



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

Lucas Rodrigo Nora

O Ramal São Francisco e a constituição dos núcleos urbanos: O desafio da preservação do Patrimônio Cultural Ferroviário e a atuação dos principais agentes produtores do espaço urbano em Jaraguá do Sul/SC.

Florianópolis

2021

Lucas Rodrigo Nora

O Ramal São Francisco e a constituição dos núcleos urbanos: O desafio da preservação do Patrimônio Cultural Ferroviário e a atuação dos principais agentes produtores do espaço urbano em Jaraguá do Sul/SC.

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina para a obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientador: Prof. Márcio Rogério Silveira, Dr.

Florianópolis

2021

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Nora, Lucas Rodrigo

O Ramal São Francisco e a constituição dos núcleos urbanos: : O desafio da preservação do Patrimônio Cultural Ferroviário e a atuação dos principais agentes produtores do espaço urbano em Jaraguá do Sul/SC. / Lucas Rodrigo Nora ; orientador, Márcio Rogério Silveira, 2021.
210 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Florianópolis, 2021.

Inclui referências.

1. Geografia. 2. Patrimônio Cultural Ferroviário. 3. Ferrovia. 4. Espaço Urbano. 5. Jaraguá do Sul. I. Silveira, Márcio Rogério. II. Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em Geografia. III. Título.

Lucas Rodrigo Nora

O Ramal São Francisco e a constituição dos núcleos urbanos: O desafio da preservação do Patrimônio Cultural Ferroviário e a atuação dos principais agentes produtores do espaço urbano em Jaraguá do Sul/SC.

O presente trabalho em nível de mestrado foi avaliado e aprovado por banca examinadora composta pelos seguintes membros:

Profa. Isa de Oliveira Rocha, Dra.

Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC)

Prof. Leonel Brizolla Monastirsky, Dr.

Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG)

Prof. Naum Alves de Santana, Dr.

Universidade da Região de Joinville (UNIVILLE)

Certificamos que esta é a **versão original e final** do trabalho de conclusão que foi julgado adequado para obtenção do título de mestre em Geografia.

Coordenação do Programa de Pós-Graduação

Prof. Marcio Rogério Silveira, Dr.

Orientador

Florianópolis, 2021.

Este trabalho é dedicado à minha avó, Juventina Volpi Correia (*in memoriam*), que mesmo sem ter a oportunidade de estudar, sempre acreditou no poder transformador da educação.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, gostaria de agradecer meus pais, Denilson e Geovana, que nunca mediram esforços para me proporcionar oportunidades que para eles talvez fossem distantes, sem eles não seria possível ter chegado até aqui.

Agradeço também aos meus irmãos, Matheus e Gabriel, que nesse período souberam entender minha ausência.

Ao Jardel, meu parceiro, que agarrou esse desafio junto comigo e compartilhou os momentos de dificuldade e também as alegrias.

Aos meus familiares, que sempre me apoiaram incondicionalmente, e que estiveram presentes também neste processo.

Aos meus amigos, dos quais com certeza me afastei em decorrência desse processo, mas que compreenderam e valorizam nossa amizade, mesmo que distante.

Aos meus colegas do Grupo de Estudos em Desenvolvimento Regional e Infraestruturas (GEDRI) e Laboratório sobre Estudos de Circulação, Transporte e Logística (LabCIT). Que tornaram tudo muito mais leve.

Ao Professor Dr. Marcio Rogério Silveira, que abraçou este desafio junto comigo e me guiou para que este resultado fosse possível.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pelo financiamento desta pesquisa.

À Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e seus funcionários e professores, que em tempos tão sombrios de ataques as instituições públicas de ensino, propiciaram a mim e a tantos outros, a realização de um sonho. Estendo meus agradecimentos ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, que me proporcionou novos conhecimentos que levarei para sempre comigo.

E por último, agradeço novamente a minha avó Juventina, a qual dedico este trabalho, por sempre ter lutado pela educação, inicialmente de suas quatro filhas e depois de seus netos. Minha avó nos deixou durante o processo seletivo para entrada no Mestrado, em um momento que eu já não tinha mais forças para continuar, visto a doença que a acometeu. Uma semana antes de sua morte, ela me incentivou a continuar, e se estou aqui hoje, é por sua insistência, obrigado por acreditar em mim.

RESUMO

Desde a Primeira Revolução Industrial, com a utilização da máquina a vapor, os avanços tecnológicos provocaram mudanças significativas na forma como as sociedades se estruturam. No início do século XX, com a disseminação do transporte ferroviário no Brasil, o país começa a crescer de forma rápida e, associada as mudanças das características das cidades europeias, ganha força de trabalho para poder ocupar áreas ainda devolutas. A partir da implantação do Ramal São Francisco na porção norte de Santa Catarina, a região começa a ter um crescimento rápido, processo alavancado pelas duas Guerras Mundiais. A conexão com grandes centros através da linha férrea possibilitava a chegada de imigrantes, e possibilitava ao escoamento de produtos da região. As condições levaram ao adensamento urbano, principalmente nas áreas próximas as estações, transformando a ferrovia e sua infraestrutura em um importante elemento da configuração urbana dos municípios. Entretanto, com a mudança nos investimentos do setor ferroviário para o setor rodoviário, o sucateamento das linhas ferroviárias e sua posterior privatização, seu patrimônio, tão importante para consolidação regional, encontra-se em risco. O Patrimônio Cultural Ferroviário, rugosidades produzidas pelo sistema ferroviário, é elemento recente dos estudos patrimoniais e torna-se ponto chave para as discussões no que diz respeito ao crescimento das cidades, propõe-se uma análise quanto a condição desse exemplares atualmente, sua importância para a fundação e o desenvolvimento de Jaraguá do Sul, bem como quais relações estabeleceu e ainda estabelece com os principais agentes produtores do espaço urbano na cidade. Este trabalho visa compreender e analisar a formação do Patrimônio Cultural Ferroviário ao longo do ramal São Francisco e estabelecer sua relação com a produção do espaço Urbano de Jaraguá do Sul a partir do método do materialismo histórico-dialético. Os resultados demonstram a importância da ferrovia para o desenvolvimento da área de estudo, bem como as singularidades presentes em cada um dos conjuntos edificados, destacando suas similaridades e diferenças. Ao tratar de Jaraguá do Sul, fica evidente os impactos da ferrovia em sua consolidação, bem como as mudanças ocasionadas pelo sucateamento gradativo da malha ferroviária e os impactos em todo o conjunto histórico da cidade.

PALAVRAS CHAVE: Patrimônio Cultural Ferroviário; Ferrovia; Espaço Urbano; Formação Regional; Jaraguá do Sul.

ABSTRACT

Since the First Industrial Revolution, with the use of the steam engine, technological advances have had significant changes in the way societies are structured. At the beginning of the twentieth century, with the spread of rail transport in Brazil, the country began to grow rapidly, and associated with the changes in the characteristics of European cities, it gained a workforce to occupy areas vacant in the country. From the implementation of the São Francisco Branch in the northern portion of Santa Catarina, the region begins to experience rapid growth, a process leveraged by the two World Wars. The connection with large centers through the railroad made it possible for immigrants to arrive, and also made possible to transport products from the region. The conditions led to urban density, mainly in the surrounding areas of the train stations, transforming the railway and its infrastructure into an important element of the urban configuration of the municipalities. However, with the change in investments from the railway sector to the road sector, the scrapping of the railway lines and their subsequent privatization, its assets, so important for consolidating the region, are at risk. The Railway Cultural Heritage, roughnesses produced by the railway system, is a recent element of heritage studies and becomes a key point for success in the growth of cities, an analysis is proposed regarding the condition of these specimens today, and their importance for the foundation and the development of Jaraguá do Sul, as well as which relations and subject matter with the main agents of urban space in the city. This work aims to understand and analyze the formation of the Railway Cultural Heritage along the São Francisco branch and establish its relationship with the production of the Urban space of Jaraguá do Sul based on the method of historical-dialectical materialism. The results demonstrate the importance of the railway for the development of the study area, as well as the singularities present in each of the built groups, highlighting their similarities and differences. When dealing with Jaraguá do Sul, the impacts of the railway in its consolidation are evident, as well as the changes caused by the gradual scrapping of the railway network and the impacts on the entire historical complex of the city.

KEY WORDS: Railway Cultural Heritage; Railroad; Urban Space; Regional Formation; Jaraguá do Sul.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 - Mapa EFSPRG - 1905.....	32
Figura 02 - Lumber Três Barras em 1929.....	34
Figura 03 - Tropas na Estação Marcílio Dias do Ramal São Francisco.....	36
Figura 04 - Gravura de São Francisco do Sul.....	38
Figura 05 - Casas de Colonos em Jaraguá do Sul.....	42
Figura 06 - Chegada de locomotivas da Baldwin Locomotive Co.....	46
Figura 07 - Estação Porto União/União da Vitória.....	47
Figura 08 - Cartão Postal de São Francisco do Sul.....	51
Figura 09 - Hotel Krelling em Corupá.....	52
Figura 10 - Estação Ferroviária de Joinville.....	54
Figura 11 - Galpão de Cargas da Estação de Jaraguá do Sul.....	55
Figura 12 - Comparativo da Estação Ferroviária de Linguado.....	90
Figura 13 - Comparativo da Estação Ferroviária de São Francisco do Sul.....	91
Figura 14 - Estação Ferroviária de São Francisco do Sul.....	91
Figura 15 - Comparativo da Ponte Ferroviária sobre o Canal do Linguado.....	92
Figura 16 - Comparativo da Estação Ferroviária Araquari.....	93
Figura 17 - Comparativo da Estação Ferroviária Joinville.....	94
Figura 18 - Terminal de Cargas da Estação Ferroviária Joinville.....	94
Figura 19 - Pátio do Ramal Bucarein em frente ao Moinho Joinville, do lado esquerdo encontra-se o Rio Cachoeira.....	95
Figura 20 - Comparativo da Estação Ferroviária Guaramirim.....	96
Figura 21 - Estação Ferroviária João Pessoa em 1991.....	96
Figura 22 - Comparativo da Estação Ferroviária Nereu Ramos.....	97
Figura 23 - Casa do Telégrafo na Estação Jaraguá, em 1906.....	98
Figura 24 - Comparativo do Terminal de Cargas da Estação Jaraguá.....	98
Figura 25 - Comparativo do Terminal de Passageiros da Estação Jaraguá.....	99
Figura 26 - Casa do Chefe e Subchefe da Estação de Jaraguá do Sul.....	99
Figura 27 - Comparativo da Estação Ferroviária de Hansa (Corupá).....	100
Figura 28 - Edificação de apoio da Estação Corupá.....	101
Figura 29 - Comparativo da Estação Ferroviária Osvaldo Amaral.....	101
Figura 30 - Comparativo da Estação Rio Natal.....	102
Figura 31 - Estação Rio Vermelho.....	103
Figura 32 - Comparativo da Estação Serra Alta.....	103
Figura 33 - Comparativo da Estação Rio Negrinho.....	104
Figura 34 - Locomotiva a vapor na Estação de Rio Negrinho.....	105
Figura 35 - Degradação da Estação Rio Negrinho.....	106
Figura 36 - Comparativo da Estação Ferroviária de Mafra.....	107
Figura 37 - Galpão de Manutenções de EFSPRG em Mafra.....	107
Figura 38 - Comparativo da Estação de Avencal.....	108
Figura 39 - Estações Tinguí e Cruz Lima.....	109
Figura 40 - Estações de Barracas e Canivete.....	109
Figura 41 - Comparativo da Estação Ferroviária de Três Barras.....	110
Figura 42 - Comparativo da Estação Marcílio Dias.....	111
Figura 43 - Comparativo da Estação Ferroviária Paula Pereira.....	112
Figura 44 - Estações Ferroviárias Felipe Schimdt e Paciência.....	112
Figura 45 - Estações Ferroviárias Santa Leocádia e Taunay.....	112
Figura 46 - Estação Valões, 2017.....	113

Figura 47 - Participantes do Circuito Caminho das Águas sobre ponte ferroviária adaptada.....	114
Figura 48 - Vila dos Ferroviários na Estação Lança.....	115
Figura 49 - Comparativo da Estação Lança.....	115
Figura 50 - Estação Poço Preto, 2001.....	116
Figura 51 - Estação Porto União da Vitória, do lado direito Porto União/SC, e do lado esquerdo União da Vitória/PR.....	117
Figura 52 - Comparativo da Estação Porto União da Vitória.....	117
Figura 53 - Túnel entre as Estações Rio Natal e Oswaldo Amaral.....	118
Figura 54 - Construção da Usina de Bracinho.....	136
Figura 55 - Comércio Breithaupt a esquerda, Terminal de Cargas da Estação Jaraguá a direita, Bar Catarinense ao Centro.....	140
Figura 56 - Centro de Jaraguá do Sul em 1940.....	159
Figura 57 - Comparativo Bar Catarinense.....	161
Figura 58 - Comparativo Fábrica Kohlbach Motores em 1970 e 2020.....	163
Figura 59 - Comparativo Casa Walter Breithaupt.....	163
Figura 60 - Comparativo Hotel Cruzeiro em 1950 e 2018.....	164
Figura 61 – A: Avenida Marechal Deodoro da Fonseca. B: Rua Guilherme Weege, esquina com a Rua Ferdinando Pradi.....	164
Figura 62 - Comparativo Vista da Igreja Luterana em 1950 e 2020.....	165
Figura 63 - Comparativo Rua Coronel Emilio Carlos Jourdan.....	166
Figura 64 - Comparativo Avenida Getúlio Vargas.....	166
Figura 65 - Comparativo Rua Arthur Mueller.....	167
Figura 66 - Hotel Central e Hotel Brasil.....	167
Figura 67 - Comparativo Avenida Marechal Deodoro da Fonseca, atual Calçadão... 168	168
Figura 68 - Comparativo Avenida Marechal Deodoro da Fonseca.....	168
Figura 69 - Comparativo Avenida Getúlio Vargas, esquina com Avenida Marechal Deodoro da Fonseca.....	169
Figura 70 - Comparativo Avenida Presidente Epitácio Pessoa (1).....	169
Figura 71 - Comparativo Avenida Presidente Epitácio Pessoa (2).....	170

LISTA DE QUADROS

Quadro 01 - Municípios no Ramal São Francisco.....	56
Quadro 02 - Centros criados através do Preserve/fe.....	73
Quadro 03 - Estradas de ferro subordinadas à RFFSA em 1957.....	79
Quadro 04 - Situação das Estações do Ramal São Francisco.....	119
Quadro 05 - Imóveis inscritos na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário – IPHAN, 2020.....	120

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1- Crescimento Populacional de Jaraguá do Sul.....	137
--	-----

LISTA DE MAPAS

Mapa 01 - Área de Estudo.....	17
Mapa 02 – Municípios cortados pelo Ramal São Francisco.....	56
Mapa 03 – Mapa da Colonização de Jaraguá do Sul.....	127
Mapa 04 – Mapa de Evolução da Ocupação Urbana em Jaraguá do Sul.....	134
Mapa 05 – Mapa de Vazios Urbanos em relação a Infraestrutura.....	142
Mapa 06 – Alteração do Traçado da BR-280 e Ramal São Francisco.....	144
Mapa 07 – Mapa de atividades econômicas secundárias em relação ao traçado ferroviário.....	146
Mapa 08 – Mapa de atividades econômicas terciárias em relação ao traçado ferroviário.....	147
Mapa 09 – Delimitação da Área da ZEIC no Bairro Centro.....	151
Mapa 10 – Mapa do Patrimônio Cultural no Bairro Centro.....	153
Mapa 11 – Mapa de Gabarito de Jaraguá do Sul.....	154
Mapa 12 – Mapa de Vazios Urbanos.....	160
Mapa 13 – Mapa de Coeficiente de Aproveitamento.....	162
Mapa 14 – Mapa de Uso do Solo.....	165

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ALL – América Latina Logística

BNDES – Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social

BRC – Brazil Rail Company

COMPHAAN - Conselho Municipal do Patrimônio Histórico, Cultural, Arqueológico, Artístico e Natural

DELIQ - Departamento de Extinção e Liquidação

DNEF - Departamento Nacional de Estradas de Ferro

DNER - Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

EFDTC – Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina

EFP – Estrada de Ferro Paraná

EFSPRG - Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande

FEPASA - Ferrovia Paulista Sociedade Anônima

FSE - Formação Sócio-Espacial

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ICOMOS – International Council on Monuments and Sites

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

PND – Programa Nacional de Desestatização

RVPSC - Rede de Viação Férrea Paraná-Santa Catarina

SPHAN - Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

SIE - Secretaria de Estado de Infraestrutura

TICCIH – The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	12
1. FORMAÇÃO REGIONAL E DESENVOLVIMENTO FERROVIÁRIO	20
1.1. ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO RIO GRANDE: UM BREVE HISTÓRICO 27	
1.2. DO MAR AOS TRILHOS: A CONSTITUIÇÃO DA REGIÃO NORDESTE DE SANTA CATARINA.	36
1.3. O RAMAL SÃO FRANCISCO, AS ESTRUTURAS FERROVIÁRIAS E A CONSOLIDAÇÃO DOS NÚCLEOS URBANOS.	48
CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO 1	59
2. A CONSTITUIÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO	62
2.1. A CONCEPÇÃO DE PATRIMÔNIO INDUSTRIAL E FERROVIÁRIO E SEUS DESDOBRAMENTOS NO BRASIL.....	70
2.2. A DECADÊNCIA DO SETOR FERROVIÁRIO: O SUCATEAMENTO DO SEU MATERIAL RODANTE PERMANENTE E A DESTINAÇÃO DE SEUS BENS	77
2.3. O PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO NO RAMAL SÃO FRANCISCO.....	87
CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO 2	123
3. A ESTRADA DE FERRO E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO NO RAMAL SÃO FRANCISCO: ALGUNS ELEMENTOS PARA ENTENDER O PROCESSO NO ESPAÇO URBANO DE JARAGUÁ DO SUL	126
3.1. O PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO E AS RELAÇÕES COM OS PRINCIPAIS AGENTES PRODUTORES DO ESPAÇO URBANO EM JARAGUÁ DO SUL.....	132
3.2. O PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO COMO ELEMENTO DO PLANEJAMENTO URBANO	148
3.3. A SITUAÇÃO DE CONSERVAÇÃO DOS BENS DO PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO NO CENTRO DE JARAGUÁ DO SUL E OS IMPACTOS DA DESCARACTERIZAÇÃO DO CONJUNTO HISTÓRICO.....	157
CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO 3	171
CONCLUSÃO	173
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	185
ANEXOS	192

INTRODUÇÃO

O estudo do Patrimônio Cultural Ferroviário no Ramal São Francisco inicia-se ainda durante o Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) da Graduação em Arquitetura e Urbanismo, onde buscou-se expressar a importância da estrutura ferroviária presente no centro de Jaraguá do Sul e ressignificar a área com a inserção de novas atividades diretamente ligadas a ferrovia. A intenção deste trabalho é realizar um estudo sobre os espaços que permeiam a ferrovia sob uma perspectiva geográfica, salientando sua representatividade técnica e as relações entre sujeito, natureza e sociedade; que resulta diretamente no processo de formação das cidades e na sua arquitetura. Para isto, faz-se necessária uma compreensão das mudanças provocadas pela utilização da tecnologia a vapor.

