a lei que “alterava o nome da capital de Desterro para Florianópolis, devido aos “serviços prestado a República e benefícios para este Estado, concedidos por Floriano, como escrevia Hercílio Luz”.

Nesse viés, é que de tempos em tempos, o problema da troca de nome, volta a ser pauta pública de discussão. Um debate mais de rede social do que acadêmico, encontra-se, na rede, opiniões como esta, em que se diz que “Florianópolis: cidade de Floriano. Por que essa etimologia incomoda tanto os moradores da antiga, Desterro? A razão direta, sem meias palavras: Floriano Peixoto, o homenageado, comandou um governo sanguinário, que não deu trégua a seus opositores. Quase 200 ilhéus foram fuzilados na ilha de Anhatomirim, num episódio que está registrado nos livros de História como “A tragédia de Desterro” (Damião, 2016). Vê-se que a memória, tanto em Florianópolis como no Vale do Contestado, é parte integrante do dia a dia dos moradores das referidas regiões. O mesmo autor (2016), nos conta ainda que “a questão do nome da Capital já era debatida pelas lideranças políticas e sociais muito antes de 1894, quando ocorreu o massacre e a mudança do nome para Florianópolis. Desterro incomodava desde sempre”. E que “havia uma crença de que o nome teria sido adotado para evidenciar o objetivo da colonização da Ilha de Santa Catarina: acolher os miseráveis, a

escória, os bandidos rejeitados em Portugal. Há compêndios de História que mencionam essa triste leitura”. Ou seja, uma memória em disputa.

Voltando a assembleia de Catanduvás, sobre a troca do nome Vale do Contestado, tem-se que na mesma assembleia, citou-se, “Flavio da Santur que cooperou de longe, via vídeo conferência de Florianópolis para agradecer a rodos e relatar a construção do trabalho de apresentação para a construção da nova marca e muitas mãos que neste momento será dividido com todos os participantes da reunião” (Ata, Catanduvás, 04/07/2019). Chama a atenção a conotação de “nova marca” para a região indicado por Flavio da Santur. Logo, após as falas de alguns passou-se a Ordem do Dia: 1 – Escolha da mudança ou permanência do nome da nossa Região Turística pertencentes aos 50 municípios neste novo momento de atualização do mapa do turismo brasileiro que acontece somente de 02 em 02 anos que hoje é chamada de Região turística Vale do Contestado. 28 de junho 2019” (Ata, Catanduvás, 04/07/2019). E assim, “aproximadamente 39% dos municípios pertencentes à região turística, conforme lista de presença em anexo, desta forma tendo o coro necessário para validar esta convocação podendo assim aprovar e dar ciência o que foi construído, reconhecido, acordado e votado pelos presentes” (Ata, Catanduvás, 04/07/2019).

Na continuidade do documento, descobre-se no registro da Ata, que, entre os que estavam presentes, procurou-se dar um sentido de apropriação profunda do debate; um aprofundamento sobre as implicações da mudança de nome, quando se lê que “a dinâmica trás todo um trabalho de MKT orientado para os presentes possam guiar suas ideias, seus pensamentos, suas emoções na construção deste novo nome” (Ata, Catanduvás, 04/07/2019). Interessante, o registro de que os presentes tiveram a chance de guiar suas ideias e emoções.... Anota-se que “os presentes são divididos em grupos para que pudessem fazer a escolhas de dois (02) nomes para que posterior ainda afinassem as opções no segundo momento da dinâmica” (Ata, Catanduvás, 04/07/2019).

Resultado da dinâmica, fica-se sabendo que surgiram os seguintes nomes: “o primeiro grupo lançou Vale das Etnias, Encantos da Natureza, o segundo grupo trouxe Vale das Estações e vale das Etnias, no terceiro grupo reforçou o nome Vale das Etnias e vale dos imigrantes, e o quarto grupo traz Caminho do Imigrante e Encantos do Oeste” (Ata, Catanduvás, 04/07/2019). Interessante notar-se que o nome Vale do Contestado não aparece nas intenções dos participantes, representantes de “toda” a população da Região do Vale do Contestado.

Conseqüentemente, a reunião avançou em busca do objetivo, mudar o nome de Vale do Contestado para Vale do Imigrante. O documento registra que é aberto um espaço “para que o

Empresário, ex-conselheiro de estado, presidente da ATISC e membro da Rota da Amizade, Sr. Wilson de Macedo para dar sua contribuição, seu conhecimento para construção desta nova fase” (Ata, Catanduvas, 04/07/2019).

Assim, é registrado que “o segundo momento foi então para terminar o método que foi aplicado embasado com fundo de conhecimento em técnicas de MKT e Brand, foi afunilado para a criação do primeiro nome fosse (VALE) tendo uma votação de 98% dos presentes para que essa fosse a primeira do nosso novo nome”. E continua o registro dizendo que “os outros dois nomes para serem votados como o segundo nome foi etnias e ou imigrantes, e com mais de 50% dos presentes votaram para que fosse a palavra (IMIGRANTES), então com votação aberta foi eleito o novo nome da região turística que antes era chamada de Vale do Contestado e hoje passou a ser chamada como (REGIÃO TURÍSTICA VALE DOS IMIGRANTES) em votação aberta em consenso de 100% dos presentes, sem esquecermos do nosso querido contestado” (Ata, Catanduvas, 04/07/2019). E após a troca do nome, a ata registra que não “esqueceremos do nosso querido contestado”. Ironia (?)

Quanto ao questionamento do deputado sobre os municípios que farão parte dos dois vales, o documento de resposta traz que: “destaca-se que existe duas compreensões do número de Municípios pertencentes a uma Região Turística”. Especifica, apontando “a total, que compõe e participa das ações e número de Municípios que participam do Mapa do Turismo, na qual estes comprovam todos os requisitos obrigatórios. Com isso, atualmente a Região Vale dos Imigrantes possui 48 Municípios ao todo, sendo 25 validados pelo Mapa do Turismo. E o Caminho do Contestado possui 13 Municípios ao todo, sendo 04 validados pelo Mapa do Turismo” (Ofício 323/2019/GABS/SANTUR, 2019).

Por fim, se tem a mudança da nomenclatura na região, desta forma, o Vale do Contestado não se chama mais assim, agora, temos o Vale do Imigrante. Olhando-se para a história da região, sabe-se que a guerra pode ter sido o último recurso de quem estava sendo deixado de lado, injustiçado, explorado e desumanizado em todo o processo histórico e político. Não adianta nada proclamar-se a república, quando esta república não se propõe, e não se propôs, a mudar, para melhor, a vida de todos. Promessas sempre existiram na artimanha de quem quer dominar e impor suas ideias . Que o digam os caboclos da região do Contestado e os moradores do Ex vale do Contestado.

Aliás, a maldade andava, e anda, a solta contra aqueles que só queriam e só querem paz. Não se deve esquecer que “Justiça é a vontade constante e perpétua de dar aos outros o que lhes

é devido” (Imperador Justiniano, século vi d.C. *apud* Dupré, 2019). Paz, que também querem os que buscam preservar sua história, sua memória, seu território do contestado e sua dignidade.

Conclui-se desta forma que, na perspectiva da dinâmica territorial turística do Estado, Santa Catarina é parte de um longo processo de disputa, não só territorial, mas também de identidades; memórias e histórias. Por ser uma região estratégica em tempos pretéritos, percebeu-se que o estado era visado, não só por portugueses, mas também por outras nacionalidades. Todavia, de todas as desumanas guerras, não se pode ignorar a crueldade da Guerra do Contestado para a população local. Deixando, além do rastro de morte, uma memória em disputa. Esta, as vezes tem caráter político e outras vezes econômicos. No entanto, sempre em detrimento da história-memória de quem viveu e vive na região. Já não outra perspectiva, a do outro Vale, o discurso do benefício do progresso; a busca de nossa “identidade comercial”, predomina com força.

Em suma, conclui-se, ainda, que para a Associação dos Municípios da Região do Contestado (AMURC), em relação a tentativa de mudança do nome que, a referida mudança também foi recebida com indignação, principalmente pela falta de conversações sobre o assunto. O secretário executivo da AMURC Valdir Tagliari, acrescentando, ainda, que em nenhum momento a Associação foi consultada para qualquer discussão sobre a mudança (Jung, *et al.*, 2021). Logo, as atas analisadas não dão conta de responder as indagações feitas pelo Deputado Nilson Berlanda.

No plenário da Assembleia Legislativa, o citado parlamentar comentou sua desaprovação sobre a perda do nome da região. “Devemos considerar a história da nossa região, do nosso povo, que tanto sofreu com as batalhas que por ali passaram. Desconsiderar esse movimento histórico e original é tentar apagar a memória da nossa brava gente. Não houve debate, não houve consulta. A nossa vontade e a vontade do povo é que permaneça o Vale do Contestado”, discursou (Jung *et al.*, 2021)

Destarte, não era pretensão deste texto trazer as respostas ao problema, talvez, na melhor das hipóteses não deixar de fazer/refazer as perguntas e/ou amplificar as indagações do Deputado Nilson Berlanda. Logo, onde se encontram os vestígios e indícios da História da Região do Contestado? Quem deve protegê-los? Como iniciar, e/ou dar continuidade, a um processo de tombamento desses patrimônios? Como a comunidade participa da “escolha” do que é patrimônio? Interessante é a percepção de que, para a maioria dos moradores, vivendo neste mesmo palco em que a guerra se fez presente, o patrimônio cultural, parece, estar invisível, ou territorialmente diminuído.

## 4.2 TRAGÉDIAS EM NÚMEROS: DADOS ECONÔMICOS E ATROPELAMENTOS DE HUMANOS

No período entre 2007 até 2023, dados retirados do banco de dados públicos da PRF, buscou-se os dados que serão analisados. Inicialmente, destaca-se que os dados apresentados na tabela-1 (abaixo), proporcionam uma visão ampliada das extensões dos trechos em que a BR-282 corta em cada município da pesquisa. Dado relevante para a compreensão e contextualizações das demais tabelas e dados que serão, a seguir, discutidos.

Tabela 1 - Extensão do trecho por município da BR 282 na região do Vale do Contestado, região oeste de Santa Catarina

Municípios	Extensão da Rodovia por Município (Km)
Lages	50 km
São do Cerrito	52 km
Vargem	33 km
Campos Novos	28 km
Ervál Velho	15 km
Joaçaba	30 km
Catanduvas	16 km
Vargem Bonita	23 km
Irani	20 km
Ponte Serrada	16 km

Fonte: Dados do autor, 2024.

Na mesma tendência de informações e discussões sobre a área em estudos é apresentada, tem-se a tabela-2 (abaixo). Esta, traz uma síntese sobre os dados populacionais, econômicos (PIB e IDH) dos municípios integrantes do território da área em estudos. Portanto, nos dados se seguem a redação deste texto, retirados do IBGE-Cidades, destacam-se os dez municípios que fazem parte da Microrregião do Campos de Lages e por esta são influenciados.

Tabela 2 - Dados do Municípios em que a Br-282 corta seu território em algum trecho.

Municípios	População/habitantes	Território/km <sup>2</sup>	Densidade (hab/km <sup>2</sup> )	PIB/R\$	IDHM	Região		
						Meso	Micro	Imediata
Lages	164.981	2.637.660	62,55	41.846,27	0,770	Serrana	Campos de Lages	Lages
São José do Cerrito	8.708	948.714	9,18	39.583,67	0,636	Serrana	Curitibanos	Lages
Vargem	2.626	350.606	7,49	48.655,31	0,629	Serrana	Curitibanos	
Campos Novos	36.932	1.717.697	21,50	70.809,55	0,742	Serrana	Joaçaba	
Erval Velho	4.885	208.841	23,39	41.403,62	0,723	Oeste Catarinense	Joaçaba	Joaçaba-Herval D'Oeste
Joaçaba	30.146	241.637	124,76	77.597,18	0,827	Oeste Catarinense	Joaçaba	Joaçaba-Herval D'Oeste
Catanduvas	10.566	199.166	53,05	47.796,53	0,714	Oeste Catarinense	Joaçaba	Joaçaba-Herval D'Oeste
Vargem Bonita	4.576	299.807	15,26	122.393,10	0,718	Oeste Catarinense	Joaçaba	Joaçaba-Herval D'Oeste
Irani	10.195	325.862	31,29	26.727,48	0,742	Oeste Catarinense	Concórdia	Concórdia
Ponte Serrada	10.649	560.731	18,99	24.929,88	0,693	Oeste Catarinense	Xanxerê	Xanxerê

Fonte: Dados do autor, 2024.

Nesse sentido, acentua-se que a análise econômica desempenha um papel crucial em diversos aspectos da sociedade e das tomadas de decisão. Estas decisões, que incluem projetos de rodovias, melhoramentos de rodovias, como se analisou anteriormente nesta tese, em relação aos trabalhos na BR-282 divulgados pelo DNIT, contribuem e contribuirá no melhoramento da relação motorista versus ambiente, humanos e não humanos.

Destaca-se, ainda, alguns pontos principais sobre a importância de se fazer uma análise econômica da região. Os dados da citada tabela-2 podem contribuir na tomada de decisões informadas pelos órgãos responsáveis por políticas públicas em todas as esferas de governos. Nesse sentido, a análise econômica ajuda indivíduos, empresas e governos a compreenderem os impactos de suas escolhas, permitindo decisões mais estratégicas e fundamentadas cientificamente e tecnicamente.

E mais, na alocação de recursos, em que se compreende como os recursos são distribuídos e usados é essencial para otimizar o uso de bens, capital e trabalho em uma economia, e para a eficácia de um governo. Na identificação de tendências, já que a análise econômica fornece ferramentas para prever mudanças no mercado, como inflação, crescimento econômico ou recessão, possibilitando a antecipação de desafios e oportunidades, torna-se crucial a certeza das condições das rodovias, chamadas por vezes de corredores econômicos. É o caso da rodovia em apreço nesta pesquisa, BR-282.

Aponta-se, ainda, que no planejamento empresarial, em que as empresas utilizam a análise econômica para estratégias de preço, expansão de mercado e gestão de riscos, maximizando seus lucros e competitividade e os governos podem usar, os dados e os resultados deste trabalho, por exemplo, para as políticas públicas atingirem seus objetivos, justifica-se a análise dos dados socioeconômicos.

Consequentemente, para dialogar com os dados das tabelas-1 e tab-2, e lincar com outros dados de referência neste trabalho, far-se-á uma breve descrição das microrregiões e os municípios que elas abrangem. De acordo com o IBGE (2022) a microrregião de Campos de Lages apresenta uma economia de complexidade limitada, com Lages e São Joaquim como suas principais cidades. Lages é um centro regional diversificado, com ênfase no agronegócio, comércio, serviços e turismo. São Joaquim destaca-se na agricultura pela produção de frutas de alta qualidade, bem como na produção florestal e no agroturismo. (FIESC, 2022).

São José do Cerrito, que não é o município mais populoso nem o de menor população dentre os que estão na área da pesquisa, está no mapa de acidentes fatais marcados por memoriais fúnebres as margens da BR-282. Seus quase dez mil habitantes, sustentam um PIB

per capita de quase quarenta mil reais. Cifra que fica acima de cidades como Irani e Ponte Serrada, mas, abaixo das outras cidades no território da pesquisa.

Aprofundando a questão econômica, não se pode ignorar, e a história da região nos ensina, segundo Costa (1992) e Goulart Filho (2002), que no século passado, havia, fortemente, uma economia baseada na criação de gado e mulas em grandes fazendas e geradora de uma cultura baseada no poder dos detentores desta. Esta propriedade produtora adentra o século XX incorporando à sua lógica a extração de outros recursos naturais (madeira e erva-mate), mas mantém o núcleo social fundada na relação entre o dono fazendeiro e seus empregados (Oliveira, 2016).

Certamente, aspectos econômicos que contribuíram para o tropeirismo; “o antigo caminho que existia desde o final do século XVII ao longo da costa, entre a Colônia do Sacramento e Laguna, o caminho da Praia, foi, em 1728, desviado para Oeste, na altura da atual cidade catarinense de Araranguá, alcançando os Campos de Cima da Serra e rumando daí para a vila de Curitiba” (Santos, 2015); também fazem relações, históricas e econômicas na formação dos municípios.

Os chamados Caminhos das Tropas, percorridos pelos tropeiros que saíam do Rio Grande do Sul com gado para São Paulo, misturam-se com a história da região dos Campos de Lages. Em 1771, como aponta Piazza (1994), com a construção do pelourinho e a definição dos homens do governo, dá-se a fundação da Vila de Nossa Senhora dos Prazeres dos Campos de Lages. A localidade se situa na passagem do Caminho do Sul percorrido pelos tropeiros em direção a São Paulo. “Com o caminho das tropas se formou um longo curso de fazendas de invernada e criação, locais de importância fundamental ao repouso e engorde do gado extenuado pelas longas jornadas” (Machado, 2001). O processo de povoamento da região é impulsionado, paralelo à abertura de estradas que ligam a região ao litoral da Província (Souza, 2005).

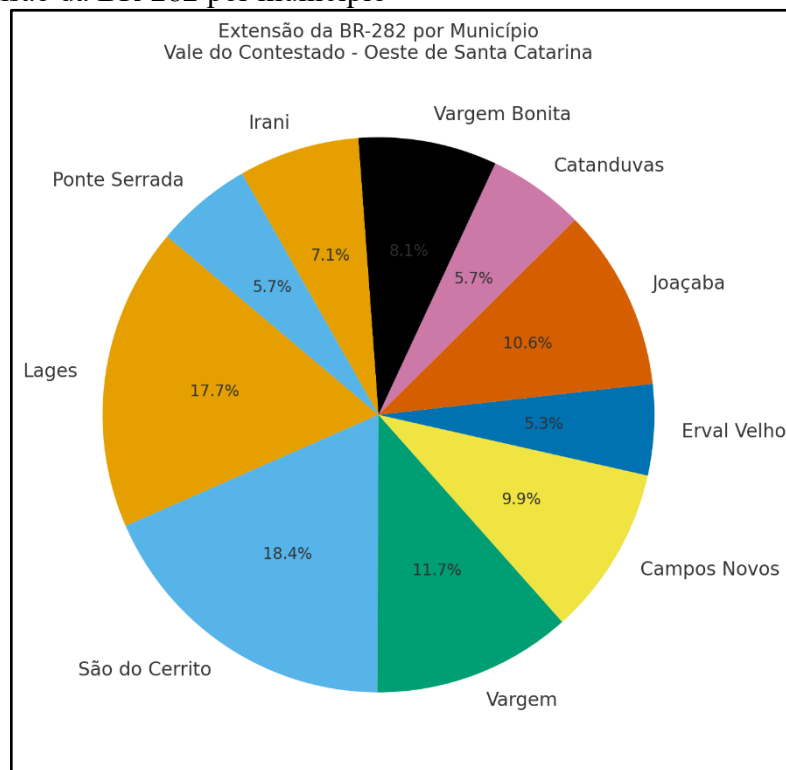
A próxima microrregião que abrangerá como polo o município de Curitibanos, e como cidades de influência direta os municípios de Vargem e Campos Novos, é descrita pela FIESC como: a microrregião de Curitibanos, situada na região serrana de Santa Catarina, abrange municípios como Curitibanos e Campos Novos, e destaca-se por sua especialização produtiva em atividades agroindustriais, com ênfase na agricultura, pecuária e silvicultura (FIESC, 2022).

No entanto, diversas outras habilidades, ainda incipientes ou mesmo totalmente ausentes na região, seriam necessárias para tal processo de diversificação econômica. [...] São habilidades diversas, relacionadas desde a TI e ciência de dados como as atividades técnicas

rotineiras tradicionais (limpar, construir e reparar, instalar estruturas, entre outras), o que indica a alta polaridade dos requerimentos de aptidões dos trabalhadores.

Vargem, tem uma população, segundo o IBGE (2022) de 2,626 habitantes (Tab. 2). Todavia, tem um PIB per capita de 48.655,31R\$. num contexto em que deixa seu IDHM pontuando 0,629. Número baixo dentre as dez cidades da área da pesquisa.

Figura 3 - Extensão da BR-282 por município



Fonte: do Autor, 2024.

Olhando-se para a fig. (3) vê-se que são 11,7% (33 km) cortando Vargem e 9,9% (28 km) passando por Campos Novos. Nota-se que são dados importantes quando se olha para a tabe-3, dos números de acidentes por cidade desde 2007, e percebe-se que as diferenças entre os dois territórios em apreço não são tão dispare. Exceto, para os anos de 2007; 2014 e 2016. Nestes três anos a diferença é um pouco acentuada.

Tabela 3 - Número de acidentes por município e ano, registrados na BR 282 na região do Vale do Contestado, região oeste de Santa Catarina, no período de 2007-2023.

Municípios	Anos																	Totais
	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
Lages	585	550	746	697	767	815	645	659	515	417	316	282	282	187	176	209	119	7.967
São José do Cerrito	12	48	47	59	62	82	78	81	76	58	59	53	67	49	32	46	34	943
Vargem	58	189	224	233	288	252	230	181	153	77	100	67	88	64	65	73	24	2.666
Campos Novos	130	193	224	229	248	242	256	306	160	139	141	98	139	100	78	127	49	3.159
Erval Velho	43	70	65	65	101	90	69	69	41	10	22	17	14	43	31	30	18	798
Joaçaba	78	114	160	194	195	167	210	209	97	64	85	87	81	60	45	47	31	1.924
Catanduvras	46	99	68	87	85	110	88	84	84	46	46	61	41	44	54	44	34	1.121
Vargem Bonita	95	150	124	131	140	143	101	127	70	76	84	54	47	50	50	38	19	1.799
Irani	92	159	133	136	197	162	160	151	147	52	100	46	53	51	55	55	25	1.774
Ponte Serrada	105	151	130	195	207	185	145	178	132	81	112	65	102	75	92	72	40	2.067
<b>TOTAIS</b>	<b>1.244</b>	<b>1.723</b>	<b>1.921</b>	<b>2.026</b>	<b>2.290</b>	<b>2.248</b>	<b>1.982</b>	<b>2.045</b>	<b>1.475</b>	<b>1.020</b>	<b>1.065</b>	<b>830</b>	<b>914</b>	<b>723</b>	<b>678</b>	<b>741</b>	<b>393</b>	<b>24.218</b>

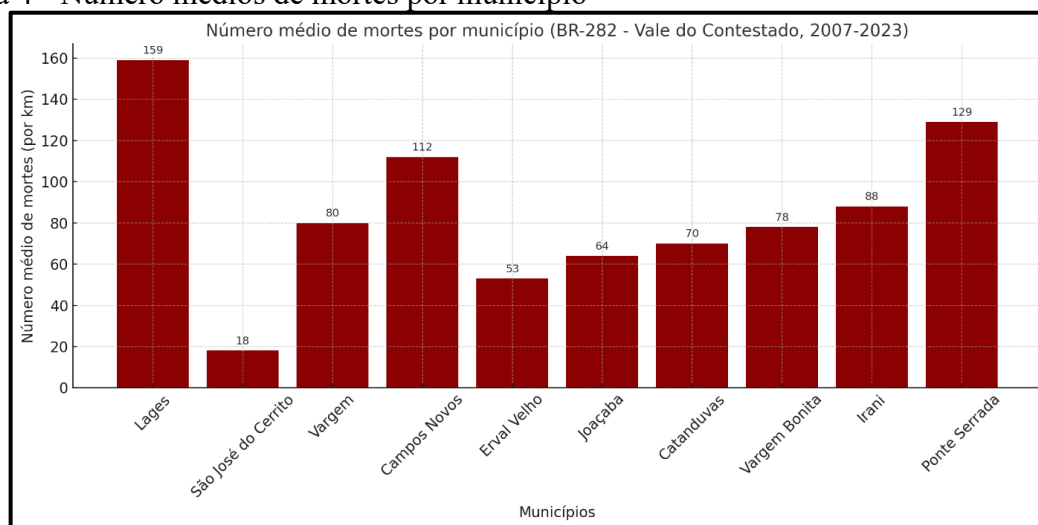
Fonte: Dados do autor, 2024.

Campos Novos, tem uma população de 36.932 habitantes. Bem superior a Vargem. Seu PIB per capita é de 70.809,55R\$ e seu IDHM de 0,742 pontos (IBGE, 2022). No entanto, Vargem tem número de acidentes sem grandes diferenças em relação a Campos Novos; diferença que já se faz considerável se comparada ao São José do Cerrito.

A próxima microrregião, Joaçaba, abrange quatro cidades dentre as dez que fazem parte da pesquisa, a saber: Erval Velho; Joaçaba; Catanduvas e Vargem Bonita. Segundo a FIESC nesta região: o processo de industrialização da microrregião de Joaçaba foi marcado pela agroindústria. Três municípios de médio porte concentram a densidade industrial atual: Joaçaba em máquinas agrícolas e metalurgia, Caçador na indústria de base florestal e Videira em Alimentos. Da combinação de empreendedorismo local com essas atividades iniciais, as cadeias produtivas foram adensadas, revelando segmentos como embalagens de papel e plásticos, máquinas agrícolas e outras. Além desses, a vitivinicultura e lavouras diversas configuram a base produtivas dos menores municípios (FIESC, 2022).

Dentro desta realidade, olhando-se para a tab-1 notar-se-á que a extensão da BR-282 nestes municípios não destoa muito, com uma variação maior para o trecho que corta Joaçaba. Esta, com uma população, segundo o último censo do IBGE (2022) é de 30.146 habitantes. Joaçaba, pontua no IDHM com 0,827 pontos. O que pode ser considerado bom se compararmos com as cidades da pesquisa. Seu PIB per capita é de 77.597,18 R\$. No entanto, quando se olha para a fig-4 (número de acidentes por cidades), Joaçaba tem índices bem parecidos com os índices de outro município da mesma microrregião, Vargem Bonita, por exemplo. Chama a atenção o fato de V. Bonita der uma população, em relação a Joaçaba, bem inferior e o PIB maior, mesmo assim o número de acidentes são parecidos. Joaçaba e Vargem Bonita, também parecem quanto ao tamanho do trecho da BR-282 que corta seus território, 30 km e 23 km, respectivamente.

Figura 4 - Número médios de mortes por município



Fonte: Dados do autor, 2024.

Erval Velho, é uma cidade com IDHM pontuando 0,723. Com uma população, dados do censo (2022, IBGE), em torno de 4.885 habitantes, Erval tem um PIB per capita de R\$41.403,62.

Erval Velho, em seu processo de formação, segundo as pesquisas do Sebrae, destaca que os pioneiros que colonizadores eram gaúchos descendentes de italianos e chegaram à região por volta de 1870. Católicos fervorosos, batizaram o local de São Sebastião dos Ervais. Mais tarde, o nome passou a ser Arco Verde.

Portanto, um dos municípios integrantes do Meio-Oeste, Erval Velho tem como destaque econômico a agropecuária. Ocupando uma extensão territorial superior a 207 Km<sup>2</sup> e distante cerca de 374 Km da capital, Florianópolis, o município abriga em sua maior parcela microempresas que fazem girar a economia (SEBRAE, 2019).

Catanduvas, tem uma população de 10.566 habitantes. Seu PIB per capita é de 47.796,53 R\$, e um IDHM pontuando 0,714. Segundo o (Sebrae, 2019) A colonização de Catanduvas começou com a construção, no início do Século XX, da estrada-de-ferro próxima ao Rio do Peixe. Os trabalhadores eram descendentes de imigrantes italianos, alemães e poloneses e, graças a eles, desenvolveu-se a agricultura de subsistência e o cultivo dos ervais, que deu ao município o título de Capital Catarinense do Chimarrão.

Na perspectiva econômica, um dos municípios integrantes do Meio Oeste Catarinense, Catanduvas tem como destaque econômico o setor de serviços. Ocupando uma extensão territorial superior a 197 Km<sup>2</sup> e distante cerca de 414 Km da capital, Florianópolis, o município abriga em sua maior parcela microempresas que fazem girar a economia. O setor de serviços é

o principal responsável pela manutenção da empregabilidade da população local. Os atrativos turísticos estão relacionados à paisagem bucólica, ideal para quem busca descanso e contato com a natureza (SEBRAE, 2019).

Vargem Bonita, tem um PIB per capita que ultrapassa os cem mil reais. E tem um IDHM pontuando em 0,718, abaixo de outras cidades com o IDHM menor, como Joaçaba, por exemplo.

O setor industrial é o principal responsável pela manutenção da empregabilidade da população local. Dentre as principais atrações turísticas, estão as belezas naturais da região que abriga Vargem Bonita. As várzeas, montes e vales presentes no município eram, inclusive, ponto de descanso para os antigos tropeiros, que deram nome à cidade. Vargem Bonita também fica na área das disputas da histórica Guerra do Contestado (SEBRAE, 2019)

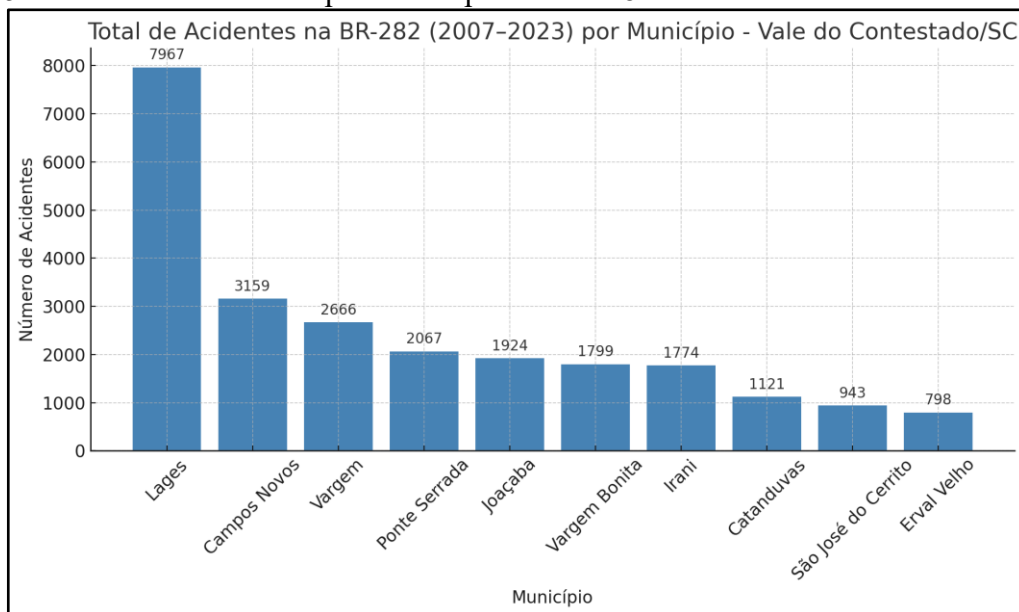
Na microrregião de Concórdia, a cidade influenciada por sua dinâmica direta é, Irani. Sobre esta área, a FIESC revela que a microrregião de Concórdia, situada no Oeste de Santa Catarina, possui sua economia ancorada na agroindústria. Suas principais cidades, Concórdia, Irani e Seara são impulsionadas pelo agronegócio, especialmente na produção de frango, milho, soja e suínos. A região também abriga uma crescente base industrial em setores tradicionais. A concentração em setores de complexidade econômica limitada torna crucial a implementação de uma estratégia de política industrial destinada a reverter essa situação. Para Concórdia, foi delineada uma estratégia de risco moderado para a construção de uma diversificação de nível intermediário de complexidade econômica (FIESC, 2022)

Dentro deste cenário econômico e social, uma oportunidade para a microrregião de Concórdia reside na produção de máquinas, equipamentos e ferramentas destinados às indústrias do agronegócio local, como de madeira e cerâmica, bem como balanças industriais e máquinas para ensacar. Essa diversificação complementar a base existente, contribuindo para um aumento na sofisticação produtiva e de novas oportunidades de emprego qualificado (FIESC, 2022).

Além disso, novas empresas no setor de metalurgia de ferro e aço e a fabricação de produtos de metal poderiam se beneficiar da infraestrutura industrial e do conhecimento técnico já presentes na microrregião de Concórdia, ao mesmo tempo que contribuiriam para uma diversificação inteligente. Da mesma forma, a fabricação de laminados e artefatos de plástico. A combinação dessas atividades estrategicamente escolhidas pode fortalecer a economia local e direcionar a microrregião de Concórdia para um desenvolvimento industrial mais diversificado e tecnologicamente avançado (FIESC, 2022).

Irani é cortado pela BR-282 em apenas 16 km (Tab.1), revelou-se relevante no mapa de acidentes, como se constata na fig-5: 1774 acidentes entre 2007 e 2023.

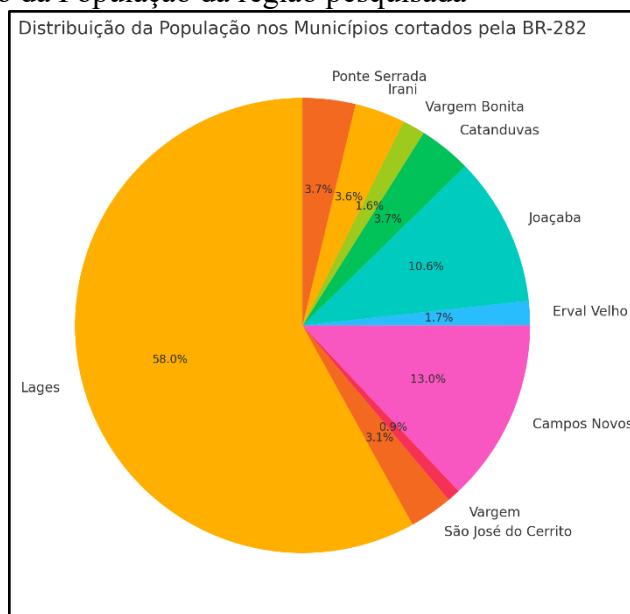
Figura 5 - Número de acidentes por município na BR-282



Fonte: Dados do autor, 2024.

Irani, com uma população, segundo (IBGE, 2022) de 10.195 habitantes – 3,6% entre os municípios pesquisados (Fig-6) –, e um PIB per capita de 26.727,48 R\$, o município pontua em 0,742 no IDHM. Sua história entrelaça-se ao Início da Guerra do Contestado. Pode-se dizer que o município é recordista em aparecer citado nos contextos históricos e nas inúmeras histórias contadas sobre a Guerra do Contestado. Irani estava no olho do furacão quando a guerra começou. Machado, nos diz que “a região do Irani foi povoada na última década do século XIX principalmente por pequenos lavradores e fazendeiros gaúchos, que vieram com suas famílias e agregados, muitos sendo antigos combatentes de ambos os lados da Revolução Federalista” (Machado, 2004).

Figura 6 - Distribuição da População da região pesquisada



Fonte: Dados do autor, 2024.