Com a invenção da máquina a vapor, produto da Primeira Revolução Industrial, ocorreram diversas mudanças no mundo. Atividades antes realizadas através da força humana e animal e mesmo através da captação das forças da natureza, como rodas d'água, moinhos e barcos a vela, começaram a ser desenvolvidas pela máquina. As transformações resultantes desse processo de substituição da força de trabalho, desencadearam movimentos sociais e econômicos que ampliaram o poder da Europa sobre os demais continentes e romperam as relações de trabalho existentes. As transformações ocorridas na Europa entre os séculos XVIII e XIX provocaram o crescimento da produção industrial e demanda por mão de obra, levando a um aumento demográfico nas cidades e uma diminuição gradativa da população na área rural. As atividades agrícolas e o artesanato sofreram um colapso gradativo, ocasionando na migração de milhares de pessoas para áreas urbanas que não conseguiram absorver este contingente populacional em suas atividades, movimento que posteriormente se tornaria extremamente importante para o Brasil.

A nova configuração econômica proporcionava a ampliação da produção através da exploração da mão de obra que vivia sem garantias e em condições precárias de saúde, higiene e moradia. Somado a isto, um grande contingente populacional não inserido na nova dinâmica capitalista enfrentava problemas dos mais diversos, inclusive com a ausência de elementos para sua subsistência. Se na Europa a situação era essa, o Brasil vivia uma realidade bem distante. Aqui desenvolvia-se a atividade agrícola e a pequena produção mercantil, entretanto, a utilização da

máquina a vapor surgia como uma oportunidade para modernizar o país, que até então ainda dependia de caminhos primitivos para o transporte de seus produtos.

Onde implantadas, as ferrovias marcaram definitivamente o processo de desenvolvimento. No Brasil este movimento foi ainda mais impactante, visto a situação anterior a sua implantação. Ainda no Império, e posteriormente quando Estados, o Rio Grande do Sul, Paraná, São Paulo e Santa Catarina desenvolveram seus próprios sistemas ferroviários, independentes uns dos outros. No sul e sudeste do país, esse processo esteve diretamente ligado a construção de ferrovias de penetração, que realizavam trajetos entre as áreas litorâneas e o interior do país, percebidas como fatores estratégicos e econômicos importantes para a consolidação do estado-nação (SILVEIRA, 2003). No caso Catarinense, pode-se destacar como ferrovias independentes a Ferrovia Dona Tereza Cristina, no sul do estado, e a Ferrovia Santa Catarina no Vale do Itajaí. A exceção foi a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande e seus Ramais, que integrou o sul do país ao sudeste e parte do centro-oeste (THOMÉ, 1983).

O crescimento da malha ferroviária no Brasil se deu de forma rápida a partir de sua primeira implantação. Segundo Carrion (2015), estima-se que em 1907 a malha ferroviária no Brasil alcançava 17.280 quilômetros, transportava 35 milhões de passageiros e 7,5 milhões de toneladas de carga. Estes números demonstram o grande potencial econômico do meio de transporte devido a sua utilização para o transporte de pessoas e escoamento da produção agrícola e extrativista. De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 1956), o sistema ferroviário no Brasil chegou a aproximadamente 38 mil quilômetros de extensão, sendo considerada a 8ª maior malha ferroviária do mundo, muito em decorrência dos benefícios concedidos aos investidores na época da implantação do sistema. O crescimento acelerado e a atração de capital estrangeiro vieram com um revés, o período de concessão dos traçados ferroviários poderia chegar até a 90 anos, e o governo entendia que todas as concessões trariam retornos quando as ferrovias retornassem à administração pública, entretanto, a história provou que se tornaria um grande equívoco.

Segundo Thomé (1983), os privilégios concedidos pelo governo federal para exploração a longo prazo em redor das linhas férreas criaram monopólios no ramo dos transportes, colonização de terras e agroindústrias. Os investidores passaram a levar em conta que quanto maior a distância das linhas, maior a subvenção que

receberiam do governo, e acabaram por estender quilômetros de linhas desnecessárias e antieconômicas. Além disso, a falta de planejamento levou a instalação de ferrovias com diversos tamanhos de bitolas, o que impossibilitaria qualquer conexão entre o sistema, herança que dificulta até hoje a conexão ferroviária em território nacional.

A chegada da ferrovia à Santa Catarina ocorreu em 1884, com a instalação da linha ferroviária Dona Tereza Cristina, que liga cidades do Sul do Estado ao Porto de Imbituba, a partir de sua inserção, o processo de expansão ferroviária no estado continuou de forma rápida. Mas, foi a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, e conseqüentemente o Ramal São Francisco, que possibilitou conexões importantes com portos e cidades do Sudeste do Brasil. O Ramal São Francisco, foi concluído em 1910 e contava com grande apoio da população, que o compreendia como um instrumento de desenvolvimento, levando a mudanças consideráveis nas características socioeconômicas da região. A partir da inserção da ferrovia, as cidades começaram a apresentar mudanças em sua estrutura. Segundo Costa (2015), as estações ferroviárias não se tratavam apenas de terminais de passageiros e cargas, elas tinham uma função social de suma importância para época.

Além da consolidação da região sul do país, a estruturação do sistema ferroviário formou novas vilas, e os imigrantes não portugueses, que sofriam com os impactos da Revolução Industrial na Europa, e já imigravam para o Brasil, encontraram campo fértil para buscar novas oportunidades no país.

Como exemplo claro deste processo, é possível usar o município de Jaraguá do Sul, com a instalação das estações ferroviárias (uma no atual bairro Centro e outra no atual bairro Nereu Ramos). A ocupação da cidade, já existente, começa a se desenvolver naquelas localidades, incentivando a formação de centros comerciais e de serviços, e afetando diretamente os hábitos sociais da comunidade. Em áreas majoritariamente rurais, apesar de centralizarem alguns serviços, a consolidação urbana não ocorreu da mesma forma, aspecto que poderá ser visto no decorrer deste trabalho. Até mesmo nos entornos de estações em áreas urbanas este crescimento não se deu da mesma forma, muito em decorrência das particularidades de cada local, como nos casos de São Bento do Sul, Rio Negrinho, Mafra, entre outros.

Uma das problemáticas na preservação do patrimônio cultural ferroviário é mensurar a importância de determinada estação e garantir sua preservação mesmo não apresentando uma consolidação urbana em seu entorno. Entretanto, levando-se

em consideração a linha ferroviária como elemento de preservação, as estações em áreas rurais poderiam ganhar maior significância na preservação.

O desenvolvimento de uma nova organização territorial associada a ferrovia deu maior importância as estações ferroviárias em áreas urbanas e trouxe consigo a consolidação de grupos, que se tornaram os grandes responsáveis pela produção do espaço urbano na região. Corrêa (1989) elenca quatro agentes sociais responsáveis por esse processo, são eles: os proprietários dos meios de produção; os proprietários fundiários; os promotores imobiliários; o Estado; e os grupos sociais excluídos. Já Jaramillo (1982) leva em conta que os meios de produção dominantes de cada período influenciam sua base de modo que esta possa lhes servir. Desta forma, o autor propõe um estudo baseado em posições dentro do processo produtivo, são elas: trabalho direto, controle técnico da produção, controle econômico direto da produção, motor da produção, controle econômico indireto da produção e formas de circulação da produção. Desta, destacam-se duas, o conceito de motor da produção que é *“el elemento que comanda las decisiones y prácticas del agente que detenta el control económico directo, y por lo tanto, estructura la dinámica de la producción”* (JARAMILLO, 1982, p.176), e de circulação, *“definida como el proceso que encadena los productos y los distribuye, desde la producción hasta su momento de consumo”* (JARAMILLO, 1982, p.177). Elementos que estão intimamente ligados a inserção da malha ferroviária brasileira, e posteriormente ao surgimento de novos grupos nas áreas onde antes a exploração do território era ainda muito incipiente.

Na arquitetura e urbanismo, Benevolo (2006) destaca que as áreas urbanas, terras e edificações, passam a ganhar um sentido econômico e a acumulação destas áreas se torna um elemento importante para sociedade capitalista que leva posteriormente a especulação imobiliária. Será possível perceber durante as análises, que existem famílias que exerceram forte influência na exploração do território urbano de Jaraguá do Sul, exercendo influência por sua posição social e pela propriedade de terras, em especial nos arredores das estações ferroviárias.

A localização das estações ferroviárias e seu traçado estão amplamente ligadas a atuação de dois dos grupos colocados por Corrêa (1989), o Estado, os proprietários dos meios de produção e a influência que os últimos exerciam sobre o primeiro. Essa afirmação vai ao encontro do conceito de Jaramillo (1982) onde grupos, geralmente os detentores dos meios de produção, atuavam sobre o estado com o objetivo de fortalecer seus próprios interesses. Entretanto, é inegável a importância

da ferrovia para as novas ocupações surgidas na região a partir da inserção da malha ferroviária, bem como para a consolidação de atividades econômicas já existentes, principalmente em Joinville, São Francisco do Sul e Jaraguá do Sul.

Essas novas dinâmicas, tornam-se fundamentais para compreender a importância da ferrovia e dos bens móveis e imóveis provenientes de sua exploração, principalmente no século passado. Ela foi parte da dinâmica social de diversas cidades e atualmente ocupa papel importante na memória de seus habitantes, entretanto esta relação encontra-se em risco.

Atualmente, existe dificuldade por parte do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) em gerir e garantir a manutenção dos bens imóveis, sem contar o problema relacionado aos bens móveis que correm grande risco de desaparecer. Outro ponto a se destacar, é a dificuldade por parte dos municípios em gerir e administrar os bens provenientes da ferrovia, bem como garantir a preservação das áreas históricas da cidade, visto a pressão sofrida majoritariamente pela especulação imobiliária. O interesse deste trabalho é colocar em primeiro plano a influência da ferrovia e seus bens no processo de formação das cidades, destacando a importância dos bens relacionados a ferrovia para a compreensão deste processo.

Espera-se ao final deste trabalho, identificar os elementos da construção e utilização do Ramal São Francisco, até seu sucateamento, bem como compreender a problemática da preservação patrimonial, em especial no município de Jaraguá do Sul.

Para tanto, a **questão central** deste trabalho desenvolve-se levando em conta: Quais os impactos da estrutura ferroviária, composta de funções e formas ao longo do tempo histórico, na formação e consolidação da cidade de Jaraguá do Sul, com especial atenção para a formação do Patrimônio Cultural Ferroviário e sua atual relação com os interesses dos principais agentes organizadores do espaço urbano?

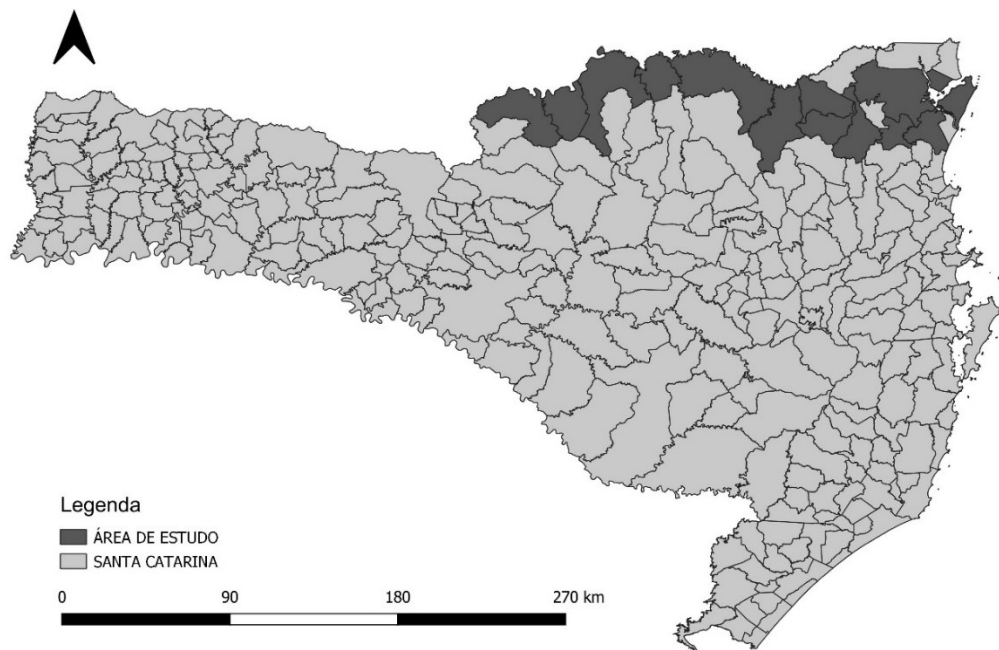
Tendo isto como premissa, a **Hipótese** desta dissertação parte do pressuposto que a estrutura ferroviária teve um destacado papel no processo de organização do espaço urbano de Jaraguá do Sul e que há diversos interesses relacionados ao seu patrimônio ferroviário, que se formou ao longo do tempo, especialmente pela disponibilidade de terras.

Para desenvolver este trabalho, o **objetivo principal** visa compreender e analisar a formação do Patrimônio Cultural Ferroviário ao longo do ramal São Francisco e estabelecer sua relação com a produção do espaço Urbano de Jaraguá

do Sul. Ao identificar a estrutura urbana no entorno das edificações de patrimônio ferroviário na cidade, será possível esclarecer a importância destes no processo de desenvolvimento das cidades. Além disso, ao propor este estudo será possível ter uma visão do patrimônio ferroviário na região de forma menos generalista, garantindo o respeito às suas particularidades.

O **recorte temático** proposto neste trabalho é o Patrimônio Cultural Ferroviário e organização do espaço urbano. O **recorte espacial**, como pode ser visto no mapa abaixo (Mapa 01), é a região nordeste de Santa Catarina, com ênfase nos municípios cortados pelo Ramal São Francisco, com destaque para o espaço urbano em Jaraguá do Sul. O **recorte temporal** leva em conta a exploração da malha ferroviária brasileira a partir de 1852 com ênfase no período de utilização do Ramal São Francisco de 1906 a 2020.

Mapa 01 - Área de Estudo.



Base de dados: Governo do Estado de Santa Catarina, 2020. Elaborado pelo autor.

Os **objetivos específicos** estruturam-se de forma a identificar as características que levaram a criação do Ramal São Francisco bem como sua influência na formação das cidades, mais especificamente em Jaraguá do Sul e as relações que estabelecem atualmente com o Patrimônio Cultural Ferroviário, buscando:

1. Identificar os principais elementos da gênese e desenvolvimento do Ramal São Francisco e sua importância para a formação dos núcleos urbanos.

2. Destacar os fatores responsáveis pela standardização e decadência do modo ferroviário e a formação do Patrimônio Cultural Ferroviário no Ramal São Francisco, especialmente no município de Jaraguá do Sul.
3. Verificar as características gerais da estrutura ferroviária e seu papel na produção do Espaço Urbano de Jaraguá do Sul, com destaque para o papel dos seus principais agentes.

Cada um dos objetivos específicos se desenvolverá em um capítulo particular, porém a intenção deste trabalho é desenvolver um estudo que compreenda os fatos de forma evolutiva. Sendo assim, como em Thomé (1983), recomenda-se a leitura da forma como lhe foi escrito, capítulo por capítulo, pois os seguintes complementam os anteriores.

Desta forma, a análise da ferrovia será realizada com intuito de compreender não apenas sua estrutura física, mas também através de elementos simbólicos, tão importantes para a caracterização de seu patrimônio cultural, material e imaterial. Para o entendimento deste processo, este estudo se desenvolverá a partir do método do materialismo histórico-dialético, baseado em Marx e, trazido para a geografia por Milton Santos (1988) através da análise sobre o espaço, de sua estrutura, processo, função e forma. Ainda em Santos (1977), será utilizado a perspectiva da Formação Sócio-Espacial (FSE) para a compreensão das modificações ocasionadas pela construção das ferrovias. A pesquisa configura-se como de natureza exploratória, teórica, bibliográfica e documental, com o objetivo de identificar os principais elementos da gênese e desenvolvimento do Ramal Ferroviário São Francisco e sua importância para a formação dos núcleos urbanos de Santa Catarina.

Além disso, serão utilizados referenciais da Geografia da Circulação Transporte e Logística para compreensão da malha ferroviária, da Geografia Urbana para definições quanto ao processo de formação dos núcleos urbanos e teorias econômicas que possam dar embasamento para as mudanças ocasionadas durante os períodos trabalhados. No campo da arquitetura e preservação patrimonial, serão utilizados referenciais teóricos que vão desde pensadores, como Eugène Viollet-le-duc, John Ruskin e Camillo Boito, até as mais recentes cartas patrimoniais relacionadas ao tema Patrimônio Ferroviário, bem como recomendações nacionais e internacionais para preservação dos exemplares.

As discussões estão organizadas em três capítulos, sendo o primeiro capítulo um resgate histórico para compreensão da ideologia ferroviária e do desenvolvimento

ferroviário, o segundo em complemento ao primeiro, discutindo quanto às mudanças na estrutura ferroviária brasileira e os conceitos de preservação, e o terceiro e último discutindo a influência dos agentes produtores do espaço urbano no patrimônio cultural ferroviário de Jaraguá do Sul, como descrito abaixo:

Para compreender a importância da ferrovia e seu papel no ideário da época, no **primeiro capítulo** encontra-se um resumo histórico da inserção da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, o desenvolvimento e as dificuldades de colonização no estado de Santa Catarina e os impactos da construção do Ramal São Francisco na constituição dos núcleos urbanos no Estado, introduzindo a formação de Jaraguá do Sul e os impactos da ferrovia na estruturação das cidades.