Ou seja, era uma região em que a população, ao menos parte dela, teve contato com as lutas na Guerra do Contestado. O autor continua dizendo que “no Irani, havia muita tensão acumulada em torno da disputa de terras com uma companhia frigorífica, que estava ameaçando açambarcar as terras de fazendeiros e pequenos sitiantes da região, então sob jurisdição paranaense” (Machado, 2004). O fato da jurisdição não ser catarinense fora um fator de complicação ao desenrolar dos fatos. “Irani era distrito do município de Palmas, onde liderava a prefeitura o coronel Domingos Soares, que normalmente mantinha um bom relacionamento com a população desde distrito” (Machado, 2004).

Em nossa última microrregião está Xanxerê. A FIESC nos diz que a microrregião de Xanxerê abrange diversas cidades, como Ponte Serrada. No entanto, tem-se que Xanxerê e Xaxim são as mais proeminentes. Sua economia é fortemente direcionada para a agropecuária e agroindústria, com ênfase no processamento de alimentos e produtos agrícolas. Xanxerê é conhecida por abrigar empresas atuantes em setores como metalurgia e confecção, enquanto Xaxim destaca-se pela produção de móveis de madeira.

Por outro lado, a região conta com um significativo conjunto de habilidades técnicas importantes ao sucesso dos setores sugeridos à estratégia de diversificação (FIESC, 2022).

Entre as cidades desta pesquisa, a que se encontra na esfera de influência desta microrregião é, Ponte Serrada. Esta, tem 10.649 habitantes; 24.929,88 R\$ de PIB per capita e 0,693 de IDHM, ficando este índice entre os menores. É o município mais a Oeste nesta pesquisa. Sofrendo mais influência de Xanxerê, Ponte Serrada, tem alguns memoriais fúnebres

a beira da BR-282 e, um número de acidentes praticamente constantes (tab. 3), exceto nos anos de 2016-2018-2020-2021-2022-2023 em que baixam de 100 o número de sinistros nestes anos.

Quanto a sua colonização, em Ponte Serrada teve início em 1917. Descendentes de italianos vindos do Rio Grande do Sul foram atraídos pelas riquezas naturais do lugar, como o pinheiro araucária, a erva-mate e a imbuia. Os tropeiros que passavam pela região e os colonos que viviam no território – alguns de ascendência alemã – decidiram construir uma ponte, que foi feita de madeira serrada à mão (SEBRAE, 2019).

Ainda sobre os acidentes (Tab. 7), e o diálogo com a tab-2 (dados das cidades) pode-se enfatizar que dentre as cidades com o menor IDHM: Ponte Serrada e Vargem, assusta os números de acidentes acima de dois mil em cada cidade no total. Ponte Serrada, ainda amarga o menor PIB per capita. É digno de ser apontado o fato de que a extensão da BR-282 em Ponte Serrada é de 10 km, ou seja 5,7% do total do trecho da rodovia pesquisado (Fig. 3). A menor extensão dentre as cidades que compõem a área da pesquisa. São José do Cerrito, foi o único município que o número de acidentes no período não chegou a mil (Tab. 3). Outro aspecto importante a ser destacado em S.J.C é que seu PIB está próximo ao de Lages, e nem por isso seu IDHM é acima de 0,636.

Lages, sustenta o absurdo número que beira quase oito mil acidentes para o período (Tab. 3). É um polo regional, é de disparidade populacional em relação aos outro município, impressionante, mas não tem o maior PIB per capita. A extensão da BR-282 em seu território abrange 50 km (17,7% do trecho), perdendo apenas para São José do Cerrito, que é cortado por 18,4% do trecho estudado na rodovia BR-282 (Fig. 3). Fato que pode ajudar a entender o grande número de acidentes com vítimas fatais em seu território; 78 mortes no período estudado (2007-2023), ficando como o quarto municípios, entre os dez pesquisados, com o maior número de mortes.

Deve-se destacar, ainda, o fato de que durante o período de restrição em função da pandemia de COVID19 – início de 2020 até final de 2022 –, os acidentes pudessem ter diminuído devido ao menor número de veículos em circulação. De fato, percebe-se uma sensível diminuição dos acidentes em 2020; outra pequena queda em 2021 e, um aumento sensível em 2022 e queda em 2023 (Tab. 3).

Nesse viés, continua-se dialogando com os dados da PRF para a compreensão dos acidentes na BR-282 e a relação com os memoriais, deixados a margens da rodovia, e as políticas públicas de mitigação de acidentes fatais. Países desenvolvidos, como os da Europa Ocidental, Estados Unidos e Japão, já agem há cerca de quatro décadas na busca da qualificação

de seus sistemas viários, quanto à segurança. Isto se deve a percepção dos elevados custos sociais inerentes aos acidentes de trânsito. Contudo, a realização de ações, que têm como objetivo a segurança viária, está intensamente relacionada ao nível de conhecimento sobre os problemas referentes ao trânsito (Cardoso, 2007).

A morte pode provocar a busca de repostas e supostos culpados. Aliás, a banalidade da morte, ou a banalidade do mal, como diria Hannah Arendt, acaba nos “expondo selvagem e brutalmente em cenários de fome, de guerras e crueldades sem nome. Também tanto pode ser vista na crueza e na indiferença de corpos mutilados no chão dos becos de vilas como se descobre, sem pudor, no asfalto das estradas nos feriados prolongados” (Corrêa, 2008). Certamente, este não é o programa ideal de quem se planeja para uma viagem, seja pelo Vale do Contestado, revisitando a história da Guerra. Querendo saber cada vez mais, para que tal brutalidade não se repita, seja pelo simples prazer da viagem em si. Ou seja, “o fim de cada um parece se ocultar por detrás das mortes por violência e no trânsito. Ainda de acordo com José de Anchieta Corrêa (2008), praticamente desconhecemos toda uma cultura acerca da morte presente em nosso país” (Herberts, 2009).

A tabela-4, abaixo, nos ajuda a compreender esta dimensão desumana com a vida. Vê-se em pequenos municípios, exceção a Lages, que a morte em estradas é muito presente. Ponte Serrada, Lages e Campos Novos chamam a atenção.

Tabela 4 - Número de mortes por município e ano registradas na BR 282 na região do Vale do Contestado, região oeste de Santa Catarina no período de 2007-2023

Municípios	Anos																	Totais
	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
Lages	5	10	8	14	11	10	7	15	8	5	6	9	6	10	9	6	3	142
São José do Cerrito	1	4	1	7	2	4	7	1	4	5	7	0	8	15	6	2	4	78
Vargem	0	2	2	14	3	1	3	7	5	1	0	6	2	0	0	1	1	48
Campos Novos	7	3	6	4	13	9	11	17	7	21	3	3	1	3	3	4	0	115
Eral Velho	2	5	5	1	4	2	1	3	3	0	0	0	1	3	1	2	1	34
Joaçaba	4	1	2	7	1	3	1	12	7	2	2	3	1	1	2	2	3	54
Catanduvas	2	1	3	2	1	0	5	0	5	3	2	2	1	9	1	3	2	42
Vargem Bonita	1	0	8	1	0	8	8	2	5	3	6	2	3	2	3	5	1	58
Irani	1	0	6	3	4	0	5	5	0	3	0	0	1	0	0	0	0	28
Ponte Serrada	5	8	2	6	14	7	7	9	17	6	1	4	9	6	8	3	4	116
<b>TOTAIS</b>	<b>28</b>	<b>34</b>	<b>43</b>	<b>59</b>	<b>53</b>	<b>44</b>	<b>55</b>	<b>71</b>	<b>61</b>	<b>49</b>	<b>27</b>	<b>29</b>	<b>33</b>	<b>49</b>	<b>33</b>	<b>28</b>	<b>19</b>	<b>715</b>

Fonte: Dados do autor, 2024.

Destaca-se, que conhecendo um pouco dos municípios na órbita de Lages, passaremos a olhar para os números das tab-4, que nos traz o número de mortes por município desde 2007.

Outrossim, é sabido que estradas têm conectados cidades, regiões e países, tornando o transporte de mercadorias e pessoas mais rápido e eficiente. Porém, as estradas também geram efeitos negativos ao meio ambiente, especialmente à fauna e flora, e porque não a vida humana (?). É neste contexto, que reafirmamos que a Ecologia de Estradas surge como uma área de estudo essencial, que busca entender as interações entre a infraestrutura viária e a biodiversidade e, poderá contribuir para a ampliação da compreensão das causas dos acidentes

Destarte, quanto aos dados analisados nas tabelas, reforçamos que foram dados retirados nos bancos de dados da Polícia Rodoviária Federal, em que se fez um recorte de período baseado na disponibilidade de dados já digitalizados. Logo, usou-se dados no período de 2007 a 2023 – é o que os bancos de dados têm registrados e publicamente disponíveis. Interessante apontar, neste momento, algumas atribuições encontradas no Código de Trânsito Brasileiro que são da PRF. Nota-se que no inciso IV Art.20 é de competência da PRF “- efetuar levantamento dos locais de acidentes de trânsito e dos serviços de atendimento, socorro e salvamento de vítimas”. Ou seja, no relatório da polícia encontra-se dados sobre o local do acidente, mas não se encontra uma análise detalhada do sinistro com as questões ecológicas do ambiente, nem uma análise técnica sobre condições climáticas e ambiental. Mesmo que, ainda assim, haja dados sobre o momento da tragédia; descrição mínima (baseada em condições *in loco*, ou no que relatam os primeiros a chegar ao local do sinistro: bombeiros, curiosos, polícia civil), quanto a se chovia, ou não, horários e neblina etc.

Avançando no Art. 20, este que nos fala sobre o papel da PRF, tem-se no inciso cinco que a PRF pode “V - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível”. A polícia fiscaliza, mas também credencia outros serviços que sejam desenvolvidos diretamente nas rodovias.

No inciso que segue, é de nota e, não deixa de ser de estranhamento, e é claro que interpretar leis é sempre mais complicado do que se imagina, a questão das medidas emergenciais. Diz o inciso, “VI - assegurar a livre circulação nas rodovias federais, podendo solicitar ao órgão rodoviário a adoção de medidas emergenciais, e zelar pelo cumprimento das normas legais relativas ao direito de vizinhança, promovendo a interdição de construções e instalações não autorizadas”. Logo, não nos parece que um número alarmante de mortes de não

humanos e, de humanos, nas rodovias causem mais preocupação do que o direito de ir e vir das mercadorias.

Nos incisos sétimo e oitavo, nossas expectativas e dúvidas são ainda mais acentuadas. Posto que estudos sobre os acidentes, poderia nos dar a impressão que as conclusões da tais estudos levariam a políticas públicas eficazes e efetivas. Vejamos o que dizem os incisos: “VII - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas, adotando ou indicando medidas operacionais preventivas e encaminhando-os ao órgão rodoviário federal”. Note-se que medidas operacionais preventivas podem ser interpretadas como radares ou educação para o trânsito? Ou as duas medidas? Diz o próximo inciso, “VIII - implementar as medidas da Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito. Quiçá, esta política nacional estivesse fazendo algum efeito.

Na tentativa da eficácia de políticas públicas efetivas, tem-se no inciso IX que a PRF pode e deve “- promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN” (Conselho Nacional de Trânsito)

Conseqüentemente, depois de fiscalizar, orientar, propor e promover educação e conscientização no trânsito, nos traz o inciso X que a polícia pode “- integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação”.

Importante destacar que no inciso XI vemos uma ação que vai ao encontro das intenções da agenda2030 e os ODS. Veja-se o que diz o inciso supracitado, “XI - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações específicas dos órgãos ambientais”. Aqui, vê-se algo de extrema importância, para a contribuição que este trabalho se propõe a trazer, que é o fato de que a sociedade civil organizada pode solicitar apoio para demandas, mitigar a mortes de não humanos em rodovias e na BR-282 – por exemplo –, a PRF. No entanto, este pedido de ajuda deve ser via órgãos ambientais.

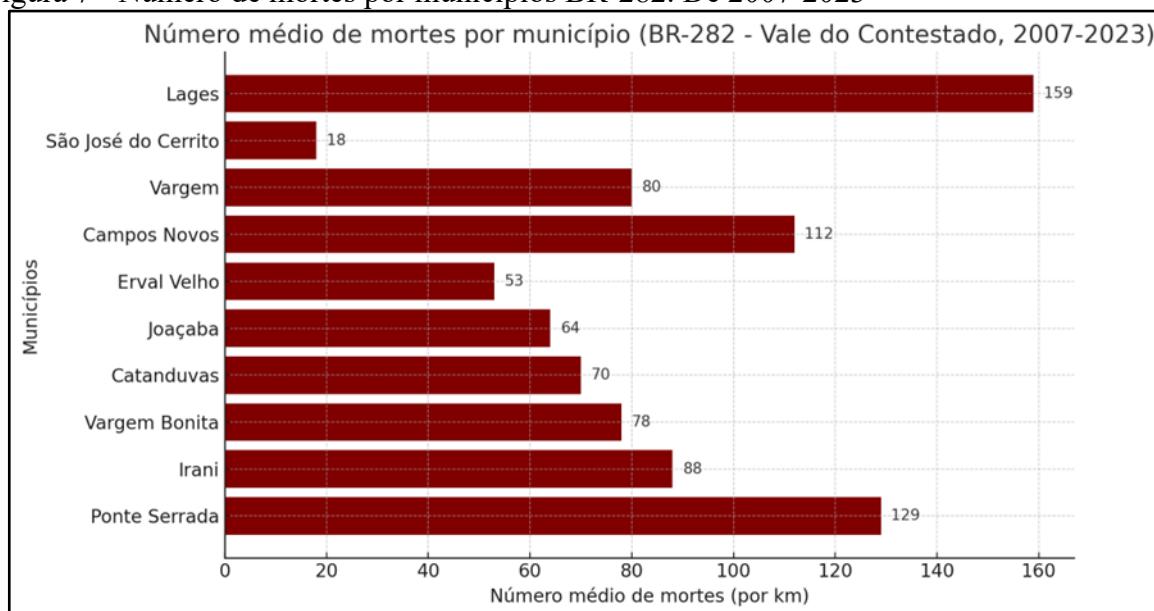
Finda-se esta parte da relação da PRF e suas atribuições no CTB, trazendo-se dois artigos de extrema importância para o debate. No art. 76, tem-se que “a educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação”.

Não é possível acreditar-se que tal proposta esteja efetivamente sendo executada em sua plenitude. Ou teríamos outra realidade quanto as tragédias nas estrada e nos números de mortes de humanos e de não humanos.

Quanto aos dados de registros de mortes por município e por ano, 2007-2023, tabulados na tabela-4, busca-se destacar as variações dos sinistros e uma queda aparente nos anos de pandemia de COVID19 – 2021-2022-2023 –, atentando para o fato de não ser um padrão seguido por todos os trechos em comparação aos anos anteriores.

Logo, os dados do gráfico abaixo, fig-7 (número de mortos por município/por km), podem nos provocar a reflexão sobre as mortes, a quantidade de mortes, o padrão de locais – curvas e locais sem sinalização ou redutores de velocidades. Sim, Ponte Serrada, por exemplo, registra 129 mortes em médio por km em seu território. No entanto encontramos, apenas, dois memoriais no trecho que corta seu território na BR-282. Ou seja, um memorial a beira da rodovia, não representa outra enorme quantidade de vítimas que não tiveram sua morte registrada/homenageada com o memorial fúnebre. Aliás, “para muitos, a morte iguala a todos, mas é fato que neste momento derradeiro também somos diferentes. Ela chega para todos, mas a forma como, esta, se materializa é singular para cada grupo ou pessoa e pode variar de acordo com a região, status social, escolhas estéticas, dentre outras” (Herberts, 2009).

Figura 7 - Número de mortes por municípios BR-282. De 2007-2023



Fonte: Dados do autor, 2024.

Esta ideia de que nos igualamos depois da morte, seria interessante se não fosse mentira. Ao menos com os mortos do Contestado esta igualdade não foi tão igual assim. Vê-se que muitos dos heróis da guerra viraram nome de rua no Paraná e em Santa Catarina; ou viveram

nome de cidade. Todavia, não se encontra uma cidade que se chame, Adeodato; ou Maria Rosa; ou João Maria, enfim, o apagamento da memória é cruel e destruidor de um povo, de uma história, de uma região, de uma identidade.

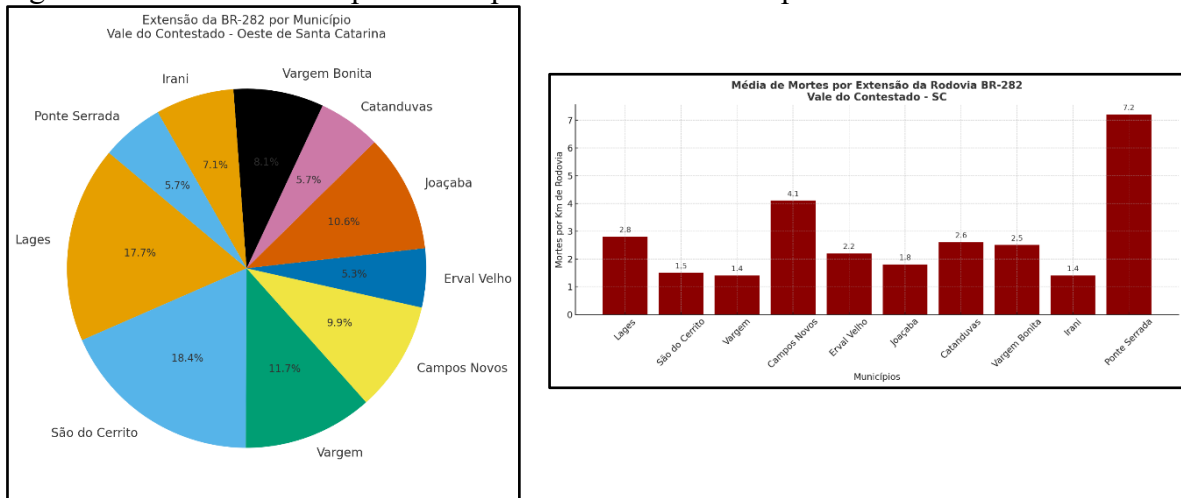
Conseqüentemente, é unânime a percepção de que a vida deve ser preservada, protegida. Mesmo assim, nossa história cultural manifesta-se intensamente em nossos rituais. Porque, “também somos diferentes na forma de sepultar de acordo com nossas crenças. Um cemitério ou uma sepultura protestante difere-se em sua arquitetura de um cemitério católico, que tende a ter mais referenciais religiosos, como os santos e velas como ritos, por exemplo” (Herberts 2009).

Outro aspecto percebido olhando-se para a tab-2 (Dados dos municípios), é o fato de que Lages tem uma grande população se comparada aos outros municípios, tem muitos sinistros registrados e, nem por isso conserva, preserva ou tem muitos memoriais aos mortos em rodovias (Tab. 8). Pode ser, segundo Castro (2020) porque “na paisagem da cidade contemporânea não há tempo nem espaço para morte. Cemitérios, sinais concretos da presença da morte, quase desaparecerem meio à massa de construções e múltiplas intervenções urbanas: edifícios, viadutos, túneis” (Herberts 2009).

Assim é possível perceber que na morte, momento natural da vida comum em todas as culturas; a forma como, esta, é recebida e materializada pode ser vista como um importante e particular, e coletivo, documento cultural da humanidade. E em tempos de busca pela juventude e beleza e, mesmo diante do atual afastamento da morte na vida contemporânea, com o fim de muitas práticas como o velório em casa, longos cortejos e o luto nas roupas pretas, tal como debate Nobert Elias (2001), o cemitério é testemunha por meio de sua arquitetura e ritos deste momento entre os vivos (Herberts,2009).

Atentando para os aspecto extensão da rodovia por municípios, as cidades da microrregião Campos de Lages, que são: São José do Cerrito e Lages (Gráfico de pizza abaixo: Lages 17,7% e São José do Cerrito 18,4%), percebe-se que ambas têm os trechos bem próximos em extensão. Todavia, vemos no gráfico de mortes por extensão da rodovia fig-8 que a diferença dos números dos acidentes entre as duas cidades é acentuada.

Figura 8 - Extensão da BR por município e média de mortes por extensão da Rodovia



Fonte: Dados do autor, 2024.

Ao analisar-se a tab-5 (Abaixo), do número de atropelamentos por municípios, busca-se perceber relações entre estes dados, a extensão do trecho que corta cada município e o montante populacional. Imediatamente, é possível notar-se que as cidades de Lages, Campos Novos e Joaçaba, representando as microrregiões de Campos de Lages; Curitibanos e Joaçaba, juntos, os três municípios, da pesquisa, somam uma população de 232,059 Habitantes, segundo o IBGE (2022).

Tabela 5 - Números de atropelamento/ano por município na BR 282 na região do Vale do Contestado, região oeste de Santa Catarina no período de 2007-2023

Municípios	Taxa de atropelamento/ano																
	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Lages	564	540	912	856	891	803	775	824	669	502	308	258	347	246	202	219	236
São José do Cerrito	25	66	70	92	77	103	131	100	113	91	75	73	102	78	49	68	109
Vargem	104	33	246	291	325	240	269	257	201	109	134	63	63	53	41	39	54
Campos Novos	201	167	309	335	308	215	349	384	231	321	144	98	159	83	61	144	74
Erval Velho	81	93	87	111	136	132	87	84	52	12	30	32	29	59	38	47	45
Joaçaba	160	143	191	262	212	215	279	283	129	83	123	127	113	82	56	63	93
Catanduvas	84	118	85	102	114	104	109	99	106	87	53	70	53	56	71	70	61
Vargem Bonita	183	93	190	168	191	155	139	162	93	121	84	70	108	73	53	63	55
Irani	49	36	168	170	238	188	206	191	178	89	48	23	18	9	15	12	8
Ponte Serrada	198	221	171	252	267	225	219	226	172	119	151	78	157	99	125	97	105

Fonte: Dados do autor, 2024.

Nesse sentido, prevenir atropelamentos, passa pela questão da educação no trânsito, tanto do condutor quanto do outro. O CTB nos diz em seu Art. 74 que “a educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito”. Poder-se-ia seguir uma linha argumentativa de que as taxas de atropelamento são maiores nas cidades mais populosas. O que seria uma argumentação aceita. Quiçá, Ponte Serrada fosse tão populosa quanto Lages ou Campos Novos; mas não é. E seu índice de atropelamento é considerável em comparação aos outros municípios com menos de onze mil habitantes. Lembrando que em Santa Catarina em 2024 foram registrados, segundo dados da CNT (2025), 8.376 acidentes. Destes, 17,2% na BR-282, que resultaram em 414 no mesmo ano, representando, na BR-282, 29,5% do total.

Assim, é que aplicamos estes outros olhares para os dados e analisamos outras questões quanto a relações entre estradas, meio e usuários. Ou seja, “não podemos esquecer que, apesar da possibilidade do desenvolvimento de pesquisa acadêmica, a Ecologia de Estradas é essencialmente aplicada. Essa aplicação deve determinar uma forte relação entre as instituições de pesquisa e órgãos governamentais de diferentes esferas e atuações” (Bager, 2012).

Trazendo-se para dialogar com os dados da tab-5. anterior, é importante que se atente para as sinalizações. Ou sua falta em determinadas partes da rodovia. O CTB nos diz, sobre este tema em seu Art. 80 que “sempre que necessário, será colocada ao longo da via, sinalização prevista neste Código e em legislação complementar, destinada a condutores e pedestres, vedada a utilização de qualquer outra”. É uma questão relevante a boa sinalização, quando existente, a o fato de essas informações serem reguladas por lei. Logo, existe um padrão a ser seguido. No trecho estudado, devido as reformas na pista, a sinalização está oportunamente boa.

O CTB, nos lembra, ainda, que “Art. 88 Nenhuma via pavimentada poderá ser entregue após sua construção, ou reaberta ao trânsito após a realização de obras ou de manutenção, enquanto não estiver devidamente sinalizada, vertical e horizontalmente, de forma a garantir as condições adequadas de segurança na circulação”. Percebe-se, que referente ao artigo supracitado, os órgãos responsáveis por fiscalizar e/ou autorizar o processo de sinalização o fazem baseados em normativas elaboradas por especialistas. A Ecologia de Estradas compreende a importância dos aspectos técnicos da engenharia da estrada, e por isso sugere e sustenta que “neste contexto, devemos perceber que parte das atividades de pesquisa podem ser demandadas por estes órgãos com a finalidade de auxiliá-los no planejamento, implantação e gestão de empreendimentos lineares” (Bager, 2012).

Nesse viés, com o constante avanço da malha rodoviária mundial, diversos estudos relacionados aos impactos ambientais destas estruturas vêm sendo desenvolvidos no intuito de propor medidas de mitigação, principalmente voltadas para a proteção da fauna e para a segurança dos moradores do entorno e usuários. Aliás, é sabido e conhecido que já existem medidas de mitigação propostas, implementadas e testadas em rodovias de diferentes países pioneiros neste tipo de iniciativa, entre eles: EUA, Canadá, Alemanha, Holanda, Austrália e outros (Glista; Devault; Dewoody, 2009), na busca do tráfego pacífico e humanizado e responsável.

Mesmo assim, como qualquer empreendimento humano que resulta na alteração de ecossistemas; além dos índices assustadores de acidente por município, visto na tab-3, “as rodovias trazem impactos ambientais negativos resultantes da fragmentação de áreas naturais, reconhecidos hoje como as principais ameaças a conservação da biodiversidade” (Coffin, 2007; Laurance *et al.*, 2009).

Tabela 6 - Média de mortes por extensão de trecho da rodovia BR 282 na região do Vale do Contestado, região oeste de Santa Catarina. Dividiu-se número de mortos por quilometragem

Municípios	Mortes por extensão da Rodovia por Município (Km)
Lages	2,8
São do Cerrito	1,5
Vargem	1,4
Campos Novos	4,1
Ervál Velho	2,2
Joaçaba	1,8
Catanduvas	2,6
Vargem Bonita	2,5
Irani	1,4
Ponte Serrada	7,2

Fonte: Dados do autor, 2024.

Analisando-se, a partir de agora, a média de mortes por extensão da rodovia por município. Tem-se a tab-6 (acima). Nesta tabela, se pegou o número de mortos por município e dividiu-se pela extensão da BR-282, que corta o território da cidade, chegando-se à média destas mortes por extensão do trecho em cada município, por quilometro. Estes, dados dialogam diretamente com os dados da próxima tabela. Tab-7, que nos dá o registros de acidentes por km, pela extensão do trecho de cada município na BR 282 na região do Vale do Contestado, região oeste de Santa Catarina, no período de 2007-2023

Tabela 7 - Acidentes registrados, por km, pela extensão do trecho de cada município na BR 282 na região do Vale do Contestado, região oeste de Santa Catarina, no período de 2007-2023

Municípios	Total de mortes	Extensão do trecho	Número médio de mortes
Lages	7.967	50	159
São José do Cerrito	943	52	18
Vargem	2.666	33	80
Campos Novos	3.159	28	112
Ervál Velho	798	15	53
Joaçaba	1.924	30	64
Catanduvas	1.121	16	70
Vargem Bonita	1.799	23	78
Irani	1.774	20	88
Ponte Serrada	2.067	16	129
TOTAIS	24.218	283	851

Fonte: Dados do autor, 2024.

Aparentemente, pode parecer pouco (Tab-6), todavia, se considerarmos que é por quilômetro, os dados são catastróficos. Lembrando que para cada morte, pode-se estar falando de um crime e não só de um acidente. O CTB nos informa em seu Art. 298 que “são circunstâncias que sempre agravam as penalidades dos crimes de trânsito ter o condutor do veículo cometido a infração: I - com dano potencial para duas ou mais pessoas ou com grande risco de grave dano patrimonial a terceiros; II - utilizando o veículo sem placas, com placas falsas ou adulteradas; III - sem possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação; IV - com Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação de categoria diferente da do veículo; V - quando a sua profissão ou atividade exigir cuidados especiais com o transporte de passageiros ou de carga; VI - utilizando veículo em que tenham sido adulterados equipamentos ou características que afetem a sua segurança ou o seu funcionamento de acordo com os limites de velocidade prescritos nas especificações do fabricante; VII - sobre faixa de trânsito temporária ou permanentemente destinada a pedestres.

Esta descrição sumária das características do que seja um crime cometido no trânsito são importantes para compreensão da complexidade do quão grave é o número de acidentes por quilômetro por cidade. Aliás, é tão importante saber das características de crime no trânsito, quando já se sabe que os maus-tratos aos animais já é crime em nosso código civil. Logo, o atropelamento dos não humanos, já não se torna apenas um acidente, é crime. Ou seja, um acontecimento tem “poder hermenêutico, conforme a abordagem proposta pelo sociólogo Louis Quéré (1997; 2005) (Silva, 2014).

A citação anterior retirada do artigo intitulado: “Comunicação e mobilização: o movimento ‘Não Foi Acidente’ e a campanha em torno de um problema público no Brasil”; nos

auxiliará na compreensão crítica da tab-7: média de acidentes por quilômetro pela extensão do trecho em cada município.

Outrossim, Silva (2014), continua noz dizendo que “para este autor – Louis –, o acontecimento é algo que provoca uma ruptura na experiência de indivíduos e/ou coletivos; que interpela os atores a agir para recompor o fluxo da normalidade; que tem potencial para esclarecer passado e abrir novas possibilidades de futuro; que revela problemas da vida coletiva” (*Idem*, 2014).

Logo, quando se lê uma matéria jornalística ou se ouve estatística sobre acidentes, pode ser que a dimensão da catástrofe não fique tão clara como está representada na tab-7. Estes dados, merecem atenção para os números de acidentes por quilometro, na BR-282, no Vale do Contestado entre 2007 e 2023. Pode parecer um acontecimento que revela pouca relação com outros dados das outras tabelas, mas, no entanto, a tragédia se completa quando se cruza estes dados com os outros registros, figuras (16 e 17), por exemplo. Na figura (17) tem-se a espacialização de dados do traçado da rodovia BR-282 e dos registros de monumentos no software, destacando os pontos onde memoriais foram encontrados e fotos em miniatura de trecho da rodovia. Já a figura-16 traz o traçado da rodovia em um gráfico sem fotos, mas com os pontos do locais de morte, marcados por memoriais, em destaque.

Consequentemente, é importante atentar-se para a catástrofe que é o número de acidentes por km, em todos os municípios da pesquisa. Ainda mais se consideramos que não foi acidente, em alguns casos. Nesse sentido, todo esforço de compreensão, análise, sugestões e propostas de educação e melhorias nas estradas seriam sem sentido. Logo, se estar-se estudando acidentes, e não crimes, a Ecologia de Estradas, assim, como outras ciências podem contribuir para diminuir e/ou resolver esta epidemia de mortes em estradas.

Nesse viés, olhar-se para os dados da tabela de acidentes por quilômetro (tabela 7), e perguntar-se a Ecologia de Estradas, ou a Medicina do Tráfego o porquê de tantos sinistros? É uma das possibilidades de se buscar o tão sonhado trânsito seguro. A “medicina de Tráfego é o ramo da ciência médica que trata da manutenção do bem-estar físico, psíquico e social do ser humano que se desloca, qualquer que seja o meio que propicie a sua mobilidade, cuidando, também, das interações desses deslocamentos (e dos mecanismos que o propiciam) com o homem, visando ao equilíbrio ecológico” (Abramet, 2024). Sendo assim, quando as condições de saúde do ser humano em deslocamento, dialogar com a Ecologia de Estrada, verá que esta pode municiar aquela com dados sobre traçado da rodovia, disposição da vegetação no entorno de pista, relevo da estrada, clima do local, fauna e flora da região, econômica, enfim, é uma

gama de informações que tornarão, ainda mais clara uma crise de labirintite no condutor, do que só a explicação clínica.

#### 4.3 MEMORIAIS À BEIRA DA BR 282

Os memoriais foram registrados, fotografados entre 2022 e 2023. O acervo/inventário de fotos, completas, de todos os memoriais estão registrados no anexo-1 deste trabalho, cumprindo um dos objetivos específicos, que é fazer o inventário fotográfico com as fotos da referida manifestação cultural de colocar cruzeiros e outros artefatos a beira das estradas.

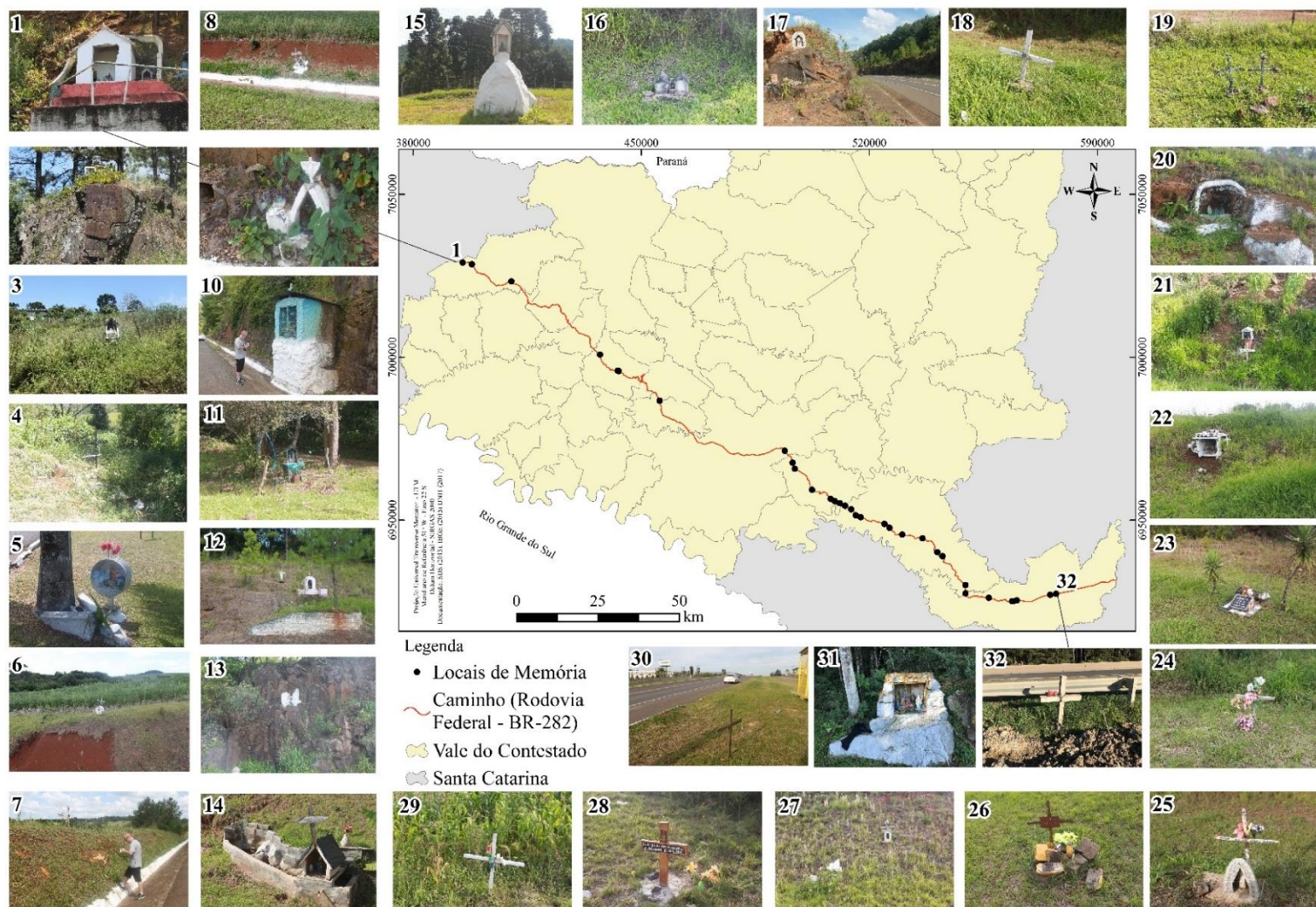
Tabela 8 - Número de Memoriais por município a beira da BR 282 na região do Vale do Contestado. Registros feitos entre 2022-2023.

Municípios	Número de Memoriais registrados nas colunas dos anos 2022 e 2023																
	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Lages																5	5
São José do Cerrito																6	6
Vargem																9	9
Campos Novos																3	3
Erval Velho																1	1
Joaçaba																2	2
Catanduvas																0	0
Vargem Bonita																1	1
Irani																0	0
Ponte Serrada																2	2

Fonte: dados do autor, 2024.

A tab-8 com os números de memoriais, acima, e a fig-10, após o mapa da fig.9, com as fotos dos memoriais, abaixo, nos trazem para o aspecto visual um quantitativo das tragédias e o qualitativo dos memoriais. São trinta e dois memoriais. Estes aparecem tipificados em 11 cruzeiros; uma lápide; onze capelas; dois memoriais em forma de porta retrato – uma roda com cruz e foto dentro; 4 capelas com cruz e, três espécies de altar. Na verdade, a cruz está presente em quase todos os memoriais.

Figura 9 - traçado da rodovia BR-282 e a marcação dos memoriais ao longo do trecho estudado



Fonte: Autor, 2024. Elaborado por José Gustavo S. da Silva, 2024. Registros feitos entre 2022 e 2023.

No mapa temático, acima (Fig. 9), temos o traçado da rodovia BR-282 situada na região do Vale do Contestado, em que se destaca os pontos onde foram encontrados os memoriais a morte de humanos no trecho selecionado para a pesquisa. Moldurando o mapa destacam-se as fotos dos memoriais em miniatura. No anexo 1 deste trabalho trazemos um inventário/acervo com fotos de todos os memoriais, uma descrição mínima da estrutura, as condições de preservação no momento da pesquisa e a tipologia.

O memorial, “como um monumento do fim, também pode ser visto como uma forma de permanência onde os registros de memórias afetivas e familiares que podem garantir a eternidade da lembrança” (Herberts, 2009). É o que se lê em um dos memoriais registrados nesta pesquisa as margens da BR-282: “Te amaremos para sempre”. Logo, “o acervo aqui inventariado, por meio das características apresentadas pelas fotos dos locais/rodovia, tabelas e imagens contempla estas questões com um conjunto singular que testemunha as práticas das comunidades que os criaram” (Herberts, 2009).








É importante notar-se que um acervo composto por tipos particulares como as cruzes, ou capelas feitas de arenito, dos terços colocados sobre estas cruzes, epitáfios com frases, fotografias em porcelanas, coroas de flores de metal, cabeceiras em formato de grutas dentre outros, documentam particularidades destas comunidades a/ou de quem os colocou. Em suma, esta pesquisa apresenta, enfim, monumento fúnebres e seu contexto para novos olhares.








Novos olhares, que segundo Santos (2010), “perante a renovação historiográfica do século XX, a emergência de novas abordagens, problemáticas e fontes para a pesquisa histórica fez surgir os estudos sobre a morte, os mortos e ritos fúnebres, bem como os cemiteriais”. Que neste caso específico, é focado nos memoriais a beira da BR-282. Todavia, “nesse campo bastante amplo, no qual se entrelaçam práticas e representações, as atitudes sociais perante a experiência da morte vêm demonstrando a pluralidade de entendimentos, as continuidades e rupturas que recobrem o cotidiano mortuário” (Santos, 2010).








No quadro-1 em destaque na sequência, vemos os memoriais avistados a beira das estradas pelo interior de Santa Catarina, que nesta pesquisa, no Vale do Contestado na BR-282, indicam que a relação de quem fica, com a morte, com o morto, com a imagem do morto, com o local da tragédia, vai muito além da perda, do acidente, da tragédia inexplicável. Nesse sentido, “podemos pensar os rituais como fazendo parte de um universo simbólico na organização das sociedades humanas, portanto da sua expressão cultural” (Guilouski; Costa 2012).





Quadro 1 - Memoriais: coordenadas e tipologia a beira da BR-282 no Vale do Contestado – SC

N Nº		COORDENADAS	CATEGORIA DO MEMORIAL	IMAGEM
001		410129 7023941 22J	Capela	
002		437357 7000764 22J	Capela	
003		443100 6995756 22J	Capela	
004		442771 6995833 22J	Cruz	
005		455647 6986644 22J	Espécie de porta retrato feito com a roda do carro	
006		494030 6971262 22J	Capela e Cruz	
007		496446 6967616 22J	Cruz	

008		497152 6965740 22J	Capela e Cruz	
009		502408 6959311 22J	Capela e Cruz	
110		508131 6956512 22J	Capela e Cruz	
111		509401 6955797 22J	Cruz	
112		510941 6955209 22J	Capela e Cruz	
113		512565 6954392 22J	Uma imagem de Santa. Espécie de altar.	
114		514412 6953285 22J	Capela e Cruz	

115	515812 6951439 22J	Capela e Cruz	
116	502524 6959338 22J	Capela e Cruz	
117	510943 6955210 22J	Capela e Cruz	
118	524887 6948788 22J	Cruz	
219	526185 6947612 22J	Cruz	
220	527734 6946268 22J	Imagens de Santos. Espécie de altar.	
221	525585 6948662 22J	Capela e Cruz	

222		517327 6950857 22J	Capela e Cruz	
223		542469 6938909 22J	Lápide	
224		524667 6948828 22J	Cruz	
225		519903 6949745 22J	Capela e Cruz	
226		526059 6947813 22J	Cruz	
227		540901 6940153 22J	Capela e Cruz	
228		565795 6925441 22J	Cruz	

329		565263 6925361 22J	Cruz	
330		564220 6925115 22J	Cruz	
331		575642 6927104 22J	Uma imagem de Santa. Espécie de altar.	
332		574712 6926915 22J	Cruz	

Fonte: Dados do autor, 2023.

Logo, visitando de perto os memoriais a beira da BR-282, em diferentes momentos ao longo de dois anos, é visível o cuidado da maioria dos memoriais, assim, como é visível o abandono de alguns. Percebe-se, o respeito ritualístico em como são tratadas as estruturas. Estes, muitas vezes levam uma camada de tinta quando ocorre a pintura da sinalização da pista e o memorial está perto do acostamento. As capelas, percebe-se, que são pintadas com todo o cuidado, não ficando tinta espalhada pelo entorno, nem acabamento malfeito. Ou seja, “o rito como construção humana, nasce e fala precisamente das necessidades, buscas, esperanças, angústias, ilusões enraizadas na história de cada ser humano em particular e na história coletiva” (Vilhena, 2005).

Ainda assim, é um ritual em que se percebe que está se atualizando, ajustando-se, em seu tempo. Ou seja, vê-se que alguns tem fotos, flores artificiais, um trabalho artesanal em que

se constrói um porta retrato com a roda do que sobrou do veículo e uma cruz de ferro; datas da tragédia, dizeres e homenagens de despedidas. Em suma, “o rito está fortemente alicerçado na tradição, na memória e na conservação, mas também ele se transforma motivado pela passagem do tempo e o surgimento de ideias novas e necessidades diferentes de gerações” (Schmidt, 2016).

Quando se olha para os memoriais não se pode ignorar que o atravessamento do imaginário coletivo sobre as práticas mortuárias nas estradas, passa pela lógica da cultura e da religião, “há um elo de ligação entre ambas, uma conexão que se exprime sob o viés da visualidade, da necessidade de se expressar através de elementos estéticos, representações que carregam simbolismos, sentidos de um momento” (Retondar, 2019), específico da vida e que remete a uma memória dolorosa, experiências não-verbais, carregadas de um conhecimento de culturas passadas e vivências atualizadas (Burke, 2004).

Ou seja, ao longo do processo histórico e cultural aprendeu-se e reelaborou-se, através de práticas cotidianas presentes no catolicismo, em que através do elo do imaginário coletivo e as tensões da religiosidade popular, uma lógica nos memoriais e na lembrança da vida que se fora. Assim, “estas orientações são condensadas pela crescente necessidade de manter o elo com a crença, que sustenta, de maneira muitas vezes até virtual, os acontecimentos que fazem parte da vida” (Retondar, 2019).

Por intermédio da fruição da individualidade e da coletividade há que se pensar que essas práticas fúnebres nas estradas são o resultado de séculos de relação, entre Igreja e sociedade, que se veicularam através da linguagem, do universo religioso católico, intermediadas em grande medida pelas irmandades e confrarias religiosas que aqui no Brasil alimentavam a crença e a cultura no seio de sua população (Retondar, 2019).

Nesse sentido, é importante atentarmos para o fato de que toda essa discussão irá demarcar um ponto indispensável nas análises aqui propostas, ou seja, a religiosidade popular presente nas práticas mortuárias referentes às cruzes e memoriais de beira da BR-282 no Vale do Contestado, e de que maneira percebemos o imaginário coletivo aí colocado.

Ainda assim, estão nestes memoriais/as pessoas que os colocaram demarcando seu espaço culturalmente e interferindo, no mesmo, através de suas ações e do arcabouço religioso que carrega, nos levando a percepção do seu impacto através da leitura que fazemos dos elementos visuais que servem como suporte para expressá-la.

Consequentemente, seja através do simbolismo de uma cruz solitária, ou de uma capelinha com flores e vestígios de velas, ou até mesmo em construções de maior porte com

fotos, epitáfios e ornamentos, mas que servem visualmente para representar a ruptura causada pela morte daquela pessoa ou pessoas que perderam suas vidas naquele local e, deslocando a partir de então, uma aura de sacralidade para o local fatídico (Retondar, 2019)

Desta maneira, Campos (2012), nos ajuda, nesta compreensão, ao destacar que a cultura visual, será aqui colocada como principal produtora, difusora e receptora de bens visuais, num sistema não estático, mas em constante renovação e capaz de retratar a realidade daquilo que estamos visualizando.

Ou seja, refletir, interpretar e buscar dialogar com essas imagens é possível diante do vasto repertório de imagens que se tem, mesmo que haja uma constante renovação, podemos também identificar continuidades e transitar por elas a partir do suporte material/simbólico fúnebre que se faz presente nas práticas mortuárias de beira de estrada em pleno século XXI e carregam uma historicidade, um legado (Retondar, 2019).

Legado este que encontramos nas fotos, dentro de alguns memoriais fúnebres, espécie de porta-retratos, e na foto que foi feita por nós, como parte integrante do processo de pesquisa desta tese.

Dialogar com os patrimônios fúnebres, da região do contestado, nos exigirá buscar na história conhecimento necessários a compreensão destas práticas. Reis (2017), no diz que “as atitudes diante da morte e dos mortos foram tomando novas formas e novos sentidos ao longo do século XIX”. A morte em um tempo pretérito não tão distante, começou a ver a morte não como um fim. “O tema se liga a uma das preocupações maiores dos homens e mulheres daquele tempo, a preocupação com uma boa morte (Idem, 2017).

Outrossim, o mundo passa a ser questionado. Assim, como foi na região do Contestado, quando os caboclos se deram conta que estavam perdendo suas vidas e seus direitos, e por conseguinte a morte era um fato verdadeiro, próximo e cruel. Naquele Brasil antes do contestado, Reis (2017) assinala que as concepções sobre o mundo dos mortos e dos espíritos, a maneira como se esperava a morte [...], “os ritos que a precediam e sucediam, a relação entre vivos e mortos – eram todas questões sobre as quais muito se pensava e em torno das quais se realizavam ritos, criavam-se símbolos, movimentavam-se devoções e negócios”.

Entre os caboclos que pegaram em armas; diga-se de passagem, no início do conflito alguns lutaram com facões de madeira. A morte não era um júbilo, mas também não era o fim. Morria-se em combate e iria-se encontrar-se com São João Maria no exército celeste em que o Monge se encontrava esperando o momento para voltar e conduzir seu povo a vitória.

Reis (2017), destaca que “a morte era tida como uma passagem, motivo por que a ideia de deslocamento espacial e viagem estava sobremaneira presente nos ritos que a cercavam”. Ideia parecida tinham os caboclos do contestado quando estavam nas “cidades santas”. Morrer em luta não era o fim. Sobre rituais, um século antes da guerra, Reis (2017), nos diz que “as cerimônias e a simbologia que envolviam a morte eram produzidas para promover uma boa viagem para o outro mundo, cuja distância deste era consideravelmente menos do que hoje”. Nos memoriais encontrados à beira da BR-282, uma hipótese é que hoje tenham esta simbologia: que o morto no sinistro da estrada esteja em bom caminho. Antes, quanto hoje, “o tratamento dispensado ao morto visava integrá-lo o mais breve possível em seu lugar, para o seu próprio bem e a paz dos vivos” (Reis, 2017)

Veremos ainda que a forte religiosidade presente nos memoriais também se faz presente no patrimônio cultural do Contestado. Burke (2004) nos aponta que “em muitas religiões, as imagens desempenham um papel crucial na criação da experiência com o sagrado” Aliás, Reis (2017) nos lembra que naquele Brasil do pretérito em que também se pensava na morte, “a rigor não havia morte, já que se vivia em profundidade a crença na imortalidade da alma. Esse princípio geral era, no entanto, cheio de variáveis. Na tradição do Além, a morte existia apenas nos casos em que a alma fosse dar no Inferno”.

Portanto, os memoriais e essas cruces, que ainda continuam a ser erguidas em nossas estradas do interior, serviam também para marcar o lugar onde alguém havia morrido tragicamente, vítima de acidente ou assassinato, por exemplo, e lembravam a quem passasse a obrigação de rezar pela alma do infeliz (Reis, 2017)

Nesta pesquisa através do inventário fotográfico e do acervo em anexo, o que buscamos foi também apontar algumas características que marcaram a memória dos moradores da região do Contestado e sua relação com o patrimônio cultural. Pois vimos que desde o século XIX (período de maior influência) até a presente data, alinhando melhor a nossa percepção sobre as “possibilidades de origem do costume de construção dos artefatos/monumentos fúnebres de beira de estrada, através das manifestações religiosas e de fé, que são expressas no contexto do catolicismo popular a partir de sua exteriorização e da cultura visual” (Retondar, 2019).

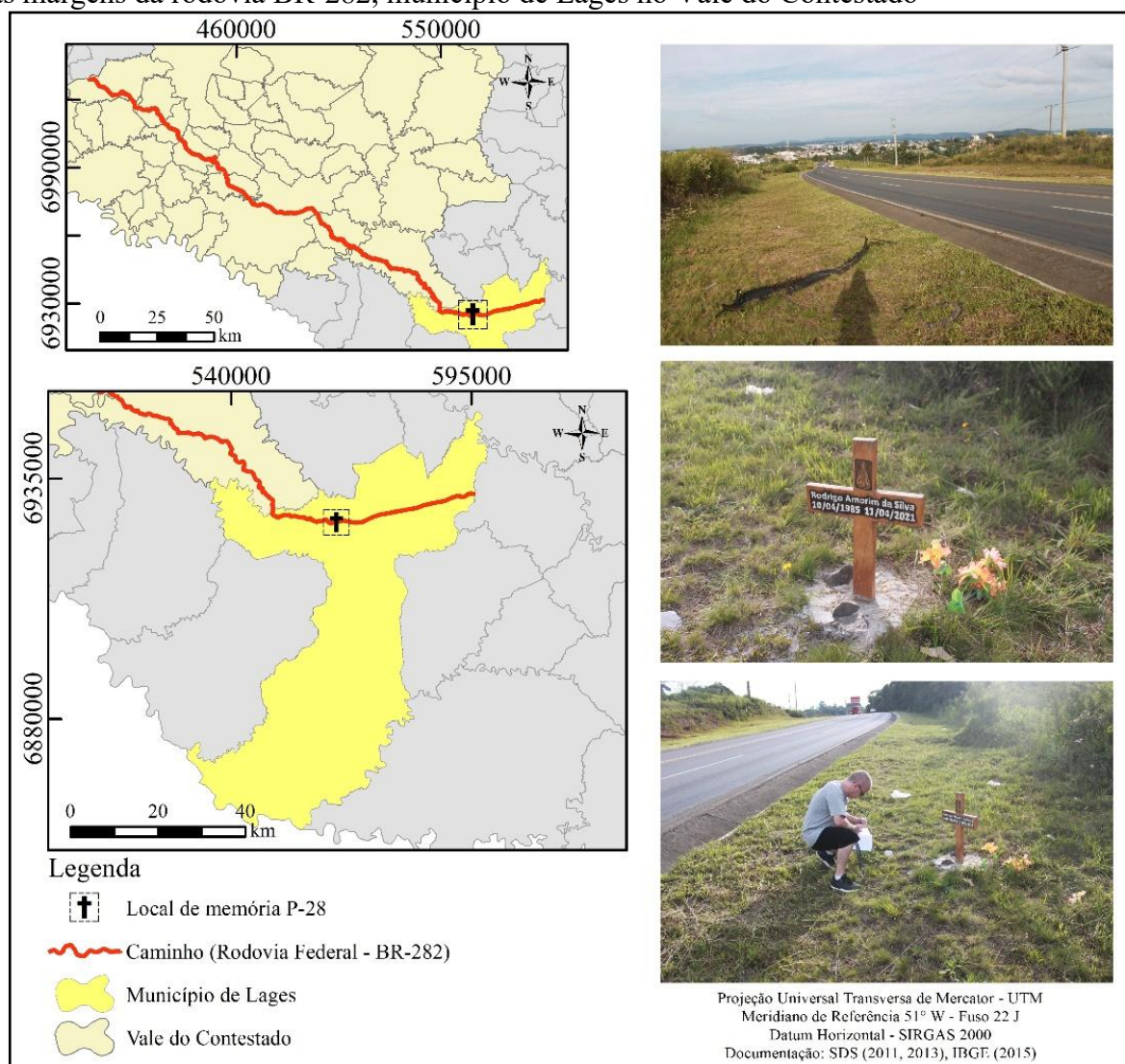
Portanto, o diálogo com a Ecologia de Estradas e com a história do contestado, nos proporciona ampliar o olhar, tanto para o patrimônio cultural local, quanto para os memoriais a beira da BR-282 sem querer destruir ambos. “Embora o sentido da morte não seja compartilhado da mesma maneira por todos, aqui estamos explorando o universo de um grupo social que têm demonstrado partilhar das mesmas atitudes diante da morte” (Retondar, 2019).

Esta morte que vem sem aviso, repentina e trágica, eles se alinham numa mesma lógica de construção de sentidos bastante particular e específica e que na elaboração de suas práticas, nos convida ao mesmo tempo a interagir com o legado da cultura visual de suas produções, que estão colocadas entre o simbólico, a crença, a fé, a memória e a dor por aquela perda tão repentina (Retondar, 2019).

O patrimônio funerário levantado, localizados na BR-282 no Vale do Contestado, será apresentado em mapa temático (Figura 09) geral com fotos; em tabela (Quadro. 1) com fotos miniaturas e coordenadas e, um memorial por tipologia em mapa (Figuras: 10, 11, 12, 13 e 14) destacando-se o local com fotos do memorial, da estrada e do contexto ambiental.

A partir deste levantamento podemos destacar que, apesar dos memoriais estarem em condições boas de conservação, estes patrimônios, mesmo correndo riscos de serem destruídos, ainda podem contar muito sobre a história da região do Vale do Contestado. Ou seja, os memoriais falam, pelos vivos, de suas práticas diante da morte e de suas referências culturais.

Figura 10 - Memorial/artefato fúnebre Cruz de madeira com nome, data de nascimento e morte, às margens da rodovia BR-282, município de Lages no Vale do Contestado



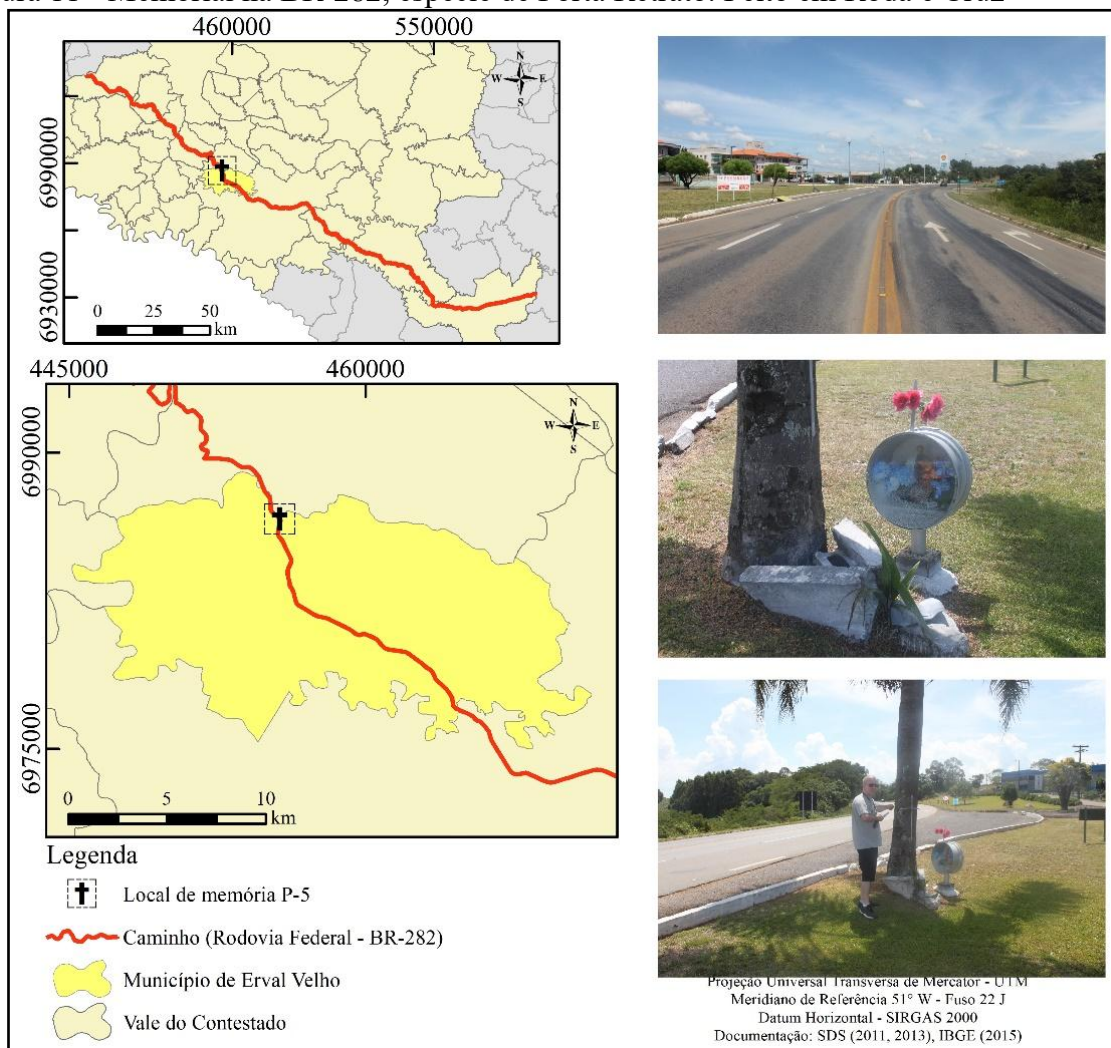
Fonte: Autor, 2024. Elaborado por José Gustavo S. da Silva, 2024.

Mathias (2016), nos lembra que “na era da cultura imagética e visual fica difícil lidar com a prática científica, a pesquisa, o ensino ou a aprendizagem sem utilizar imagens e vídeos ou se debruçar sobre eles”. Debruçando-se sobre a imagem anterior (Figura 10), temos o registro mais antigo da cultura visual, composto pelo conjunto de 3 imagens que foram registradas para compor este acervo, ao longo da rodovia BR-282, no Vale do Contestado. Os poucos detalhes que compõem essa produção já são suficientes para nos apresentar um universo que se expressa através do simbolismo da cruz cristã, muito usada no contexto dos rituais fúnebres, sendo essa característica a mais marcante, porém, temos também outro elemento

bastante significativo e usados nos memoriais, as flores. Percebe-se, ainda, o direcionamento dos dizeres, para ficar visível para quem está na estrada (carro).

Uma cruz de madeira é uma peça artesanal significativa e pode ser criada de várias formas, dependendo do estilo e propósito. A cruz da foto está decorada com nome, data e imagem de Santa gravada/esculpida na madeira da cruz.

Figura 11 - Memorial na BR-282, espécie de Porta Retrato. Feito em Roda e Cruz



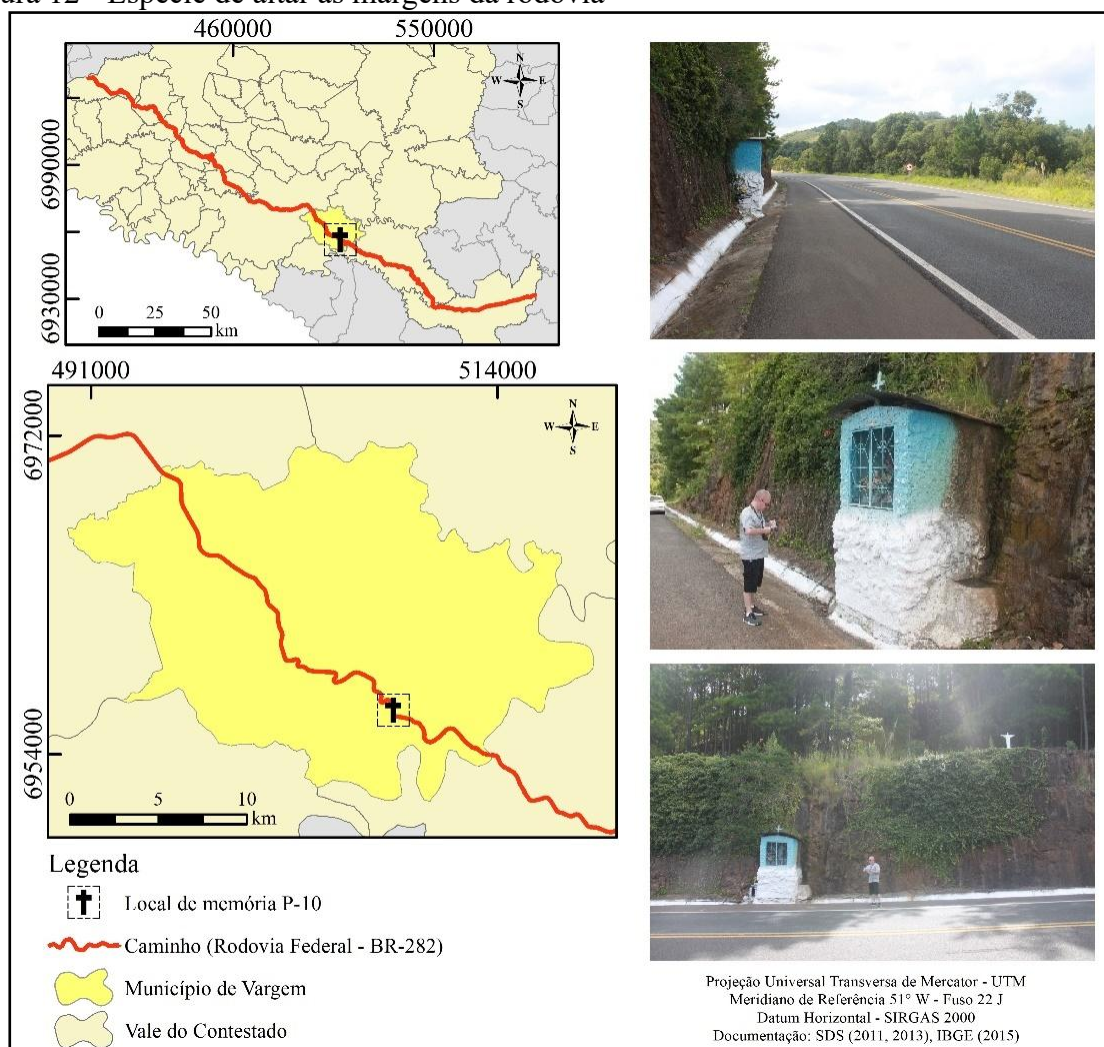
Fonte: Autor, 2024. Elaborado por José Gustavo S. da Silva, 2024.

Martins (2020), lembra-nos que a invenção da fotografia, mais tarde, a do cinema foram, como sabemos, acontecimentos marcantes para a história cultural da humanidade, acarretando profundas consequências na forma como concebemos e registramos visualmente aquilo que nos cerca. Esses são apetrechos fundamentais para uma medição visual do mundo, assistindo propósitos ficcionais, narrativos e estéticos, mas igualmente documentais e científicos. Nesse sentido, na fotografia anterior (Figura 11) temos o registro artístico, uma

criação artesanal, da cultura visual fúnebre de beira de estrada. Mais uma vez temos a presença da cruz cristã como elemento central ornamentada pela roda do carro fazendo o objeto porta-retrato. Temos ainda no interior do objeto fotos e não faltaram as flores. Nesse memorial com foto também podemos perceber que essa produção se ancora na preservação da memória, enfatizada pela inscrição do nome do falecido e sua data de nascimento e morte.

A criação artesanal é repleta de criatividade e individualidade. Como se pode constatar no memorial em apreço. Pode englobar desde trabalhos manuais, de marcenaria, até produção de objetos únicos, como este tipo de memorial. É uma forma de expressão cultural. Ou seja, a faceta lúdica e artística da linguagem fotográfica e cinematográfica é sobejamente conhecida, concorrendo para uma cultura visual alicerçada, em grande medida, na autoridade da imagem veiculada por extensos circuitos mediáticos (Martins, 2020)

Figura 12 - Espécie de altar as margens da rodovia

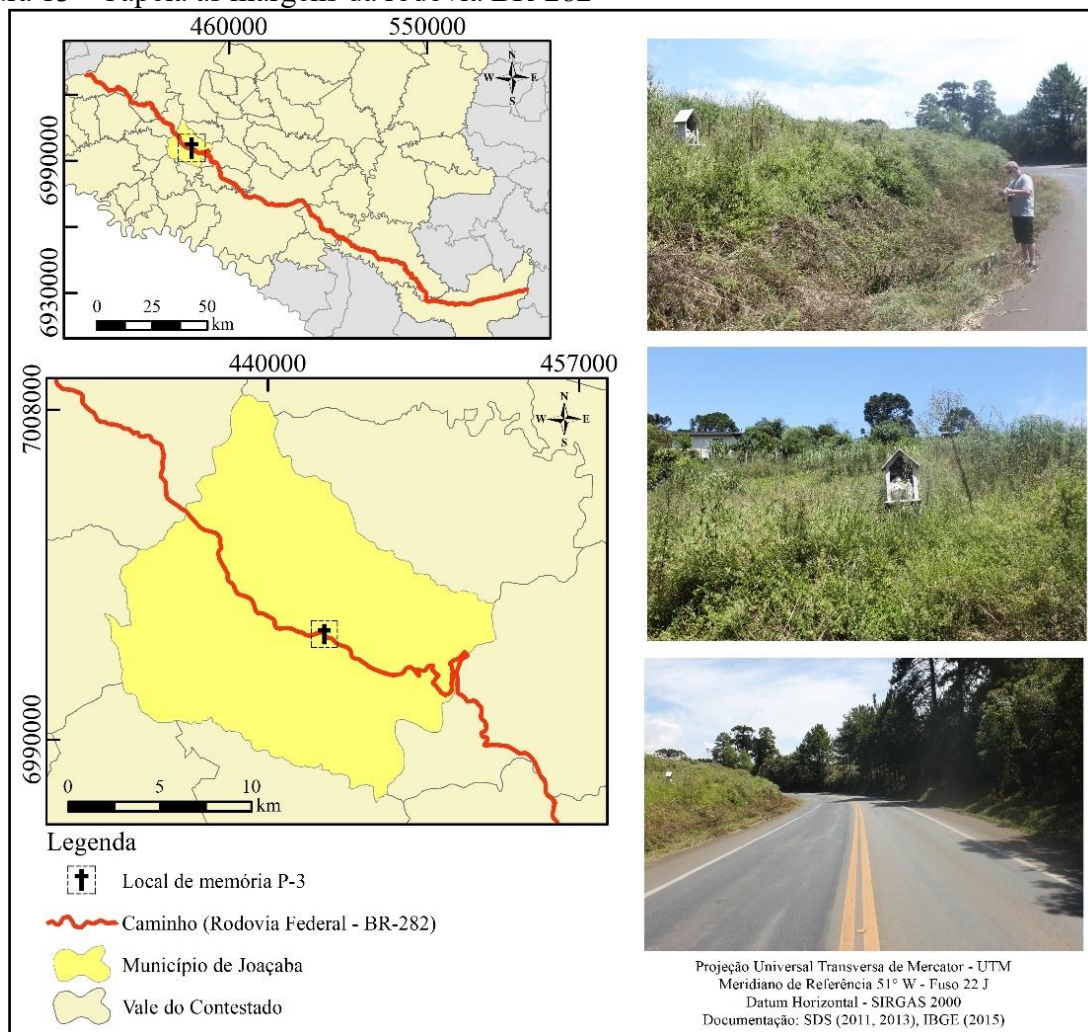


Fonte: Autor, 2024. Elaborado por José Gustavo S. da Silva, 2024.

Mathias (2016), nos informa que na virada do século XX para XXI assumimos definitivamente que as imagens são também forma de conhecimento e, portanto, envolvem as construções de identidade, as disputas simbólicas e imaginárias, os poderes, as dominações e resistências. Nesta perspectiva, destaca-se que neste memorial (Figura 12), que é uma espécie de capela/altar, temos mais uma vez a presença da cruz cristã como elemento central e característica da religiosidade popular, feita de um material metálico, sobre o altar de concreto. Ao analisarmos a referida produção, e que de igual maneira os artefatos internos, a grade, a altura em relação a pista, nos levam a pensar que o fator memória/lembança está fortemente indicado aqui também, até pelo fato da confecção do conjunto do memorial, cruz, capela e base, ser em material mais resistente ao tempo já nos dá um indício sobre a possibilidade do não esquecimento da pessoa, uma vez que pode durar para sempre. E pode-se notar ainda, que está bem visível aos olhos de quem passa pelo trecho.