Já no **segundo capítulo**, busca-se entender como constituiu-se o termo Patrimônio Cultural Ferroviário, levando em conta os estudos realizados por diversos teóricos patrimoniais, bem como sua aplicabilidade. Além disso, propõe-se uma análise sobre a decadência do sistema ferroviário brasileiro e uma crítica a destinação de seus bens ao IPHAN. Finalizando com uma análise do Patrimônio Cultural Ferroviário no Ramal São Francisco.

O **terceiro capítulo**, buscará estabelecer as relações da Estrada de Ferro na produção do espaço urbano em Jaraguá do Sul até as recentes relações com os agentes produtores do espaço urbano, propondo uma análise quanto a situação dos Bens de Patrimônio Cultural Ferroviário em Jaraguá do Sul, sua relação com o conjunto histórico da cidade e os impactos da descaracterização deste conjunto na compreensão da formação da cidade.

Partindo da compreensão da estruturação regional a partir do Ramal São Francisco, pretende-se evidenciar a importância singular de cada uma das ferrovias em território nacional, garantindo sua preservação como elemento constituidor das cidades, e evidenciando a importância de suas edificações e entorno para compreensão das áreas urbanas.

CAPÍTULO 1

1. FORMAÇÃO REGIONAL E DESENVOLVIMENTO FERROVIÁRIO

“[...] o Brasil é uma criança que engatinha; só começará a andar quando estiver cortado de estradas de ferro.”

Machado de Assis

A intenção desde capítulo é contextualizar sobre os impactos da introdução do sistema ferroviário no território catarinense, levando em conta especialmente o Ramal São Francisco do Sul, que faz parte da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, ressaltando as importantes mudanças socioeconômicas ocorridas no período de implementação e utilização das ferrovias e seu papel na formação regional. O resgate histórico proposto tem como objetivo a análise do presente como destacado por Santos (1989), permitindo “[...] surpreender o processo e, por seu intermédio, a apreensão das tendências, que podem permitir vislumbrar o futuro possível e as suas linhas de força”. (SANTOS, 1989. p. 15)

Antes de mais nada, faz-se necessário entender o Espaço, instância pela qual perpassa toda a pesquisa, Santos (1988) o define como

[...] uma instância da sociedade, ao mesmo título que a instância econômica e a instância cultural-ideológica. Isso significa que, como instância, ele contém e é contido pelas demais instâncias, assim como cada uma delas o contém e é por ele contida. A economia está no espaço, assim como o espaço está na economia. O mesmo se dá com o político-institucional e com o cultural-ideológico. Isso quer dizer que a essência do espaço é social. Nesse caso, o espaço não pode ser apenas formado pelas coisas, os objetos geográficos, naturais e artificiais, cujo conjunto nos dá a Natureza. O espaço é tudo isso, mais a sociedade: cada fração da natureza abriga uma fração da sociedade atual. Assim, temos, paralelamente, de um lado, um conjunto de objetos geográficos distribuídos sobre um território, sua configuração geográfica ou sua configuração espacial e a maneira como esses objetos se dão aos nossos olhos, na sua continuidade visível, isto é, a paisagem; de outro lado, o que dá vida a esses objetos, seu princípio ativo, isto é, todos os processos sociais representativos de uma sociedade em um dado momento. (SANTOS, 1988. p. 02)

O espaço é também uma construção temporal que recebe, além das influências locais, influências em nível global “O espaço é o resultado da geografização de um conjunto de variáveis, de sua interação localizada, e não dos efeitos de uma variável isolada”. (SANTOS, 1989. p. 17)

Outro aspecto a ser abordado é o conceito de território. Para Santos (1978) o território é delimitado, construído e desconstruído por relações de poder que envolvem uma gama muito grande de atores que praticam suas ações com o passar do tempo, em determinado lugar, podendo ou não ter seu espaço modificado de acordo com as ações e necessidades destes atores. Os territórios tornam-se importantes para compreender as particularidades presentes em cada conjunto, tendo em vista que as relações de poder estabelecidas em cada Estação Ferroviária, ocorreu de forma diferenciada.

É sobre o espaço que se consolida a noção de estrutura, processo, função e forma; onde forma é o aspecto visível de um objeto, ou do conjunto deles no espaço; processo é a ação que se realiza continuamente, provocando mudanças; função é a atividade desempenhada por um objeto, que pode mudar com decorrer do tempo; e a estrutura refere-se ao modo como os objetos estão organizados e se inter-relacionando no caso da estrutura social, é marcada pelas estruturas jurídicas, econômicas, políticas e o imaginário social (ideologia). Estes aspectos organizam-se e interferem diretamente na sociedade, outro aspecto a ser abordado é a ideia de forma-conteúdo proposta por Milton Santos (1988) que

“[...] une o processo e o resultado, a função e a forma, o passado e o futuro, o objeto e o sujeito, o natural e o social. Essa ideia também supõe o tratamento analítico do espaço como um conjunto inseparável de sistemas de objetos e sistemas de ações.” (SANTOS, 1988. p. 66)

Tendo isto em mente, parte-se do pressuposto que a história é um processo dinâmico que recebe influências diversas até se concretizar no espaço. “A totalidade do real, implicando um movimento (processo) comum de estrutura, função e forma, é uma totalidade concreta e dialética.” (SANTOS, 1989. p. 43). Compreendendo “[...] os sistemas técnicos como uma união entre tempo e matéria, entre estabilidade e história.” (SANTOS, 1988. p. 189). Todos estes processos, tornam possíveis a consolidação do território, fundamentalmente através de grupos que se consolidam e exigem a demarcação dos territórios onde exercem poder. Para compreender a consolidação destes grupos, faz-se necessário entender como ocorreu a implantação do transporte ferroviário no Brasil, bem como a situação do sistema de transporte no momento anterior a sua aplicação como descrito abaixo:

A estrutura de circulação no país no final do século XVIII caracterizava-se majoritariamente por caminhos primitivos que faziam a ligação do interior ao litoral e

vice-versa. Estes caminhos e as formas primitivas de transporte eram definidas por não apresentar tração mecânica, utilizando-se da força animal, humana, hídrica e da gravidade para realizar seus percursos (SILVEIRA, 2006). Neste período ocorre a Primeira Revolução Industrial causando uma intensiva mudança no mundo, em especial na Europa e nos Estados Unidos, acarretando na mecanização do trabalho, aumento da produtividade na indústria e alterações em toda a organização social, da organização das cidades as relações entre as pessoas.

A utilização da Primeira Revolução Industrial como ponto chave para compreensão do processo que levou ao desenvolvimento ferroviário no Brasil, apesar da periodização histórica estar atrelada a compreensão positivista que divide o tempo com critério arbitrário e baseado no centro do sistema, pode fornecer uma base para compreensão das mudanças ocasionadas em diferentes escalas. “Cada um destes períodos representa, no centro do sistema, um conjunto coerente de formas de ação sobre os países da periferia” (SANTOS, 1989. p. 18). Sendo assim, essa periodização pode ajudar a compreender os processos históricos em diversas escalas, como

[...] as formas de colonização, a distribuição espacial dos colonizadores, a dispersão das raças e línguas, a distribuição de tipos de cultivo e as formas de organização agrícola, os sistemas demográficos, as formas de urbanização e de articulação do espaço, assim como os graus de desenvolvimento e dependência. A periodização fornece, também, a chave para entender as diferenças, de lugar para lugar, no mundo subdesenvolvido. (SANTOS, 1989. p. 18)

As mudanças causadas pela utilização da máquina a vapor e a primeira revolução industrial provocaram alterações globais que afetaram diretamente o Brasil. Houve, em especial na Europa, um movimento de migração entre o campo a cidade que acarretou em uma lotação das áreas urbanas, com a classe operária ocupando áreas marginalizadas e muitas vezes sob condições precárias de trabalho e moradia. Fato este que foi de extrema importância para o desenvolvimento posterior do Brasil que através da imigração conseguiu ocupar áreas do território com um grande contingente populacional advindo da Europa, processo que foi facilitado e intensificado com a inserção da malha ferroviária. Sobre as imigrações Santos (1989) coloca que elas,

[...] aparecem, em primeiro lugar, como uma reação de defesa dos grupos cujo espaço original é ou foi invadido por técnicas que eles só parcialmente assimilaram, ou não assimilaram de todo. As migrações

também podem ser vistas como portadoras dessas novas técnicas. Sua importância depende do tipo de tecnologia importada ou imposta e, portanto, das condições históricas de sua realização. (SANTOS, 1989. p. 23)

A chegada dos imigrantes proporcionou mudanças significativas na ocupação de áreas até então devolutas, mas, mais importante que isto, provocou alterações culturais que refletiram diretamente na forma como as cidades se desenvolviam, nos costumes, nos hábitos e na arquitetura. Iniciava-se o processo de transformação do Patrimônio Cultural Brasileiro, caracterizado principalmente pela miscigenação de culturas diversas sobre um mesmo território, proporcionando exemplares únicos e de importante valor.

Apesar da revolução industrial ter provocado grande mudança, vale ressaltar que nem mesmo na Europa o processo ocorreu de forma uniforme. A Inglaterra liderou o primeiro ciclo (1790-1847), enquanto países como a Alemanha só enfraqueceram suas estruturas posteriormente, quando, com o fim do feudalismo, gerou uma grande disponibilidade de mão de obra, criando condições favoráveis para a imigração no Brasil (ROCHA, 1994. p. 12). Santos (1988) explica esta diferenciação entre lugares ao dizer que

[...] cada lugar é marcado por uma combinação técnica diferente e por uma combinação diferente dos componentes do capital, o que atribui a cada qual uma estrutura técnica própria, específica, e uma estrutura de capital própria, específica, às quais corresponde uma estrutura própria, específica, do trabalho. Como resultado, cada lugar é uma combinação de diferentes modos de produção particularmente ou modos de produção concretos. Em cada lugar, as variáveis A, B e C... Não têm a mesma posição no aparente contínuo, porque elas são marcadas por qualidades diversas. Isso resulta do fato de que cada lugar é uma combinação de técnicas qualitativamente diferentes, individualmente dotadas de um tempo específico - daí as diferenças entre lugares. (SANTOS, 1989. p. 07)

A implantação da ferrovia tornava possível que o capitalismo se expandisse com maior velocidade, através da capacidade de transporte de pessoas e produtos em grandes volumes e com uma rapidez até então inimaginável. No caso do Brasil não foi diferente, para o Império a inserção do sistema ferroviário apresentava-se como um meio de assegurar transporte rápido e seguro entre os lugares, e uma boa solução para um crescimento e desenvolvimento do país. Ademais, elas desempenhariam importante função econômica, sendo responsáveis pela criação de núcleos populacionais, estabelecendo e facilitando a comunicação e o transporte por

via terrestre entre diversas regiões do país. Para viabilizar a inserção das estradas de ferro no Brasil em substituição às “tropas de burros” que eram responsáveis pelo transporte até o momento, o Império atuou com o objetivo de

[...] atrair capitais estrangeiros, estimular a iniciativa privada e promover mais aceleradamente o desbravamento dos sertões, o Regente Feijó fazia surgir o primeiro documento oficial de favorecimento a construção ferroviária, adotando o sistema de garantia de juros mínimos sobre os capitais empregados no setor. (THOMÉ, 1983. p. 19)

O Decreto nº 101, de 31 de outubro de 1835, autorizava o Governo Imperial a contratar particulares para a construção de ferrovias, que unissem o Rio de Janeiro (Capital Imperial) aos pontos mais convenientes das províncias de São Paulo, Minas Gerais e Bahia, garantindo aos investidores o pagamento de juros mínimos de 5% ao ano sobre os valores aplicados, pelo prazo de até 40 anos. Na época a busca por investidores estrangeiros não obteve sucesso, então, em 1852, através do Decreto n.º 641 de 26 de junho, o Império Brasileiro reforçou a intenção de conceder vantagens, isenções e garantias aos investidores nacionais e estrangeiros interessados, agora, em explorar a malha ferroviária em todo o território nacional. As garantias oferecidas pelo império possibilitavam que mesmo linhas que não obtivessem lucros recebessem dividendos compensadores, tornando o investimento altamente atrativo aos capitalistas da época. (THOMÉ, 1983)

A insistência do império na construção das ferrovias em território nacional, devia-se a inexistência de uma integração nacional, fato comum aos países subdesenvolvidos, isto

[...] favorecia laços mais diretos de cada subespaço nacional (ou, pelo menos, de certos deles, em casos especiais) em relação com os centros do sistema mundial, cada área exercendo funções reclamadas ao país (ou colônia) como um todo, mas estritamente localizadas. A inexistência de uma fluidez espacial, isto é, de mobilidade dos fatores, deixava, porém, a impressão de que cada área funcionava segundo uma lógica própria, independente das relações do país como um todo com o sistema mundial. (SANTOS, 1989. p. 47)

Para o Brasil era fundamental estar inserido nas mudanças globais e no processo de expansão ferroviária, visto que precisava consolidar suas fronteiras e tinha vasto território para produção que somado a possibilidade de receber mais imigrantes, poderia aumentar significativamente as atividades e a relevância econômica e produtiva do país. Neste período a província de Santa Catarina já contava, além das vilas pioneiras, que serão tratadas no decorrer deste trabalho, com

a Colônia de São Pedro de Alcântara, que recebera os primeiros imigrantes vindos da Alemanha. Na porção nordeste da província de Santa Catarina, São Francisco do Sul se consolidava enquanto o restante do território contava com a ocupação caracterizada principalmente por aldeias indígenas e caboclos isolados.

Se de certa forma a colonização começava a dar bons sinais no país, os incentivos realizados pelo império para implantação da malha ferroviária ainda não haviam surtido efeito. Foi apenas em 1854, através do investimento do diplomata brasileiro Irineu Evangelista de Souza (mais tarde Barão de Mauá), que ocorreu a criação da primeira ferrovia nacional, que contava com 14,5 quilômetros, ligando Mauá a Vila-Inhomirim e que tinha como objetivo o transporte da produção cafeeira do interior para o porto. (DNIT, 2020)

Através dos benefícios concedidos pelo governo e a partir da criação da subvenção quilométrica em 1873, que previa por parte do Império, o pagamento aos investidores por cada quilômetro construído, as ferrovias começaram a se desenvolver de forma rápida,

[...] se em 1860 o Brasil possuía apenas 128kms de ferrovias em tráfego, número aumentado para 300 em 1870, já em 1880 alcançava a 1.288 quilômetros – quase cinco vezes mais em apenas dez anos, e em 1889 atingiu 3.281 kms. (THOMÉ, 1983. p. 23)

Em conjunto com as estradas de ferro, ampliava-se o processo de imigração. Os caminhos abertos pelas ferrovias garantiam acesso a novas áreas e, além disso, os contratos de concessão das terras nas laterais da linha possibilitavam as empresas ferroviárias oferecer este espaço para a colonização, em especial nas áreas próximas as estações ferroviárias, mas o excesso de benefícios trouxe alguns reveses.

Sob o regime de garantia de juros mínimos e sem nenhum plano nacional de viação, as ferrovias passaram a se constituir em centenas de quilômetros isolados, fragmentados e muitas vezes antieconômicos (MÜLLER, 2004). Em Santa Catarina a inserção da malha ferroviária ocorreu da mesma forma: algumas linhas atendiam as economias locais e não estavam integradas a um sistema maior, como é o caso da Ferrovia Tereza Cristina e a Estrada de Ferro Santa Catarina; excetua-se ao caso o Ramal São Francisco que estava interligado a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande. Silveira (2006) destaca que os traçados ferroviários brasileiros se organizaram de duas formas:

[...] uma, como um “risco de giz no território”; outra como uma “teia de aranha”. A primeira predominante em grande parte do espaço brasileiro, interligava/interliga o interior, produtor de matérias primas, aos principais portos marítimos, num percurso leste-oeste. A segunda conectou, mais precisamente, o sul do Brasil, aproveitando a linha tronco – direcionada na posição sul-norte e vice-versa. A partir desse tronco principal, interligavam-se os ramais e sub-ramais. (SILVEIRA, 2006. p. 11)

A inserção da malha ferroviária em Santa Catarina, apesar de esparsa, teve fundamental importância no desenvolvimento do estado. Elas se estruturaram majoritariamente na região litorânea e na região Oeste, contribuindo com “[...] o desenvolvimento regional facilitando o escoamento de parte da pequena produção mercantil pelos portos catarinenses”. (SILVEIRA, 2006. p. 11)

A rede ferroviária tornou-se o agente transformador do Brasil agrícola em um país industrializado, vilas se formaram e cidades cresceram, sempre buscando a proximidade com os trilhos e principalmente com suas estações ferroviárias, que passaram a ser grandes pontos de encontro da sociedade. O país “[...] passou direto do lombo de burro para o trem de ferro”. (TOLLER, 2011, p.17)

Além disso, as estações que se encontravam em áreas já exploradas começaram a atrair um grande contingente populacional, tornaram-se verdadeiros pontos de encontro e acesso a informações, fazendo com que se criassem centralidades, a partir das quais muitas posteriormente deram origem a municípios. As estações em áreas mais distantes das ocupações originais, apesar de não apresentarem a mesma consolidação urbana, passaram a agrupar pequenas vilas rurais.

A importância dos sistemas de transporte na construção das cidades é amplamente discutida em trabalhos de Geografia e Urbanismo. Os caminhos tiveram um papel essencial na localização dos núcleos urbanos e, com frequência, transformaram-se nos estruturadores do crescimento das cidades. Foi a partir deles que se estabeleceram conexões para a expansão de diversas regiões. A rede urbana formada a partir dessas relações

[...] constitui-se em temática relevante para a compreensão da geografia de uma região ou país. Por seu intermédio viabiliza-se o cada vez mais complexo ciclo de reprodução do capital e a divisão territorial do trabalho. (CORRÊA, 2006. p. 6)

Este capítulo se aterá nas transformações e consequências da chegada da estrada de ferro às cidades, levando em conta as importantes mudanças

socioeconômicas e espaciais ocorridas na região nordeste do estado de Santa Catarina a partir da inserção do ramal São Francisco. Para tanto, será abordado o histórico de construção da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, bem como o início da ocupação da porção nordeste de Santa Catarina, a gênese dos núcleos urbanos e a consolidação econômica da região, aspectos que serão de grande valia para a compreensão da formação do patrimônio cultural associado a este movimento.

1.1. ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO-RIO GRANDE: UM BREVE HISTÓRICO

A discussão quanto a construção da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande iniciou-se ainda no período Imperial. A coroa entendia a necessidade de consolidar o território nacional, visto que já havia realizado¹, sem sucesso, uma série de incentivos a ocupação da região sul do Brasil por imigrantes. O insucesso de tais movimentos devia-se, entre outros aspectos, a falta de infraestrutura que dificultava a ocupação de porções de terra no interior do país.