Nesse sentido, um altar é um espaço sagrado utilizado para práticas religiosas ou espirituais. Geralmente, ele serve como um local de devoção, oração, meditação ou realização de rituais. Altar pode variar bastante em estilo, tamanho e composição, dependendo das tradições ou crenças envolvidas. Encontra-se em altares, elementos simbólicos. Estes normalmente incluem objetos como imagens ou estátuas, velas, incensos, livros sagrados, e outros itens relacionados à espiritualidade; local especial, como se percebe neste altar. Tem-se, ainda, propósito, que pode ser usado para oferecer tributos, celebrar eventos religiosos ou simplesmente criar um ambiente para conexão espiritual. Portanto, mais uma vez citando Mathias (2016), acreditamos que “nunca estivemos tão submetidos a tamanha produção de imagens como no mundo contemporâneo. São imagens religiosas, midiáticas, publicitárias e artísticas que representam a recriam a realidade, que indicam a existência do mundo e o simbolizam, e instantaneamente nos alcançam pelas sempre revolucionárias tecnologias comunicacionais”.

Figura 13 - Capela as margens da rodovia BR-282



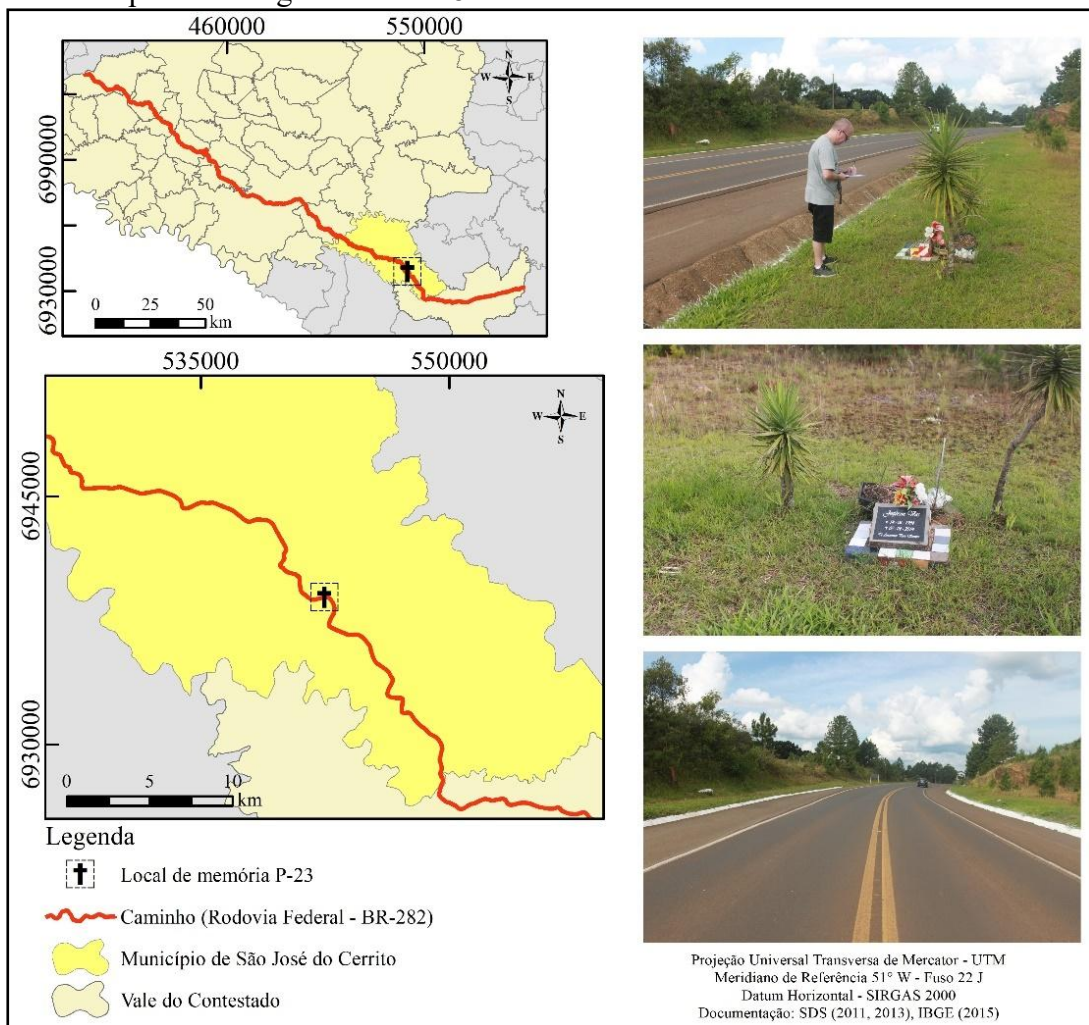
Fonte: Autor, 2024. Elaborado por José Gustavo S. da Silva, 2024.

Aliás, não é só de cruzeiros que os memoriais foram construídos. No memorial destacado na imagem (Figura 13), acima, que compõem o acervo/inventário fotográfico do Vale do Contestado as margens da BR-282, nos deparamos com um universo da cultura visual muito usada em diversas estradas no Brasil. Além das cruzeiros, é constatado que diversos artefatos/monumentos são construídos sob a forma de capelinhas ou pequenos oratórios, uns mais simples e menores, outros maiores e mais vistosos, onde se percebe a utilização de variados tipos de materiais para a sua confecção. Além disso, como dito, a incidência do uso da cruz cristã está presente também na maioria dos casos, além da utilização da decoração floral, que neste caso, também se configura como presente nos rituais fúnebres praticados nos cemitérios e que aqui vem atrelado ao conjunto de atitudes referente à prática de uma religiosidade popular católica. Neste memorial, tomado pelo mato, e aparentemente

abandonado em Joaçaba, percebemos que prática do ritual está presente, no entanto não é todo memorial que tem acompanhamento constante. Assim, o outro, visto pela imagem, abre-se a infinitos questionamentos de ordem técnica, ética, estética e antropológica (Mathias, 2016).

Portanto, as capelinhas são pequenas capelas, geralmente feitas de forma artesanal, que servem como espaços de devoção e oração. Elas podem ser encontradas em locais públicos, como estradas e praças, ou em propriedades privadas, como quintais ou jardins. As capelinhas costumam refletir a fé e a espiritualidade da comunidade ou das pessoas que as constrói. As capelinhas, como vemos nesta, tem tamanho reduzido. Geralmente são menores do que capelas convencionais, sendo muitas vezes feitas para uso ritual individual ou coletivo. Algumas, contém elementos religioso, como imagens de santos, crucifixos ou símbolos religiosos. Também podem incluir velas e flores. Quase sempre uma localização simbólica, em que muitas vezes estão situadas em locais de significado espiritual, como em rodovias.

Figura 14 - Lápide as margens da BR-282



Fonte: Autor, 2024. Elaborado por José Gustavo S. da Silva, 2024.

Neste memorial (Figura 14) temos uma lápide. Esta, com epitáfio e outros símbolos da religiosidade popular, vista em todos os memoriais encontrados na pesquisa. A lápide, neste caso, pode ser descrita como uma pedra plana, vertical ou inclinada, geralmente inscrita ou esculpida, que é colocada sobre um túmulo para identificar quem está enterrado ali. Na imagem, percebe-se estas características, todavia, não se tem um corpo enterrado no local. O memorial serve para indicar o lugar de uma tragédia no trânsito, em que levou a óbito o usuário da rodovia. Ainda assim, as informações contidas no memorial, marca o último lugar de vida e da morte do ente querido, de quem a colocou e fornecer informações sobre suas vidas.

A prática de usar lápides para marcar sepulturas remonta a tempos antigos. Inicialmente, as lápides eram simples pedras naturais sem inscrições, mas ao longo do tempo as pessoas começaram a gravar nelas nomes, datas e mensagens em homenagem aos falecidos. O significado por trás das lápides varia de acordo com a cultura e a religião, mas em geral, elas servem como um lembrete tangível da vida daqueles que partiram. Lembra-nos o autor (*Op. cit*, 2016), que a diferença é uma condição humana perceptível na cultura. Os hábitos, as crenças, os costumes, as artes de outros povos constituem a imensa pluralidade de formas visuais, plásticas, sonoras, poéticas, da criatividade humana. (Mathias, 2016)

Existem diversos tipos de lápides disponíveis para atender às preferências individuais e culturais. As lápides podem ser feitas de diferentes materiais, como granito, mármore, bronze e pedra. Além disso, as lápides podem variar em tamanho, forma e estilo, desde as mais simples até as mais elaboradas e personalizadas.

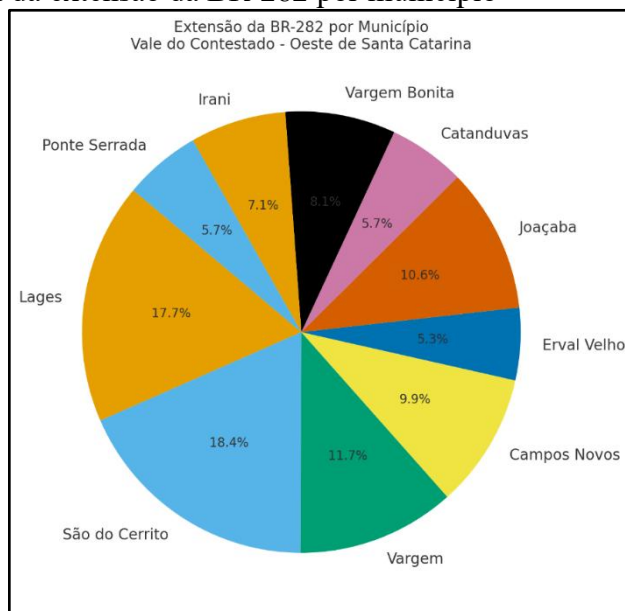
Para muitas pessoas, as lápides são uma maneira de honrar e lembrar seus entes queridos falecidos. A personalização das lápides é uma prática comum, com muitas famílias escolhendo inscrições específicas, símbolos ou até mesmo fotos para refletir a personalidade e as memórias do falecido. As lápides também podem fornecer informações genealógicas importantes para as gerações futuras.

## 5 MEMORIAIS À MORTE DE HUMANOS NA BR-282 NO VALE DO CONTESTADO, SC: ANÁLISE NA PERSPECTIVA DA ECOLOGIA DE ESTRADAS

Na figura seguinte (Figura 15 - abaixo), nos é demonstrado o traçado do trecho/área da pesquisa. É importante o contato visual da rodovia, assim como está, em destaque na figura, para uma percepção mais apurada do trajeto enquanto início e fim. O traçado de uma rodovia é a linha que constitui o projeto geométrico da rodovia em planta e em perfil. De forma simplificada, podemos imaginar o traçado como sendo uma linha que representa espacialmente (ou fisicamente) a rodovia. Esse processo envolve várias etapas, incluindo: determinação de pontos de passagem obrigatórios, dados que foram obtidos nas duas idas a campo em 2022 e 2023, e os registros do caminho em GPS (Anexo 3 e 4).

Esses referenciais chamados de pontos, são obrigatoriamente atingidos por razões sociais, econômicas ou estratégicas. Exemplos, incluem cidades, vilas, povoados, áreas de reserva, instalações industriais e outros. Em nosso estudo, o foco estava nos memoriais as margens da BR-282 e no perímetro das cidades em que a rodovia corta, parcialmente seus territórios, como se vê na fig-15, abaixo em porcentagens. É importante notar-se que só quatro dos dez municípios: Lages, São José do Cerrito, Vargem e Joaçaba

Figura 15 - Percentual da extensão da BR-282 por município



Fonte: do Autor, 2024.

Também consideramos pontos de passagem obrigatórios devido a razões técnicas, como condições topográficas, geotécnicas e hidrológicas (Tabela abaixo – dados dos municípios).

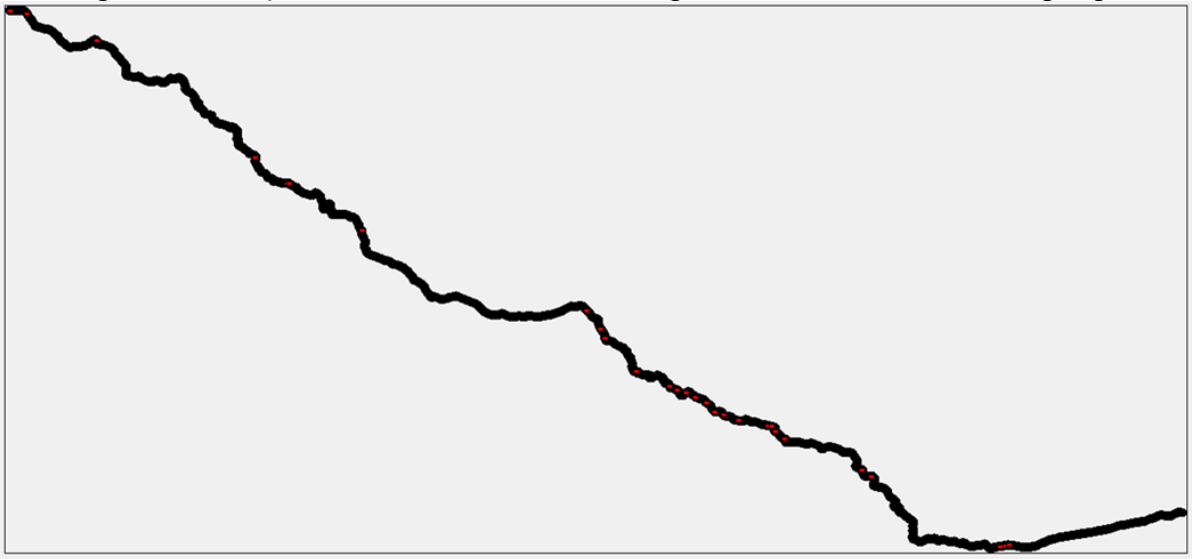
Olhou-se ainda, para os memoriais em intervalos de distâncias maiores ou menores entre eles. Relação caracterizada na próxima figura. Esta, figura (17) nos demonstra o referido trecho e seus pontos com pequenas fotos, ao entorno do trecho, para que se possa ter uma ideia das condições da rodovias e da sinalização.

Tais coletas de dados, geraram a figura em apreço (Figura 16) e a próxima (Figura 17), assim como, o mapa temático (da Figura 9) e as figuras destaques dos memoriais por tipologia e já analisados neste trabalho (Figuras de 10 até 14). Destes dados em que se fez mapas; e poderiam fazer-se cartas, fotos aéreas, informações socioeconômicas e estudos anteriores, registrou-se os locais e a concentração dos memoriais, o que poderiam caracterizar os chamados *hotspot*. Todavia, não se afirmou com certeza que nos locais onde estão os memoriais por não ser possível uma comparação exata dos locais dos acidentes com os registros da PRF, por exemplo, por estes dados não serem georreferenciados; e porque um memorial as margens da rodovia não refletem a realidade dos acidentes naquele trecho em sua totalidade.

A figura-16 ainda contribui para a compreensão de que em regiões planas, como é o caso de vários trechos do trajeto escolhido para esta pesquisa, o traçado da estrada – BR-282 – , não demonstra variações significativas em demasia. Em resumo, o traçado de uma rodovia é um processo complexo que considera diversos fatores para criar uma rota eficiente e segura, levando em conta tanto aspectos técnicos quanto sociais e ambientais. A Ecologia de Estradas dialoga com todas estas variantes ao buscar analisar, compreender e propor soluções para uma estrada segura, dinâmica, moderna e acima de tudo, conectada com o ambiente que a circunda.

O gráfico seguinte (Figura 16) que é o mesmo traçado da figura anterior (Figura 14) com o traçado da estrada em que foi desenvolvida esta pesquisa, nos alerta para a concentração de memoriais em determinados pontos da rodovia, agora em uma resolução especializada do traçado e com fotos de trechos da estrada, para melhor visualização da rodovia. Ou seja, aspecto relevante para se pensar políticas públicas de mitigação de acidentes e por consequência mortes.

Figura 16 - Traçado da Rodovia BR-282 de Lages a Ponte Serrada. Área da pesquisa



Fonte: Do autor, 2024.

Figura 17 - Espacialização de dados do traçado da rodovia BR 282 e dos registros de monumentos no software Google Earth

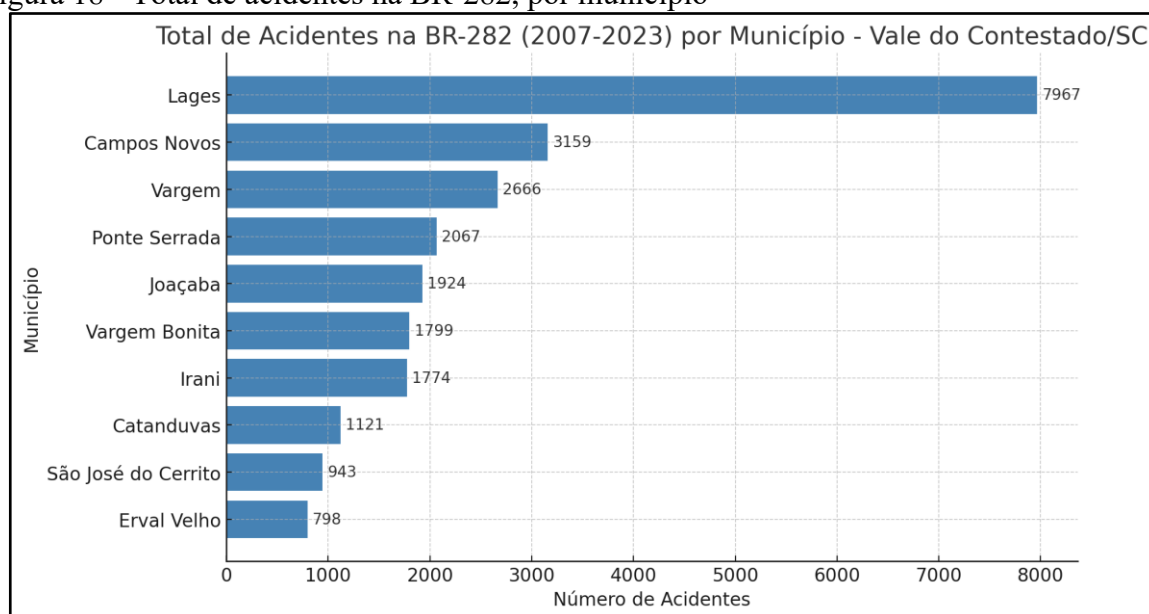


Fonte: Do autor, 2024.

Ainda no gráfico em apreço (Figura 17), observa-se que a localização dos pontos não é uniforme. Logo, a distribuição espacial dos pontos indica uma variação geográfica nos locais onde os incidentes ocorrem. Assim, os pontos se agregam, onde acontecem os sinistros. Esta agregação dos incidentes em determinadas áreas sugere a influência de fatores estruturais e ambientais que aumentam a probabilidade de ocorrência.

Conseqüentemente, dialogando com os dados da tabela-1 (Extensão dos trechos da rodovia por município), e comparando-se com o gráfico do número de acidentes por município, Fig-18 (Abaixo), percebe-se que a agregação, se dá em Lages e Campos Novos; pode-se inferir que nestes locais o traçado da estrada não atende às condições de segurança, como curvas e/ou falta de redutores de velocidade ou presença de radares; dados recolhidos em campo e registrados na tabela geral das condições da estrada. Reforça-se assim, que a concentração dos acidentes ocorre em regiões onde as características da via apresentam riscos estruturais elevados. Elementos como curvas acentuadas, baixa qualidade (parcial) do pavimento, falta de sinalização eficaz e condições geográficas adversas contribuem para a insegurança viária. Sinalização que deveria ser eficaz e presente, como nos informa o CBT, “§ 1º A sinalização será colocada em posição e condições que a tornem perfeitamente visível e legível durante o dia e a noite, em distância compatível com a segurança do trânsito, conforme normas e especificações do CONTRAN”, não são constantes nos trechos estudados.

Figura 18 - Total de acidentes na BR-282, por município



Fonte: Dados do autor, 2024.

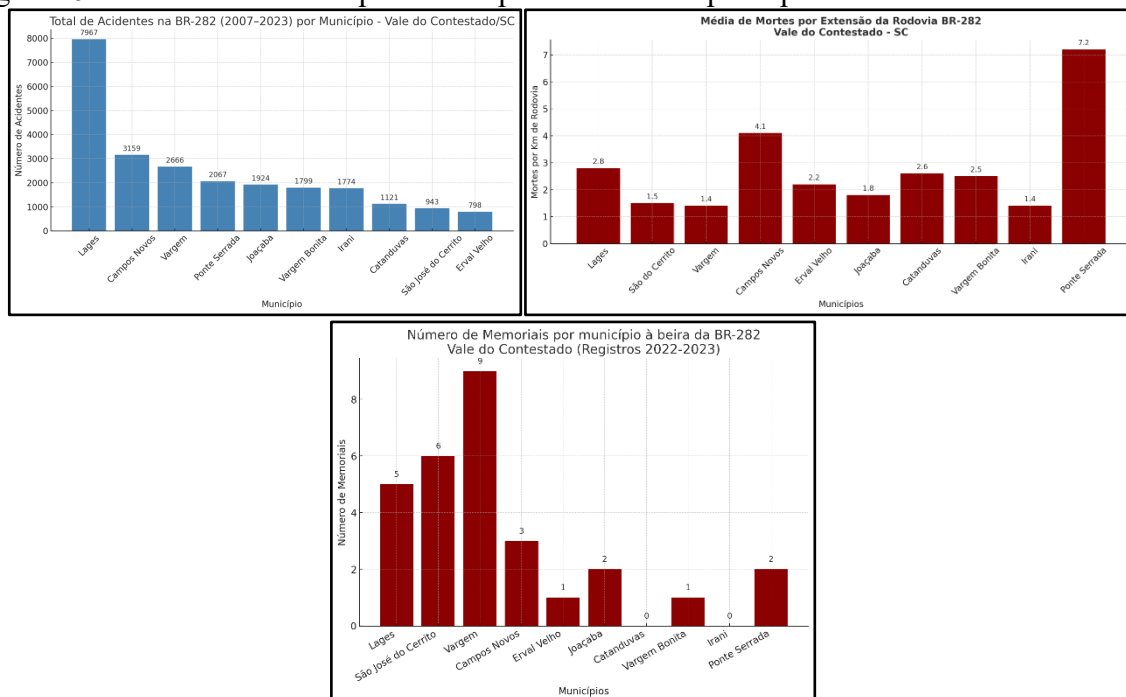
Nesse sentido, não se pode esquecer que a teoria da segurança no tráfego indica que a interação entre infraestrutura e comportamento do condutor pode amplificar os riscos, especialmente em trechos com baixa visibilidade e ausência de dispositivos de segurança. Ou seja, a participação de diversas áreas da ciência contribuirá na interação e compreensão da relação infraestrutura e usuário, como nos traz, Ferras (2023) ao dizer que “a segurança do trânsito é uma questão multidisciplinar, exigindo a participação de profissionais de diferentes áreas: Engenharia, Educação, Polícia, Direito, Medicina, Odontologia, Enfermagem, Fisioterapia, Psicologia, Pedagogia, Ciências Sociais, Urbanismo, Comunicação, etc...”.

Preocupações que podem ser ainda maiores se a educação para o trânsito não for uma realidade ou um projeto presente junto aos futuros condutores e aos condutores em atividade, sendo estes, infratores ou não. Nos lembra o CBT, em seu Art. 76. Que a educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.

Nesse viés, cabe a indagação: por que políticas mitigadoras? A necessidade de políticas mitigadoras decorre da identificação de áreas críticas, como se constatou no gráfico da figura-17, e no gráfico da figura-20 onde os padrões de acidentes ultrapassam os limites estatísticos aceitáveis. Logo, dialogando com a Ecologia de Estradas, compreendendo as estratégias de intervenção baseadas na engenharia de tráfego, fiscalização e educação podem reduzir a incidência de sinistros.

Portanto, observa-se no centro da figura-20 onde a concentração de acidentes é maior, que a análise dos padrões espaciais pode indicar que o centro da figura representa uma área de alto risco de sinistros, confirmando a correlação com todos os fatores previamente descritos nas tabelas (8: número de memoriais por municípios; 4: número de mortos por municípios; 5: número de atropelamentos por municípios; 6: média de mortes por extensão de trechos por municípios e 7: acidente por quilometro pela extensão do trecho) e nas figuras (17: especialização de dados traçado com as fotos de trechos da rodovia e 20: gráfico de linhas demonstrando as variações dos raios de análise). Ademais, as aplicações de Sistemas de Informação Geográfica (SIG) auxiliam na representação visual e compreensão da distribuição dos eventos, fornecendo suporte empírico para planejamento urbano e políticas públicas voltadas à segurança viária.

Figura 19 - Total de acidentes por município. E média de morte por extensão



Fonte: Dados do autor, 2024.

Olhando-se para os gráficos acima, fig-19, é possível perceber-se a dificuldade que é detectar ou afirmar onde estão os *hotspots* no trecho estudado relacionando com os dados das tabelas. Nesse sentido, é possível aferirmos que a concentração de memoriais nem sempre é demonstrativo da concentração de acidentes fatais. Quando se olha para os dados das mortes registrados pela PRF (Tabela 4), percebe-se que não há relação ente os memoriais e os acidentes totais. No entanto, a falta de sinalização ou redutores de velocidade podem estar contribuindo para o número de acidentes com mortes na região em que os memoriais estão em maior concentração. Realidade que não garante um trânsito seguro, logo, contradiz o que nos coloca o CTB, quando assinala em seu capítulo I, artigo primeiro, parágrafo segundo (este artigo e este parágrafo já foram citados anteriormente. No entanto achou-se importante citá-lo novamente no debate desta análise gráfica) que “o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito”.

Aliás, não foram localizados radares, nem redutores de velocidades, nos lugares onde estão os memoriais marcadores de mortes, entre São José do Cerrito e Campos Novos (trecho com maior concentração de memoriais registrados nesta pesquisa) durante a realização da

pesquisa (2021 a 2023). Nem tão pouca construção de terceira pista ou acostamento nivelado no mesmo trecho. Ainda assim, o asfalto encontra-se em boas condições, possivelmente devido aos trabalhos de recuperação realizados anos antes, como foi noticiado pelo DNIT (detalhe supracitado anteriormente).

Consequentemente, é forçoso, ainda, não se deixar de observar um certo padrão quanto ao local dos sinistros. Em campo, fazendo o trajeto em baixa velocidade, pode-se notar que muitos dos acidentes ocorreram em curvas, ou próximo a curva, ou saindo de curva. Muitas vezes dando a impressão de ter acontecido em uma reta. Engano este causado porque ou a curva ficou para trás, ou ainda viria, em relação ao local exato da fatalidade e, o local onde o memorial foi construído. Todavia o contexto do sinistro está mais ligado a curva – anterior ou posterior – do que propriamente o local da tragédia. Detalhes, estes, destacados nas fotos ao redor do gráfico da figura-18.

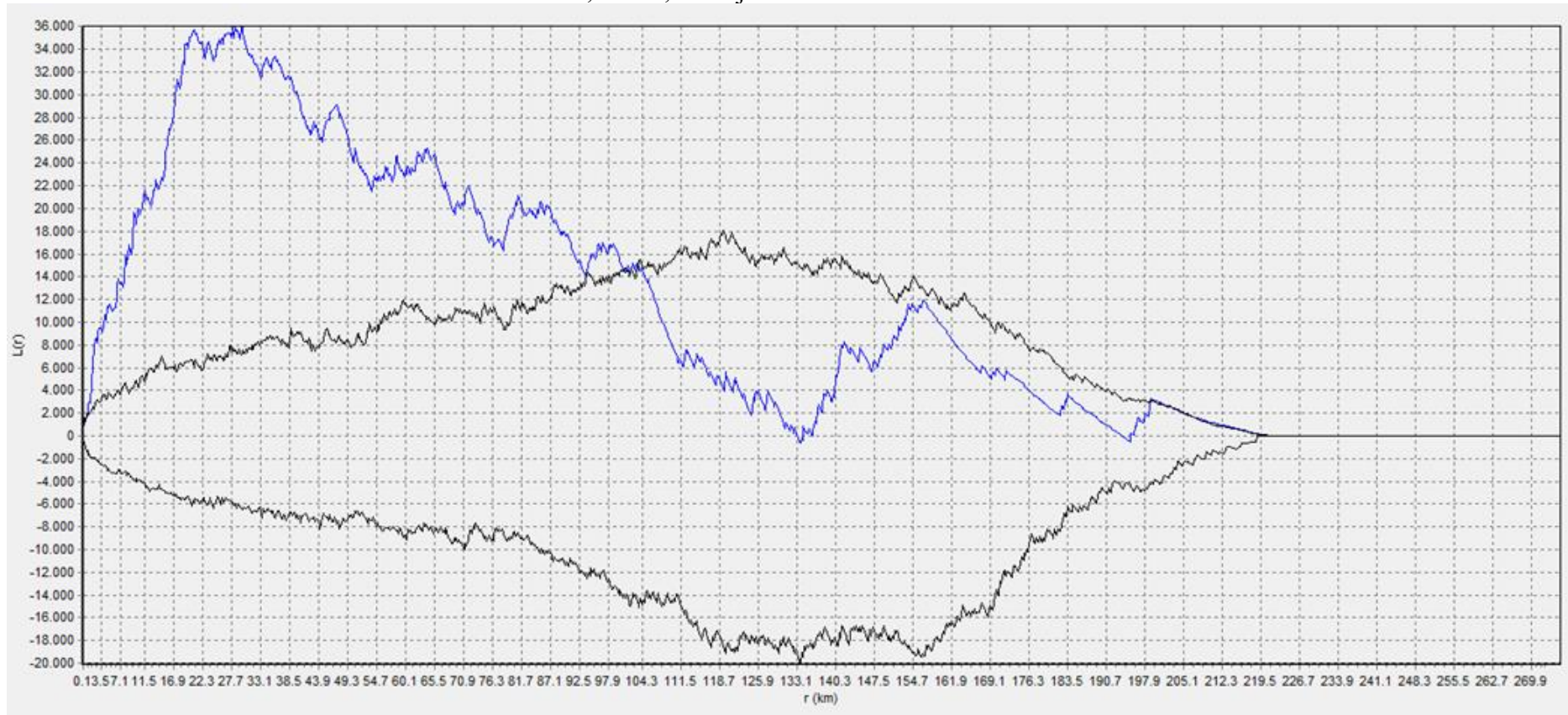
Importa refletir-se, ainda, sobre o fato de o CTB trazer em seus artigos 80 e 90 normas de sinalização. O Art. 80, nos diz que “sempre que necessário, será colocada ao longo da via, sinalização prevista neste Código e em legislação complementar, destinada a condutores e pedestres, vedada a utilização de qualquer outra”. As questões que ficam são: é preciso detectar-se a necessidade? É preciso perceber-se o perigo? É preciso responsabilidade com a vida?

Já o artigo. 90, nos diz que “não serão aplicadas as sanções previstas neste Código por inobservância à sinalização quando esta for insuficiente ou incorreta”. Portanto, ninguém é culpado até que se prove o contrário; mesmo que no trânsito poder-se-á usar como defesa a falta de sinalização. E o mais assustador, é acreditar ou imaginar que um memorial a beira da estrada, marcando um lugar de morte de humano, poderia ou poderá ser considerado uma sinalização. Segue-se adiante com as perspectivas da Ecologia de Estradas e o próximo gráfico (Figura 20), que nos dará linhas para continuarmos as análises. Nos lembra, Rosa, *et al* (2012), que “trabalhos que visam avaliar os impactos dos atropelamentos de animais silvestres são cada vez mais comuns no mundo e no Brasil. A qualidade dos dados amostrados em trabalhos de fauna atropelada é influenciada por diversos fatores que devem ser controlados pelos pesquisadores”. Logo, analisar um gráfico de linhas sobre acidentes de trânsito, de mortes de humanos, é útil e necessário para identificar padrões e tendências.

No entanto, para interpretar o gráfico da página seguinte, (figura 20), pode-se seguir alguns padrões. Por exemplo, analisando as linhas de limites destacadas nos eixos, observa-se a forma da linha azul: Picos (altos), que identificam os trechos da rodovia com números de acidentes acima do esperado. Estes picos, em destaque na linha azul, nos trazem os locais de

concentração de memoriais e por conseguintes locais de acidentes fatais. Todavia, quando analisamos as tendências, percebe-se que a linha azul ultrapassa a linha preta (que representa o limite de confiança estatístico), isto é, em todos os trechos que a linha azul ultrapassa a linha preta, significa que há uma agregação de acidentes, representados pelos monumentos), isto é, o número de acidentes registrados claramente ultrapassa o número estatisticamente esperado, caracterizando a ocorrência de uma agregação de acidentes.

Figura 20 - Agregações de monumentos (acidentes) à morte de humanos de acordo com o raio de análise, ao longo do trecho estudado da BR 282 no Vale do Contestado Oeste de sul de Santa Catarina, Brasil, entre janeiro e dezembro de 2003



Fonte: Do autor, 2024. Legenda: Valores de  $L(r)$  (linha azul) acima do limite superior, ou abaixo do limite inferior de confiança (linhas pretas) indicam escalas com ocorrência de agregação dos monumentos (acidentes fatais).

O trecho descreve uma análise estatística baseada em intervalos de confiança. Logo, percebe-se que as linhas pretas, representam os limites inferior e superior do intervalo de confiança de 95%, indicando a faixa em que os valores são considerados aceitáveis dentro dessa margem de segurança estatística. Quanto a linha azul, parece representar a variável sendo analisada, possivelmente a ocorrência de mortes ao longo de diferentes quilômetros.

Consequentemente, quando a linha azul ultrapassa o limite superior (linha preta superior), significa que, naquele trecho específico, as ocorrências de morte são significativamente maiores do que o esperado ao acaso, considerando a confiança estatística de 95%. Isso sugere que há um fator relevante contribuindo para essa variação e que o padrão não é apenas aleatório. Este fator relevante pode ser as curvas, falta de sinalização, falta de redutor de limite de velocidades, proximidade de pontes, locais com baixa visibilidade causada pela incidência de nevoeiros, ausência de uma terceira pista de rolamento para veículos lentos, o que faz com que o motorista arrisque a ultrapassagem não segura, dentre outros.

Nesse sentido, esse tipo de análise é comum em estudos de segurança no trânsito, monitoramento de riscos e Ecologia de Estradas. Ou seja, vários fatores podem influenciar as altas taxas de mortalidade em determinados trechos analisados. Portanto, diversos aspectos podem estar em jogo ao analisar-se o gráfico e dialogar com as tabelas supracitadas nesta pesquisa. Exemplifica-se com a infraestrutura viária, em que falhas na manutenção da pista, sinalização inadequada, falta de iluminação e ausência de dispositivos de segurança podem aumentar significativamente o risco de acidentes fatais. Tem-se também o fluxo de tráfego. Estes, são locais com grande volume de veículos, trânsito intenso ou pontos críticos de congestionamento podem gerar situações de risco para motoristas e pedestres. Outra questão são os fatores sociais e econômicos. Ou seja, regiões com menor investimento em segurança viária, acesso limitado a atendimento emergencial e infraestrutura precária podem apresentar maior vulnerabilidade, dados dos municípios na tabela-2.

Aponta-se também, dialogando com o gráfico em apreço fig-20, que a infraestrutura viária tem um impacto direto nas taxas de mortalidade porque influencia a segurança e as condições de tráfego. Já citados em outros contextos, a fotografados com exemplos no gráfico anterior (Figura 17), reforça-se aspectos cruciais, como a qualidade do pavimento. Em que estradas esburacadas, desgastadas ou com superfícies irregulares podem causar perda de controle do veículo, aumentando o risco de acidentes graves. Sinalização e iluminação, em que a falta de placas visíveis, semáforos adequados e iluminação suficiente pode prejudicar a

percepção dos motoristas, levando a colisões e atropelamentos. Projeto da via, em que curvas acentuadas, ausência de acostamentos e falta de separação entre faixas de tráfego podem tornar certos trechos mais perigosos, elevando a taxa de fatalidades. Dispositivos de segurança, em que a presença de guardrails, lombadas, faixas de pedestres e barreiras físicas reduz o impacto de acidentes e protege os usuários da via. Enfim, o gráfico da figura-20, dialoga o tempo todo com o gráfico da figura-17, com as tabelas dos dados supracitados sobre mortes (tabela 4) número de acidentes por municípios (tabela 3) e quantidade de sinistros por período (tabelas 5, 6 e 7).

Consequentemente, a qualidade do pavimento tem um impacto significativo na segurança viária e na ocorrência de acidentes, detalhes em fotos na página anterior fig-17. Outros fatores, ainda não citados, como superfícies irregulares e buracos, em que as estradas malconservadas aumentam o risco de perda de controle do veículo. Buracos podem causar danos mecânicos, como estouro de pneus, e desestabilizar motoristas, levando a colisões. Além disso, aderência reduzida, causada por pavimentos desgastados ou escorregadios dificultam a frenagem eficiente, aumentando a distância necessária para parar e elevando o risco de acidentes em curvas ou condições adversas.

Nesse sentido, contribui também para os sinistros, o acúmulo de água, em que pavimentos com drenagem inadequada podem formar poças ou provocar aquaplanagem, onde o veículo perde contato com o solo, dificultando a dirigibilidade. E mais, marcação viária apagada, em que faixas pouco visíveis reduzem a orientação dos motoristas, aumentando a chance de mudanças de faixa perigosas e colisões laterais. Portanto, melhorias no pavimento, como recapeamento, manutenção constante e uso de materiais de alta qualidade, ajudam a minimizar esses riscos e tornam as vias mais seguras para todos.

Consequentemente, este trecho no gráfico da fig-20 indica uma análise bidimensional (com eixos X e Y) para representar a frequência de acidentes que ocorrem em um nível acima do esperado, ou seja, em padrões que não podem ser explicados apenas pelo acaso, como já foi dito. Assim, nesse contexto estatístico, o gráfico nos dá um estudo quantitativo baseado na comparação entre valores observados e esperados. Logo, a representação gráfica é um instrumento essencial para identificar padrões e tendências.

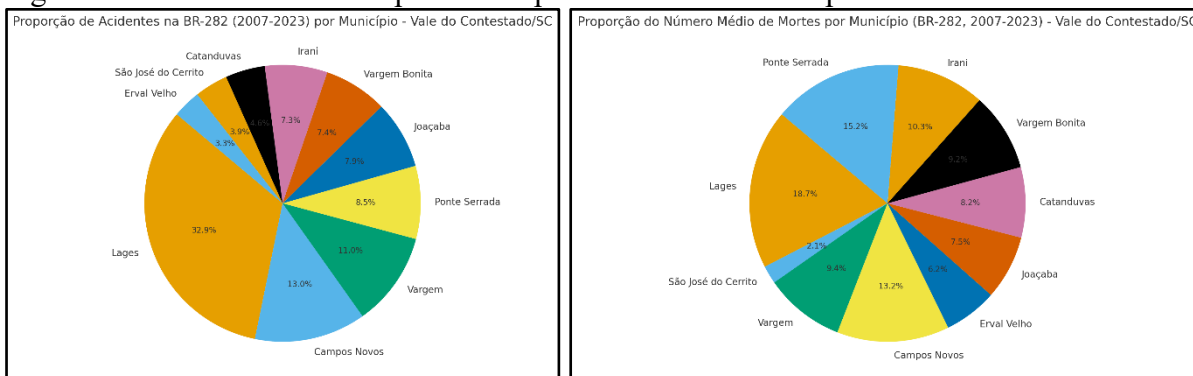
Portanto, a partir dos dados apresentados, podemos considerar intervenções para reduzir essas ocorrências, como medidas de segurança, alterações na legislação ou mudanças no planejamento urbano. Não se pode deixar de apontar, que cada método estatístico tem

vantagens e limitações dependendo da natureza dos dados e do objetivo da análise. Nesta figura, temos uma comparação geral dos pontos de acidentes. De acordo com a regressão espacial, por exemplo, poder-se-ia identificar fatores de risco associados a áreas geográficas, útil para prever tendências espaciais.

O gráfico abaixo fig-23, que dialoga com os dados que geraram a fig-17 do traçado da rodovia e com o mapa fig-16 em que os pontos de memoriais são destacados, nos dá um espelho dos memoriais destacados nos gráficos anteriores. Todavia, esta figura que enfatiza a concentração de memoriais criando para o leitor e o pesquisador um possível *hotspot*, é essencial na visualização de tudo que se debateu sobre os outros indicadores e as mortes na BR-282 no Vale do Contestado. Hotspots de fatalidades podem ser definidos como áreas de alto risco para colisões entre veículos e animais em rodovias e ferrovias devido à presença de agregações de atropelamentos (Gunson; Teixeira, 2015).

Nesse sentido, infere-se que a identificação de possíveis *hotspots* é realizada por meio de métodos estatísticos e geoespaciais, buscando áreas onde eventos ocorrem com maior intensidade do que o esperado, é o que nos representa o gráfico em apreço fig-24. Percebe-se do gráfico abaixo, que se teve a ocorrência de nove, possíveis, *hotspot*; o primeiro entre os quilômetros 19 e 20; o segundo entre os quilômetros 70-71; o terceiro entre os quilômetros 139-140; o quarto entre os quilômetros 155-157; o quinto entre os quilômetros 169-170; o sexto entre os quilômetros 176-178; o sétimo entre os quilômetros 184-188; o oitavo entre os quilômetros 208-209 e o nono; entre 242-244 (Figura 11. Estes pontos quentes, de registros de memoriais/acidentes, dialogam com os dados das figuras-21 e 22, abaixo, que são espelhos das tabelas 3 e 6, de número de acidentes e média de mortes por municípios, respectivamente, para ajudar-nos a compreender a dificuldade de se estabelecer, de forma definitiva e enfática, a possível ocorrência de hotspots, no trecho estudado, já que os locais dos memoriais, podem não ser o local da maioria dos acidentes com morte naquele trecho da rodovia BR-282. Mesmo sendo o local de maior concentração de memoriais, dados levantados na pesquisa, os possíveis pontos quentes requerem outras variáveis para se ter certeza da sua ocorrência e existência. Detalhes, que não tiram a possibilidade de análise, nem a possibilidade de se pensar nos locais marcados por memoriais a morte de humanos, como locais de perigo e risco as tragédias na estrada.

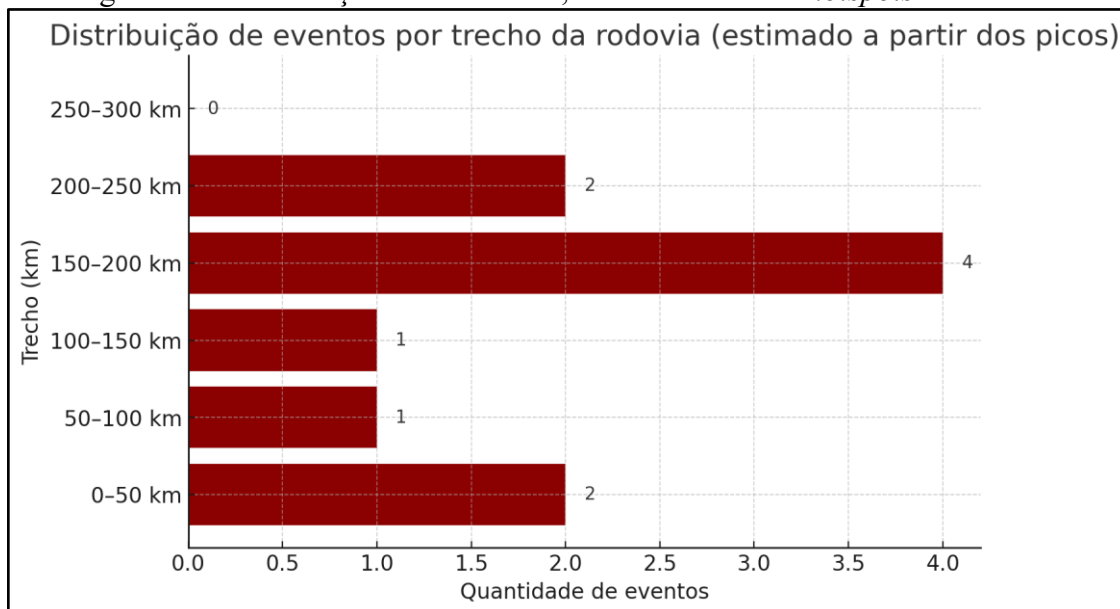
Figura 21 - Total de acidentes por município. E média de morte por extensão.



Fonte: Dados do autor, 2024.

Observando-se nota-se que os dados sugerem relação entre os números de acidentes e o número de mortes na rodovia, por cidade. O termo *hotspot*, aqui usado para destacar a ocorrência de sinistros, criando a mancha intensa de memoriais, foi usado por Myers (1980) pensando-se em *hotspot* de biodiversidade. Dias (2018), nos informa que em 1988, Norman Myers criou o termo “Hotspots de biodiversidade” (pontos quentes, traduzindo o termo do inglês). Nesse primeiro trabalho publicado na revista *The Environmentalist*, foram listados 10 *hotspots* distribuídos principalmente na região tropical. Dois anos mais tarde, o autor publicou outro artigo na mesma revista, acrescentando 8 *hotspots* a lista, incluindo áreas não tropicais.

Figura 22 - Distribuição dos acidentes, caracterizando os *hotspots* na rodovia.

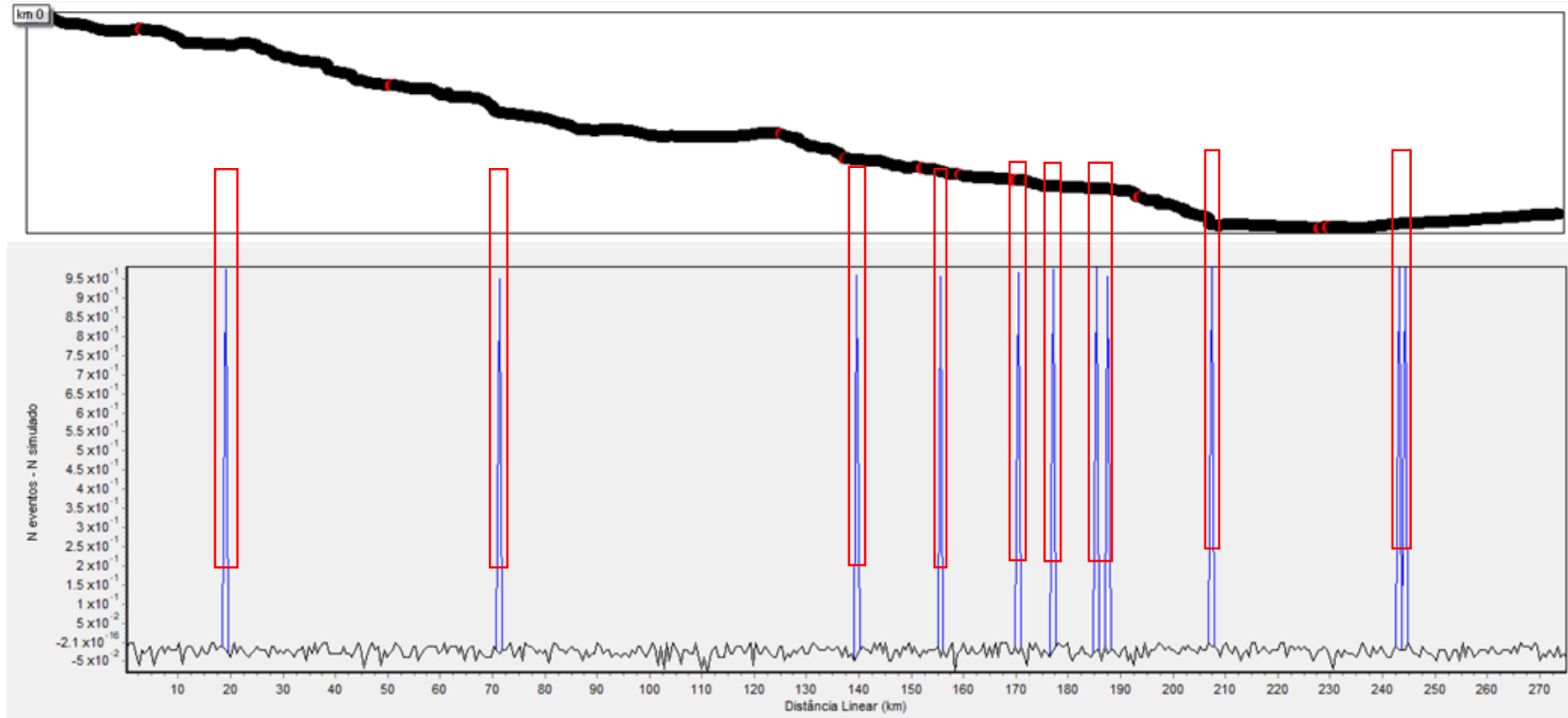


Fonte: Dados do autor, 2024.

No contexto desta pesquisa os, possíveis, *hotspots* indicam a concentração de memoriais; o que indica um local de acidente com morte. O que não quer dizer a totalidade das mortes naquele local, já que não se analisou os dados da PRF, levando-se em consideração o local, e sim a quantidade. Aliás, faz sentido o registro, além do estudo dialogando com a Ecologia de Estradas, quando se sabe que a existência e a permanência destes memoriais a beira das estradas estão constantemente ameaçadas. Ameaçada pela obsolescência da rodovia e, por isso a duplicação, a privatização, enfim, o aumento da eficiência da rodovia é promessa pública de governos e autoridades econômicas. Assim, com estes nove, possíveis, *hotspots* de atropelamentos de humanos, aqui identificados, poderá vir a ser fonte de atenção para se pensar políticas públicas de prevenção de acidentes e mortes na BR-282 no Vale do Contestado em Santa Catarina.

Portanto, neste trabalho em apreço, os critérios usados para a delimitação dos hotspots foram apresentados de maneira mais explícita, sendo os dois principais fatores: o número de memoriais indicando o local de acidentes; o número de acidentes fatais que recebeu/construção de um memorial. Em suma, torna-se importante analisarmos a concentração de memoriais e sua relação com o meio, a cultura e história local, a antropologia visual, a história cultura e o diálogo com a Ecologia de Estradas.

Figura 23 - Localização das agregações de monumentos (acidentes) à morte de humanos ao longo do trecho estudado da BR 282 no Vale do Contestado, Oeste de Santa Catarina, Brasil.



Fonte: Do autor, 2024. Legenda: Valores de  $N_{\text{eventos}} - N_{\text{simulado}}$  (linha azul) que se encontram acima do limite superior de confiança (linha preta) indicam os locais de ocorrência de aglomerações de eventos (*hotspots*). Em destaque (retângulos vermelhos) se encontram os três *hotspots* com maior grau de intensidade.

Outrossim, os gráficos analisados (Figuras 16, 17, 20 e 23) trataram da localização de monumentos ou memoriais relacionados a acidentes fatais, examinando sua distribuição ao longo do trecho escolhido para esta pesquisa na BR-282 no Vale do Imigrante (“Ex”-Vale do Contestado) em Santa Catarina. Questões como padrões geográficos, fatores ambientais e impacto na memória coletiva foram exploradas.

Logo, os monumentos, destacados nos gráficos, nas fotos e nas tabelas, que homenageiam vítimas de acidentes e tragédias têm um impacto emocional profundo na sociedade. Eles servem como locais de memória, reflexão e conscientização, influenciando indivíduos e comunidades de várias maneiras. Quiçá, os governos e os gestores públicos também fossem impactados e olhassem para as estradas com mais interesse técnico.

Resumindo, pode-se perceber que os memoriais podem despertar a memória e o luto. Aliás, é possível que para familiares e amigos das vítimas, esses monumentos oferecem um espaço físico de homenagem e lembrança. Eles ajudam no processo de luto, proporcionando um local onde as pessoas podem expressar suas emoções e manter viva a memória de quem se foi. No entanto, podem também dialogar com a história e a memória do local, como percebe-se no Vale do Contestado. Contestado, este, nome dado a região devido a Guerra que assolou a região entre 1912 e 1916.

Pode-se, ainda, acreditar-se que os memoriais influenciam na conscientização e prevenção. Afinal, muitos desses memoriais não apenas prestam homenagem às vítimas, mas também servem para alertar sobre riscos e reforçar a necessidade de prevenção, de melhorias. Por exemplo, memoriais de trânsito podem incentivar motoristas a dirigirem com mais cautela, evitando novas tragédias. Nesse sentido, tem-se ainda o impacto coletivo. Ou seja, ao marcar eventos históricos ou desastres, esses monumentos reforçam a importância de aprender com o passado. Eles podem ser catalisadores para mudanças políticas e sociais, impulsionando legislações mais rígidas sobre segurança pública, infraestrutura e regulamentações.

Outras questões implícitas, pode ser a empatia e solidariedade. Quando a sociedade vê esses memoriais, pode haver uma conexão histórica e/ou emocional/cultural que transcende barreiras individuais. Eles ajudam a construir interesse/consciência, promovendo a solidariedade, ou não, entre diferentes grupos e reforçando a ideia de que certas tragédias afetam a todos. Logo, pode-se e falou-se em identidade cultural, pois, alguns monumentos se tornam parte da identidade de um lugar, simbolizando resiliência e superação. Eles podem transformar um evento triste em um marco de força coletiva e inspiração. Força presente quando da

mudança de nome de Vale do Contestado para Vale do Imigrante, discussão analisada neste trabalho.

Enfim, a memória coletiva desempenha um papel fundamental na construção da identidade cultural de um povo, moldando valores, tradições e percepções históricas. Assim, na luta pela preservação da História e Tradição, a memória coletiva permite que uma sociedade preserve eventos marcantes e tradições ao longo do tempo. Isso ajuda a consolidar uma identidade cultural que é transmitida entre gerações por meio da oralidade, arte, literatura e celebrações. Logo, os eventos históricos compartilhados criam uma narrativa comum que une os indivíduos de uma comunidade ou nação. Essa conexão fortalece o sentimento de pertencimento e identidade, ajudando as pessoas a se identificarem com sua cultura, seus valores, seu local, seu passado histórico. Foi o que se viu neste trabalho, com os memoriais, com a história do Contestado e com a Ecologia de Estradas.

## 6 CONCLUSÃO

Portanto, o presente estudo permitiu uma análise aprofundada da relação histórica dos memoriais de morte ao longo da BR-282, na região do Contestado, evidenciando seu papel como Patrimônio Cultural. A pesquisa revelou que esses memoriais não apenas registram tragédias individuais, mas também refletem uma construção social da memória, onde crenças, ritos e significados locais se entrelaçam com o espaço físico da rodovia BR-282.

Além disso, a comparação entre os registros de morte e os monumentos às vítimas confirmou uma forte correlação entre os locais dos memoriais e os pontos de maior incidência de fatalidades, demonstrando que esses elementos materiais desempenham uma função tanto memorialista quanto de alerta para motoristas e autoridades. Logo, na hipótese sobre os memoriais, ao analisarmos esses memoriais, percebemos que eles expressam não apenas o luto e a perda, mas também aspectos fundamentais da identidade social, econômica e política dos grupos envolvidos na Guerra do Contestado. A forma como foram erguidos, os símbolos utilizados e suas localizações revelam traços da resistência, das crenças e da organização dos caboclos, proporcionando um olhar mais aprofundado sobre a dinâmica sociocultural daquela época.

Portanto, os memoriais fúnebres devem ser reconhecidos como fontes históricas relevantes, capazes de enriquecer as análises acadêmicas sobre a identidade cabocla e os impactos da Guerra do Contestado. Eles não apenas registram eventos trágicos, mas também preservam memórias que ajudam a reinterpretar e aprofundar o entendimento sobre as transformações sociais e políticas do Brasil no período em questão.

Dessa forma, este estudo contribui significativamente para a compreensão das dinâmicas culturais, históricas e territoriais da região do Contestado, ressaltando a importância da preservação dos memoriais e da integração entre memória e segurança viária. Os resultados obtidos reforçam a necessidade de um olhar interdisciplinar que contemple não apenas os aspectos históricos e sociais, mas também políticas voltadas à melhoria da infraestrutura rodoviária e à valorização dos processos de luto e memória coletiva.

Quanto a investigação sobre a mudança da nomenclatura turística de "Vale do Contestado" para "Vale do Imigrante" a pesquisa demonstrou um reposicionamento identitário da região, evidenciando a busca por uma narrativa que privilegia a contribuição dos imigrantes na formação social e econômica local, em detrimento da história local. Esse processo, embora

reforçando aspectos positivos da imigração, pode resultar na atenuação de memórias ligadas ao conflito do Contestado, alterando a percepção histórica da população.

O inventário e catalogação dos artefatos e memoriais ao longo do trecho estudado da BR-282 forneceram um panorama detalhado das práticas de luto e homenagem na região, permitindo compreender como os cidadãos se apropriam do espaço público para expressar sentimentos e reforçar laços comunitários. A análise dos registros oficiais das mortes humanas no período de 2007 a 2023, sob a ótica da Ecologia de Estradas, apontou a necessidade de políticas públicas mais eficazes para reduzir os índices de acidentes fatais, especialmente em trechos críticos da rodovia.

Quanto a outros aspectos da pesquisa, revisitou-se a História do Vale do Contestado, em que se pode explorar como o contexto histórico da região, marcada por conflitos como a Guerra do Contestado (1912-1916), pode influenciar a memória coletiva e a forma como os memoriais são interpretados. E mais, o desenvolvimento das rodovias no Brasil, em que se pode investigar o papel da BR-282 no contexto histórico do desenvolvimento rodoviário no país, considerando políticas públicas de transporte e integração regional. As mudanças sociais e culturais em que se pode examinar como as transformações nas práticas de luto e memória, ao longo das décadas, impactaram a criação e manutenção desses memoriais.

Nesse viés, pesquisou-se, também, modernização e privatização, em que se constatou que a modernidade trouxe mudanças práticas e emocionais. Com o ritmo acelerado da vida, os períodos formais de luto se tornaram mais curtos. Por fim, a ressignificação e sustentabilidade, em que se viu a importância das políticas públicas perante a grandiosidade das tragédias, e o papel dos organismos internacionais, como a UNESCO, e a presença de organismo nacionais, como o Confederação Nacional do Transporte (CNT), o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e a Polícia Rodoviária Federal (PRF), com seus bancos de dados públicos em que se pode utilizar para esta pesquisa. Apontou-se, ainda, os ODS – objetivos do desenvolvimento sustentável – e a certeza de que, nada é mais importante do que a informação, na busca de um trânsito seguro, humanizado, democrático e sustentável para todos e todas. Preservando, respeitando e mantendo a tradições dos memoriais fúnebres, na esperança de um dia contar-se outra história, que não seja, as tragédias e sim a preservação da vida humana, não humana e do meio ambiente.

Nesse sentido, a Ecologia de Estradas proporciona uma visão ampliada sobre como a BR-282 se insere no contexto ambiental, promovendo uma análise que integra aspectos

ecológicos, sociais e econômicos. O diálogo entre diferentes áreas do conhecimento possibilita a formulação de estratégias que minimizem os impactos e incentivem práticas que favoreçam a conservação da biodiversidade e a conectividade da paisagem.

Em suma, finda-se deixando algumas possibilidades de continuidade a novas pesquisas, no chamado Ex-Vale do Contestado e agora chamado Vale do Imigrante, em diálogo com a Ecologia de Estradas e a História local. Pode-se ampliar as pesquisas sobre memória e identidade regional. Investigar como diferentes grupos sociais (caboclos, descendentes de imigrantes, comunidades indígenas) reinterpretam e ressignificam os memoriais fúnebres; analisar o impacto da mudança da nomenclatura turística de *Vale do Contestado* para *Vale dos Imigrantes* sobre a percepção coletiva da história local. Pode-se ainda relacionar Ecologia de Estradas e memória social. Em que se pode mapear a relação entre, possíveis, hotspots de acidentes fatais e a instalação de memoriais em outros trechos da BR-282 e em rodovias vizinhas e explorar como os memoriais podem servir como indicadores alternativos de risco viário para políticas públicas. É possível, ainda aprofundamentos nas dimensões culturais e simbólicas. Onde se pode estudar os símbolos, materiais e ritos presentes nos memoriais, identificando variações entre municípios ou ao longo do tempo e comparar os memoriais do Contestado com práticas similares em outras regiões do Brasil e da América Latina.

Aliás, é importante dar continuidade as questões de História e patrimônio. Em que se pode analisar os memoriais como patrimônio cultural imaterial, relacionando-os à memória da Guerra do Contestado e às disputas de identidade regional e investigar como políticas de turismo cultural poderiam integrar esses memoriais em roteiros de memória, sem descontextualizar sua função original. Pode-se pensar, políticas públicas e planejamento rodoviário. Podendo-se avaliar como os memoriais podem contribuir para campanhas de educação no trânsito e sinalização em trechos críticos e estudar os efeitos de projetos de duplicação ou privatização da BR-282 sobre a preservação ou deslocamento desses memoriais. Ou ainda, os aspectos sociais e emocionais. E com isso investigar o papel dos memoriais no processo de luto das famílias e comunidades, especialmente em contextos de precariedade de apoio psicológico e analisar como a construção de memoriais fortalece redes de solidariedade e pertencimento comunitário.

Por fim, e não menos importante, pode-se aprofundar o diálogo com os ODS, sustentabilidade e biodiversidade. Nesse sentido, relacionar os memoriais e sua permanência no espaço público com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), sobretudo ODS

3 (Saúde e bem-estar), ODS 11 (Cidades e comunidades sustentáveis) e ODS 15 (Vida terrestre) e explorar a interface entre memória cultural e conservação ambiental, considerando a BR-282 como espaço de conflito entre transporte, ecologia e cultura.

Portanto, o reconhecimento da relevância dessa abordagem fortalece iniciativas de planejamento e gestão ambiental, permitindo que a BR-282 seja compreendida não apenas como uma via de deslocamento, mas como um elemento que influencia diretamente a dinâmica dos ecossistemas. A aplicação desses conceitos contribui para a construção de soluções mais equilibradas e sustentáveis, alinhadas com as necessidades de preservação ambiental e desenvolvimento regional.

## REFERÊNCIAS

ALEKSIÉVITCH, Svetlana. **A guerra não tem rosto de mulher**. Título original. У войны не женское лицо EDITORA SCHWARCZ S.A. — São Paulo — SP, 2013.

ALESC, Assembleia legislativa do Estado de Santa Catarina. Coordenadoria de documentação arquivado em 11/02/2020. **Pedido de informação PIC/0648.9/2019, Sala de Sessões**. Gabinete do Deputado Nilson Berlanda. Florianópolis, 05/12/2019.

ALESC, Assembleia legislativa do Estado de Santa Catarina. Coordenadoria de documentação arquivado em 11/02/2020. **Ofício 323/2019/GABS/SANTUR, 2019**. Sala de Sessões. Florianópolis, 23 de janeiro de 2020.

ALMEIDA, Aluísio de. **Vida e Morte do Tropeiro**. São Paulo: Martins, 1971.

AMADOR, Milton Cleber Pereira. Guerra do Contestado: marca o fim e o início de modelos de desenvolvimento na região Oeste Catarinense. **Revista Cadernos do Ceom**, v. 22, n. 31, p. 499-508, 2009.

AMURC, Associação de Municípios da Região do Contestado (amurc-sc.org.br). Disponível em <https://amurc-sc.org.br/municipios-da-regiao/> <acessado em 20/02/2025>

ANJOS, Francisco Antônio dos; ANDRADE, Ilário Caubi Fraga de. As regiões turísticas de Santa Catarina: análise do desenvolvimento turístico regional a partir da categorização do mapa do turismo brasileiro, 2019 (Mtur). *Turismo: Visão e Ação*, [S.L.], v. 23, n. 2, p. 435-457, 20 set. 2021. <http://dx.doi.org/10.14210/rtva.v23n2.p435-457>.

ASSEMBLEIA GERAL DA ONU. RESOLUÇÃO 74/299 – Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. 2020. Disponível em: documents.un.org/doc/undoc/gen/n20/226/34/pdf/n2022634.pdf. Disponível em: 11 dez. 2024.

ATA da **Oficina de Avaliação e Hierarquização nos Atrativos turísticos da Região Turística do Vale do Contestado e Escolha do novo nome da região turística** - IGR regional do Vale do Vontestado. Caçador, 25 de junho de 2019.

ATA de **Assembleia Geral Extraordinária da IGR Regional do Vale do Contestado**. Catanduvas, 04 de julho de 2019.

BARBIERI, José Carlos. **Desenvolvimento sustentável: das origens à Agenda 2030**. – Petrópolis : Vozes, 2020. – (Coleção Educação Ambiental).

BAGATINI, T. **Evolução dos índices de atropelamento de vertebrados silvestres nas rodovias do entorno da Estação Ecológica de Águas Emendadas**, DF Brasil, e eficácia de medidas mitigadoras. Dissertação (Mestrado em Ecologia) atenção para conservação. - Universidade de Brasília, Brasília, 2006.

BAGER, A.; LUCAS, P.S.; BOURSCHEIT, A.; KUCZACH, A.; MAIA, B. **Os caminhos da conservação da biodiversidade brasileira frente aos impactos da infraestrutura.** Biodiversidade Brasileira, v. 6, n. 1, p.75-86, 2016.

BAGER, Alex. *Ecologia de Estradas : tendências e pesquisas /* – Lavras : ed. UFLA, 2012.  
BARBOSA, Andréa; Edgar Teodoro da Cunha. **Antropologia e Imagem.** Zahar. – Rio de Janeiro, 2006.

BASTOS, J.T. *et al.* **Desempenho brasileiro na década de ação pela segurança no trânsito: análise, perspectivas e indicadores 2011- 2020 /** Bastos, J. T. et. al. -- Brasília: Viva editora, 2020.

BATISTA, Henrique Sérgio de Araújo. **Jardim regado com lágrimas de saudade: morte e cultura visual na Venerável Ordem Terceira dos Mínimos de São Francisco de Paula (Século XIX).** Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2011.

BRANDT, Marlon. **Uma história ambiental dos campos do planalto de Santa Catarina** [tese]: orientação, Eunice Sueli Nodari. – Florianópolis, SC. 2012

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil.** Promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em: 12 de outubro de 2024.

BRASIL. **LEI Nº 13.614, DE 11** de janeiro de 2018. Criou o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS). Disponível em: [planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2018/lei/L13614.htm](http://planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13614.htm). Acesso em: 11 dez. 2024.

BRASIL. Lei nº 9503, de 23 de setembro de 1997. Lei nº 9.503 de 23/09/1997. **Diário Oficial da União**, 24 set. 1997. Disponível em: <https://legis.senado.leg.br/norma/551379>. Acesso em: 1 jul. 2023.

BREVES, Wenceslau de Souza. O Chapecó que eu conheci. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina**, Florianópolis, n. 4, p. 07-73, 1985.

BURKE, Peter **O que é história cultural?.** Tradução Sergio Goes de Paula. – e.ed. rev. Eampl. – Rio de Janeiro: Z. ahar, 2008.

BURKE, Peter. **Testemunha ocular: História e Imagem.** Bauru,SP: Edusc, 2004.  
CABRAL, Fábio Luís. **CAÇADOR, RECORTES DE SUA HISTÓRIA ATRAVÉS DE IMAGENS: Reconstrução Histórica do município de Caçador-SC, a partir dos usos historiográficos da fotografia na construção da história local.** Instituto Federal de Santa Catarina : Caçador – 2019.

CABRAL, Oswaldo Rodrigues. **João Maria: interpretação da Campanha do Contestado.** São Paulo: Nacional, 1960.

CAMPOS, Ricardo. **A Cultura Visual e olhar antropológico**. VISUALIDADES., Goiânia v.10 n.1 p. 17-37, jan-jun 2012.

CARVALHO, C. F. **Atropelamento de vertebrados, hotspots de atropelamentos e parâmetros associados, BR-050, trecho Uberlândia-Uberaba**. 2014. 86 f. Dissertação (Mestrado em Ecologia e Conservação de Recursos Naturais) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2014.

CASTRO, Elisiana Trilha **O patrimônio cultural funerário catarinense** / Elisiana Trilha Castro – Florianópolis: FCC, 2017.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE – CNT. **Painel CNT dos Pontos Críticos nas Rodovias Brasileiras**. 2024a. Disponível em: [cnt.org.br/painel-ponto-critico](http://cnt.org.br/painel-ponto-critico). Acesso em: 11 dez. 2024.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE – CNT. **Pesquisa CNT de Rodovias 2024**. 2024b. Disponível em: [pesquisarodovias.cnt.org.br](http://pesquisarodovias.cnt.org.br). Acesso em: 11 dez. 2024.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE – CNT. **Pesquisa CNT de Rodovias 2024** – Painel. 2024c. Disponível em: [pesquisarodovias.cnt.org.br/painel](http://pesquisarodovias.cnt.org.br/painel). Acesso em: 11 dez. 2024.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE – CNT. **Transporte em Foco – Rodovias que perdoam**. 2021. Disponível em: [cdn.cnt.org.br/diretorioVirtual/5d10ad26-e26e-4979-9092-024503d49dfc.pdf](http://cdn.cnt.org.br/diretorioVirtual/5d10ad26-e26e-4979-9092-024503d49dfc.pdf). Acesso em: 10 dez. 2024.

CERQUEIRA, R.; BRANT, A.; NASCIMENTO, M.T.; PARDINI, R, Fragmentação: Alguns conceitos. IN RAMBALDI, D.M; OLIVEIRA, D.A.S. **Fragmentação de ecossistemas: causas, efeitos sobre a biodiversidade e recomendações de políticas públicas**, Brasília: MMA-SBF, p.23-40, v.2, 2003.

CESAR. G. Crendices. **Suas origens e classificação**. Rio de Janeiro: APEX, 1975.