Somado a isto, a dificuldade na exportação dos produtos agrícolas brasileiros no período entre 1873 e 1896 devido à crise no mercado internacional, levou os até então senhores de escravos, a realocar sua mão de obra para realização de atividades de serviços (engraxates, charreteiros e outras profissões), de transformação artesanal (sapateiros, alfaiates, etc.) e construção civil (MAMIGONIAN, 2000 apud. SILVEIRA, 2003. p. 87). Silveira (2003) acrescenta que

A substituição de importações, na crise desse segundo ciclo foi realizada através das manufaturas artesanais e de algumas pré-industriais, localizadas nos centros urbanos surgidos a partir da mudança das casas grandes, localizadas nos latifundiários, para as cidades (na fase “a” do segundo Kondratieff), como se observou muito na cidade de São Paulo. (SILVEIRA, 2003. p. 87)

Esta substituição das importações com o surgimento da pequena indústria, e a consolidação de uma elite industrial, levou a necessidade de oferecer, por pressão e influência do grupo no Estado, uma forma rápida para o escoamento da produção visto que esta ainda dependia de caminhos primitivos. Além disso, o Brasil tinha força

¹ Foram fundadas no sul do Brasil, as colônias de São Leopoldo, Três Forquilhas e Torres no Rio Grande do Sul e, São Pedro D’Alcântara em Santa Catarina. Nestas fundações dominou a desordem, devido à falta de legislação referente a imigração muitos dos colonos sofreram fraudes, cometidas por funcionários do Império. Além disso, o governo desembolsou grandes quantias e não obteve um retorno deste investimento. (VIEIRA FILHO; WEISSHEIMER, 2011)

como país agroexportador, e mesmo estando a margem do sistema capitalista, era necessário para a expansão do sistema.

A ligação terrestre entre o Sul e São Paulo já fora aberta em 1728, com o caminho dos Conventos, de Viamão a Sorocaba (SOUZA, 1992), mas as classes dominantes viam a necessidade de possibilitar um transporte mais eficiente entre litoral e interior, o que acabou influenciando diretamente na estrutura ferroviária do país. A interferência das elites da época no processo de concessão e implementação das ferrovias, tinha como objetivo o benefício próprio e entendia-se a necessidade de promover o pensamento ferroviário, transformando a ferrovia no ideário da modernidade. Para Gramsci (1978), ao fazer uma análise quanto a ideologia, isto fica ainda mais claro, pois considera que as classes dominantes tem um poder maior de influência no pensar e agir das classes subalternas, levando a mudanças estruturais da sociedade, reflexos que sentimos até hoje. Isto ficará claro ao analisar a estrutura social presente no município de Jaraguá do Sul, no final deste trabalho.

Do ponto de vista econômico, Rangel (2005) caracteriza esta relação entre as classes dominantes e os governantes, como Pactos de Poder, que tratam de impor os interesses econômicos das classes dominantes locais, às outras classes, sob interferência do Estado, mas condicionadas pela estrutura internacional. A partir desta premissa, é possível compreender o conjunto de fatores que levou a implementação do sistema ferroviário no Brasil, que conforme colocado por Santos (1989) leva em conta que “Em cada época os elementos ou variáveis são portadores (ou são conduzidos) por uma tecnologia específica e uma certa combinação de componentes do capital e do trabalho.” Da mesma forma como trata Jaramillo (1982) ao considerar que o processo de urbanização será resultado da relação entre os agentes, especialmente sob influência dos que detém o controle econômico.

Já no urbano, os impactos da inserção da linha ferroviária e seu traçado, passariam a valorizar o retorno dos investimentos de grandes proprietários de terra, visto que a chegada da estrada de ferro, valorizaria seus imóveis e a inserção de estações ferroviárias poderiam gerar centralidades, que aos poucos se estruturariam ou, no caso das estações em áreas rurais, possibilitaria o escoamento mais rápido de suas produções. Vetter e Massena (1982) colocam que

Esses grupos nascem com o objetivo primordial de influenciar os investimentos do Estado em seu favor, especialmente no que diz respeito ao consumo coletivo e ao controle dos custos sociais da vida

urbana. [...] E dentro dessa classe de proprietários, o grupo que mais lucra com a apropriação destes benefícios é sem dúvida o incorporador (ou, na terminologia de Smolka, capital-incorporador), que articula os agentes no processo de produção do espaço urbano para a apropriação de lucros na forma de rendas fundiárias. (VETTER; MASSENA, 1982. p. 70)

Sob a influência das classes dominantes da época, em 1889 o Imperador baixou um decreto para a construção da estrutura ferroviária na região entre São Paulo e o Rio Grande do Sul, que não apenas auxiliaria nas exportações, mas também possibilitaria uma integração regional sem precedente. O Decreto nº 10.432 de 09 de novembro de 1889, concedeu a João Teixeira Soares o direito de construção de uma ferrovia que partisse das margens do Rio Itararé, na província de São Paulo, onde terminava a ferrovia Sorocabana, até Santa Maria, no Rio Grande do Sul, e seus ramais. Segundo Thomé (1983), o decreto previa ainda a garantia de juros de 6% ao ano, durante um período de trinta anos para o capital necessário para a construção da linha principal e a cessão gratuita das terras devolutas em uma zona máxima de quinze quilômetros para cada lado do eixo das linhas, o prazo limite para a exploração da linha era de noventa anos, a promulgação do decreto leva ao início da

[...] história da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, a primeira grande ferrovia vertical brasileira, destina a interligar nada menos que os quatro estados (à época do Império eram Províncias) do Sul, e possibilitando conexões com ferrovias do Uruguai, da Argentina e do Paraguai. (THOMÉ, 1983. p. 42)

O objetivo da construção da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande era promover a integração entre o Rio Grande do Sul e São Paulo, no caminho até então utilizado pelos tropeiros, consolidando a ocupação da porção sul do território Brasileiro e facilitando o escoamento da produção nos estados. A extensão somada do tronco principal e dos ramais totalizava 1952 km, divididos em duas seções:

[...] Itararé-Porto União e Porto União-Rio Uruguai, com 941 km [...]. Os trabalhos de construção efetivamente foram iniciados no dia 15 de novembro de 1895, a partir da cidade de Ponta Grossa no Paraná que seria utilizada como base para atacar as duas linhas: norte, em direção a Itararé, e sul, em direção ao Rio Uruguai [...] (GOULARTI FILHO, 2009. p. 106)

Neste período, Santa Catarina possuía uma ocupação esparsa e pouco adensada na faixa litorânea, em áreas caracterizadas pela colonização de imigrantes europeus, em sua maioria portugueses. No Oeste e Meio Oeste destacava-se apenas Lages, que havia sido fundada pelo Governador de São Paulo em 1766, mas ainda

como um território de passagem dos tropeiros que faziam o caminho entre o Rio Grande do Sul e São Paulo. Para o governo, a construção de uma ferrovia no oeste catarinense iria ajudar na definição do território, visto que o conflito com a Argentina em torno da Questão de Palmas² e da Guerra do Paraguai³, intensificou as disputas na região obrigando o Brasil a demarcar melhor suas fronteiras para definir o território. Além disso, a ferrovia seria capaz de provocar um processo de industrialização e desenvolvimento econômico, em especial no estado de São Paulo, e um aumento da área de produção agrossilvipastoris e do extrativismo na região Sul.

Neste período, Joinville já se consolidava como colônia e possuía uma atividade industrial incipiente, no território onde hoje está Jaraguá do Sul organizava-se a partir de Pomerode a primeira vila de moradores, imigrantes alemães pertencentes a colônia de Blumenau. Essa vila se estruturou na divisa entre os dois municípios, distante de onde hoje encontram-se as estações ferroviárias, entretanto teve fundamental importância para estruturação da cidade, sendo inclusive tombado pelo IPHAN como Paisagem Cultural, por preservar os hábitos, paisagem e arquitetura do período de sua primeira exploração.

Quanto ao aspecto demográfico, a ferrovia serviria também para a fundação de novas colônias, gerando mão-de-obra para as novas atividades econômicas. Conforme previa o Decreto 10.432 “[...] a companhia deveria transportar gratuitamente os colonos e imigrantes, sementes e plantas a eles destinadas [...]” (THOMÉ, 1983. p. 43). A implantação da ferrovia e a colonização levou a decomposição da economia de subsistência e o início de atividades econômicas extrativistas. Estes fatores estavam dentro de um movimento maior que era a transformação de economias naturais em economias mercantis. (GOULARTI FILHO, 2009)

Em 1890, foi organizada a empresa *Compagnie Chemins de Fer Sud Ouest Brésiliens*, com capitais Francês e Belga, com o objetivo de construir a EFSPRG. Entretanto, já em 1891 a concessão passou para a empresa Companhia União Industrial dos Estados do Brasil (SILVEIRA, 2006. p. 63), que seria responsável pela

² Durante o Império, Brasil e Argentina não haviam chegado a um acordo sobre a linha de limites no trecho da fronteira entre o rio Uruguai e o Iguaçu. Em 7 de setembro de 1889, ambos países assinaram um acordo, pelo qual concordaram em submeter o litígio fronteiriço à arbitragem do presidente dos Estados Unidos da América. O laudo do presidente Cleveland, tornado público a 5 de fevereiro de 1895, deu total ganho de causa ao Brasil e foi seguido pelo tratado firmado no Rio de Janeiro a 6 de outubro de 1898 pelos governos dos dois países. (FRANCO, 2016)

³ Este movimento contribuiu decisivamente para o desenvolvimento das ferrovias brasileiras que, em 1860, possuíam menos de 150 km construídos, em 1875 já alcançavam 1.637 km e em 1889, no final do período imperial, já contavam com 9.583 km.

construção do traçado. No mesmo ano, após a Proclamação da República, foi criado o Ministério da Indústria, Viação e Obras, e desenvolveu-se o Plano da Comissão de 1890, onde se colocou que as linhas concedidas a partir daquele momento deveriam ser pré-estabelecidas pelo governo, diferentemente do modelo anterior onde as empresas podiam propor onde as linhas seriam instaladas. Foi neste período que diversas linhas, tidas como estratégicas, foram implantadas garantindo a defesa das fronteiras e as ligações entre sudeste, nordeste e sul.

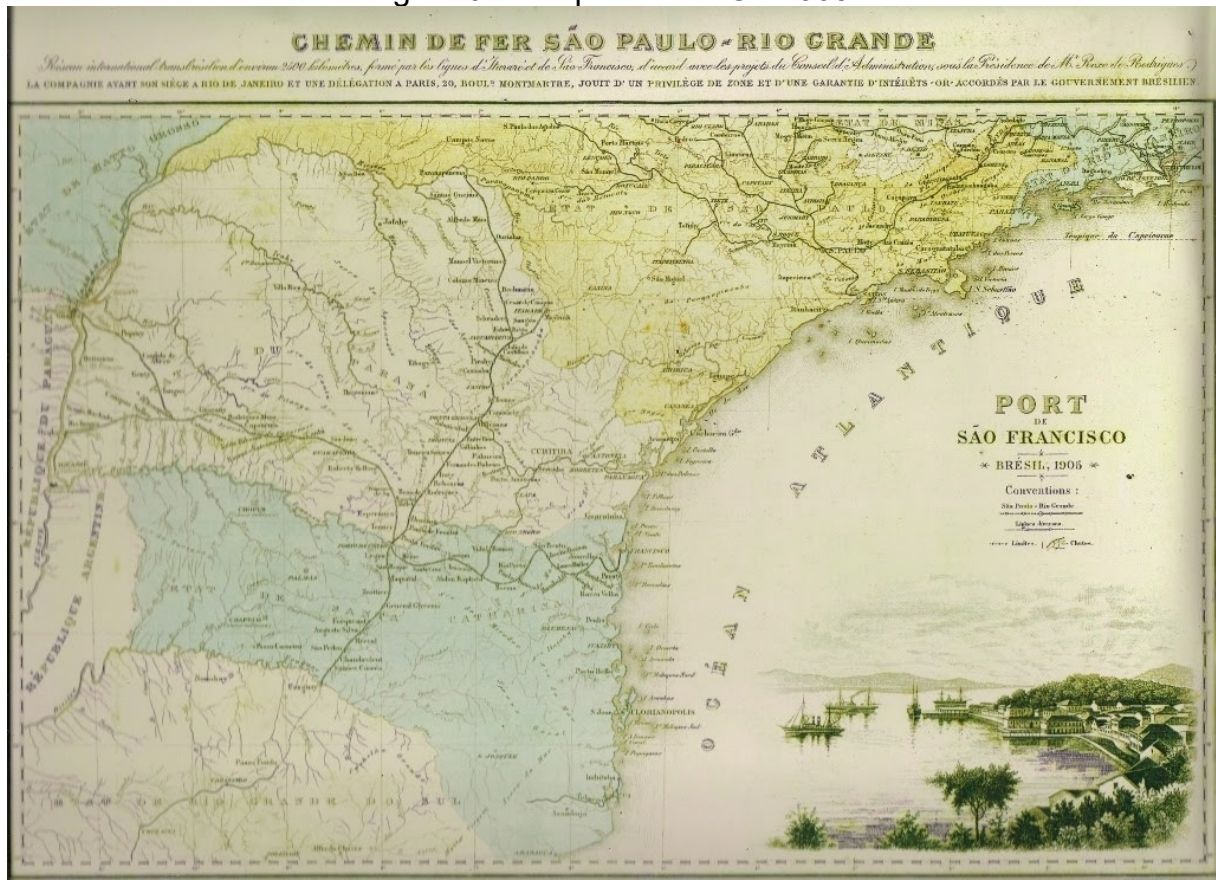
No dia 15 de novembro de 1895, iniciaram-se os trabalhos de construção da EFSPRG a partir da cidade de Ponta Grossa, no Paraná. Neste período, já existiam ferrovias esparsas nos três estados do Sul, destacando-se

[...] a imponente Estrada de Ferro Paraná (EFP), inaugurada em 1885, ligando o porto de Paranaguá à cidade de Curitiba, por onde era escoada a produção de erva-mate; em Santa Catarina, a Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina (EFDTC), inaugurada em 1884; e no Rio Grande do Sul, a Porto Alegre & New Hamburg, inaugurada em 1874, ligando Porto Alegre a São Leopoldo. (GOULARTI FILHO, 2013. p. 157)

O primeiro trecho da EFSPRG, de Itaré a Porto União, foi inaugurado em 16 de dezembro de 1899, possibilitando que a área ganhasse destaque em comparação ao resto do país, favorecendo a industrialização, o desenvolvimento econômico, e a ampliação da fronteira agrícola, em especial no estado de São Paulo. Junto as linhas, era implantado também o sistema de telegrafia que auxiliava na comunicação entre a capital e as cidades. (MONASTIRSKY, 2006)

Em 1904 a EFSPRG encontrava-se parcialmente em operação, com a inauguração dos trechos paranaense e gaúcho, enquanto as obras no trecho catarinense estavam atrasadas devido a dívidas adquiridas pela Companhia, o terreno acidentado no trecho catarinense também dificultava sua construção e foi substancial para o atraso nas obras (GOULARTI FILHO, 2009). Em mapa de 1905 (Figura 01) já é possível ver o desenho da EFSPRG e do Ramal São Francisco, abaixo destaca-se a imagem de São Francisco do Sul, com ocupação mais consolidada as margens da Baía da Babitonga.

Figura 01 - Mapa EFSPRG - 1905.



Autor: Companhia Chemins De Fer Sud Ouest Brésiliens. 1905.
 Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil. Acervo: Paulo José Da Costa.

O atraso fez com que no ano de 1907, por meio do Decreto nº 6.533 de 20 de junho, o governo federal exigisse da companhia EFSPRG a conclusão do trecho catarinense no prazo máximo de três anos, com inauguração até 1910. “Também estava previsto no decreto que o povoamento das terras próximas a ferrovia deveria ser executado por empresas independentemente de qualquer iniciativa do governo federal ou estadual”. (GOULARTI FILHO, 2013)

Houve diversos impasses quanto ao método de ocupação nos arredores dos trilhos, levando a decisão de edificar pequenas vilas nos arredores das estações. Entretanto o método não se mostrou eficaz visto que os colonos e imigrantes que adquiriam terras na região, tinham como interesse a produção agrícola, e por isso consideravam os lotes urbanos pequenos, acabando por optar pelos lotes maiores nas áreas mais distantes da estação, por outro lado, a inserção da estação e os lotes menores, favoreciam a instalação de edificações de comércio e serviços, e as primeiras fábricas. (THOMÉ, 1983)

Em 1909, em plena construção do trecho catarinense, a Companhia EFSPRG foi comprada pela *Brazil Rail Company* (BRC), que já havia adquirido a Estrada de Ferro Sorocabana. Thomé (1983) coloca que a empresa adquiriu outras ferrovias em todo o Brasil, sendo seu proprietário, Percival Farquhar, um dos empresários mais importantes do setor ferroviário brasileiro, chegando a controlar 40% de toda a malha ferroviária do país. Segundo Hardman (1991) estima-se que em 1916 a BRC já contava com 11.064 km de ferrovias, dos 23.491 km presentes em território nacional.

O avanço tentacular dos capitais de Farquhar no Brasil, provocou algumas reações indignadas na imprensa e nos setores nacionalistas; em nível internacional, outros imperialismos mostravam-se impacientes diante da expansão monopolista de Farquhar, que lhes deixava afinal pouco espaço. (HARDMAN, 1991. p.141)

A revolta dos empresários, devia-se ao fato de todos os benefícios oferecidos pelo governo brasileiro para inserção do sistema ferroviário em território nacional. A garantia de juros às companhias concessionárias de estradas de ferro, instituto remanescente do Império, arrancava protestos das correntes liberais, que viam nessa e em outras formas de intervenção estatal indícios de uma política ferroviária “socializante” e inibidora da iniciativa privada, ao acomodá-la na certeza de benefícios, bem como protegendo-a dos riscos da concorrência. (HARDMAN, 1991. p.145)

Em 1910, com base no Decreto nº 6.533, as ferrovias catarinenses e as paranaenses, sob a gestão da BRC, formaram a Rede de Viação Férrea Paraná-Santa Catarina (RVFSC) com exceção da EFSPRG. Com o intuito de finalizar a construção da Estrada de Ferro no prazo (1910) a BRC contratou um número expressivo de trabalhadores, que ao final da obra somavam 10 mil pessoas, entre brasileiros, alemães, poloneses e portugueses. (PEREIRA, 1995. p. 111)

No mesmo ano, com o fim da construção da EFSPRG, a BRC já contava com 5.148 km de ferrovias, inclusive tendo concluído parte do Ramal São Francisco. A primeira composição ferroviária regular a circular no traçado completo da EFSPRG era composta de cargas e passageiros e realizou o percurso ao longo dos 1.403 quilômetros da linha originalmente projetada (HARDMAN, 1991). E assim como em diversas regiões do mundo,

[...] durante o apogeu da era ferroviária, o momento oficial da primeira viagem é marco inigualável da projeção de um teatro vivo do mecanismo, em que a locomotiva é sempre ator principal, a estação e a linha os cenários reluzentes, e a massa dos que assistem à partida

ou chegada, espectadores atônitos da modernidade. (HARDMAN, 1991. p.182)

A afirmação de Hardman endossa a relevância da ferrovia no papel de formação de uma sociedade global como intenção ideológica dos capitalistas, que acreditavam no mundo como algo único, desconsiderando os aspectos unitários de cada local, aspecto que provocou alterações significativas na sociedade. Ressalta ainda a força do ideário ferroviário na população. Para Ramos (2018) o investimento em infraestrutura, faz com que o capital passe a controlar as redes, e consequentemente influenciar no controle do processo produtivo.

Juntamente com a BRC atuaram outras duas empresas de Farquhar, a *Southern Brazil Lumber & Colonization Company* e a *Brazil Development & Colonization Company*, corroborando com o pensamento monopolista da época. A primeira empresa tinha como objetivo explorar a madeira advinda das terras cedidas ao longo da ferrovia, ocasionando na instalação de duas grandes serrarias em Santa Catarina, uma em Calmon e outra em Três Barras (Figura 02), sendo esta a maior da América Latina, que derrubava cerca de cinco milhões de pés de pinheiros araucárias por ano, esses números devem-se ao tamanho das faixas de terras concedidas às companhias para exploração, 15 quilômetros para cada lado da ferrovia. (GOULARTI FILHO, 2013)

Figura 02 - Lumber Três Barras em 1929.



Autor: Desconhecido, 1929. Fonte: Prefeitura Municipal de Três Barras, 2020.

A segunda empresa de Farquhar tinha como objetivo executar diretamente a colonização destas áreas nos arredores da ferrovia que somavam 569.057 hectares de terras através das frentes pioneiras, que levou

[...] a introdução de relações capitalistas de produção na região. Apesar da existência de índios Kaingang e Xokleng, da presença de algumas fazendas de criação e pequenas roças de caboclos, foi com a construção da estrada de ferro e com a demarcação das terras realizadas pelas companhias colonizadoras que a região passou a ser ocupada de forma capitalista. Até então, a região era esparsamente povoada e fracamente monetizada. (GOULARTI FILHO, 2007. Apud. GOULARTI FILHO, 2013. p. 159.)

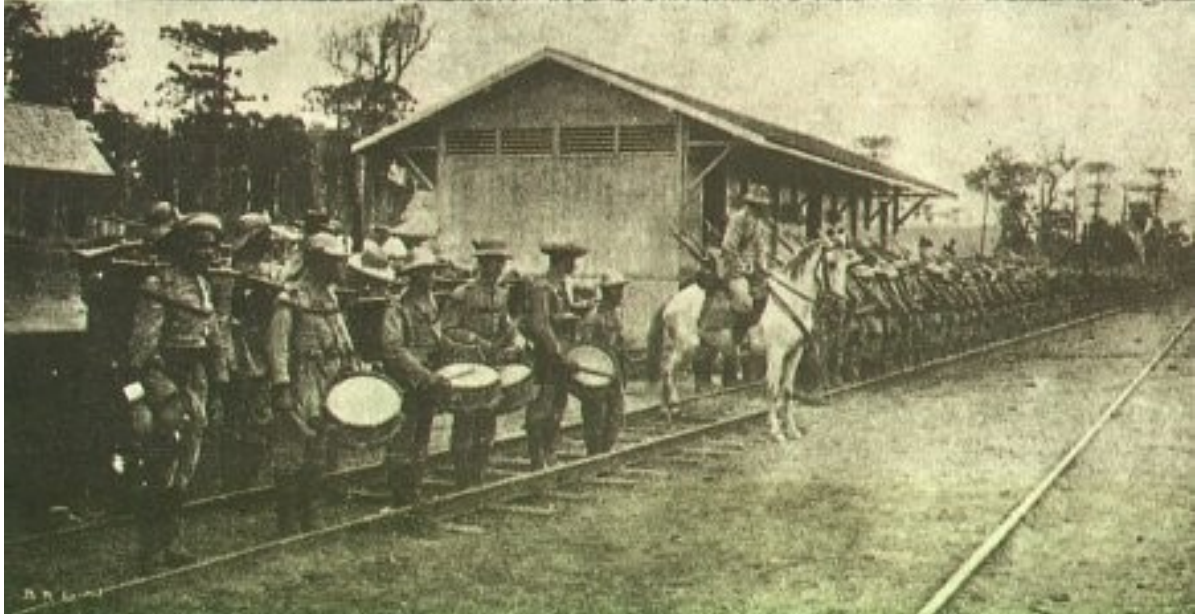
Thomé (1983) coloca que a partir de então, o meio oeste catarinense passou a ser como uma fonte de riquezas a serem exploradas. Entretanto, os projetos iniciais de povoamento, não atraíram muitos imigrantes. Como citado anteriormente, os agricultores preferiam lotes coloniais (maiores) situados ao longo das linhas, ao invés dos pequenos lotes urbanos junto às estações. Além disso, muitas das terras devolutas da BRC já estavam ocupadas por particulares que haviam recebido autorização dos estados de Santa Catarina e Paraná para ocupação. Estes aspectos dificultavam a colonização efetiva das áreas, então, através da *Brazil Development & Colonization Company*, Farquhar começou a oferecer as terras devolutas a outras empresas de colonização, em sua maioria internacionais, processo que consolidou a ocupação nas áreas através da dominação empresarial, onde as empresas agiam

[...] conforme lhes parecia mais oportuno. Este sistema de sociedade integrada se baseou numa repartição de atribuições, que apresentou numerosas vantagens se forem consideradas suas relações de direito e de propriedade, assim como as possibilidades de ação de uma só direção homogênea e centralizada. Como agente de pressão econômica, foi pouco a pouco permitindo, seja aos administradores, seja as autoridades centrais ou locais, decisões de ordem política sobre questões que lhes interessavam mutuamente. (KROETZ, 1975. p. 48)

Segundo Pereira (1995), a interferência das empresas no Estado, e a pressão realizada sobre seus funcionários e aos caboclos residentes nas terras tidas como devolutas, levaram a uma disputa em 1912, que acabou por colocar a ferrovia no epicentro da Campanha e que levou a Guerra do Contestado (Figura 03). A resistência dos caboclos quanto a inserção da ferrovia e a situação calamitosa de trabalho nas frentes da BRC, levaram a decisão de incendiar as instalações da EFSPRG e da Lumber em 05 de setembro de 1914 (PEREIRA, 1995. p. 102). A participação da EFSPRG na Guerra do Contestado, além de deflagrar o conflito armado, esteve vinculada a continuidade do conflito através: do desalojamento dos trabalhadores após a construção, da tomada de posse de centenas de quilômetros quadrados de

terras já ocupadas por caboclos, e o fato de ser uma empresa estrangeira que recebeu incentivos e privilégios do governo republicano. (THOMÉ, 1986. p. 49)

Figura 03 - Tropas na Estação Marcílio Dias do Ramal São Francisco.



Autor: Desconhecido, 1916. Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

No ano de 1917, após o fim da Guerra do Contestado, a empresa de Farquhar abriu concordata, encerrando um ciclo da exploração ferroviária no país. O fechamento da empresa levou consigo a intenção de ligar o ramal São Francisco ao Paraguai e a “[...] projetada ligação de São Francisco com Porto Alegre, via Florianópolis e destinada a fazer junção com a Estrada de Ferro Tereza Cristina [...]”. (THOMÉ, 1986. p. 50)

A estrada de ferro abriu o território catarinense para a intensificação da imigração e atividades econômicas, que apesar de já existentes, localizavam-se apenas na região litorânea. No próximo subcapítulo será discutido de que forma isto ocorreu na região do Ramal São Francisco.

1.2. DO MAR AOS TRILHOS: A CONSTITUIÇÃO DA REGIÃO NORDESTE DE SANTA CATARINA.

O primeiro relato da ilha de São Francisco do Sul, data de 1504, quando o comandante francês Binot Paulmier de Gonneville, desembarcou nas praias da Baía da Babitonga. Como destacado por Souza (1992): “na 'suma de geografia' impressa em Sevilha em 1519 já há referência a Ilha de São Francisco, localizada na baía de mesmo nome, denominação que lhe teria sido dada por João Dias Solis.” (SOUZA, 1992, p.129)

Segundo a descrição de Goneville, viviam na região índios Carijós, que habitavam aldeias de 30 a 80 casas. A visita realizada pelo comandante é bastante controversa entre historiadores, não havendo a confirmação do episódio (PEREIRA, 2007. p. 34). A veracidade deste primeiro contato com as terras de São Francisco não se mostra relevante ao estudo, mas demonstra a importância marítima da área. O destaque de Goneville a ilha, levou a diversas incursões francesas à costa do Brasil, além disso, as atividades da coroa espanhola na região sul do país acarretaram, no ano de 1630, na efetivação da posse da área pela coroa portuguesa, através da demarcação das terras no litoral sul brasileiro.

Entretanto, São Francisco só teve sua ocupação consolidada dezoito anos depois, em 1649, quando o alcaide e capitão-mor da vila de Nossa Senhora do Rosário da Capitania de Paranaguá, Gabriel de Lara, fundou o povoado Nossa Senhora da Graça do Rio São Francisco. Com a efetivação da colonização portuguesa a partir do ano de 1658, o povoado passou por um processo de crescimento, apesar de não constarem registros em documentos oficiais que comprovem a localização dos primeiros moradores. (PEREIRA, 2007. p. 34)

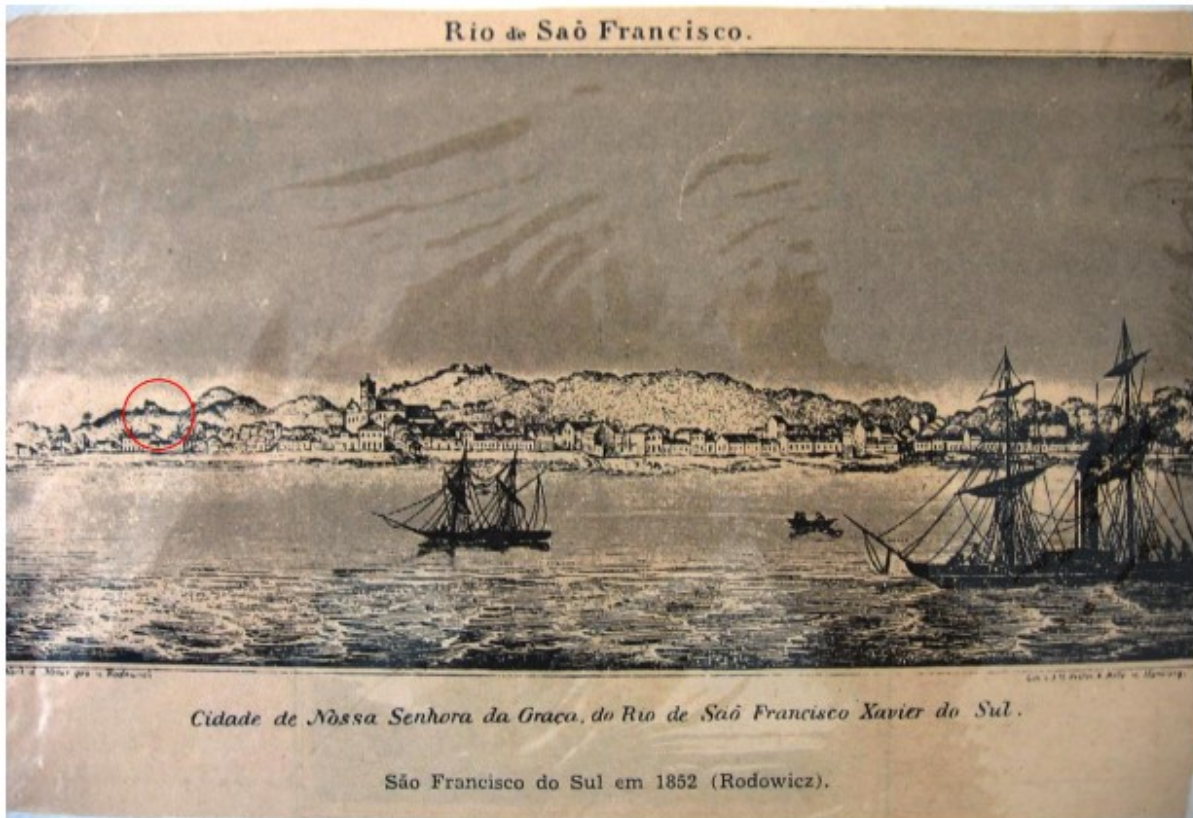
A inserção dos primeiros moradores na região, tinha como objetivo consolidar uma área importante do litoral Brasileiro sob domínio da coroa portuguesa, em resposta a pressão realizada por outros países, especialmente a Espanha. Com a intensificação da migração para a área, o povoado acaba por se tornar vila já no ano de 1660, mesmo período que foram fundadas em Santa Catarina as outras duas vilas pioneiras, Nossa Senhora do Desterro (atual Florianópolis) e Santo Antônio dos Anjos da Laguna. As datas são consideradas controversas segundo Vieira Filho e Weissheimer (2011), que destacam que as vilas podem ter se formado no período entre 1640 e 1688 por movimentos conhecidos como bandeiras de povoação⁴.

Nos anos seguintes São Francisco passou por diversos impasses políticos e administrativos, tendo seu crescimento contido apesar de ainda crescente. É somente em 1847, que a Vila é elevada a condição de cidade (Figura 04), considerada a mais antiga do Estado de Santa Catarina, alcançando o auge da prosperidade nas últimas

⁴ O movimento tinha como característica o deslocamento do domínio rural “com todos seus elementos”, era “um fragmento do latifúndio”, vindo o cabecilha acompanhado de sua prole, de seus parentes, de seus escravos, de seu gado e de suas ferramentas, sendo ele próprio, “ao mesmo tempo, o patriarca, o legislador, o juiz e o chefe militar” (PEREIRA, 2004. p. 41, Apud. OLIVEIRA VIANA).

décadas do século XIX com as atividades portuárias e a chegada de imigrantes italianos, alemães e poloneses à região.

Figura 04 - Gravura de São Francisco do Sul.



Autor: Rodowicz, 1852. Fonte: Cortina do Passado, 2020.

A localização da cidade favorecia a comunicação com a capital da colônia através do mar, e junto com Nossa Senhora do Desterro e Laguna, fortaleciam a ocupação do território quase despovoado de Santa Catarina. Como ressaltado por Pereira ao dizer que:

[...] a cidade transformou-se numa das portas de entrada do Estado, recebendo imigrantes e influências culturais das mais variadas partes do mundo. A “cultura” portuária é ainda muito forte na cidade e muito presente em sua paisagem (PEREIRA, 2012. p. 107).

A facilidade na comunicação através de atividades marinhas fez com que diversas empresas marítimas e de navegação se instalassem na região, como maioria das estruturas urbanas do período colonial, São Francisco do Sul encontrava-se incrustada entre dois morros e a margem de uma baía. Suas primeiras ruas localizadas nesta área decorrem da proximidade ao porto e à igreja, e a ligação entre estas duas regiões (PEREIRA, 2012. p. 112). Os lotes eram pequenos e estreitos, e as casas eram construídas, como comumente nas cidades coloniais brasileiras, sem recuos laterais.

A proximidade com o mar foi um elemento extremamente importante para consolidação da ocupação de São Francisco do Sul, entretanto a estrutura portuária era simples, formado por trapiches particulares que se organizavam as margens da cidade (GOULARTI FILHO, 2013). Durante os 200 anos que se seguiram desde sua fundação, São Francisco destacava-se pela

[...] produção de farinha de mandioca o elemento preponderante da vida econômica [...] embora houvesse quem se dedicasse à produção de corda de Imbé, ao corte de madeira, à salga do pescado e ao plantio de arroz, exportados, todos, pelo porto, ao qual compareciam, regularmente, embarcações de todos os tamanhos e procedências. (SOUZA, 1992. p.130)

O crescimento da cidade de São Francisco continuou, alavancado pela abertura comercial do Brasil a partir de 1808, com a chegada da família real ao país. Em 1850, o Brasil voltou a fortalecer o processo de imigração, levando ao surgimento da colônia Dona Francisca, que se localizava nas proximidades de São Francisco e também tinha como porta de entrada de pessoas e mercadorias a baía da Babitonga. A colônia foi aprovada pelo Decreto nº 537, de 15 de maio de 1850⁵ que celebra o contrato com a Sociedade Colonizadora de Hamburgo para a fundação de uma colônia agrícola em terras pertencentes ao dote da Princesa Dona Francisca, “[...] que era de 25 léguas quadradas na Província de Santa Catarina, entre o Rio Três Barras e Itapocu [...]” (SOUZA, 1992)

No mesmo período foi assinado o tratado de Aliança Defensiva, em 25 de dezembro de 1850, entre Brasil e Paraguai, que previa em seu artigo 13 que seriam construídas estradas rápidas e seguras para estabelecer comunicações entre as duas nações. Para cumprir com este objetivo, previu-se a construção da *Estrada de Ferro Brazil-Paraguay* que:

[...] partiria do Paraguai e passaria pelo território paranaense, cortaria verticalmente a EFSPRG em Porto União/União da Vitória, até alcançar algum porto neste estado (Paranaguá ou Guaratuba), dando, portanto, ao Paraguai um acesso a um porto no Atlântico. (SILVEIRA, 2003. p. 231)

O porto em questão ainda não havia sido definido, a intenção com a construção de uma ferrovia binacional era favorecer a circulação internacional de mercadorias e

⁵ Este decreto é um dos resultados da aprovação da Lei de Terras do governo imperial, que fixou regras mais claras para a demarcação, posse e usufruto das terras devolutas, assim como a participação de particulares e empresas privadas no projeto colonizador, assegurando que as ocupações obteriam mais sucesso que as realizadas anteriormente.

promover maior integração entre os dois países, tendo livre acesso entre portos nos oceanos pacífico e atlântico.