CIRINO, Douglas William. **Cercosyon thous e estradas: Os efeitos das características da paisagem sobre um carnívoro generalista**. Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Universidade Federal do ABC como pré-requisito para a obtenção do diploma de Bacharel em Ciências Biológicas. Universidade Federal do ABC, SANTO ANDRÉ 2018.

CLEVINGER, A.P.; CHRUSZCZ, B.; GUNSON, K.E. **Spatial patterns and factors influencing small vertebrate fauna road-kill aggregations**. Biological Conservation, v. 109, p. 15-26, 2003.

COELHO, A. V. P.; COELHO, I. P.; TEIXEIRA, F. Z.; KINDEL, A. **Siriema: road mortality software**. Porto Alegre, RS: UFRGS, 2014.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE : 70 anos pelo Brasil / editor Claudio Schleder. -- 1. ed. -- São Paulo : Inbook Editora, 2024.

CONNERTON, Paul. **Como as sociedades recordam**. 2. Ed. Lisboa: Celta Editora, 1989.  
**Contestado**. Blogger, 2019. Disponível em: <<http://simpsiocentenriocontestado1912>>

COSTA, Sandro da Silveira. **Santa Catarina: História – Atualidades – Meio Ambiente**. – Belo Horizonte: Editora Dialética, 2020.

CUNHA, Euclides da, 1866-1909. **Os sertões** / Euclides da Cunha. – 1. ed. – Rio de Janeiro: Fundação Darcy Ribeiro, 2014. 662 p.; 21 cm. – (Coleção biblioteca básica brasileira; 24).  
DALHUISEN, Fernanda Areias Pereira. Regina Lara Silveira Mello. A cultura visual e as interações humanas num mundo cada vez mais centralizado no olhar. **Anais do viii seminário leitura de imagens para a educação: múltiplas mídias** Florianópolis, 16 de setembro de 2015 - ISSN 2175-1358

DALLANORA, Cristina, Flávia Paula Darossi, Viviani Poyer. **O HISTÓRICO VALE DO CONTESTADO: A LUTA PELA TERRA NO PLANALTO E MEIO OESTE DE SANTA CATARINA (1874-1921)** In Propriedades em transformação 2 : expandindo a agenda de pesquisa / organizado por Débora Ungaretti...[et al] -- São Paulo : Blucher, 2021. 439 p.

DAMIÃO, Carlos. **Memória de Florianópolis: Um nome, muitas mágoas**. Texto 18/06/2016 (10h00). Publicado pelo canal nd+. Disponível em: <https://ndmais.com.br/noticias/memoria-de-florianopolis-um-nome-muitas-magoas/> <acessado em 02/03/2025>

DIAS, Leila Christina. Redes: **Emergência e Organização**. In: Geografia: conceitos e temas / organizado por Iná Elias de Castro, Paulo Cesar Gomes, Roberto Lobato Corrêa. 2ª ed. – Rio de Janeiro; Bertrand Brasil, 2000.

DIAS, R. A. e Burger, M. I. (2005). **A assembleia de aves de áreas úmidas em dois sistemas de cultivo de arroz irrigado no extremo sul do Brasil**. *Ararajuba*, 13(1):63-80.

DIAS, R. A. e Mauricio, G. N. (1998). **Lista preliminar da avifauna da extremidade sudoeste do saco da Mangueira e arredores, Rio Grande, Rio Grande do Sul**. *Atualidades Ornit.*, 86:10-11.

FERENHOF, H.A.; FERNANDES, R.F. Desmistificando a revisão de literatura como base para redação científica: método SFF. **Revista ACB: Biblioteconomia em Santa Catarina**. v. 21, n. 3, p. 550-563, 2016.

FERRAZ, Antonio Clóvis Pinto...[et al.]. **Segurança no trânsito** / -- 3. ed. -- Curitiba, PR : Ed. dos Autores, 2023.

FISCHER, W.A. **Efeitos da BR-262 na mortalidade de vertebrados silvestres: síntese naturalística para a conservação da região do Pantanal**, MS. Dissertação (Mestrado em Ecologia e Conservação) - Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campos Grande. 1997.

- FONSECA, J. J. S. **Metodologia da pesquisa científica**. Fortaleza: UEC, 2002.
- FORMAN, R. T. T. *et al.* **Road ecology: Science and solutions**. Washington: Island Press, 481 p., 2003
- FORMAN, R.T.T. **Road ecology's promise: What's around the bend?** *Environment*. v. 46, p. 8-21, 2004.
- FRAGA, Nilson Cesar; GONÇALVES, Cleverson; CAVATORTA, Mateus Galvão. Contestado: o sagrado e o profano de uma guerra secular. *Geografia (Londrina)*, [S.L.], v. 26, n. 1, p. 143, 25 jul. 2017. Universidade Estadual de Londrina.  
<http://dx.doi.org/10.5433/2447-1747.2017v26n1p143>.
- FRAGELLI, Pedro. Tradição e revolução: Mário de Andrade e o patrimônio histórico e artístico nacional. *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, Brasil, n. 75, p. 144-161, abr. 2020. Sala, D. (1990). Mário de Andrade e o Anteprojeto do Serviço do Patrimônio Artístico Nacional. *Revista Do Instituto De Estudos Brasileiros*, 31, 19-26.
- FREITAS, K. P. A.; GONÇALVES, L.; KINDEL, A.; TEIXEIRA, F. Z. **Road effects on wildlife in brazilian environmental licensing**. *Oecologia Australis*, v. 21, n. 3, Special Issue, p. 280-291, 2017.
- FROZZA, Marcia Vidal Candido. Dissertação apresentada à Universidade Federal de Santa Catarina para a obtenção do grau de Mestre em Literatura. Orientadora: Profª. Drª. Odília Carreirão Ortiga Florianópolis Setembro de, 2003.
- GALLO, I. C. D. **O Contestado: o sonho do milênio igualitário**. Campinas: Editora da Unicamp, 1999, p. 12
- GALVÃO, T.F.; PEREIRA, M.G. **Revisões sistemáticas de literatura: passos para sua elaboração**. *Epidemiol. Serv. Saúde*, Brasília, 23 (1): 183-184, 2014.
- GEMELLI, Diane Daniela; CHMURA, Márcia. **O povo caboclo no território contestado: uma análise do processo de invisibilização**. *Geographia Opportuno Tempore*, Londrina, v.8, n. 1, p. 58-75, 2022.
- GERHARD, Tatiana Engel; SILVEIRA, Denise Tolfo. **Métodos de pesquisa. Planejamento e Gestão para o Desenvolvimento Rural da SEAD/UFRGS**. – Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009.
- GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 6.ed. São Paulo: Atlas, 2017. 159 p.
- GIMC, Grupo de Investigação sobre o Movimento do Contestado: eventos, notícias e documentos. **Em defesa da Memória, da Justiça e da Cidadania das populações do Contestado**. Blogger, 2019. Disponível em:

<http://simpsiocentenriocontestado19122012.blogspot.com/2019/11/>>. Acesso em 02 out. 2024.

GUNSON, K. E.; TEIXEIRA, F. Z. Road – Wildlife Mitigation Planning Can Be Improved By Identifying the Patterns and Processes Associated With Wildlife Vehicle Collisions. *Handbook of Road Ecology*, [s.l.], p. 101-109, 2015.

GORDILHO, H.J.S.; LIMA, Y.F.; CUSTÓDIO, V.P.S. Como reduzir os danos à biodiversidade decorrentes do atropelamento de animais selvagens nas estradas que cruzam a floresta atlântica brasileira? *Revista Jurídica*, Curitiba, v. 3, n. 48, p. 225-242, 2017.  
GOULARTI, Filho, Alcides. *Formação econômica de Santa Catarina*. Florianópolis: Cidade Futura, 2002.

GRUPO DE INVESTIGAÇÃO SOBRE O MOVIMENTO DO CONTESTADO (GIMC): eventos, notícias e documentos: Em defesa da Memória, da Justiça e da Cidadania das populações do Contestado (simpsiocentenriocontestado1912-2012.blogspot.com) <acessado 14/08/2023>

GUERRIERO Silas, **Novas configurações das religiões tradicionais: re-significação e influência do universo Nova Era**. *TOMO Revista do Núcleo de Pós-Graduação e Pesquisas em Ciências Sociais*, Vol. 11, n. 14, jan./jun., p. 35 – 53. Sergipe: 2009.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. Tradução de Beatriz. São Paulo: Centauro, 2006.

HERBERTS, ANA LUCIA **Cemitérios no Caminho - O Patrimônio Funerário ao longo do Caminho das Tropas nos Campos de Lages**./ Ana Lucia Herberts, Elisina Trilha Castro - Blumenau: Nova Letra, 2011. 363 f. : il.

HERBERTS, ANA LUCIA. **Cemitérios no Caminho: estudo do patrimônio funerário ao longo do Caminho das Tropas (Lages/SC)**. Proposta de Projeto. Edital Elisabete Anderle de Estímulo a Cultura (01/2009). Florianópolis, mar. 2009c, 7 p.

HERVIEU-LÉGER, Danièle. **O peregrino e o convertido: a religião em movimento**. Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 2008.

INNOCENTINI, Thaís Cristina. **Capitanias Hereditárias: Herança colonial sobre desigualdade e instituições**. - 2009. 57f. Orientador: Enlinson Mattos. Dissertação (mestrado) - Escola de Economia de São Paulo.

JUNG, K. W.; Almeida, F. S.; Oliveira, A. L.; Ferreira, D. G. S. **O novo vale dos imigrantes: as implicações da mudança de denominação para a identidade regional do vale do contestado**. A N A I S - ISSN 1884 –929X I CONGRESO INTERNACIONAL DEL TURISMO RURAL Y RURALIDADES – I CITRR; XII CONGRESO BRASILEIRO DEL TURISMO RURAL – XII CBTR; III CONGRESO BRASILEIRO DE LA GUERRA DEL CONTESTADO – III CBGC; XXXVII SEMANA DE GEOGRAFÍA EN UEL “tiempo de

mucho pasto y poco rastro” en el medio rural 03 a 05 de novembro de 2021 LONDRINA – PARANÁ – SUL DO BRASIL

KARSBURG, A. **O Eremita das Américas: a odisséia de um peregrino italiano no Século XIX**. Santa Maria: Editora da UFSM, 2014.

KLEINMAN, Paul. **Tudo que você precisa saber sobre psicologia: um livro prático sobre o estudo da mente humana**; tradução Leonardo Abramowicz. – 1. Ed. – São Paulo : Editora Gente, 2015.

KNORST, Patrícia Andréa Rauber. **Repensando alguns traços históricos de Santa Catarina**. Unoesc & Ciência – ACHS, Joaçaba, v. 2, n. 2, p. 198-205, jul./dez. 2011

LAURANCE, W. F. Bad Roads, Good Roads. *In*: VAN DER REE, R.; SMITH, D. J.; GRILO, C. (Eds.). **Handbook of Road Ecology**. 1. ed. Chichester, UK: John Wiley & Sons, Ltd, 2015, p. 10-15.

LAURANCE, W. F.; CLEVINGER, A. P.; CLAIR, C. C. S.; PROPPE, D. S. Predictors of deforestation in the Brazilian Amazon. **Journal of Biogeography**, v. 19, n. 8, p. 737-748, 2002.

LAURANCE, W. F.; CLEMENTS, G. R.; SLOAN, S.; O’CONNELL, C. S.; MUELLER, N. D.; GOOSEM, M.; VENTER, O.; EDWARDS, D. P.; PHALAN, B.; BALMFORD, A.; VAN DER REE, R.; ARREA, I. B. **A global strategy for road building**. **Nature**, v. 513, n. 7517, p. 229-232, 2014.

LE GOFF, J. 1992. **História e memória**. Campinas: Ed. Unicamp.

LE GOFF, Jacques. **História e Memória**. 5. ed. Tradução de Bernardo Leitão. Campinas: Goiânia v.10 n.1 p. 17-37, jan-jun 2012.

LE GOFF, Jacques, 1924 **História e memória** / Jacques Le Goff; tradução Bernardo Leitão ... [et al.] -- Campinas, SP Editora da UNICAMP, 1990. (Coleção Repertórios)

LINO, Jaisson Teixeira. heranças materiais de uma guerra: os cemitérios do contestado, sul do brasil. **revista esboços, florianópolis**, v. 19, n. 28, p. 13-30, dez. 2012.

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

LUNARDI Neto, **Antônio Estudos socioambientais sobre o Planalto Catarinense / Antônio Lunardi Neto, Cléber José Bosetti, Dilma Budziak, Eduardo Marques Martins, Hérica Aparecida Magosso, Joni Stolberg, Nei Kavaguichi Leite, Roberto Fabris Goerl, Sônia Corina Hess e Zilma Isabel Peixer. – 1. ed. – Florianópolis: Editora Insular, 2020.**

MACHADO, Paulo Pinheiro. **Bugres, tropeiros e birivas: aspectos do povoamento do Planalto Serrano**. *In*: BRANCHER, Ana Lize. História de Santa Catarina no século XIX. Florianópolis: Ed. UFSC, 2001.

MACHADO, Paulo Pinheiro. Fronteira, Legislativa e colonização no planalto meridional brasileiro ao final do século XIX. In: **Contestado : fronteiras, colonização e conflitos (1912-2014)**/ organizado por Delmir José Valentini e Rogério Rosa Rodrigues. – Porto Alegre : Letras&Vida ; Chapecó : Ed. UFFS, 2015.

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

MACHADO, Paulo Pinheiro. Apresentação: A aventura e a tragédia do Contestado. In: RODRIGUES, Rogério Rosa; MACHADO, Paulo Pinheiro; TOMPOROSKI, Alexandre Assis; VALENTINI, Delmir José; ESPIG, Márcia Janete (org.). **A guerra santa do Contestado tintim por tintim**. São Paulo: Letra e Voz, 2023. Cap. 1. p. 13-37. Disponível em: <https://wp.ufpel.edu.br/ndh/files/2023/07/A-Guerra-Santa-do-Contestado-Tintim-por-Tintim-ebook.pdf>. Acesso em: 02 fev. 2025.

MARCONDES, Danilo. **Iniciação à História da Filosofia: dos Pré-Socráticos a Wittgenstein**. Jorge Zahar Editor Ltda, Rio de Janeiro, 2007

MARCONI, Marina de Andrade. Eva Maria Lakatos; atualização da edição João Bosco Medeiros. **Fundamentos de metodologia científica**. – 9. ed. – São Paulo: Atlas, 2025

MARCONI, Marina de Andrade. Eva Maria Lakatos; atualização da edição João Bosco Medeiros. **Fundamentos de metodologia científica**. – 9. ed. – São Paulo: Atlas, 2021

MARTINS, Raimundo. Irene Tourinho (Orgs.). **Processos & Práticas de Pesquisa em Cultura Visual & Educação**. Editora UFSM. Santa Maria, RS – 2020. MATHIAS, Ronaldo. Antropologia visual. – São Paulo : Nova Alexandria, 2016.

MATIAS, Carlos dos Passos Paulo. Delmir José Valentini. Juliano Bitencourt Campos. Em busca do Patrimônio Cultural (In)visível: O Caboclo da Região do Contestado. in. **A multivocalidade da arqueologia pública no Brasil [recurso eletrônico] : comunidades, práticas e direito** / Juliano Bitencourt Campos, Marian Helen da Silva Gomes Rodrigues, Pedro Paulo Abreu Funari, organizadores. – Criciúma, SC : UNESC, 2017.

MENEGUETTI, D.U.O.; MENEGUETTI, N.F.S.P. & TREVISAN, O. 2010. **georreferenciamento e reavaliação da mortalidade por atropelamento de animais silvestres na linha 200 entre os municípios de Ouro Preto do Oeste e Vale do Paraíso** – RO. Revista Científica da Faculdade de Educação e Meio Ambiente, n.1, v.1, p.58-64. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES (2023). Sistema Seguro e Visão Zero. Disponível em: [gov.br/transportes/ptbr/assuntos/transito/pnatrans/sistema-seguro-e-visao-zero](http://gov.br/transportes/ptbr/assuntos/transito/pnatrans/sistema-seguro-e-visao-zero). Acesso em: 10 dez. 2024.

MONTEIRO, M. A. Caracterização climática do estado de Santa Catarina: uma bordagem dos principais sistemas atmosféricos que atuam durante o ano. Geosul, Florianópolis, v.16, n.31, p 69-78, jan./jun. 2001.

MONTEIRO, Douglas Teixeira. **Os Errantes do Novo Século: Um Estudo sobre o Surto Melenarista do Contestado**. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2011.  
MONTROYA, Antonio Ruiz de. **Conquista espiritual feita pelos religiosos da Companhia de Jesus nas Províncias do Paraná, Paraguai, Uruguai e Tape**. Porto Alegre: Martins Livreiro, 1985 [1639].

MOSIMANN, João Carlos. **Catarinenses – Gênese e história**. Florianópolis: Educação do Autor – 2010.

NORA, Pierre. **Entre memória e história: a problemática dos lugares**. 7 – 28 p. Projeto história: revista do programa de estudos Pós-graduados em história e do departamento de história da PUC. São Paulo, n. 10, 1993

NOVAES, Claudio. **Capelas Sertanejas: via sacra lírica e dramática nas estradas do calvário**. Léguas & Meia: Revista de literatura e diversidade cultural. Feira de Santana: UEFS, A. 14, nº 7, 2016.

OLIVEIRA, Sueli Terezinha de. **Discurso, cognição e sociedade: papéis sociais dos participantes da guerra do contestado**. Rede Sul Letras. Unisul. Palhoça, 2016. Disponível em: <<http://linguagem.unisul.br/paginas/ensino/pos/linguagem/eventos/sulletras/PDF/Sueli-de-Oliveira.pdf>>. Acesso em: 04 abr. 2019.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE – OMS. 2024. Disponível em: [who.int](http://who.int). Acesso em: 11 dez. 2024.

PARELLADA, Cláudia Ines. ARQUEOLOGIA DO PEABIRU: entrelaçando caminhos e conflitos. **Revista Habitus - Revista do Instituto Goiano de Pré-História e Antropologia**, [S.L.], v. 19, n. 2, p. 276, 4 mar. 2022. Pontifícia Universidade Católica de Goiás -PUC Goiás. <http://dx.doi.org/10.18224/hab.v19i2.9178>.

PERES, J.F.P. *et al.* **Espiritualidade, religiosidade e psicoterapia** / Rev. Psiq. Clín. 34, supl 1; 136-145, 2007.  
<https://www.scielo.br/j/rpc/a/YFghx4LyPBm6vVMH78Z4h8J/?format=pdf&lang=pt>  
<acessado em 20/03/2025>

PERON, André; Maar, Alexandre; Netto, Fernando Del Prá. **Santa Catarina: História, Espaço Geográfico E Meio Ambiente**. Florianópolis: Insular, 2009.

Pesquisa CNT de Rodovias 2024. – Brasília : CNT : SEST SENAT : ITL, 2024.

PIAZZA, Walter Fernando, Laura Machado Hubener. **Santa Catarina :história da gente**. – 6ª. ed. rev. e ampl. – Florianópolis : Ed. Lunardelli, 2003.

POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL – PRF. **Dados Abertos de Acidentes PRF novembro de 2023 a outubro de 2024**. 2024. Disponível em: [gov.br/prf/pt-br/aceso-a-informacao/dados-abertos/dados-abertos-da-prf](http://gov.br/prf/pt-br/aceso-a-informacao/dados-abertos/dados-abertos-da-prf). Acesso em: 10 dez. 2024.

PONTES, Emilio Tarlis Mendes. Gabriel Silva Campos. Doutorando. **PAISAGENS RELIGIOSAS: cruzeiros e memoriais às margens das rodovias**. Ateliê Geográfico Goiânia-GO v. 4, n. 3 agos/2010 p.46-63

PRADA, C.S. **Atropelamento de vertebrados silvestres em uma região fragmentada do nordeste do estado de São Paulo: quantificação do impacto e análise dos fatores envolvidos**. Dissertação (Mestrado em Ecologia e Recursos Naturais) - Centro de Ciências Biológicas e da Saúde, Universidade Federal de São Carlos, São Carlos. 2004.

QUEIRÓS, Eça de. **Mistério da Estrada de Sintra**. Em parceria com Ramalho Ortigão. Coleção Eça de Queirós Vol. I. 1ª Edição. São Paulo: LL Library, 2015.

QUEIROZ, Maurício Vinhas de. **Messianismo e Conflito Social (A Guerra Sertaneja do Contestado: 1912-1916)**. – Rio de Janeiro. Editora Civilização Brasileira S.A, 1966.

RADIN, José Carlos; CORAZZA, Gentil. Guerra do Contestado. **Dicionário Histórico-Social do Oeste Catarinense**, [S.L.], p. 79-83, 2018. Editora UFFS.  
<http://dx.doi.org/10.7476/9788564905658.0018>.

REGIÃO "Vale dos Imigrantes" é lançada na busca por uma gestão eficiente do turismo. Santur, Agência de Desenvolvimento do Turismo de Santa Catarina, 2019. Disponível em: . Acesso em: 06 nov. 2024.

REIS, João José. O cotidiano da morte no Brasil oitocentista. IN: História da vida privada **História da vida privada no Brasil**, Vol. 2. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

RETONDAR, Patricia Teles Ribeiro. **"A MORTE AO LONGO DO CAMINHO: Reflexões da religiosidade popular nas práticas mortuárias referentes às cruzeiros de beira de estrada do interior paraibano"** / Patricia Teles Ribeiro Retondar. - João Pessoa, 2019. 117f. : il.

RIBEIRO, João (1901). História do Brasil 2ª ed. [S.l.]: Livraria Cruz Coutinho  
RIBEIRO, Douglas José da Silva. **ECOLOGIA DE ESTRADAS E EDUCAÇÃO AMBIENTAL: UM DIÁLOGO POSSÍVEL?** Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, ao Programa de Pós-Graduação – Mestrado Profissional em Ensino de Biologia – PROFBIO, Setor de Ciências Biológicas da Universidade Federal do Paraná. 2020.

RIZATTI, Leonardo Guerra. **Ecologia de estradas em regiões neotropicais: revisão** / - Rio Claro : [s.n.], 2012

ROCHA, Isa de Oliveira. **Santa Catarina. Secretaria de Estado do Planejamento**. Diretoria de Estatística e Cartografia. Atlas geográfico de Santa Catarina : estado e território – fascículo 1 [recurso eletrônico]. / Santa Catarina. Secretaria de Estado do Planejamento. Diretoria de Estatística e Cartografia ; Isa de Oliveira Rocha (Org.) – 2.ed. – Florianópolis: Ed. da UDESC, 2016.

RODRIGUEIRO, Jane. O “BEM-MORRER” UMA CONSTRUÇÃO SOCIAL DA MORTE NO RIO DE JANEIRO NOS SÉCULOS XVIII E XIX. *Último Andar*. São Paulo, N.19, 2º semestre de 2010. <https://revistas.pucsp.br/index.php/ultimoandar/article/view/>

RODRIGUES, Rogério Rosa... [et al]. *A guerra do Contestado tintim por tintim*. – São Paulo : Letras e Voz, 2023

RIZATTI, Leonardo Guerra *Ecologia de estradas em regiões neotropicais: revisão / - Rio Claro : [s.n.], 2012 36 f. : il., figs., gráfs., tabs.*

RODRIGUES, F. H. G.; HASS, A.; REZENDE, L. M.; PEREIRA, C. S.; FIGUEREDO, C. F.; LEITE, B. F.; FRANÇA, F. G. R. Impacto de rodovias sobre a fauna da Estação Ecológica da Água Emendadas, DF. In: Congresso Brasileiro de Unidades de conservação, 3, 2002, Fortaleza. *Anais...* Fortaleza: SBUC, 2002. p. 585-593.

ROSA, et al. Atropelamento de fauna selvagem: Amostragem e análise de dados em ecologia de estradas. In BAGER, Alex. *Ecologia de Estradas : tendências e pesquisas / - Lavras : ed. UFLA, 2012.*

**Transporte rodoviário & meio ambiente: catálogo CNT de práticas sustentáveis**. – Brasília: CNT, 2024.

SABERES DO TRÂNSITO : educação para o trânsito, educação para a vida : 9º ano : ensino fundamental / Flavio De Mori, Jorge Luiz Silva Hermenegildo (orgs.). – 1. ed. – Florianópolis : LabTrans/UFSC, 2021. 194 p. : il.

SANTOS. Jurandir Soares dos. **Cabeza de Vaca: Naufrágios e Comentários**. L&PM Editores &/A. Rua Nova Iorque, 306 -90.450 -Porto Alegre -RS e Rua do Triunfo, 177 -01212 -São Paulo -SP, 1987.

SANTOS. Jurandir Soares dos. **Cabeza de Vaca: Naufrágios e Comentários**. Todos os direitos desta edição reservados a L&PM Editores &/A. Rua Nova Iorque, 306 -90.450 -Porto Alegre -RS e Rua do Triunfo, 177 -01212 -São Paulo -SP Impresso no Brasil Ou tono de 1987. COLEÇÃO L&PM/HISTÓRIA Série «Os Conquistadores», vol. 3

SANTOS SOUZA, Samuel et al. Fatores associados aos óbitos por acidentes de trânsito nas rodovias federais da Bahia. *Saúde.com*, v. 18, n. 2, 3 ago. 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.22481/rsc.v18i2.10578>. Acesso em: 5 jun. 2025.

SÃO PAULO. **Lei nº 4.582, de 12 de junho de 1985a**. Lei nº 4.582, de 12/06/1985. Disponível em: <https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:sao.paulo:estadual:lei:1985-06-12:4582>. Acesso em: 1 jul. 2025.

SCHMIDT, Jefferson. *Sem distinção de gênero: o amor de deus no rito da unção com óleo*. IN: *Anais do Congresso Latino-Americano de Gênero e Religião*. São Leopoldo: EST, v. 4, 2016.

SCHMITZ, Gustavo Henrique. **O monumento do centenário de Chapecó: usos do passado, história e memória**. Chapecó, 2018. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) – Universidade Federal da Fronteira Sul, Chapecó, 2018.

SEBRAE/SC. **Caderno de Desenvolvimento de Santa Catarina – Capão Alto**, 2019

SEBRAE/SC Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas de Santa Catarina.

SILVA, Terezinha, (2014). **Comunicação e mobilização: o movimento 'Não Foi acidente' e a campanha em torno de um problema público no Brasil**. Intercom: Revista Brasileira De Ciências Da Comunicação, 37(2), 113–132. <https://doi.org/10.1590/1809-584420145>

SOUZA, R. de O. A ocorrência de neve em Planaltos Subtropicais: O caso do sul do Brasil.

São Paulo, 1997. 144 p. Dissertação de mestrado em Geografia. USP.

SISTEMA RODOVIÁRIO ESTADO DE SANTA CATARINA. secretaria de estado da infraestrutura e mobilidade. emitido em: 19/11/2019 superintendência de planejamento e gestão.

**Transporte rodoviário & meio ambiente: catálogo CNT de práticas sustentáveis**. – Brasília: CNT, 2024. <https://www.cnt.org.br/pesquisas> - Guia CNT se segurança nas rodovias brasileiras – 2025 <acessado em 15/03/2025>

TREVISAN, L.C.; CASTRO, T.F.N.; COSTA, C.G. **Educar para conservar: estudo de caso sobre Ecologia de Estradas**. XII Congresso Nacional do Meio Ambiente. Poços de Caldas, 2016. Unicamp, 2003. 544 p.

TITARELLI, A. H. V. A onda de frio de abril de 1971 e sua repercussão no espaço geográfico brasileiro. In: Climatologia. São Paulo : EDUSP, n. 4. 1972. 15 p.

VALENTINI, Delmir José. **Da Cidade Santa à Corte Celeste: Memórias de Sertanejos e a Guerra do Contestado**. 4ª Edição. Chapecó: Argos, 2015.

VALENTINI, Delmir José. **Memórias da Lumber e da Guerra do Contestado**. Porto Alegre: Letras&Vida: Ed. UFFS, 2015. Prefácio de Paulo Pinheiro Machado.

VASCONCELOS, José Antônio. **Metodologia do Ensino de História**. – Curitiba: InterSaber, 2012.

VERNE, Júlio. **A volta ao mundo em 80 dias – Le tour du monde em 80 jours**. Tradução – Juliana Ramos Gonçalves. – Jandira, SP : Principis, 2020.

VIEIRA, E.M. **Highway mortality of mammals in Central Brazil**. Ciência e Cultura, v. 48, n, 4, p. 270-272, 1996.

VILHENA, Maria Ângela. **Ritos expressões e propriedades**. São Paulo: Paulinas, 2005.

VOVELLE, Michel. **As almas do purgatório, ou, o trabalho do luto**. São Paulo, Editora UNESP, 2010.

WERNER, Antônio Carlos; JOCHEM, Toni Vidal (org.). **Caminhos da Integração Catarinense: do Caminho das Tropas à rodovia BR 282** (Florianópolis – Lages). Florianópolis: Ed. Do Autor, 2004.

WOITOWICZ, Karina Janz. **Imagem contestada: a guerra do contestado pela escrita do diário da tarde (1912- 1916)**. Ponta Grossa: Editora UEPG, 2015, 327 p. ISBN 978-85-7798-212-7. Disponível em: <https://static.scielo.org/scielobooks/7s6w4/pdf/woitowicz-9788577982127.pdf>. Acesso em: 01 fev. 2025.

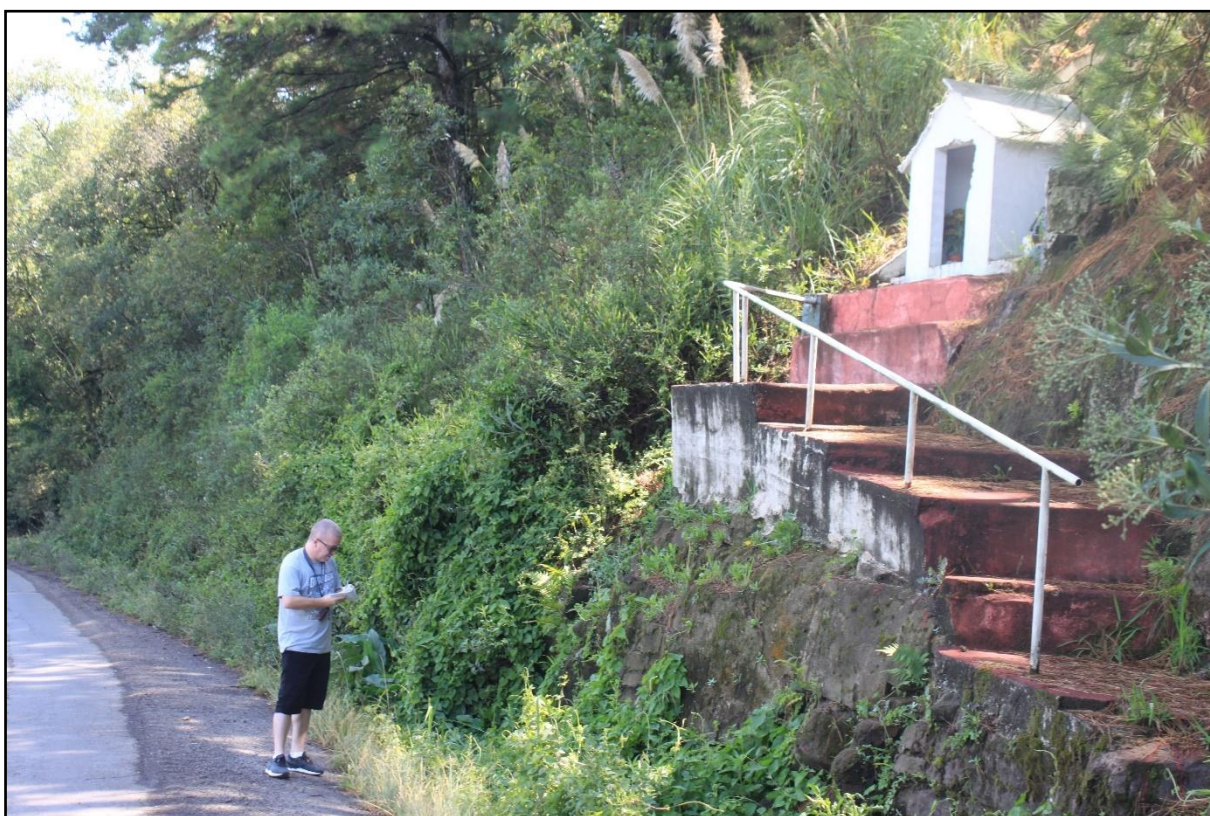
ZATTA, Angela; ROCHA, Diego da Luz; FRAGA, Nilson Cesar. VOZES CIRCUNDANTES NO VALE DOS IMIGRANTES: das redes que confirmam a região do contestado ao ofuscamento das cidades caboclas que resistem oferecendo produto e cultura cabocla secular ao turismo regional. **Geographia Opportuno Tempore**, [S.L.], v. 6, n. 3, p. 122-141, 2 abr. 2021. Universidade Estadual de Londrina. <http://dx.doi.org/10.5433/got.2020.v6.43100>.

ZILLI, Edson. **Caminhos das tropas no Extremo Sul Catarinense: memória e patrimônio**. 2014. 67 f. TCC (Graduação) - Curso de História, Universidade do Extremo Sul Catarinense, Criciúma, 2016.

## APÊNDICE 1 - INVENTÁRIO DOS MEMORIAIS A BEIRA DA BR-282 NO TRECHO ESTUDADO

Acervo dos memoriais fúnebres as margens da BR-282 no Vale do Contestado em Santa  
Catarina

### ➤ Altar



- Descrição mínima: neste memorial, vê-se uma espécie de altar e uma capela, escada e corrimão, construído na encosta da rocha as beiras da rodovia. Percebe-se que houve o cuidado de se fazer a escadas, a pintura da capela e das escadarias. Percebe-se, ainda, que o conjunto fica parecendo uma espécie de gruta, o memorial é visível para quem trafega pela BR-282 no vale do contestado.
- Condição de cuidados: O memorial encontra-se em boas condições. Construído em alvenaria, nota-se que é pintado. As escadas pintadas. No entanto, não tem objetos internos. O corrimão está em boas condições e firme, garantindo a segurança de quem venha a querer visitar o altar. Nota-se, ainda, que o memorial está localizado próximo de uma curva e, que as condições do asfalto da pista é boa. A sinalização pintada no asfalto também se encontra em boas condições e visíveis aos motoristas que pelo trecho trafegam.

### ➤ Capela





- Descrição mínima: A capela encontra-se em destaque no topo de uma rocha as margens da BR-282. Não é de fácil visualização para o motorista de dentro do carro. A rocha em que se encontra a capela está bem na curva da rodovia, detalhe que é possível notar-se na foto. O asfalto em boas condições e as pinturas de sinalização em boas condições, não diminuem o risco de acidente.
- Condição de cuidados: percebe-se grande quantidade de mato no entorno do memorial. A capela parecia estar abandonada e saqueada. Feita em madeira, tem porta com vidro e não continha fotos nem objetos em seu interior.

### ➤ Capela





- Descrição mínima: Capela na encosta da rodovia. É possível notar-se na foto que o memorial está localizado antes ou depois de uma curva – depende do sentido da estrada. Nota-se, ainda, que para o motorista a visibilidade do memorial não é tão clara, devido ao mato do entorno e por estar um pouco acima da pista. O asfalto está em boas condições e a sinalização é visível.
- Condição de cuidados: produzida com uma espécie de placa de mármore, com telhado e sem porta. A capela contém em seu interior imagens de santos e outros ornamentos ligados a religiosidade. Não contém fotos nem objetos da vítima.

### ➤ Cruz





- Descrição mínima: As cruzes, são duas, estão localizadas em local de difícil visualização pelos motoristas de dentro do carro. O memorial é produzido em madeira e contém inscrições com os nomes das vítimas. Contém, ainda, nas inscrições datas de nascimento e data do sinistros que colocaram fim as vidas dos usuários da rodovia envolvidos no acidente que ganhou as cruzes em apreço.
- Condição de cuidados: as cruzes aparentavam serem, de certa forma, cuidadas e visitadas. Observa-se pintura dos memoriais não serem desgastadas, e pedras no entorno das cruzes, indicam que foram colocadas para manterem-nas de pé. Nota-se, ainda, que a localização das cruzes é um pouco mais perto da pista, e que o mato no entorno é cortado. Quanto a pista, observa-se boas condições do asfalto e sinalização pintada na pista visível, e placas de sinalização existente no local.

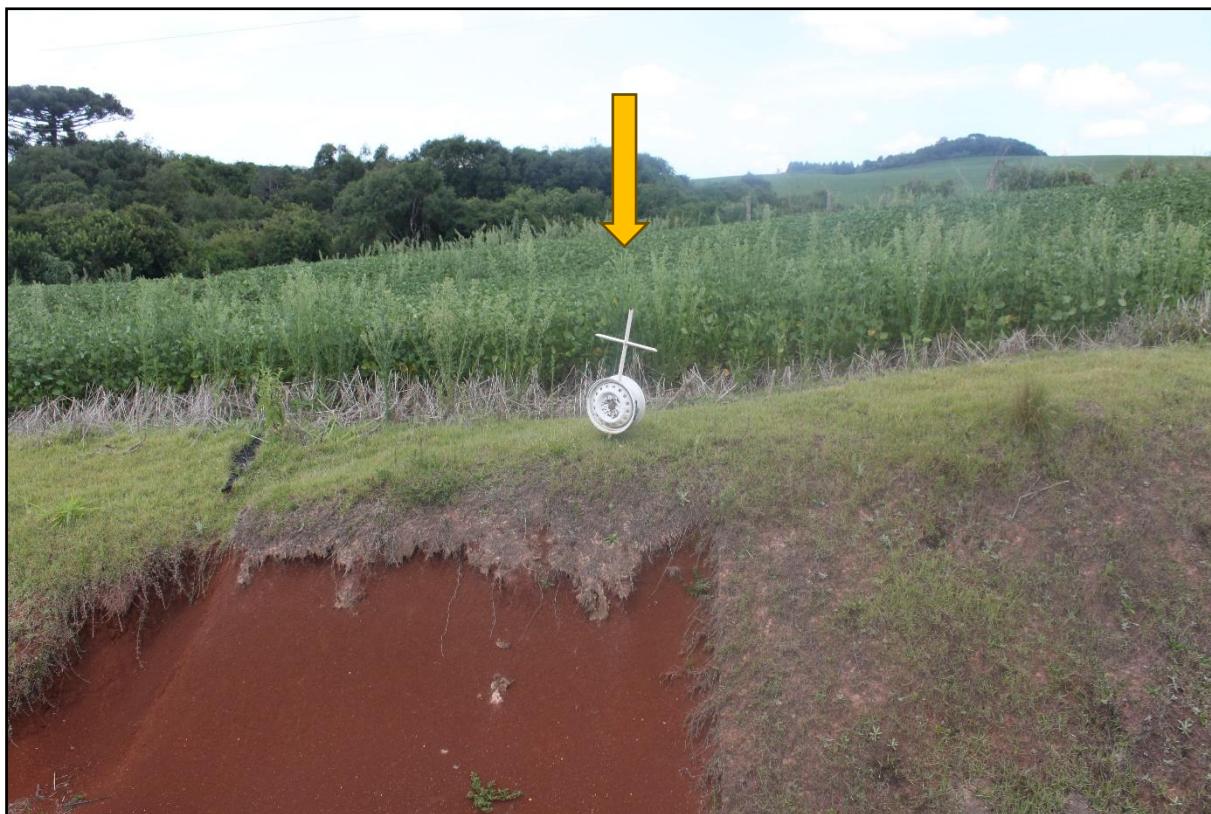
➤ **Espécie de porta-retrato**



- Descrição mínima: O memorial é uma espécie de porta retrato. Feito com a roda do que sobrou do veículo envolvido no sinistro, com uma cruz na parte superior, afixado em uma base de concreto e com vidro na parte frontal. O memorial aparenta cuidados e visitas constantes. Destaca-se ainda a ornamentação do memorial. Com imagens de santos na parte interna, flores na parte interna, e flores na parte externa, o memorial indica cuidados.
- Condição de cuidados: Percebe-se que o memorial está em boas condições e que recebe cuidados e detalhes ornamentais que o tornam presente e destacado por quem trafega naquele trecho da BR-282. Nota-se também, que o memorial está em perímetro urbano e próximo a uma curva. As condições da pista são boas, mas as pinturas de sinalização não está realçadas, o que dificulta, para o motorista compreender

as características do relevo e do traçado da rodovia quando estiver dirigindo pelo trecho. Nota-se, ainda, que o memorial está bem perto da pista.

### ➤ Cruz na roda



- Descrição mínima: No memorial em apreço vê-se que uma junção de duas peças distintas – uma das rodas do veículo, e uma cruz – que no contexto do ambiente, provocam reflexões como: carro e acidente podem levar a morte. Logo, o conjunto da obra é indicativo de tragédia no local. Nota-se, ainda, que o memorial está na encosta rodovia, separado da mesma, pelo guardrails e pelo foço. O memorial é plenamente visível pelo motorista de dentro do veículo. O asfalto está em ótimas condições. Aparenta

ter sido reformado recentemente. A pista está em ótimas condições e a sinalização pintada e nas placas estão em ótimas condições e visíveis.

- Condição de cuidados: localizado num declive, o memorial aparenta ser cuidado, e estar em boas condições de pintura. Não apresenta imagens nem ornamentos internos. Chama a atenção de quem passa pelo local pela cor branca forte que contrasta com a paisagem verde no entorno.

### ➤ Cruz



- Descrição mínima: O memorial em destaque é uma cruz de madeira afixada as margens da rodovia BR282. Feita em madeira, a cruz não contém inscrições nem ornamentação. Pinta em cores branca e vermelha, o objeto não é de fácil visualização pelos motoristas que passam pelo local de dentro de seus

carros. Nota-se, ainda que a cruz está em um trecho da estrada caracterizado por declive. O asfalto está em boas condições e as pinturas de sinalização são visíveis ao usuário.

- Condição de cuidados: quanto ao estado do memorial, a cruz está pintada, com a pintura já em estágio de desbotamento. Não parece que recebe visitas constantemente. Não tem ornamentação nem detalhes que a tornam destacada do entorno da rodovia.

### ➤ Cruz e capela



- Descrição mínima: Nesta composição de cruz e capela, tem-se um memorial que chama a atenção de quem passa pela Rodovia. Percebe-se que a capela parece ter sido depredada, pois não tem nada em seu

interior. Todavia, o cuidado aparente com algumas partes que parecem terem sido quebradas, ao serem colocadas ao lado da composição, parecem indicar visitas e algum cuidado com o memorial. Localiza-se bem perto da rodovia, em um local próximo a curva. Nota-se, ainda, que a pista está em boas condições e que a sinalização pintada no asfalto é visível.

- **Condição de cuidados:** quanto ao estado de conversão do conjunto, parece ter sido pintada recentemente. Todavia, alguns trabalhadores que cuidam da rodovia, e fazem trabalhos de pintura nas laterais das pistas, afirmam que eles mesmos quando passam por um memorial e percebem que o memorial precisa de pintura, fazem o trabalho. É o que aparenta o conjunto da cruz e capela. Nota-se, ainda, que a cruz na parte de trás do memorial traz algumas letras escrito CIMAR. Pode uma um apelido ou referência a vítima.

### ➤ **Capela**





- Descrição mínima: A capela em apreço faz uma composição com a rocha as margens da BR-282. O memorial tem vasos com algumas plantas, uma espécie de anjo na parte superior da capela. Não traz objetos em seus interior. Parece ter sido saqueada. Vasos quebrados, podem indicar que foi depredada. Nota-se, ainda, que a capela está bem próxima a pista, perto de uma curva. A condição do asfalto é boa, a sinalização pintada na pista é visível.
- Condição de cuidados: quanto a condição da capela, encontra-se pintada, parecendo ter sido pintada na mesma condição da anterior. Os trabalhadores da rodovia, quando pintando as laterais da pista, acabam pintando os memoriais – informação dada por um trabalhador. Parecendo depredada, a capela não prece receber visitas nem cuidados.

### ➤ **Espécie de altar**



- Descrição mínima: O memorial em apreço, espécie de altar, é um composição as margens da rodovia, que, no entanto, destaca, quando observado de longe, a imagem de um cristo (ou santo), destacado na seta, no morro em seu entorno. O altar está construído junto a rocha, e tem porta de ferro, cruz em sua parte superior. É interessante notar-se que na construção das paredes foram colocadas conchinhas de restos de animais marinhos para ornamentar a parede por fora. Apresenta objetos na parte interna, mas, no entanto, não grandes ornamento; a não ser flores que parecem de plástico em seu interior. Localizado próximo a curva é visível aos condutores. O asfalto está em boas condições e as pinturas das sinalizações é boa.

- **Condição de cuidados:** Sua condição é aparentemente boa e cuidada. Está pintado com a cor azul e parece que levou uma mão de tinta branca dos pintores da rodovia. Fechado com cadeado de ferro e uma rede que acompanha toda a porta de ferra/grade, o memorial parece ser visitado e cuidado.

### ➤ **Capela**



- **Descrição mínima:** Esta capela é feita de mármore e está localizada, parece que dentro de um terreno as margens da rodovia. Tem alguns ornamentos e imagens de santos em seu interior. Também tem flores em seu entorno. Não está tão próximo a pista, e não é tão visível para o motorista que passa pela trecho. Não

vemos nas fotos, mas o memorial está localizado próximo a uma curva. A pista está em bom estado e a sinalização pintada na rodovia está em bom estado, visível aos motoristas.

- **Condição de cuidados:** Quanto ao estado de conservação o memorial não parece estar sendo cuidado periodicamente. Aparenta um estado de abandono, mesmo com a presença de flores em um vaso, e uma espécie de pano colocado ao seu redor. As condições dos objetos demonstram demasiado intervalo de para a manutenção.

### ➤ **Espécie de altar**



- Descrição mínima: Esta composição está localizada na encosta da BR-282. Não tão perto da pista, o memorial se destaca na paisagem com a capela em primeiro plano e uma estátua de cristo ou santo, em segundo plano. A estrutura de concreto mais abaixo da capela, parece demonstrar que havia, na verdade ainda há, uma escada para se chegar até a capela. Que pela condições atuais parece não receber mais visitas. Nota-se, ainda, a placa de sinalização de trânsito – proibido ultrapassar neste local – em destaque bem próximo ao memorial. Destaque também, para o asfalto da pista, em boas condições mantem as pinturas de sinalização visíveis ao motorista.
- Condição de cuidados: quanto as condições do memorial, aparenta estar em boas condições. Memos com as pinturas um tanto quanto desgastadas, a capela tem portas, e o conjunto todo parece ser observado. O mato em seu entorno demonstra não ter sido visitado nem cuidado recentemente. Conserva algumas flores em seu interior.

### ➤ Capela/espécie de altar





- Descrição mínima: Construída na rocha, este memorial, uma espécie de capela ou altar, está localizado em uma curva na rodovia BR-282. Usando a pintura para dar a percepção de uma parede em formato de asas de anjos, o memorial não tem uma estética tão atraente. Quando está pintado, como se vê nas fotos, fica visível aos motoristas que passam pelo local. Todavia, se for observado em alta velocidade, nem é notável que se trata de um memorial. A imagem de uma santa em seu centro, dá a impressão de ter algo dentro da suposta capela.
- Condição de cuidados: quanto ao estado de conservação o memorial não aparente uma boa estética, nem cuidados periódicos. No entanto, por estar pintado, é possível que desperta algum interesse e um certo respeito pelos moradores do entorno. O local onde a santa foi colocada na rocha, também chama a atenção pela dificuldade do acesso.

### ➤ **Capela e cruz**



- Descrição mínima: Este memorial, uma espécie de capela com cruz e bica d'água, chama a tenção quando visualizado por quem passa pelo local. Não se destaca na paisagem por não ter pinturas fortes, nem estar tão próximo a pista da BR-282. Aliás, parece estar dentro de uma propriedade as margens do caminho que levam até a casa. A capela feita em madeira, com telhado de lona e ornamentação com flores. Ainda, chama atenção uma espécie de muro, que dá a ideia de proteção da fonte de água. Sem portas, a capela guarda em seu interior imagens de santos, mas não faz referência da vítimas de acidentes nem de mortes.

- Condição de cuidados: quanto ao estado de conservação, o memorial não aparenta muitos cuidados. É notável que tem manutenção, talvez por conta da água que sai da torneira, e por estar perto de uma residência. Todavia, não é pintado nem demonstra, o conjunto, preocupação com a estética.

### ➤ Capela



- Descrição mínima: Capela feita de mármore e madeira, a composição com a rocha em que está colocada, o memorial chama muito a atenção de quem passa pela rodovia. Pintada de branco, o que lhe dá grande contraste com a paisagem, a capela, que está bem próximo da rodovia, é um memorial destacado no trecho em análise. Sem portas, ou vidros frontais, o memorial tem imagens de santos em seu interior. A capela apresenta rachaduras, o que pode ter ocorrido por queda da pedra em que está colocada. Localizada em

uma curva, o memorial é uma sinalizador de perigo. As condições do asfalto são boas, e a sinalização pintada na pista é visível.

- Condição de cuidados: quanto aos cuidados, o conjunto todo parece receber cuidados. Está pintada, foi colocada em cima de uma pedra, tem uma imagem de santa em seu interior. Não apresenta cruz, nem nomes ou outra identificação de vítimas de acidentes.

### ➤ Capelas



- Descrição mínima: O conjunto de duas capelinhas, faz deste memorial um destaque, pouco visível as margens da rodovia. O fato de serem duas capelas pode levar-se a pensar que foram duas vítimas de morte no trânsito, neste trecho. As capelas estão próximo a uma curva. Percebe-se que o asfalto está em boas

condições e que as pinturas na pista também estão em bom estado e visíveis. A composição do memorial com duas capelas tem alguns ornamentos. É notável vasos e algumas flores. O memorial tem vidros na parte frontal e uma espécie de foto, já desbotadas, dentro. Não tem informações sobre as vítimas e nem cruz.

- **Condição de cuidados:** quanto aos cuidados do memorial, aparenta não ser visitado com frequência, nem apresenta pintura recente. Localizado bem perto da pista da rodovia, o memorial não é de fácil visibilidade ao motorista que passa pelo local.

### ➤ **Capela/Altar**



- Descrição mínima: Capela ou um Altar, o memorial em apreço se destaca na paisagem as margens da BR-282. Usando o conjunto natural do morro e da rocha, o memorial foi construído usando-se todas as possibilidades de uso do contexto natural do entorno. A capela tem sua parte frontal toda detalhada/trabalhada com decoração de terço, pássaros e símbolos cristãos, o conjunto chama a atenção de quem passa pelo trecho e percebe o memorial. Próximo a uma curva o memorial é visível para os motoristas.
- Condição de cuidados: as condições da capela, parece receber alguns cuidados, no entanto, nota-se que a imagem dentro da capela está sem a cabeça da estátua no interior da capela. Parece que o memorial sofreu vandalismo, mesmo assim, preserva sua forma de capela, está em local de destaque, e parece que a rocha abaixo da capela serve de local de queima de velas.

### ➤ Cruz





- Descrição mínima: Cruz de ferro, localizada as margens da rodovia. O memorial fica perto de algumas residências. A cruz não traz nomes nem indicação de vítimas. Localizada em uma reta, a cruz não é de fácil visualização dos motoristas que passam pelo local. A cruz é confeccionada de ferra com uma base em concreto.
- Condição de cuidados: quanto aos cuidados a cruz parece ter sido pintada, talvez uma única vez. Não parece ter sido pintada novamente. Não parece receber visita constante. O mato ao redor do memorial não parece ter cuidados, nem estava aparado.

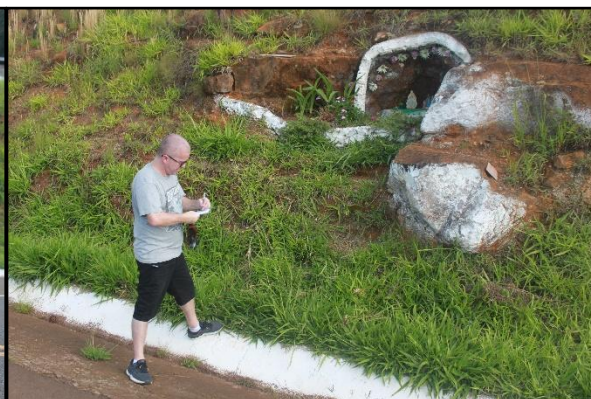
### ➤ Cruz





- Descrição mínima: A composição de duas cruzes, este memorial, está localizado bem perto da pista as margens da BR-282. O conjunto traz inscrições dos nomes das vítimas e alguns ornamentos de flores. As cruzes estão próximo a uma curva. O memorial é confeccionado em madeira e não parece terem sido pintadas. As cruzes parecem que são visitadas com frequência. Por estarem localizadas perto de algumas residências, podem, por isso, ser mais visitadas. Não são muito visíveis aos motoristas. Por não terem cores fortes, não é de fácil visualização pelos motoristas.
- Condição de cuidados: quanto aos cuidados do memorial, é notável que as cruzes estão em bom estado. Não são pintadas com cores fortes, mas levam uma cor que dê destaque as inscrições. As flores parecem ser colocadas com intenção proposital na posição em que aparecem. Percebe-se que os arranjos são colocados nas extremidades das cruzes.

➤ **Capela/espécie de gruta**



- Descrição mínima: Este memorial, uma espécie de capela ou uma gruta, está localizada bem próximo da pista da rodovia. Nota-se que foi aproveitada parte da rocha e, usou-se como gruta e/ou como capela. Percebe-se, ainda, que as pedras no entorno da capela, faz parte da composição do memorial. No interior da capela/gruta percebe-se a presença de imagens de santos ornamentos com flores. O memorial encontra-se perto de uma curva e perto de residências. Nota-se, ainda, que a pista está com o asfalto em boas condições e, a pintura da sinalização na pista, também ,encontra-se em bom estado. Portanto, visível ao motorista que trafega na região.

- **Condição de cuidados:** quanto aos cuidados do memorial, nota-se que apresenta boas condições. Encontra-se pintada e as flores parecem terem sido cuidadas. Por estar perto de residência, é possível que haja visita constante ao memorial, e isso mantém o local em bom estado.

➤ **Capela e cruz**



- **Descrição mínima:** O memorial composto por capela de mármore e cruz de madeira, está localizado as margens da rodovia, bem perto da pista. Percebe-se que a cruz traz inscrições do nome da vítima, e está pintada em cor branca. A capela feita de mármore, também, pintada em branco, traz em seu interior estátuas de santos e flores. Nota-se, ainda, que a capela não tem vidros frontais e que velas são

queimadas no interior, na parte da frente do memorial. A queima das velas, por parecerem recentes, demonstram que o memorial recebe visitas e que recebe alguns cuidados.

- **Condição de cuidados:** o conjunto de cruz e capela encontram-se em bons estados. Pintados e ornamentados com flores e pequenas estátuas de santos, parecem ter cuidados. Percebe-se que o asfalto perto do memorial se encontra em bom estado, e que as pinturas de sinalização da pista, são visíveis e encontram-se em boas condições.

### ➤ **Capela**



- **Descrição mínima:** Capela e cruz, o memorial em apreço encontra-se perto de uma curva e bem próximo da pista as margens da rodovia. Construído com tijolos e telhas, o memorial está em local elevado em

relação a pista, o que o torna visível aos motoristas. No entanto, a cruz fica ao lado da capela e não é tão visível quanto a capela de tijolos. O memorial parece ter sido depredado, no entanto em seu interior existe vasos, fotos, flores e outras ornamentações. As fotos não estão nítidas, e as flores parecem terem sido trocadas. Pode-se observar que há residências ao fundo da foto e do memorial, o que pode explicar as flores estarem em boas condições no momento do monitoramento. O memorial encontra-se perto de uma curva.

- **Condição de cuidados:** quanto aos cuidados, parece estar abandonado. Todavia, as flores aparentemente novas e cuidadas, demonstram que recebem visitas. A pista próxima ao memorial tem o asfalto em boas condições e, as pinturas de sinalização encontram-se um pouco apagadas na pista, o que dificulta a visualização pelos motoristas que passam pelo local. O memorial não traz inscrições de nomes de vítimas.

### ➤ **Lápide**





- Descrição mínima: O memorial, Lápide, construído as margens da BR-282 é feito de uma chapa de mármore, em que traz as inscrições de nome da vítima, data de nascimento e morte; e um epitáfio em que se lê: te amamos para sempre. A lápida é circundada por um estrutura de azulejos e no fundo da composição percebe-se vasos e flores. Nota-se, ainda, que duas árvores de pequeno porte foram intencionalmente plantadas para compor o conjunto do memorial. Localizada bem próximo a pista da rodovia, e memorial é visível para quem passa pelo local. No entanto, no entanto, por não ter em sua composição cruzeiros e capela, pode facilmente ser confundido com qualquer outra coisa pelos motoristas. Percebe-se também que o memorial está próximo de uma curva na rodovia.
- Condição de cuidados: quanto as condições do memorial, a estrutura parece receber visitas e algum cuidado. As inscrições estão em bom estado e legíveis. O conjunto de flores no fundo, parecem ser renovados com frequência. A estrutura de azulejos que rodeia a lápida, apresenta algumas pequenas falhas, no entanto, não aparenta depredação nem vandalismo. Quanto a pista em destaque na foto, o asfalto apresenta boas condições e a sinalização pintada na pista é visível e em bom estado.

#### ➤ Cruz



- Descrição mínima: O memorial em destaque é uma cruz de ferro, pintada e com ornamento de flores as margens da BR-282. A cruz não apresenta inscrições com nome da vítima nem outras informações. Afixada ao solo, o memorial é peça única visível aos motoristas que passam pelo trecho. Bem próxima da pista a cruz destaca-se na paisagem pela cor branca. Percebe-se, ainda, que o memorial fica em uma curva, e que a vegetação ao seu entorno é intensa. Mesmo que se note que os arbustos rasteiros no entorno do memorial tenham sido aparados, a mata ao fundo é densa.
- Condição de cuidados: quanto ao estado de conservação o memorial aparenta ser visitado com frequência. As flores que o enfeitam estão em boas condições. A cruz é pintada, mesmo que a pintura aparente estar descascando, o conjunto todo sugere cuidados. O asfalto da pista do local em destaque apresenta boas condições e sinalização pintada na pista é boa e visível aos motoristas.

## ➤ Cruz



- Descrição mínima: A composição Cruz de Ferro com capela de mármore, formam o memorial em destaque. O memorial está fixado em uma espécie de chapa de concreto, contendo um vaso, uma capela e um cruz. A capela não possui vidro frontal, o que deixa em destaque a estátua de santo em seu interior. O vaso está caído e sem flores. A cruz em destaque tem ornamentação com flores, traz inscrições com nome da vítima e datas. O memorial encontra-se próximo a uma curva. Percebe-se, ainda, que o conjunto está próximo a residências e que no momento da captura das fotos acontecia um velório (informação obtida com morador local) na capela ao fundo.

- Condição de cuidados: quanto as condições estéticas do memorial, nota-se que o memorial não parece estar abandonado. Todavia, a cruz demonstra desgaste na pintura. O conjunto todo parece não ter sido pintado recentemente. Destaca-se, ainda, que na parte frontal da capela, desenhos decorativos deixam o memorial ornamentados com símbolos cristãos. O asfalto no trecho demonstra condição razoável de preservação, e as pinturas da sinalização na pista, são visíveis de perto; ao longe as pinturas aparecem enfraquecidas.

### ➤ Cruz



- Descrição mínima: A Cruz de Ferro com capela de mármore, forma o memorial em destaque. O memorial está fixado ao chão, rodados por pedras colocadas intencionalmente e por vasos que parecem servir para

a queima de velas. O memorial em destaque tem ornamentação com flores, traz inscrições com nome da vítima e datas e de difícil leitura. O memorial encontra-se próximo a uma reta. A cruz é visível aos motoristas que passam pelo local. Na paisagem, pelas características do conjunto, na paisagem não tem um forte destaque, no entanto, é possível ser notada pelo cruz e pelas flores que a enfeitam.

- **Condição de cuidados:** quanto as condições estéticas do memorial, nota-se que o memorial não parece estar abandonado. Todavia, a cruz demonstra desgaste pelo intemperismo o que ocasiona o fenômeno da ferrugem. O conjunto todo parece ter sido reorganizado recentemente, com as pedras e os vasos, mesmo um vaso estando caído não parece ter sofrido vandalismo e/ou depredação. Destaca-se, ainda, que o asfalto no trecho demonstra condição razoável de preservação, e as pinturas da sinalização na pista, são visíveis de perto; ao longe as pinturas aparecem enfraquecidas.

### ➤ **Capela**





- Descrição mínima: O memorial em destaque, é formado pela composição de capela com um cruz. Localizado na encosta do morro as margens da rodovia, o memorial não fica tão perto da pista. Com uma pintura não expressiva, quase camuflado entre a paisagem em que está inserido, o memorial é de difícil visualização por quem trafega na rodovia no trecho destacado. A capela construída em mármore e a cruz de madeira, o conjunto demonstra alguma forma de visitação. A capela tem porta com chave e apresenta imagens de santo em seu interior. A cruz está ornamentada com flores. Percebe também que o memorial está próximo a um curva na rodovia e que o asfalto apresenta boas condições e a pintura da sinalização da pista é visível.
- Condição de cuidados: quanto as condições estéticas o memorial não apresenta pintura recente nem ornamentos como vasos ou lugar para a queima de velas. No entanto, a cruz tem flores em sua estrutura. O memorial aparenta não estar abandonado, nem ter sofrido depredação ou vandalismo. O conjunto não traz inscrição com nomes de vítimas nem epitáfios.

➤ **Cruz**



- Descrição mínima: O memorial em destaque é uma cruz de madeira que traz esculpida a imagem de uma santa e o nome da vítima. As inscrições na cruz trazem também a data de nascimento e a data da fatalidade na BR-282. Afixada no solo o memorial tem um destaque discreto na paisagem, por estar pintado com cor verniz, o memorial é visível aos motoristas que por ali trafegam, no entanto, não chama a atenção de quem passa. Localizado próximo a um curva perto do perímetro urbano de Lages, é notável que o asfalto está em boas condições e que as pinturas de sinalização na pista em condições de visibilidade de perto e um pouco fraco de longe.
- Condição de cuidados: quanto as condições de cuidados da cruz, nota-se que tem recebido visitas e cuidados recentemente. O capricho na construção artesanal do memorial, demonstra intencionalidade na

construção da cruz. As flores plantadas no entorno do memorial indicam, também, cuidados e possíveis visitas.

### ➤ Cruz



- Descrição mínima: O memorial, Cruz, em destaque, está localizado próximo a uma plantação de milho e ao fundo é possível ver-se a cidade. Logo, bem próximo de área urbana. Feita em madeira, pintada de branco, a cruz aparenta não estar abandonada e, que pode estar recebendo visitas periódicas. Ornamentada com flores, é notável, ainda, que a cruz recebe alguns cuidados. Nota-se, contudo, que o memorial não traz inscrições com nome da vítima e nem epitáfios. Chama a atenção, ainda, que o asfalto no trecho está em boas condições, que a sinalização pintada na pista é visível e, que a cruz está próxima a uma curva.

Nota-se, ainda, a presença de uma placa de sinalização as margens da BR em que se pode ler: fiscalização eletrônica de velocidade.

- Condição de cuidados: quanto aos cuidados estéticos do memorial, é notável que não aparenta estar abandonada. Está pintada e as flores parecem ter sido trocadas e mantidas em boas condições. Os arbustos no entorno do memorial parecem ter sido cortados e a roça de milho não esconde o memorial da vista de quem passa pelo local.

### ➤ Cruz



- Descrição mínima: Cruz de madeira em perímetro urbano. Este memorial fica bem próximo de um trevo, como dito, em perímetro urbano. A cruz de forma, aparentemente, isolada, fazia parte da paisagem urbana.

Fazia, porque sua existência foi capturada em 2022 na primeira ida a campo. Na segunda ida a campo, para monitoramento, o memorial em apreço não existia mais na paisagem. A cruz não tinha inscrições, nem ornamentação. Não era pintada e parecia não receber visitas nem cuidados. Nota-se, ainda, que o asfalto da pista não está em boas condições e que as pinturas da sinalização no asfalto não são visíveis aos motoristas. Percebe-se, também, no contexto do memorial, a presença de uma passarela para a passagem de pedestres sobre a rodovia. A passarela, além de ser uma ação de segurança para os transeuntes, também leva mais segurança ao motorista que trafega no local.

- Condição de cuidados: quanto ao estado de conservação do memorial, a cruz estava em boas condições. Todavia, não era pintada, não trazia ornamentação, não continha inscrições e não parecia receber cuidados constantes.

### ➤ Cruz





- Descrição mínima: O memorial em apreço é um cruz feita de concreto as margens da BR-282. Solitária, a cruz é visível na paisagem e é visível para o motorista que passa pelo local. Nota-se que a cruz tem ornamentos de flores. No entanto, não tem inscrições de nomes da vítima e nem epitáfio. Nota-se, também, que o memorial está separado da rodovia pelo guardrails. A pista, no local da cruz, apresenta uma condição razoável de qualidade. As pinturas de sinalizações em pista não estavam nas melhores condições, de perto, era visível, no entanto, de longe gera dificuldade ao motorista.
- Condição de cuidados: quanto a estética da cruz, é visível aos motoristas sem chamar muito a atenção de quem passa. Não é pintada, não tem grandes destaques estéticos, de desenhos, ou de outras peças que componham o conjunto.

## ➤ Capela/Altar

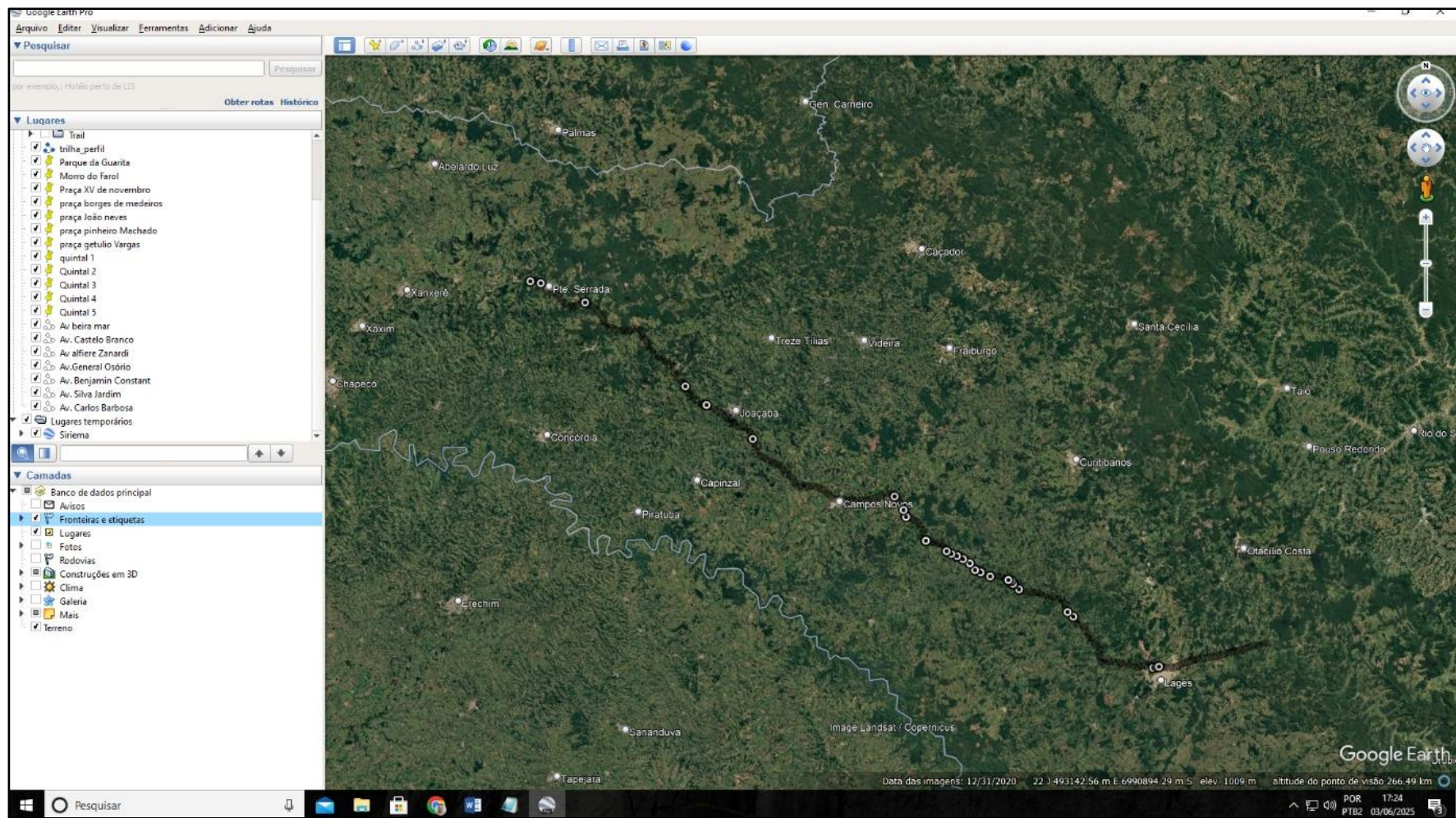


- Descrição mínima: O memorial em apreço formado por uma espécie de capela com altar, é feito de caixa de madeira incrustada na pedra. Nota-se que o memorial não tem porta ou vidro frontal e que em seu interior guarda imagens de santos. Não se detectou fotos ou imagens da vítima, nem inscrições que pudessem lembrar a mesma. Instalado a menos de cinco metros de distância da pista da BR-282 em Lages, o memorial, quando visualizado fora do contexto da estrada, parece estar em local de mata fechada, o que

não corresponde a realidade. Aliás, o monumento está bem perto da pista e em local com algumas residências. Está instando de branco, o que ajuda a dar-lhe notoriedade para quem passa pelo local, no entanto, não tem destaque de ornamentação. A não ser umas flores em seu interior.