Em 1852 a Colônia Dona Francisca já contava com 25 quilômetros de caminhos, 12 dos quais buscando galgar a Serra do Mar, em direção a Rio Negro, no Paraná (SOUZA, 1992). O processo rápido de consolidação da Colônia esteve diretamente ligado a exploração da erva-mate e da madeira no planalto norte catarinense e no sul do Paraná. Sob esta premissa, em 1858 ocorre o início da construção da estrada Dona Francisca, que ligaria o porto de São Francisco ao planalto norte catarinense, passando pela Colônia. A erva-mate

[...] cobria quase todo o território do Paraná e Santa Catarina (planalto norte, planalto serrano e parte do meio oeste). A produção era destinada ao mercado externo, Argentina e Uruguai e também para o mercado interno, Rio Grande do Sul. (GOULARTI FILHO, 2013. p. 32)

A exploração da erva-mate e da madeira, itens encontrados em grande quantidade no planalto norte catarinense e no sul do Paraná, são fundamentais para compreender a estruturação da região. Além disso, tornaram-se os elementos responsáveis pela decisão do traçado do Ramal São Francisco, tendo em vista a necessidade de escoar a produção destes produtos com maior velocidade.

Em 1853 na Colônia Dona Francisca “[...] a população elevava-se já a 1.248 colonos e na sede se erguiam 68 casas, além das 147 na zona colonial. Eram 30 os engenhos de mandioca, quatro os de arroz e nove os de cana.” (SOUZA, 1992). Este processo foi incentivado pela “[...] a falta de condições naturais favoráveis, na região de Joinville, forçou o desenvolvimento de outras atividades, como as pequenas produções mercantis urbanas.” (SILVEIRA, 2006. p. 46). Desta forma, apenas três anos após a fundação da colônia,

Os imigrantes com capital investiram em empreendimentos de certo porte como usina de açúcar, estabelecimentos comerciais, serrarias, olarias, e os artífices, com pouco capital, em muitos casos, continuaram a exercer suas antigas atividades e abriram assim ferrarias, marcenarias, cervejarias, etc. O mercado de consumo, para a diversificada produção, era basicamente a pequena produção mercantil Joinvillense, além de São Francisco do Sul (produtos coloniais e artesanais), e mercados distantes como Rio de Janeiro, Porto Alegre e Montevideo (madeira). (ROCHA, 1994. p. 20)

Em 10 anos, a colônia

[...] já contava com 3.050 habitantes, distribuídos por 597 famílias, e habitando 689 casas e 465 ranchos, [...] 70 engenhos de mandioca e

32 de açúcar, cinco fábricas de charuto, uma de guarda-chuvas, seis olarias, dois estaleiros, além de pequenas fábricas de sabão, vinagre, louça de barro e cerveja. (SOUZA, 1992. p.89)

A estrada Dona Francisca é finalizada no ano de 1873, levando a implantação de diversas companhias importadoras e exportadoras e armazéns de estocagem em São Francisco do Sul. Neste período, o porto principal já não se localizava mais nas margens da Rua Babitonga, mas junto aos galpões da Cia. Carl Hoepecke (PEREIRA, 2012. p. 112), e a estrada Dona Francisca tornava mais curta a ligação do sul do Paraná à um porto marítimo. A exploração da erva-mate e da madeira no planalto norte catarinense levou a consolidação de um sistema de transporte que era realizado de forma fluvial pelos rios Iguaçu e Negro até a Estrada Dona Francisca, de onde descia a serra do mar, até o porto de São Francisco do Sul.

Jaraguá do Sul, município localizado na região norte de Santa Catarina no Vale do Itapocu, tem sua ocupação iniciada logo após a construção da Estrada Dona Francisca, em 1876 quando o então Coronel e Engenheiro Emílio Carlos Jourdan chegou até a região através do Rio Itapocu para a demarcação das terras dotais concedidas pelo casamento da princesa Isabel, filha do Imperador Pedro II, com o conde d'Eu. Silva (1975) destaca que a área demarcada continha entre 430.000 m² e 500.000 m², segundo constam em documentos arquivados no Departamento de Terras do Estado de Santa Catarina (BERTOLI, 2007). O objetivo da concessão era empreender o “Estabelecimento Jaraguá” que consistia em um engenho produtor de açúcar e aguardente. Entretanto, devido a problemas financeiros, em 1888 Jourdan

[...] assinou a escritura de desistência das terras e retornou ao Rio de Janeiro. Contudo, o local da edificação do seu estabelecimento tornou-se a gênese do futuro município de Jaraguá do Sul que se desenvolveu na parte plana, a partir da confluência dos rios Itapocu e Jaraguá, cercado a oeste pelas Serras do Leste Catarinense e a sul pela Serra do Jaraguá. (BERTOLI, 2007. p. 85)

No ano de 1877, a Vila de Joinville alcançava o status de Cidade, através da Lei Provincial n.º 842, de 03 de maio, devido as conexões possibilitadas pela Estrada Dona Francisca e o Porto de São Francisco do Sul e as importantes interações econômicas geradas especialmente pelo ciclo da erva-mate.

Com a proclamação da república em 1889, Santa Catarina, assim como os outros territórios do Sul do país, recebe o status de Estado. Os empreendimentos de colonização, em especial em Joinville e Blumenau, haviam obtido sucesso e a

população, que no final do século XVIII era estimada em 21.003 habitantes, foi recenseada no início do século XIX para 321.294 habitantes. (SOUZA, 1992)

No mesmo ano, as terras de Jaraguá do Sul (Figura 05) já se encontravam ocupadas em duas frentes, uma de domínio da Colônia Dona Francisca, que ficou a cargo da Sociedade de Colonização Hamburgo, e a outra de domínio do estado, que foi povoada pela Companhia de Terras e Colonização de Blumenau. Aqui já começa a se destacar a importância do território de Jaraguá do Sul e o status que o mesmo recebeu durante a exploração ferroviária por estar localizado entre as duas principais colônias de Santa Catarina.

Figura 05 - Casas de Colonos em Jaraguá do Sul.



Autor: Arthur Wischral, sem data definida.

Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020. Acervo: Paulo José da Costa.

No ano de 1895, Emílio Carlos Jourdan requer uma nova concessão para a exploração das terras em que antes havia empreendido, dando origem a “Colônia Jaraguá” com o objetivo de lotear e ocupar a região (BERTOLI, 2007). A economia catarinense neste período, entre 1880 e 1941, era caracterizada pela pequena produção mercantil, com a extração de erva-mate, madeira e carvão. Começava a destacar-se já no final do período a produção têxtil e alimentar, em especial nas cidades de Joinville e Blumenau. (SOUZA, 1992)

A consolidação da economia na área de estudo, levou a criação de grupos econômicos que interferiam diretamente no Estado e, como dito anteriormente, o

projeto original da EFSPRG previa a construção de um Ramal que partiria da linha tronco e atingiria Guarapuava no Paraná, transformando-se posteriormente na Estrada de Ferro Brazil-Paraguay. Entretanto, devido a pressão política dos donos de empreendimentos localizados no nordeste de Santa Catarina, o projeto de inserção da Estrada de Ferro Brazil-Paraguay sofreu alteração. Os interesses envolvidos na pressão para alteração do projeto da ferrovia levavam em conta o desenvolvimento econômico existente na região como destacado por Silveira (2006) ao dizer que “[...] era mais interessante que o traçado contemplasse essa área, em vez do sudoeste do Paraná, que era pouco desenvolvido e uma área praticamente ‘anecúmena’”.

Somado a isto, a influência da classe comercial da colônia Dona Francisca,

[...] detentora de recursos financeiros, influenciava a vida econômica (pela ampliação de seus negócios: serrarias, engenhos de mate, filiais), liderava a política local, unia interesses e dirigia suas iniciativas para a instalação de infraestruturas básicas, como foi o caso da água encanada, construção da estrada de ferro, instalação de luz elétrica e telefone. (ROCHA, 1994. p. 29)

Este trecho, destaca a atuação dos grupos com maior influência social na produção do espaço, visto que em benefício próprio, viam na ferrovia uma forma de alavancar seus lucros e, conseqüentemente, provocar a expansão urbana na área. Segundo Goularti Filho (2006), a proposta apresentada ao Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas previa a abertura de uma estrada de Ferro partindo do porto de São Francisco do Sul e seguindo até o então povoado de Tucurupucú, no Paraguai. O decreto nº 896 de 1890, concedeu ao coronel engenheiro Dionício Cerqueira e Carlos Napoleão, ao engenheiro civil Ricardo Lange, ao capitão engenheiro João do Rego Barros e ao capitalista João Marcílio Pereira Moraes o privilégio e a garantia de juros para ser construída esta estrada de ferro. Em 1901, o governo autoriza a concessão para a construção de um ramal através do Decreto nº 3.947 de 7 de março, que assegura a

[...] Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande privilégio e mais favores que gosa para todas as suas linhas, excepto garantias de juros, para o ramal que construir de um ponto de sua linha sul, fixado por estudos, entre a Estação Teixeira Soares e a Villa União da Victória, em direção ao litoral e á cidade de São Francisco, no Estado de Santa Catharina, ou á Villa Guaratuba no Paraná. (BRASIL, 1901)

As características econômicas do norte catarinense eram propícias para a instalação de uma estrada de ferro, o mercado já estava consolidado e existia um

crescimento exponencial da cidade de Joinville, o que levou a oficialização da implantação da ferrovia Brazil-Paraguay através do Decreto nº 4.414, de 2 de junho 1902, substituindo o porto paranaense pelo catarinense e o Decreto nº 7.059 de 6 de agosto do mesmo ano, passando o traçado para o lado esquerdo dos rios Negro e Iguaçu, o que

[...] contribuiu para a ferrovia dar continuidade ao que já havia fazendo a Estrada Dona Francisca, ou seja, escoar a produção do sul do Paraná e Norte Catarinense até o porto mais próximo. São Francisco concentrava quase toda a erva-mate até o Rio Negro, Lapa, São José dos Pinhais, São Bento, Canoinhas, Campo Alegre e Iguaçu. (SILVEIRA, 2003. p. 232)

A necessidade de melhorar o processo de transporte da erva-mate e a conclusão do primeiro trecho da EFSPRG até as margens do Rio Iguaçu em 1904, levaram a aprovação do Decreto nº 5.280 de 1904 que concretizou os estudos definitivos e o orçamento para a construção do primeiro trecho do ramal São Francisco, que ligaria o porto de São Francisco do Sul até a vila de São Bento, passando pela cidade de Joinville e o até então distrito de Jaraguá, numa extensão de 144 km.

Em 1905, parte dos materiais permanentes (2.312 trilhos e 4.630 talas de junção) chegou pelo vapor Karthago; as superestruturas metálicas foram fabricadas na Bélgica, pela empresa Coqueril, e duas locomotivas vieram da Antuérpia. (SILVEIRA, 2006. p. 55)

A construção da ferrovia promoveu alterações significativas na região, como o aumento demográfico e a ampliação das atividades produtivas e comerciais realizadas em São Francisco e Joinville, como engenhos, olarias, curtumes e pequenas fábricas. A ligação ferroviária possibilitou as fábricas já instaladas a possibilidade de ampliar sua produção e distribuir sua produção através da estrada de ferro. Estas mudanças nas atividades econômicas levaram ao aumento do poder aquisitivo e conseqüentemente alteraram os hábitos da sociedade, o que interferiu diretamente no processo de estruturação das cidades, que passaram a se basear nos padrões europeus, como ressaltado por Souza (1992) ao dizer que houve uma “[...] tendência à cópia dos modelos culturais europeus então vigentes, o que é flagrante na tipologia arquitetônica eclética que passa a substituir o tradicional colonial português, [...]”. (SOUZA, 1992. p. 131)

Goularti Filho (2006) coloca que o primeiro trecho da ferrovia foi entregue com apenas 96km no dia 29 de julho de 1906, ligando São Francisco do Sul a Hansa (Atual Corupá). Em agosto de 1909 já se encontravam construídas as estações ferroviárias de São Francisco, Joinville, Jaraguá do Sul e Hansa, além dos armazéns das duas primeiras (THOMÉ, 1986. p. 112). Apenas após a inauguração do trecho entre o Rio Iguaçu e Rio Uruguai da EFSPRG, no ano de 1911, que se iniciaram os trabalhos para a conclusão do Ramal São Francisco. O trecho entre Corupá e Três Barras, com 219km, foi aberto ao tráfego em 1º de abril de 1913, enquanto o trecho até Canoinhas, com 11km, foi entregue em outubro do mesmo ano. (GOULARTI FILHO, 2013)

A inserção da Estrada de Ferro contribuiu muito para o escoamento da produção agrícola e os produtos das pequenas fábricas, mais do que isto, transformou-se em estruturadora da configuração espacial das cidades, de modo que no entorno das estações estabeleceram-se as aglomerações humanas e, conseqüentemente, novas indústrias se instalaram ao longo do seu percurso pela facilidade de receber matéria-prima e exportar mercadorias. Silveira (2006) destaca este processo ao falar da capitalização da pequena produção mercantil, destacando as determinações para compreender o processo:

- Conhecimento técnico trazido da Europa;
- Forte ideologia do trabalho;
- Proprietários agrícolas estimulados;
- Sistema colônia-venda;
- Mercado consumidor interno e externo;
- Empresários dinâmicos;
- Técnicas modernas importadas;
- Linhas de crédito especiais do Estado;
- Pesquisa e desenvolvimento estatais e privadas (P&D);
- Construção de infraestruturas, como vias de transportes;
- Vales férteis em muitas regiões e;
- Clima temperado.

Em 1914, o ramal São-Francisco contava com 11 locomotivas (Figura 06) sendo:

[...] 4 “Tanque” de seis rodas motrizes e de 10.000 a 25.000 Kg., 3 “Mogul” de seis rodas e de 21.000 e 26.000 Kg., 2 “Tem-Wheel TS.21” com seis rodas e 37.000KG. de peso, 2 “Mallet M-1” de 12 rodas motrizes, com 81.000Kg, e tubos de 6,41 metros. Possuía ainda em tráfego um total de 612 vagões, sendo 48 carros de passageiros, 2 vagões de correio, 50 vagões para animais, 214 vagões fechados para mercadorias, 50 vagões abertos para mercadorias e 248 vagões de plataforma. (THOME, 1986. p. 115)

Figura 06 - Chegada de locomotivas da Baldwin Locomotive Co.



Autor: Arthur Wischral, sem data definida.

Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020. Acervo: Paulo José da Costa.

Em 1915 a Secretaria de Negócios do Estado, elaborou um relatório, onde destacava que das quatro ferrovias existentes em Santa Catarina, a composta pelo Ramal São Francisco era

[...] a mais importante e a que melhor corresponde às necessidades da nossa produção e exportação. Partindo do porto de São Francisco [...] e estendendo seus trilhos por uma zona riquíssima de erva e madeira e que se presta para a cultura de quaisquer cereais e para a criação em larga escala, essa linha será dentro de pouco tempo um dos maiores elementos do nosso progresso. (SECRETARIA GERAL DOS NEGÓCIOS DO ESTADO, 1915. p. 190 apud. GOULARTI FILHO, 2007. p. 95)

O trecho evidencia a importância do ramal para a economia do período, que aliado aos fortes movimentos de colonização executados na região levaram a consolidação da área pelo traçado da Ferrovia.

A finalização do Ramal só ocorreu em 1917 com a ligação com Porto União (Figura 07), onde ocorria a sua conexão com a ferrovia do oeste catarinense, neste período o ramal contava com 461km de extensão. Com a concordata da BRC e as dificuldades econômicas encontradas pela União, o trecho entre Porto União e Foz do Iguaçu, apesar de ter seus estudos prontos, não foi executado, impossibilitando a ligação com as linhas ferroviárias do Paraguai, comprometendo em alguns aspectos o desenvolvimento dos portos de São Francisco, Paranaguá e Santos, visto que a ferrovia viabilizaria o escoamento de boa parte da produção do país vizinho pelos portos nacionais.

Figura 07 - Estação Porto União/União da Vitória.



Autor: Desconhecido, 1917.

Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020. Acervo: Paulo José da Costa.

As mudanças ocasionadas pela chegada da ferrovia afetaram diretamente diversos aspectos da sociedade, desde a formação das cidades até atividades socioeconômicas, além disso, as mudanças nas relações de produção no Brasil, afetaram diretamente na forma como as cidades do nordeste catarinense se desenvolveram, aspectos que serão tratados a seguir.