- Condição de cuidados: quanto ao seu estado de conservação é notório que o memorial não parece abandonado, mas também não parece receber visitas constantes. Uma peça de roupas ao lado da capela, na pedra, pode ter relação a parada de algum andarilho que pelo local transitam. O que de fato é comum no trecho e por estar próximo a cidade de Lages. Esta é a maior cidade no entorno e a mais próspera, atraindo pessoas de diversas partes do estado e de outros lugares. A pista no local do memorial está em boas condições. Não aparece nas fotos, mas é um trecho que o asfalto é regularmente recuperado. As pinturas de sinalização na pista também se encontram em bom estado de visibilidade aos motoristas.

## APÊNDICE 2 - IMAGEM DO GOOGLE EARTH, COM O TRAÇADO DA RODOVIA BR-282



Fonte: Do autor, 2025.

**APÊNDICE 3 - REGISTRO DAS COORDENADAS DO TRAÇADO DA RODOVIA,  
OBTIDAS VIA MODO *TRACKMAKER* DO GPS**

<b>X</b>	<b>Y</b>		
		398607	702760822J
395024	702907722J	398722	702741822J
395089	702906122J	398782	702731122J
395161	702903622J	398831	702722222J
395179	702903022J	398839	702720522J
395195	702902722J	398839	702719622J
395202	702902622J	398856	702717222J
395310	702899722J	398923	702708122J
395490	702894622J	399011	702694522J
395707	702889022J	399125	702675722J
395878	702889622J	399231	702657922J
396096	702894322J	399382	702633122J
396540	702904322J	399570	702604422J
396924	702912722J	399626	702600222J
397174	702916522J	399824	702593522J
397321	702914422J	400235	702582022J
397461	702907422J	400490	702578322J
397656	702894022J	400590	702575922J
397826	702878122J	400762	702564722J
397901	702869522J	400917	702558122J
397965	702861822J	401173	702551522J
398015	702853322J	401376	702552022J
398022	702852322J	401675	702552522J
398026	702851622J	401861	702548222J
398030	702851022J	402012	702539322J
398033	702850722J	402156	702524822J
398039	702849722J	402341	702508322J
398047	702848422J	402474	702503522J
398089	702841122J	402603	702499522J
398188	702826022J	402709	702490822J
398416	702791322J	402851	702467022J
		402976	702449622J
		403186	702428422J
		403347	702414422J
		403394	702411122J
		403456	702403222J
		403579	702373722J
		403722	702341722J
		403851	702327622J
		404082	702310822J
		404300	702294622J
		404537	702277522J
		404765	702260022J
		404897	702246722J
		405096	702225722J
		405315	702203122J
		405348	702200022J
		405468	702194922J
		405512	702195122J
		405736	702200222J
		405931	702208622J
		406148	702215922J
		406278	702213422J
		406478	702205922J
		406654	702202522J
		406829	702204022J
		407247	702212922J
		407543	702219022J
		407769	702223822J
		408012	702230222J
		408235	702241022J
		408539	702256422J

408686 702268922J
408844 702286222J
408960 702299722J
409128 702316422J
409354 702336422J
409532 702351622J
409679 702356222J
409812 702353422J
409939 702346522J
410050 702338422J
410132 702328422J
410153 702319522J
410166 702308722J
410170 702304522J
410125 702296122J
410108 702288422J
410128 702269122J
410180 702260822J
410260 702258422J
410497 702256022J
410661 702253922J
410842 702251322J
411167 702246922J
411493 702240622J
411867 702227322J
412088 702218422J
412295 702206622J
412597 702188922J
412760 702174322J
412796 702169522J
412802 702168622J
412833 702164122J
412884 702155622J

412992 702136722J
413035 702129222J
413044 702127122J
413071 702122522J
413135 702111122J
413235 702093422J
413398 702068222J
413620 702039222J
413807 702014922J
413982 701992022J
414183 701965422J
414388 701938722J
414604 701910422J
414767 701888922J
414897 701872122J
415022 701853122J
415073 701835722J
415090 701811822J
415108 701785322J
415133 701754422J
415158 701726422J
415166 701702422J
415148 701690422J
415137 701673622J
415154 701668822J
415169 701666522J
415169 701666422J
415235 701660322J
415374 701655122J
415649 701646622J
415860 701640022J
416135 701631822J
416385 701625022J

416590 701625222J
416788 701630622J
417093 701637922J
417322 701636822J
417414 701634822J
417479 701632722J
417560 701629622J
417687 701621122J
417837 701607122J
418063 701588622J
418360 701571922J
418712 701553522J
419075 701540522J
419311 701535122J
419494 701537322J
419688 701543422J
419805 701547522J
420052 701555322J
420351 701564122J
420536 701564122J
420725 701558722J
420925 701550622J
421075 701539322J
421283 701522622J
421372 701516222J
421514 701513122J
421639 701516822J
421915 701533322J
422045 701546022J
422268 701571522J
422494 701596822J
422644 701607722J
422756 701610322J

422876 701609622J
423110 701600422J
423294 701596322J
423473 701598522J
423659 701606522J
423912 701618322J
424113 701623222J
424181 701624722J
424272 701623422J
424485 701613422J
424552 701603122J
424568 701597022J
424591 701578822J
424655 701569922J
424708 701568422J
424846 701569522J
424922 701565922J
424948 701559222J
424957 701549422J
425022 701540222J
425038 701539222J
425134 701534322J
425167 701529922J
425162 701521322J
425122 701512322J
425123 701502422J
425261 701479722J
425270 701468422J
425237 701454722J
425268 701445722J
425379 701427422J
425393 701421922J
425377 701417022J

425251 701406722J
425228 701398922J
425257 701391222J
425285 701388422J
425519 701369422J
425728 701352322J
425902 701338522J
426023 701334922J
426224 701335022J
426263 701334522J
426374 701328422J
426386 701327022J
426536 701303922J
426595 701292222J
426627 701288722J
426729 701274422J
426843 701257222J
426895 701249222J
426961 701239222J
427011 701231622J
427020 701221122J
427013 701219322J
426912 701199922J
426921 701183322J
426937 701167522J
426987 701158022J
427074 701154422J
427271 701149622J
427516 701137722J
427599 701133322J
427660 701124922J
427650 701116322J
427609 701111722J

427558 701109522J
427469 701108422J
427410 701107822J
427327 701104322J
427318 701103522J
427265 701095922J
427258 701087822J
427291 701078322J
427348 701068922J
427382 701065222J
427513 701059722J
427582 701054122J
427745 701035022J
427839 701032122J
427982 701028722J
428050 701025422J
428170 701013822J
428343 700992922J
428378 700987222J
428405 700979122J
428414 700969722J
428429 700957822J
428464 700948522J
428549 700935622J
428752 700917522J
428883 700913322J
429123 700911722J
429286 700909422J
429722 700891922J
429797 700888022J
429855 700883322J
429880 700877222J
429892 700870422J

429867 700855022J
429865 700848522J
429875 700841722J
429903 700835422J
430061 700818222J
430292 700797222J
430508 700781722J
430585 700768722J
430705 700745722J
430844 700736622J
431026 700735622J
431096 700735222J
431179 700730822J
431238 700726222J
431294 700723622J
431429 700722922J
431560 700723122J
431725 700719722J
431811 700718122J
431952 700712822J
432067 700705422J
432126 700700622J
432160 700699122J
432387 700697722J
432463 700694122J
432549 700685322J
432597 700678022J
432641 700674322J
432665 700673322J
432687 700672922J
432719 700673622J
432802 700677722J
432855 700678722J

432909 700675322J
432930 700670922J
432935 700669422J
432956 700662122J
432987 700658322J
433018 700656222J
433070 700655022J
433138 700655222J
433291 700656622J
433398 700659422J
433461 700660822J
433532 700660022J
433582 700656522J
433616 700651222J
433629 700643622J
433645 700639222J
433670 700635522J
433697 700632822J
433738 700630722J
433796 700628322J
433916 700622422J
434058 700616022J
434115 700613422J
434129 700612622J
434175 700607722J
434217 700599622J
434244 700586522J
434258 700581122J
434259 700578822J
434259 700578822J
434275 700563522J
434302 700552422J
434307 700549222J

434290 700535522J
434243 700519822J
434234 700504522J
434271 700484722J
434246 700470322J
434159 700450422J
434162 700435622J
434199 700429422J
434384 700412522J
434402 700406522J
434400 700400322J
434389 700395722J
434387 700388722J
434411 700383022J
434430 700376922J
434436 700356422J
434435 700343022J
434456 700329722J
434534 700315822J
434663 700305122J
435045 700279022J
435183 700268922J
435225 700265522J
435312 700259122J
435359 700257022J
435528 700244522J
435704 700226222J
435976 700195422J
436186 700172022J
436367 700153622J
436522 700145122J
436747 700139222J
436979 700133422J

437173 700126422J
437275 700116922J
437416 700100522J
437406 700093022J
437366 700081422J
437364 700080222J
437360 700076722J
437383 700070522J
437452 700060622J
437451 700049322J
437380 700042222J
437316 700031022J
437291 700022422J
437320 699998222J
437381 699981422J
437528 699956822J
437705 699925922J
437795 699908622J
437815 699896622J
437794 699878022J
437878 699863622J
437931 699859722J
438052 699853322J
438113 699844422J
438206 699821522J
438295 699802722J
438405 699794422J
438442 699793322J
438656 699788322J
438909 699778322J
439049 699769822J
439155 699757022J
439220 699739722J

439296 699714522J
439354 699700322J
439441 699692422J
439514 699690822J
439692 699690222J
439817 699684822J
439893 699680622J
439997 699674722J
440173 699665222J
440299 699658922J
440354 699651322J
440379 699643322J
440383 699624022J
440470 699611822J
440565 699608722J
440601 699608422J
440850 699608322J
441066 699609222J
441234 699607722J
441391 699601822J
441643 699590522J
441785 699588222J
441823 699587622J
441956 699580322J
442120 699569422J
442247 699568122J
442386 699571422J
442536 699576622J
442654 699580822J
442810 699585522J
442953 699586722J
443036 699584022J
443095 699577222J

443163 699563522J
443261 699557022J
443495 699551722J
443555 699547522J
443741 699527522J
443897 699518422J
444130 699511522J
444389 699502122J
444482 699492122J
444532 699478022J
444561 699459722J
444643 699448622J
444747 699444222J
444977 699438722J
445119 699429022J
445261 699418522J
445452 699406022J
445722 699388322J
445994 699380122J
446342 699364822J
446498 699360922J
446749 699353022J
447081 699354122J
447236 699358522J
447329 699361822J
447385 699366322J
447454 699376322J
447530 699387522J
447611 699394122J
447687 699396422J
447799 699395422J
447883 699390022J
447982 699385522J

448212 699351722J
448283 699344522J
448344 699337222J
448458 699321422J
448521 699312122J
448563 699302622J
448664 699261922J
448753 699237222J
448797 699218022J
448814 699200422J
448942 699189522J
449019 699178922J
449009 699164222J
448945 699138022J
448939 699108222J
449041 699084822J
449357 699085622J
449485 699100722J
449693 699126022J
449744 699134022J
449770 699152522J
449799 699173522J
449922 699184822J
450105 699185722J
450216 699161722J
450281 699117022J
450466 698988522J
450527 698978522J
450631 698970422J
450740 698968122J
451256 698968822J
451570 698969222J
451855 698969722J

451966 698969922J
452170 698970122J
452553 698970422J
452785 698967822J
453073 698963622J
453247 698957622J
453427 698945422J
453585 698934622J
453739 698925822J
453865 698925222J
454025 698928022J
454120 698925822J
454260 698916322J
454471 698894422J
454585 698878622J
454670 698857522J
454785 698827922J
454894 698803222J
455038 698784922J
455129 698770922J
455172 698757922J
455185 698744022J
455183 698730422J
455189 698713122J
455233 698702822J
455312 698694822J
455469 698683922J
455574 698674922J
455625 698667422J
455644 698661122J
455650 698658322J
455658 698655322J
455654 698651022J

455637 698639322J
455602 698620422J
455553 698593122J
455552 698588622J
455596 698576022J
455625 698572422J
455793 698551922J
455938 698520722J
456170 698470822J
456220 698459222J
456222 698444822J
456213 698442522J
456070 698410422J
456041 698393522J
456068 698374722J
456139 698343422J
456143 698330522J
456164 698323822J
456231 698315122J
456286 698305622J
456347 698290522J
456402 698268922J
456477 698241122J
456506 698235722J
456565 698229622J
456794 698215522J
456904 698208922J
457015 698202222J
457201 698190922J
457393 698179422J
457606 698170822J
457792 698166422J
458053 698160022J

458205 698153122J
458359 698145222J
458495 698138522J
458643 698131422J
458786 698124522J
458938 698117122J
459053 698111722J
459203 698103822J
459355 698092522J
459540 698078822J
459572 698077122J
459646 698075622J
459740 698077022J
459831 698080322J
459959 698080822J
460160 698072322J
460394 698063522J
460547 698053922J
460666 698040722J
460834 698021222J
460985 698008622J
461165 698002022J
461418 697999222J
461863 697993722J
462053 697988822J
462200 697979822J
462293 697972722J
462463 697960022J
462658 697945522J
462811 697933522J
462967 697920922J
463087 697910722J
463229 697901922J

463347 697890622J
463439 697875122J
463509 697857522J
463598 697846122J
463818 697825822J
464075 697801022J
464239 697779022J
464365 697757922J
464392 697742022J
464440 697716322J
464530 697705222J
464665 697698422J
464910 697688622J
465058 697682622J
465213 697674522J
465362 697667022J
465432 697662322J
465506 697652522J
465600 697645122J
465788 697636722J
465923 697626222J
466085 697606922J
466216 697587622J
466275 697569622J
466341 697544722J
466438 697526322J
466724 697480722J
466935 697446822J
467114 697418522J
467356 697382022J
467496 697372922J
467642 697370022J
467814 697372622J

468091 697377322J
468235 697373722J
468526 697360522J
468916 697342122J
469189 697331122J
469382 697329022J
469566 697332422J
469896 697342622J
470119 697349322J
470135 697349722J
470199 697350522J
470343 697356122J
470583 697363522J
471048 697377622J
471421 697389022J
471675 697394122J
471888 697392522J
472096 697385622J
472536 697366622J
472906 697350522J
473321 697332622J
473753 697314122J
474121 697298322J
474509 697281822J
474982 697260822J
475155 697247522J
475403 697221522J
475714 697188722J
476005 697158222J
476225 697135122J
476328 697124322J
476430 697113822J
476561 697100122J

476710 697084222J
476759 697077222J
476810 697074522J
476966 697063122J
477134 697055422J
477203 697053322J
477307 697049922J
477444 697045522J
477645 697039222J
477893 697031822J
478082 697027722J
478233 697025922J
478426 697025922J
478563 697027122J
478602 697027622J
478626 697027122J
478636 697026622J
478661 697026222J
478697 697026922J
478733 697028722J
478751 697029922J
478868 697033922J
479083 697041322J
479332 697050022J
479600 697058522J
479753 697057722J
479893 697051322J
480080 697035822J
480306 697018322J
480487 697010122J
480631 697006222J
480784 697002122J
480931 696997022J

481061 696993822J
481224 696990922J
481501 696984522J
481656 696984922J
481840 696990222J
482184 697003022J
482418 697009122J
482627 697007622J
482823 697000822J
482992 696994322J
483122 696992422J
483246 696992922J
483419 696998122J
483672 697010222J
483835 697015622J
484008 697016222J
484270 697013322J
484613 697009322J
484897 697002122J
485171 696994622J
485458 696987922J
485640 696988322J
485920 696994222J
486321 697002922J
486591 697008722J
486841 697014022J
487143 697020622J
487423 697026522J
487705 697032622J
487973 697038422J
488196 697045822J
488473 697056822J
488667 697064422J

488903 697073822J
489122 697082522J
489405 697093822J
489658 697104322J
489865 697115822J
490097 697130722J
490396 697149622J
490703 697169022J
491022 697188522J
491198 697195522J
491369 697198822J
491533 697199222J
491735 697196422J
491939 697192922J
492159 697191522J
492327 697194122J
492506 697199322J
492848 697209222J
492996 697212022J
493182 697210722J
493341 697205122J
493471 697197022J
493585 697184222J
493684 697171622J
493832 697151722J
494003 697128322J
494011 697127022J
494013 697126622J
494018 697125822J
494046 697122222J
494122 697112422J
494259 697094022J
494423 697072322J

494630 697044322J
494872 697011722J
495056 696991022J
495219 696981922J
495564 696966422J
495885 696951322J
495994 696941622J
496067 696928122J
496091 696913222J
496098 696877922J
496107 696842522J
496138 696820322J
496222 696800122J
496387 696770722J
496399 696768022J
496408 696766522J
496418 696764622J
496426 696762722J
496436 696760622J
496464 696756022J
496519 696746622J
496610 696730022J
496788 696697922J
496996 696660722J
497076 696641022J
497098 696620322J
497101 696602522J
497109 696587422J
497142 696572622J
497157 696568722J
497213 696558922J
497323 696545522J
497498 696532622J

497685 696525522J
497871 696523722J
498175 696522822J
498347 696516522J
498521 696503922J
498826 696478822J
499057 696461622J
499446 696436222J
499747 696416522J
499968 696405522J
500213 696398022J
500315 696389722J
500443 696371422J
500585 696354322J
500806 696335522J
500880 696323022J
500923 696301022J
501000 696260422J
501072 696246322J
501193 696235122J
501492 696210822J
501564 696197822J
501588 696180122J
501599 696142622J
501643 696124422J
501735 696104722J
501825 696085522J
501832 696072122J
501744 696034822J
501744 696021022J
501798 696000422J
501901 695967022J
501977 695941922J

501992 695938322J
502076 695930522J
502136 695929522J
502341 695929322J
502357 695929522J
502399 695930322J
502409 695930522J
502416 695930822J
502436 695931322J
502513 695934022J
502610 695937222J
502702 695934822J
502743 695927622J
502736 695920722J
502690 695909222J
502716 695899122J
502800 695894522J
502840 695894522J
503001 695895822J
503114 695891022J
503335 695874222J
503512 695870422J
503760 695869122J
504139 695866622J
504430 695864622J
504741 695862522J
504778 695861922J
504863 695855422J
504884 695846822J
504857 695838622J
504754 695825122J
504731 695815222J
504783 695807422J

504876 695804922J
504913 695805722J
505199 695815422J
505360 695824522J
505667 695847122J
505898 695861722J
506048 695863922J
506205 695860422J
506470 695847522J
506788 695832222J
506919 695824822J
507016 695810922J
507031 695797122J
507028 695794822J
506993 695776322J
507027 695762722J
507075 695757522J
507184 695752822J
507338 695748322J
507425 695738722J
507448 695728222J
507420 695717322J
507382 695709922J
507378 695698922J
507436 695693522J
507521 695692622J
507580 695695522J
507683 695704422J
507803 695708222J
507907 695704522J
507956 695699622J
508141 695672522J
508158 695668522J

508165 695661322J
508148 695654022J
508136 695651022J
508128 695649022J
508124 695647922J
508122 695647222J
508118 695646222J
508116 695645522J
508114 695645122J
508107 695643022J
508106 695642322J
508104 695641622J
508104 695640922J
508098 695634022J
508107 695629722J
508123 695626122J
508140 695622922J
508243 695614722J
508285 695613522J
508622 695608222J
509052 695600122J
509172 695592922J
509273 695584122J
509321 695581422J
509366 695580922J
509403 695581022J
509438 695580622J
509466 695579522J
509492 695578922J
509527 695578222J
509551 695576122J
509575 695574122J
509688 695560022J

509743 695553022J
509773 695548122J
509798 695542322J
509815 695538122J
509852 695526422J
509881 695513422J
509873 695508222J
509859 695496722J
509872 695489122J
509907 695483822J
509989 695477122J
510082 695470522J
510154 695468622J
510220 695469522J
510451 695475722J
510539 695483922J
510787 695504222J
510813 695506622J
510834 695509122J
510856 695511822J
510887 695515222J
510919 695519322J
510946 695522222J
510971 695524722J
510985 695526122J
511078 695536422J
511200 695543922J
511350 695546722J
511507 695543722J
511627 695535322J
511738 695524722J
511870 695509022J
512050 695487322J

512180 695472722J
512240 695467122J
512291 695462822J
512324 695459422J
512380 695455522J
512405 695453122J
512442 695450422J
512476 695447622J
512511 695444022J
512531 695442522J
512548 695441222J
512555 695440622J
512564 695439822J
512573 695439522J
512585 695438822J
512593 695438422J
512606 695437922J
512624 695437622J
512667 695436822J
512728 695435822J
512748 695435522J
512837 695432822J
512943 695424222J
513178 695406722J
513349 695399922J
513566 695397222J
513864 695393922J
513925 695392522J
514007 695385522J
514022 695382722J
514122 695356122J
514184 695345322J
514283 695334722J

514355 695330022J
514365 695329222J
514376 695328422J
514384 695327922J
514392 695327622J
514399 695327422J
514406 695327022J
514408 695326922J
514414 695326722J
514419 695326522J
514433 695325622J
514451 695324622J
514465 695324122J
514566 695318222J
514743 695309022J
514921 695297122J
515073 695281322J
515178 695263022J
515248 695237322J
515361 695219022J
515396 695213122J
515420 695209122J
515438 695206222J
515449 695204122J
515456 695203022J
515466 695201522J
515475 695199722J
515513 695194522J
515544 695189322J
515575 695184322J
515586 695182322J
515608 695179122J
515642 695172922J

515688 695166322J
515724 695159922J
515750 695154922J
515764 695153122J
515782 695150222J
515787 695149522J
515797 695147922J
515810 695146022J
515829 695144122J
515842 695142722J
515864 695141222J
515901 695138822J
516007 695137822J
516203 695141022J
516411 695146822J
516670 695155922J
516800 695155122J
516925 695148822J
517008 695138322J
517255 695097022J
517269 695094822J
517281 695093622J
517293 695091322J
517304 695089822J
517310 695089222J
517315 695088122J
517327 695086522J
517336 695085522J
517349 695083522J
517354 695082522J
517409 695075822J
517510 695071622J
517696 695068222J

517855 695061422J
518055 695051422J
518095 695050022J
518239 695050622J
518259 695051422J
518452 695060222J
518584 695059022J
518679 695052422J
518694 695050622J
518914 695020222J
519103 694995922J
519215 694989622J
519355 694988322J
519611 694987022J
519885 694975722J
520102 694967322J
520362 694959422J
520531 694960922J
520687 694968522J
520807 694980422J
520940 694992222J
521090 694997122J
521239 694995622J
521413 694987922J
521674 694974822J
522085 694954322J
522379 694941122J
522585 694941822J
522859 694943022J
522984 694940922J
523330 694926822J
523637 694912822J
523691 694910122J

523896 694901122J
523947 694899322J
524111 694893722J
524274 694890722J
524646 694884422J
524660 694884022J
524671 694883822J
524695 694883322J
524723 694882722J
524826 694880122J
525028 694876522J
525338 694870922J
525791 694862822J
525949 694856522J
526056 694846522J
526126 694833622J
526143 694818722J
526133 694811522J
526100 694802622J
526056 694787922J
526055 694780422J
526069 694775322J
526101 694769822J
526138 694765822J
526155 694764722J
526178 694763422J
526192 694762622J
526225 694760922J
526326 694757322J
526427 694754122J
526499 694749722J
526543 694744322J
526623 694726422J

526730 694699922J
526758 694693222J
526867 694684922J
527098 694674722J
527137 694665922J
527130 694650122J
527237 694643322J
527485 694641622J
527743 694626522J
527813 694614622J
527844 694604122J
527852 694590222J
527824 694574722J
527821 694565222J
527853 694557922J
527926 694550822J
528026 694547722J
528312 694550322J
528654 694551622J
528981 694554322J
529210 694552822J
529638 694548722J
529822 694549922J
529989 694557022J
530059 694558922J
530118 694558722J
530135 694558422J
530150 694558222J
530157 694558122J
530191 694557222J
530256 694555622J
530347 694552622J
530466 694547322J

530690 694539822J
531034 694528322J
531375 694518022J
531563 694518422J
531903 694525322J
532376 694534322J
532561 694533722J
533428 694501922J
533827 694462522J
533882 694437822J
533962 694428822J
534065 694427122J
534299 694430522J
534506 694440922J
534938 694462222J
534988 694464022J
535037 694464422J
535337 694459922J
535610 694462622J
535738 694461822J
535815 694460722J
535935 694456322J
536267 694442322J
536290 694441322J
536297 694441022J
536340 694439422J
536439 694435722J
536635 694427922J
536919 694415722J
537089 694403722J
537370 694381422J
537674 694356922J
537807 694348822J

537963 694347322J
538038 694349122J
539107 694356522J
540149 694182522J
540144 694175922J
540121 694169322J
540041 694154822J
540027 694150122J
540026 694147022J
540025 694140922J
540046 694126022J
540034 694119322J
540001 694114222J
539815 694091722J
539791 694084922J
539805 694079422J
539840 694074922J
539880 694072322J
539953 694068322J
540056 694057422J
540185 694045722J
540354 694038122J
540537 694035222J
540625 694033422J
540756 694025722J
540869 694018922J
540927 694013022J
540960 694005522J
540961 693990822J
540976 693972322J
541019 693941222J
541123 693919122J
541380 693899022J

541504 693889622J
541590 693883022J
541666 693878422J
541751 693876322J
541847 693876822J
541953 693878422J
542020 693879122J
542164 693884322J
542440 693890922J
542451 693891122J
542501 693892422J
542546 693892922J
542663 693891422J
542778 693884722J
542890 693871222J
543001 693852722J
543077 693826722J
543064 693809622J
543012 693787922J
542911 693774022J
542825 693759122J
542741 693730922J
542761 693717822J
542832 693709522J
542870 693707322J
543195 693693522J
543499 693680222J
543891 693664122J
544088 693662722J
544353 693666022J
544532 693663322J
544700 693654922J
544837 693641622J

545090 693613122J
545194 693597122J
545275 693570922J
545408 693527922J
545509 693505322J
545641 693490922J
545843 693476822J
546192 693452322J
546352 693438422J
546423 693423622J
546461 693415222J
546568 693402822J
546496 693364022J
546343 693336122J
546268 693309022J
546275 693301222J
546317 693294722J
546386 693290022J
546407 693289322J
546752 693281322J
546954 693282022J
547060 693283122J
547133 693281722J
547183 693275322J
547195 693269322J
547194 693267022J
547163 693240022J
547144 693214222J
547131 693207422J
547134 693202522J
547148 693197422J
547164 693195422J
547184 693193622J

547203 693192322J
547227 693191522J
547246 693191022J
547255 693190722J
547305 693190722J
547385 693192222J
547499 693194022J
547566 693193622J
547618 693191622J
547665 693187622J
547704 693182122J
547736 693176822J
547781 693170022J
547829 693163122J
547877 693155822J
547935 693148422J
547997 693141022J
548052 693135422J
548107 693129622J
548177 693123822J
548249 693118122J
548352 693110122J
548419 693105222J
548493 693099622J
548531 693096722J
548581 693092222J
548627 693087122J
548675 693081322J
548737 693074022J
548809 693067622J
548861 693064222J
548935 693059622J
549190 693045322J

549278 693038422J
549338 693031622J
549411 693021322J
549467 693012922J
549516 693004422J
549523 693002422J
549525 693001722J
549528 693000722J
549532 692999622J
549539 692997422J
549554 692992522J
549568 692984222J
549574 692974322J
549551 692960522J
549444 692925022J
549426 692908022J
549548 692866122J
549517 692843522J
549470 692828322J
549467 692821422J
549478 692816122J
549532 692807622J
549582 692799922J
549598 692793822J
549618 692782022J
549614 692776822J
549603 692772522J
549557 692761222J
549522 692752622J
549489 692743022J
549412 692715622J
549388 692704922J
549392 692698722J

549406 692693622J
549457 692685322J
549654 692666122J
549805 692654822J
549990 692648922J
550191 692639522J
550452 692625222J
550602 692613022J
550752 692610122J
550883 692614522J
551121 692631422J
551294 692639622J
551503 692644822J
551698 692654122J
551954 692664522J
552084 692670822J
552192 692672322J
552202 692672222J
552267 692670922J
552368 692667322J
552540 692661422J
552561 692661222J
552747 692664022J
553064 692670522J
553188 692672922J
553330 692670522J
553422 692662522J
553446 692657422J
553538 692641322J
553623 692635822J
553750 692633722J
554109 692642722J
554386 692649322J

554595 692648722J
554973 692640722J
555141 692633322J
555366 692624222J
555867 692613322J
556239 692612222J
556312 692613522J
556421 692618322J
556551 692621922J
556610 692620322J
556648 692618222J
556669 692616622J
556677 692615922J
556688 692614922J
556696 692613922J
556729 692609522J
556763 692604822J
556803 692601022J
556851 692598222J
557070 692587522J
557237 692583122J
557555 692578322J
557740 692579922J
557929 692587022J
558021 692590622J
558167 692590322J
558272 692584422J
558321 692579022J
558473 692557522J
558613 692550022J
559044 692532822J
559397 692518422J
559609 692513022J

559751 692516222J
560020 692528822J
560175 692530122J
560664 692531522J
560900 692535522J
561203 692546722J
561589 692560822J
561750 692560522J
561848 692555622J
561972 692542222J
562028 692535722J
562034 692535222J
562044 692533222J
562071 692530422J
562148 692525322J
562285 692513222J
562466 692497422J
562604 692485822J
562648 692482322J
562658 692481322J
562676 692479022J
562698 692477522J
562764 692477222J
562858 692477322J
562956 692481822J
563078 692490522J
563149 692495122J
563216 692496722J
563449 692494522J
563485 692494422J
563557 692496322J
563821 692508422J
563873 692509122J

563957 692510022J
564111 692510922J
564203 692511222J
564230 692511222J
564230 692511222J
564268 692511622J
564376 692512422J
564551 692514722J
564798 692521322J
564963 692526022J
565136 692529622J
565239 692533722J
565273 692535122J
565358 692537622J
565490 692541422J
565684 692543622J
565895 692540922J
566190 692533822J
566246 692532422J
566326 692532022J
566577 692527222J
566942 692520022J
567269 692513422J
567509 692508722J
567731 692503922J
567972 692499122J
568235 692495622J
568479 692497622J
568654 692498222J
568850 692498622J
569040 692499122J
569355 692500322J
569641 692501222J

569867 692504222J
570080 692511922J
570423 692528122J
570481 692529122J
570555 692533222J
570580 692535422J
570743 692543722J
571023 692557222J
571402 692575522J
571535 692580622J
571671 692588522J
571938 692601322J
572228 692615222J
572516 692628922J
572794 692638322J
573017 692645122J
573200 692650922J
573452 692659122J
573786 692669722J
574206 692681722J
574560 692688322J
574859 692693622J
575266 692700322J
575561 692706922J
575707 692708522J
576185 692717422J
576645 692725822J
577152 692734922J
577355 692739922J
577473 692740622J
577768 692746022J
577886 692748022J
578104 692751922J

578283 692755222J
578551 692759522J
578603 692759722J
578719 692762722J
578960 692767322J
579247 692772722J
579652 692779922J
580129 692788522J
580424 692793722J
580746 692799522J
580869 692801822J
580985 692803622J
581122 692806422J
581314 692809922J
581700 692816822J
582139 692824722J
582500 692833722J
582837 692846522J
583284 692864122J
583656 692878422J
583967 692890022J
584255 692897622J
584597 692904922J
584835 692910122J
585017 692914122J
585314 692920322J
585837 692931522J
586350 692942522J
586738 692950922J
587115 692960622J
587312 692968722J
587478 692969822J
587764 692972122J

588113 692976522J
588414 692980522J
588689 692988022J
589072 693002922J
589401 693017122J
589668 693028722J
589958 693040922J
590404 693059422J
590873 693078722J

591170 693090822J
591374 693096522J
591662 693100022J
591937 693101322J
592177 693097922J
592471 693092722J
592856 693086722J
593112 693087722J
593354 693093322J

593609 693104522J
593838 693119922J
594183 693143022J
594409 693152722J
594685 693158522J
594939 693158522J
595332 693155022J
595610 693152822J

**APÊNDICE 4 - REGISTRO DAS COORDENADAS DOS MEMORIAIS AS  
MARGENS DA BR-282 NO VALE DO CONTESTADO, OBTIDAS VIA MODO  
*TRACKMAKER DO GPS***

X	Y	Fuso
410129	7023941	22 J
437357	7000764	22 J
443100	6995756	22 J
442771	6995833	22 J
455647	6986644	22 J
494030	6971262	22 J
496446	6967616	22 J
497152	6965740	22 J
502408	6959311	22 J
508131	6956512	22 J
509401	6955797	22 J
510941	6955209	22 J
512565	6954392	22 J
514412	6953285	22 J
515812	6951439	22 J
502524	6959338	22 J
510943	6955210	22 J
524887	6948788	22 J
526185	6947612	22 J
527734	6946268	22 J
525585	6948662	22 J
517327	6950857	22 J
542469	6938909	22 J
524667	6948828	22 J
519903	6949745	22 J
526059	6947813	22 J
540901	6940153	22 J
565795	6925441	22 J
565263	6925361	22 J
564220	6925115	22 J
575642	6927104	22 J
574712	6926915	22 J

**APÊNDICE 5 - FICHA DE CAMPO DE PESQUISA NA BR 282. DE PONTE  
SERRADA ATÉ LAGES. TOTAL DE 244 KM**

**Tabela de pesquisa na BR-282. De Ponte Serrada até Lages. Total de  
244 km.**

**levantamento de dados feito entre os dias: \_\_ e \_\_ de \_\_\_\_ de 2022/23.**

**FICHA Nº ( ).**

	SIM	NÃO		
Pista duplicada:				
Pista pavimentada:	asfalto ( )	terra ( )	calçamento ( )	
Forma	curva ( )	reta ( )	subida ( )	descida ( )
Vegetação perto do trecho				
Tem acostamento				
Sinalização na pista	Pintura: boa ( ) ruim ( ) inexistente ( )	marcadores na pista: sim ( ) não ( )	Redutor de velocidade: sim ( ) não ( )	
Sinalização no acostamento:	Placas: sim ( ) não ( )	Radars: sim ( ) não ( )		
Falha na pista				
Trecho próximo a área urbana. Em km				
Sentido do elemento detrator da paisagem que marca a tragédia.				
Tipo de elemento detrator da paisagem que marca a tragédia.				
Condição do elemento detrator que marca a tragédia.	Boa	Ruim	Muito deteriorado.	Abandonado
Coordenada de GPS	Coord. N (m)	Coord. E (m)		