1.3. O RAMAL SÃO FRANCISCO, AS ESTRUTURAS FERROVIÁRIAS E A CONSOLIDAÇÃO DOS NÚCLEOS URBANOS.

O traçado das estradas de ferro provocou consequências nas cidades em diversas dimensões da vida urbana, desde sua morfologia até aspectos socioeconômicos. O fluxo de pessoas e mercadorias desencadeou um crescimento demográfico principalmente nos arredores das estruturas ferroviárias que se desenvolveram em áreas já exploradas, no caso das estruturas construídas em áreas rurais, apesar de não apresentarem o mesmo desenvolvimento, consolidaram-se pequenas vilas rurais. Milton Santos (1989) já destacava o papel de grandes obras na evolução das estruturas espaciais, destacando-as como:

[...] uma combinação localizada de uma estrutura demográfica específica, de uma estrutura de produção específica, de uma estrutura de renda específica, de uma estrutura de consumo específica, de uma estrutura de classes específica e de um arranjo específico de técnicas produtivas e organizativas utilizadas por aquelas estruturas e que definem as relações entre os recursos presentes. (SANTOS, 1989. p. 13)

Desta forma, a ferrovia pode ser caracterizada como um elemento modificador da estrutura urbana e, principalmente, como fator de intensificação do progresso e desenvolvimento social, econômico e cultural. Cabe ressaltar aqui que não se está defendendo uma visão tecnicista sobre a ferrovia, pois como será possível ver no decorrer deste trabalho que as localidades onde foram inseridas as estações desenvolveram-se de formas diferentes ou, em alguns casos, nem se desenvolveram. De qualquer forma, se antes a região do Ramal São Francisco caracterizava-se por seu atributo agrícola e a pequena produção mercantil, a inserção da estrada de ferro provocou mudanças na forma como as cidades se desenvolveram tendo em vista que favoreceu os processos de industrialização e a consolidação das áreas urbanas. Santos (1989) destaca que a penetração de formas mais modernas do capitalismo, no caso as ferrovias, leva ao aumento da circulação de capital

[...] onde quantidade e qualidade das estradas favorece a circulação e as trocas, aonde a proximidade de uma grande cidade e a especialização produtiva e espacial conduz a complementariedades, o campo se "industrializa", torna-se objeto de relações capitalistas avançadas, claramente distintas das que têm lugar tanto nas regiões agrícolas tradicionais, quanto naquelas que, sendo "modernas", estão distanciadas das áreas urbanas mais desenvolvidas. No caso em tela, a "região urbana" tanto compreende a grande cidade e as áreas urbanas satelizadas, como as áreas que, derredor ou próximo aos

grandes centros, participam de um mesmo nível de relações. Na verdade, essa nova região urbana compreende, também, por contigüidade, as áreas que não são diretamente tocadas pelo processo modernizador e podem, desse modo, manter aspectos tradicionais ou arcaicos no interior de uma zona motora. (SANTOS, 1989. p. 51)

A penetração destas formas mais modernas, cria novos objetos geográficos, modificando a estrutura técnica. Como já destacado, a ferrovia representava para o Brasil uma forma de interligar o território nacional e consolidar fronteiras. Milton Santos (1988) destaca a importância das infraestruturas para realização de mudanças espaciais, já que

Uma nova estrada, a chegada de novos capitais ou a imposição de novas regras (preço, moeda, impostos, etc.), levam a mudanças espaciais, do mesmo modo que a evolução "normal" das próprias estruturas, isto é, sua evolução interna, conduz igualmente a uma evolução. Num caso como no outro o movimento de mudança se deve a modificações nos modos de produção concretos. (SANTOS, 1988. p. 13)

Aos poucos, entende-se que as ferrovias, e principalmente as estações ferroviárias, possibilitaram uma aceleração no processo de consolidação urbana. Ao tratar de espaço urbano, Corrêa (1989) o caracterizou como fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campos de luta. Reflexo de ações acumuladas através do tempo, articuladas por agentes que produzem e consomem o espaço. Estes agentes se caracterizam como:

- Os proprietários dos meios de produção;
- Os proprietários fundiários;
- Os promotores imobiliários;
- O Estado, e;
- Os grupos sociais excluídos.

A influência dos três primeiros grupos para na definição do traçado do Ramal São Francisco, como tratado anteriormente, e a decisão do Estado na implantação da ferrovia favoreceu o crescimento da região e o retorno dos investimentos destes grupos. A rede proporcionava uma interação muito mais eficaz aos fluxos de pessoas, cargas, notícias (jornais, correios e telégrafo) e cultura (filmes, moda, grupos de teatro, entre outros.) (MONASTIRSKY, 2006, p.73). Este aspecto, está diretamente ligado ao

[...] esquema centralizador dos meios de transporte, que são, no período que se estende da segunda metade do século XIX até meados

do século XX, caracterizados por enorme rigidez espacial pelo fato de serem transportes sobre trilhos – trens e bondes - , verifica-se que o acesso ao mercado consumidor e às fontes de matérias-primas não é, no âmbito da cidade, uniforme, privilegiando o local em torno dos terminais de transporte, a Área Central. (CORRÊA, 1989. p. 39)

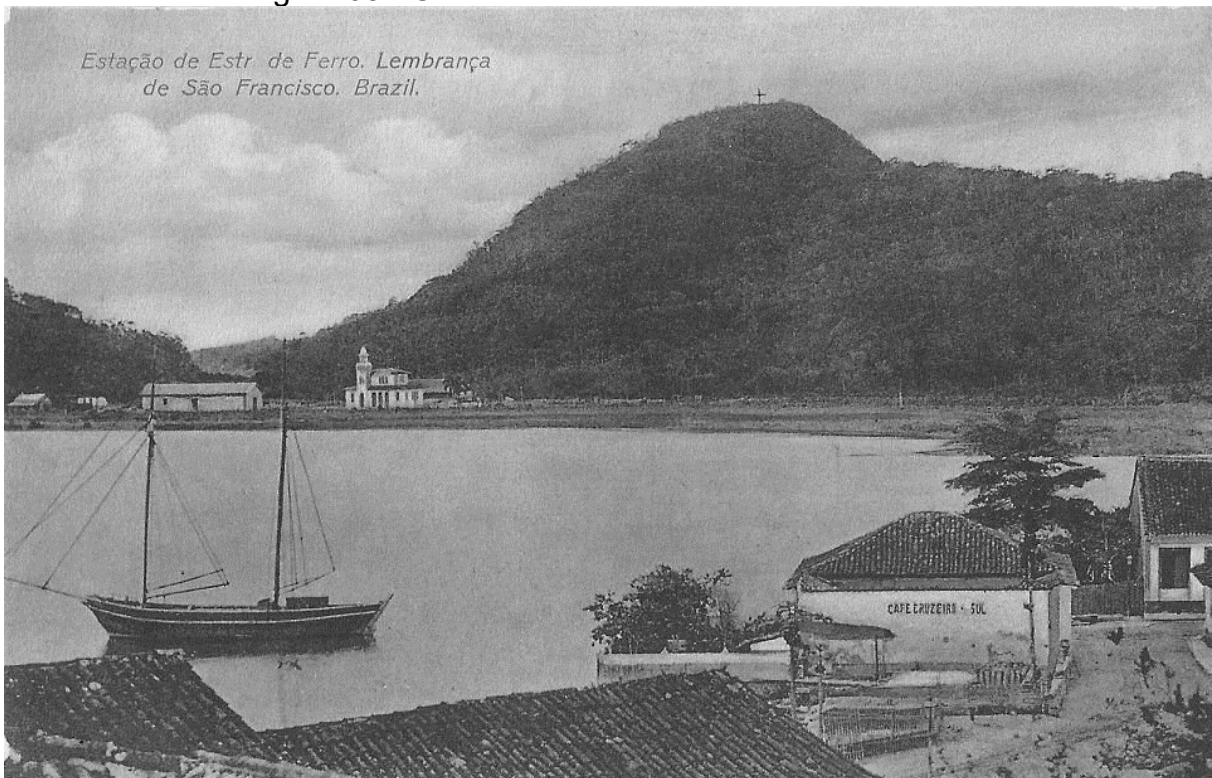
Nas cidades com núcleos urbanos já desenvolvidos, como o caso de Joinville e São Francisco do Sul, a estrutura ferroviária foi instalada ao longo da periferia fazendo com que a mancha urbana se estendesse até a estação, conforme destaca Monastirsky (2006) ao dizer que

[...] os centros urbanos deslocaram-se do seu ponto original para o entorno das estações ferroviárias, que passaram a orientar a formação de um novo centro, com a concentração das atividades de produção, comércio e serviços ligados à rede. (MONASTIRSKY, 2006, p.76)

Entretanto, o que se percebe é que a intensificação de atividades de comércio e serviços no entorno das estações, apesar de ter ocorrido em parte das estações do Ramal São Francisco, não ocorreu uniformemente, tendo a maioria das estações permanecido até hoje em áreas estritamente rurais e muitas vezes de difícil acesso com outros meios de transporte que não sejam o trem. Este aspecto pode estar associado a diversos fatores que poderão ser evidenciados quando levado em conta cada uma das estações de forma individual, o que já é possível adiantar é que como colocado por Santos (1989), cada lugar é uma combinação diferente de modos de produção, o que afeta diretamente na forma como estes lugares se desenvolvem e que ficará claro daqui por diante.

Na foto (Figura 08) tirada onde hoje encontra-se o centro histórico de São Francisco do Sul, é possível ver ao fundo, distante da ocupação original, a estação ferroviária. Sua proximidade com a baía da Babitonga, posteriormente fez com que o porto de São Francisco se instalasse na mesma região, facilitando o transbordo de cargas entre os trens e navios. Aspecto destacado por Corrêa (1979) ao tratar dos terminais ferroviários, ao dizer que “A localização dos terminais ferroviários dentro das grandes cidades fez-se o mais próximo possível um do outro e próximo ainda, quando foi o caso, do terminal marítimo.” (CORRÊA, 1979. p. 38). Vale destacar, que a afirmação de Corrêa se refere a grandes cidades já consolidadas, entretanto, isto se reproduziu no Brasil em áreas com ocupações mais recentes.

Figura 08 - Cartão Postal de São Francisco do Sul.



Autor: Desconhecido, 1907.

Fonte: Prefeitura Municipal de São Francisco do Sul, 2020. Acervo: Paulo José da Costa.

Outro fato relevante para o crescimento e consolidação da região do Ramal São Francisco foi, de forma indireta, a Primeira Guerra Mundial, que alterou significativamente o processo de imigração para Santa Catarina e impulsionou o processo de industrialização. A região passou a receber imigrantes pertencentes a uma sociedade mais industrializada e com capital para gerar seu próprio negócio. Este movimento levou a consolidação e ampliação da oferta de indústria e comércio na região, favorecida principalmente pela “[...] crise capitalista de longa duração aberta na década de 1920 forjou mudanças nas relações internas de produção que resultaram em uma nova política econômica [...]” (SILVA, 2014. p. 73), que ocasionou o processo de substituição de importações, estimulando os empresários locais.

A chegada de imigrantes com poder aquisitivo, em especial em Jaraguá do Sul e Joinville, favoreceu a ocupação no entorno das estações e fortaleceu as novas atividades. Diversas famílias chegadas neste período começaram a empreender aproveitando os estímulos da proximidade com a ferrovia (Figura 09) e as novas necessidades surgidas com ela, possibilitando novas relações comerciais na região. Ao tratar da ferrovia em áreas urbanas, Corrêa (1989) destaca que estas atividades ligadas a ferrovia “[...] criaram enorme mercado de trabalho, fazendo com que a área

se tornasse, além de foco de transportes inter-regionais, o foco de transportes intra-urbanos [...]” (CORRÊA, 1989. p. 39).

Figura 09 - Hotel Krelling em Corupá.



Autor: Desconhecido, 1930.

Fonte: Prefeitura Municipal de Corupá, 2020.

O Hotel Krelling localizava-se ao lado da estação de Hansa (atual Corupá), e assim como nas outras cidades, é um dos exemplares da concentração de comércio e serviço que se instalavam nos arredores das estações. Na imagem é possível ler “Ponto de Jantar – Parada dos trens 20 minutos”, o que endossa a afirmação da importância das estações para a consolidação urbana da região, entretanto deve-se considerar que no período de instalação do Ramal São Francisco, a localidade de Hansa já se encontrava em consolidação, aspecto que facilitava o adensamento no entorno da estação.

A intensificação da ocupação em vilas já existentes é algo comum em todas as cidades do Ramal São Francisco, a Estrada de Ferro e principalmente suas estações intensificaram o processo de adensamento populacional que desencadearam o crescimento e uma passagem progressiva dos modos de produção artesanais para consolidação econômica. Nos lugares onde não havia esta ocupação prévia, o processo não ocorreu da mesma forma, mas consolidou vilas rurais que aproximavam as residências do entorno da estação, tendo em vista a facilidade de deslocamento e escoamento de produtos.

Junto com o adensamento urbano, começaram a surgir grupos com grande influência. A consolidação destes grupos tornou-se um elemento importante para compreensão da estruturação urbana nas cidades, no caso de Jaraguá do Sul, a concretização principalmente de famílias de imigrantes alemães na produção industrial e no comércio de produtos, provocou a formação de uma elite que além de seus próprios negócios, estava diretamente inserida na vivência política da cidade, visto que muitos destes ocuparam, e ocupam até hoje, cargos públicos.

Nas relações socioculturais, os equipamentos instalados intensificaram o convívio social proporcionando às pessoas a sensação de pertencimento a inovação tecnológica, como intenção ideológica da época (MONASTIRSKY, 2006, p. 84). Corrêa (1989) destaca que o espaço urbano é onde as interações sociais se desenvolvem, e “[...] integram, ainda que diferentemente, as partes da cidade, unindo-as em um conjunto articulado cujo núcleo de articulação tem sido, tradicionalmente, o centro da cidade.” (CORRÊA, 1989, p. 08). Levando a criação de um valor social sobre a forma, que é o que a torna relevante. “Tal valor relaciona-se diretamente com a estrutura social inerente ao período.” (SANTOS, 1989, p. 40)

Sob a influência da ligação com centros urbanos maiores, o pertencimento as inovações tecnológicas levavam a adoção de hábitos de vida ainda mais cosmopolitas (MONASTIRSKY, 2006, p. 84), que influenciavam diretamente na forma de se vestir, nos hábitos e na arquitetura. A homogeneização da cultura é uma das características da sociedade capitalista, mas como destacado por Lefebvre (1970): “[...] nenhum lugar urbano é idêntico ao outro.” De forma que, mesmo compartilhando das mesmas referências, cada lugar se desenvolveu de forma particular, mas neste contexto havia algo fundamental para o desenvolvimento da região,

Parte do produto local era consumido em terras distantes, assim como parte do consumo local vinha de outras áreas. Dessa forma, as condições de circulação e distribuição se tornavam cada vez mais independentes de condições propriamente locais e cada vez mais dependentes de um nexo que escapava à comunidade. (SANTOS, 1989, p. 31)

Na imagem (Figura 10) é possível ver o primeiro prédio da estação de Joinville, junto com o galpão de cargas ao fundo e o pátio de manobras, na mesma área consolidou-se a vila de ferroviários. As vilas são características comuns entre diferentes estações, várias casas de ferroviários foram construídas seguindo quase que o mesmo padrão, é um elemento arquitetônico interessante a ser analisado visto

que representava justamente as questões ideológicas da época. O objetivo de fazer casas com o mesmo padrão, além de facilitar a construção, tinha como função atribuir um estilo único a todos os prédios, associado a este ideal de modernidade e levando em conta o estilo internacional, entretanto o que se percebe em todos os casos, de casa localizadas em diferentes cidades (Joinville, Jaraguá do Sul, União da Vitória), é que todas receberam adaptações para o clima no Brasil, como gateras e varandas; sem abrir mão do estilo internacional, no caso majoritariamente o Art Decó.

Figura 10 - Estação Ferroviária de Joinville.



Autor: Carl Schneider, 1906.

Fonte: Arquivo Histórico De Joinville, 2020.

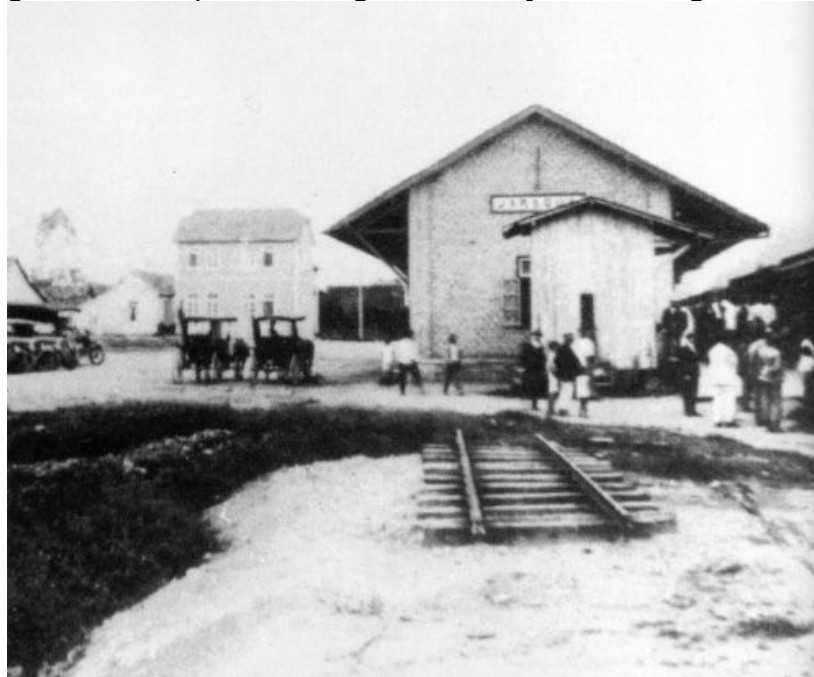
A localização de Jaraguá era estratégica do ponto de vista do escoamento da produção de Joinville e Blumenau (as duas maiores colônias catarinenses) para os mercados de Curitiba, São Paulo e Rio de Janeiro. O contato fácil com o porto de São Francisco também facilitava o escoamento de produtos e conectava a região com o mercado externo. Foi através destas ligações que as cidades do Ramal São Francisco possuíam com o restante do território nacional, que tornou-se possível um desenvolvimento mais acelerado, visto que não bastava possuir a ferrovia se ela não estivesse inserida dentro de um sistema maior que possibilitasse a troca de produtos e tecnologias, como colocado por Rocha (1994) ao dizer que

[...] apesar de Joinville situar-se como periferia em relação ao centro econômico nacional, cresceram e fundaram-se os mesmos tipos de

indústrias instalados, ou mesmo que ainda nem existiam, em São Paulo, e que conquistaram o mercado de produtos importados no Brasil e aqueles produzidos somente no polo paulista. (ROCHA, 1994. p. 52)

Estas indústrias espalharam-se por todo o Ramal e provocaram um dinamismo econômico e demográfico que levou a criação de diversos municípios, como Jaraguá do Sul (Figura 11), que se emancipou em 1934 através do Decreto nº 565 de 26 de março que elevou o distrito a categoria de Vila. Cabe ressaltar que se coloca a ferrovia como ponto de mudança na velocidade do desenvolvimento destas cidades e não como fator principal, como dito anteriormente, o desenvolvimento não se reproduziu da mesma forma em todos os lugares, tendo as vilas já consolidadas uma maior facilidade neste processo.

Figura 11 - Galpão de Cargas da Estação de Jaraguá do Sul.



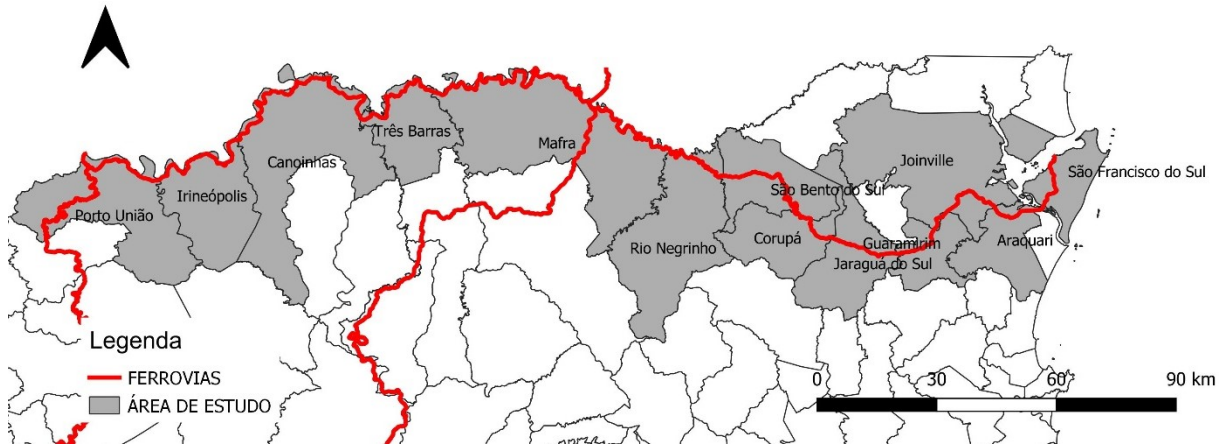
Autor: Desconhecido, 1910.

Fonte: Arquivo Histórico De Jaraguá do Sul, 2020.

No Ramal São Francisco, executaram-se inicialmente 25 estações ferroviárias, sendo elas: Porto União, Lança, Valões, Felipe Schmidt, Paciência, Paula Pereira, Marcílio Dias, Três Barras, Bugre, Canivete, General Brito, Barracas, Mafra, Avenal, Rio Negrinho, Serra Alta, Rio Vermelho, Rio Natal, Corupá, Nereu Ramos, Jaraguá do Sul, Guaramirim, Joinville, Araquari, e São Francisco do Sul. Construíram-se posteriormente as estações: Poço Preto, São Pascoal, Santa Leocádia, Taunay, General Osório, Cruz Lima, Tingui, Osvaldo Amaral, João Pessoa, e Linguado;

totalizando 35 estações em seus 461 quilômetros de extensão, passando pelas cidades conforme o Mapa 02.

Mapa 02 – Municípios cortados pelo Ramal São Francisco.



Base de dados: Governo do Estado de Santa Catarina, 2020. Elaborado pelo autor.

No quadro (Quadro 01) é possível perceber que a maioria dos municípios, com exceção de São Francisco do Sul, Araquari e Joinville, tiveram fundação posterior à construção da ferrovia, aspecto que pode indicar uma influência da ferrovia na consolidação política destes lugares, o que é inevitável dizer é que a ferrovia teve papel fundamental na formação regional, aspecto que é identificado até hoje.

Quadro 01 - Municípios no Ramal São Francisco.

MUNICÍPIO	ÁREA TERRITORIAL (2010)	POPULAÇÃO (2010)	POPULAÇÃO ESTIMADA (2020)	EMANCIPAÇÃO
São Francisco do Sul	493,418 km ²	42.520	53.746	1847
Araquari	384,172 km ²	24.810	39.524	1876
Joinville	1.127,946 km ²	515.288	597.658	1851
Guaramirim	267,565 km ²	35.172	45.797	1949
Jaraguá do Sul	529,412 km ²	143.123	181.173	1934
Corupá	407,527 km ²	13.852	16.107	1958
São Bento do Sul	495,772 km ²	74.801	85.421	1953
Rio Negrinho	908,206 km ²	39.846	42.492	1953
Mafra	1.404,084 km ²	52.912	56.561	1917
Três Barras	436,877 km ²	18.129	19.366	1960
Canoinhas	1.148,036 km ²	52.765	54.480	1923
Irineópolis	589,698 km ²	10.448	11.289	1962
Porto União	846,965 km ²	33.493	35.543	1962

Fonte: IBGE Cidades (2020). Elaborada pelo autor.

A organização das cidades a partir da inserção ferroviária, levou a formação de uma rede dendrítica. Segundo Corrêa (2006) essas redes caracterizam-se pela presença de uma cidade primaz, que antecede a ocupação das demais, geralmente localizada na embocadura de um rio navegável. Santos (1919) também coloca que

A localização num dado sítio e num dado momento das frações da totalidade social depende tanto das necessidades concretas de realização da formação social quanto das características próprias do sítio. O uso produtivo de um segmento de espaço num momento é, em grande parte, função das condições existentes no momento. De fato, o espaço não é uma simples tela de fundo inerte e neutra. (SANTOS, 1979, p. 89)

Na região, é possível estabelecer que a cidade primaz poderia ser São Francisco do Sul por sua relevância histórica, entretanto, mesmo Joinville tendo sua ocupação muito mais recente, as relações que esta estabeleceu com o transporte marítimo através da Baía da Babitonga, e seu crescimento no setor industrial, fez com que ela se estabelecesse como agente principal desta rede dendrítica. Foi ao redor de Joinville que as outras cidades se estabeleceram e através das atividades socioeconômicas ali realizadas que elas se desenvolveram. Visto o desenvolvimento mais acelerado da cidade em relação as outras, Joinville contava com maior infraestrutura em diversas áreas. As relações criadas levaram também a disseminação de produtos de Joinville para outras cidades do Ramal e vice-versa.

Corrêa (2006) ainda destaca que: “Em sua forma mais simples, a rede dendrítica é orientada pela rede fluvial: os centros urbanos localizam-se junto ao rio principal, preferencialmente junto a foz e seus afluentes mais importantes.”. Porém na região isso não se deu desta forma, afinal as cidades não estão conectadas pela mesma rede fluvial. O que elas têm em comum é a rede ferroviária, a implantação da estrada de ferro intensificou o processo de formação dos centros urbanos que ocasionaram nesta rede dendrítica. Lefebvre (1991) também trata o assunto, ao dizer que

“[...] a ‘sociedade’ no seu conjunto, compreendendo a cidade, o campo e as instituições que regulamentam as suas relações, tende a se constituir em rede de cidades, com uma certa divisão de trabalho (tecnicamente, socialmente, politicamente) feita entre essas cidades ligadas por estradas [...] por relações comerciais e bancárias” (LEFEBVRE, 1991, p. 05).

As relações estabelecidas neste período, podem ser vistas até hoje. Joinville é um polo regional e, com exceção de algumas cidades do planalto norte que possuem

esta relação com Curitiba, as demais apresentam até hoje certa dependência com Joinville, visto que a cidade possui maior infraestrutura nos mais diversos serviços. Aspecto comprovado pelo IBGE (2020) no estudo das “Regiões de Influência das Cidades”, onde Joinville aparece como Capital Regional, estabelecendo relação não somente com os municípios no Ramal São Francisco como com outros em seu entorno.

As conexões estabelecidas pela rede ferroviária favoreceram a relação entre os municípios. Entretanto o desenvolvimento industrial da área dependeu de outros fatores, como a crise mundial de 1929, momento pelo qual o Brasil inicia seu primeiro período de substituição industrial de importações, fortalecendo a indústria nacional e gerando aumento no crescimento econômico, o que favoreceu a intensificação da urbanização em diversas regiões (KROETZ, 1975). O processo de substituição de importações levou a instalação de parques fabris, inicialmente têxtil e alimentar, com o surgimento de importantes empresas em Santa Catarina.

As relações que as cidades da região estabeleciam através da ferrovia, ainda na década de 1930, e a utilização de planos nacionais de desenvolvimento como o Plano de Reabilitação da Economia Nacional, o Plano de Reparelhamento Industrial e o Plano de Metas de Juscelino Kubitschek (ROCHA, 1994), possibilitaram a aceleração do crescimento da área. Os planos elaborados pelo Estado ampliaram os investimentos internos na economia, e incentivaram o crescimento da indústria nacional, ainda segundo a autora, os planos também foram implantados em Santa Catarina como destacado abaixo

No que se refere ao setor industrial, os planos apresentam algumas características. O primeiro documento de ação do governo (institucionalizado legalmente), conforme Santa Catarina (1951), foi o Plano de Obras e Equipamentos - POE , dos governos de Irineu Bornhausen (1951 - 55), Jorge Lacerda (1956 - 58) e Heriberto Hulse (1958 - 60), e visou priorizar as estradas de rodagem (ligando portos ao interior), energia elétrica (construção de usinas), além da agricultura e educação. O PLAMEG do governo de Celso Ramos (1961-65), segundo Santa Catarina (1961), priorizou as obras de infraestrutura de água e esgoto nos municípios, energia, rodovias, edifícios de segurança pública, etc. Neste Plano criou-se o Banco de Desenvolvimento do Estado com o objetivo de fomentar a expansão industrial e agrícola. (KROETZ, 1975. p. 70)

Neste período também iniciou-se um processo gradativo de substituição do transporte ferroviário pelo rodoviário, processo incentivado pelo então presidente

Getúlio Vargas, que iniciou a estatização da malha ferroviária brasileira através dos Decretos nº 2.073 de 8 de março de 1940 e nº 2.346 de 22 de julho do mesmo ano, que estipulavam que todos os bens móveis e imóveis, direitos e obrigações da *Brazil Railway* e suas subsidiárias, passassem para a administração pública, no que ficou conhecido como o maior ato de encampação já realizado pelo país. A EFSPRG passou a fazer parte da RVPSC e posteriormente, em 1957, todas as empresas públicas do setor ferroviário brasileiro foram reunidas, formando a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA). Os planos levaram a investimentos também na região, com a construção do novo porto de São Francisco do Sul, em 1955, e as ligações rodoviárias entre as cidades, através de rodovias que até hoje estabelecem função primordial no transporte de cargas na região (GOULARTI FILHO, 2013). Neste contexto é importante destacar a construção da BR-280, rodovia que apresenta o mesmo traçado do Ramal São Francisco, cortando os mesmos municípios dentro do território catarinense, destacando a relevância do trajeto para a conexão regional.

O início das mudanças na política ferroviária brasileira não tirou a importância do Ramal São Francisco de imediato, tendo a ferrovia exercido função primordial durante a Segunda Guerra Mundial, que em função dos problemas relacionados a importações proporcionou uma troca maior entre os produtos e pessoas da região para outras cidades do Brasil. O incremento dado a economia, levou a instalação de

[...] formas capitalistas de produção, trabalho, intercâmbio, consumo, que tornaram efetiva aquela fluidez. A estruturação que se organizou dentro dessa área influenciou o crescimento de todos os seus subespaços envolvidos no processo e diferenciou esta área em relação ao resto do território brasileiro. (SANTOS, 2005)

A política rodoviarista do período, que tinha como mote o entendimento de que a inserção das rodovias seria mais barato a curto prazo, levou ao sucateamento gradativo da rede ferroviária brasileira, que já não apresentava bons resultados financeiros devido aos seus problemas de conexão e de traçados antieconômico. O caminhão surgia como uma oportunidade de conectar o país de forma mais rápida deixando as ferrovias em segundo plano. As mudanças a partir deste período, serão retratadas no próximo capítulo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO 1

Como colocado no início deste trabalho, a intenção deste capítulo era identificar os principais elementos da gênese e desenvolvimento do Ramal São Francisco e sua

importância para a formação dos núcleos urbanos. Para tanto, partiu-se de uma análise histórica quanto a ideologia ligada à expansão ferroviária, perpassando por aspectos sociais, econômicos e físicos do país inicialmente, e posteriormente da região estudada.

Resumidamente, é possível extrair que a partir da Primeira Revolução Industrial, e a utilização da máquina à vapor, inicialmente na produção e posteriormente nos transportes, possibilitou mudanças globais que afetaram diretamente na formação e desenvolvimento da área de estudo.

A saturação das estruturas urbanas da Europa, e a mecanização do trabalho, levaram um grande contingente populacional a ficar de fora da nova configuração econômica surgida no período. Esta situação foi fundamental para o Brasil, que havia acabado de abolir a escravidão e precisava de mão de obra para produção e de contingente populacional para ocupar e explorar áreas com ocupação esparsa como o caso da área de estudo, que era inclusive alvo de disputas com outros países.

Com a chegada dos primeiros imigrantes alemães em Santa Catarina, mais especificamente na região de Joinville e Blumenau, onde localizava-se a Colônia Dona Francisca e a Colônia Blumenau respectivamente, inicia-se um processo de exploração da erva-mate e madeira da área que se estende até o sul do Paraná. O desenvolvimento das atividades extrativistas leva a construção da Estrada Dona Francisca, que fortalece a Colônia Dona Francisca. Somado a isso, as dificuldades na exploração agrícola na região devido as características do solo, e o processo de substituição de importações leva a criação das primeiras firmas e conseqüentemente, a consolidação de grupos sociais (empresariais e proprietários de terras) já presentes em outras cidades. Estes grupos começam a exercer forte influência nas políticas adotadas na região e tornam-se fundamentais para a definição do trajeto ferroviário do Ramal São Francisco.

Com a construção da ferrovia, além de consolidar a ocupação e facilitar o escoamento da produção, tornou-se possível a exploração de outras áreas do território até então inexploradas e possibilitou a chegada de novos imigrantes. A integração do Ramal São Francisco com cidades maiores como São Paulo, Rio de Janeiro e Curitiba, possibilitou a troca de tecnologia e a disseminação de elementos culturais entre as cidades.

Atrelado a isso, já no século XX, a adoção de medidas econômicas e os movimentos gerados através da Primeira e Segunda Guerras Mundiais levaram a um

crescimento e consolidação da indústria nacional. Na área, pode-se destacar que, no mesmo período, a chegada de imigrantes acelerou o processo de desenvolvimento, devido aos investimentos comerciais e industriais realizados por estes que detinham maior conhecimento das tecnologias, visto que participaram do processo de industrialização Europeu.

Enquanto os imigrantes chegavam pela linha férrea, os produtos eram distribuídos entre as cidades do Ramal e os grandes centros. Os arredores das estações ferroviárias localizadas em áreas já ocupadas aos poucos tornavam-se pontos de encontro, a população se reunia para receber notícias, visitantes e mercadorias. Consequentemente, surgia também uma grande concentração de comércio e serviços nas localidades, diretamente atrelados a ferrovia. Nas estações afastadas das áreas urbanas as trocas de informações e mercadorias também ocorriam, entretanto não levaram a consolidação de uma ocupação urbana tão adensada. A partir da metade do século XX, com o investimento no transporte rodoviário, e a dificuldade em integração da malha ferroviária existente, o modelo passa a entrar em gradativo desuso.

O encerramento no transporte de passageiros em 1991 leva as estações ao abandono, a inabilidade do poder público em gerir e preservar os prédios, tão importantes para estruturação e consolidação da região, leva a perda de bens tão relevantes. Os conjuntos históricos aos poucos vão sendo descaracterizados diante da pressão dos agentes atuais, sobretudo os imobiliários, sobre o poder público. Com o objetivo de aumentar a lucratividade da terra, permite-se que a história das cidades seja apagada. A ferrovia sofre maior pressão, visto que está restrita ao transporte de cargas e corta grandes áreas urbanas provocando problemas de circulação. Aos poucos a cidade vai perdendo sua relação com a ferrovia. Deste modo cabe perguntar, como a ferrovia se insere dentro do contexto social atual? Está mais do que claro seu papel na formação dos núcleos urbanos, mas o que o que a torna Patrimônio Cultural? E quais os desafios para sua preservação tendo em vista as possíveis modificações nos traçados das ferrovias, o fechamento de linhas e estações, e a introdução de novas tecnologias? Estas são perguntas que se pretende responder no próximo capítulo.

CAPÍTULO 2

2. A CONSTITUIÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO

Este capítulo apresenta uma discussão sobre elementos importantes para a caracterização do patrimônio cultural, bem como sua divisão em patrimônio industrial e posteriormente ferroviário. O objetivo desse capítulo é compreender de que forma ocorreu esta divisão e qual a situação dos bens no Ramal São Francisco, ressaltando sua importância para formação dos centros urbanos e a constituição da região. Para tanto, faz-se necessário compreender a genealogia do termo Patrimônio Cultural, que será descrita abaixo.

A palavra patrimônio tem origem do latim (*Patrimonium*) e está associada a sociedade romana, onde tudo pertencia ao pai, os bens móveis, imóveis, animais, escravos, mulher e os filhos e esse legado era transmitido como herança (XAVIER; CONSTANTINO, 2017. p. 146). É apenas a partir da Revolução Francesa, em 1789, que surge o conceito moderno de patrimônio, onde através da criação de políticas públicas difundia-se a identidade dos países pela constituição de um patrimônio nacional, no que ficou extremamente conhecido como Feiras Mundiais, realizadas em diversos países e que renderam para a arquitetura exemplares conhecidos até hoje, como o Pavilhão de Barcelona, projeto de Mies Van der Rohe, e a Torre Eiffel.

O caráter nacionalista do patrimônio foi amplamente difundido, e rapidamente associou-se ao patrimônio arquitetônico, entretanto desde os primeiros estudos realizados sobre patrimônio histórico, com o surgimento do restauro como disciplina, teóricos como Eugène Viollet-le-duc⁶ (1814-1879), John Ruskin⁷ (1819-1900) e Camillo Boito⁸ (1834-1914), divergiram quanto a forma de tratar o tema. Choay (1982)

⁶ “Procurava entender a lógica da concepção do projeto [...] Não se contentava unicamente em fazer uma reconstituição hipotética do estado de origem, mas procurava fazer uma reconstituição daquilo que teria sido feito se, quando da construção, detivessem os conhecimentos e experiências de sua própria época, ou seja, uma reformulação ideal de um dado projeto” (VIOUET-LE-DUC, 2000, p.18).

⁷ “Entendia a Arquitetura como uma expressão forte e duradoura capaz de se eternizar carregando em si uma enorme carga de valor histórico e cultural. Ruskin defendia a idéia de que as edificações deveriam atravessar os séculos de maneira intocada envelhecendo segundo seu destino, lhe admitindo a morte se fosse o caso. Com algumas exceções permitia pequenos trabalhos de intervenção que evitassem a queda prematura das edificações.” (OLIVEIRA, 2008).

⁸ Boito acreditava que as edificações deveriam ser preservadas em seu estado original com o intuito de evitar a restauração, para ele, não se poderia fazer intervenções que mudassem o estado original da obra como o defendido por Le-Duc, entretanto entendia que caso fosse necessária a intervenção na edificação, que esta deveria se destacar de forma a mostrar suas características temporais.

coloca que até meados do século XX, permaneceu a concepção positivista de patrimônio como obras de arte (pintura, escultura e arquitetura) que geralmente tratavam-se de obras monumentais, obras de artes consagradas, propriedades de luxo associadas às classes dominantes, a autora também destaca que:

Patrimônio. Esta bela e muito antiga palavra estava, na origem, ligada às estruturas familiares, econômicas e jurídicas de uma sociedade estável, enraizada no espaço e no tempo. Requalificada por diversos adjetivos (genético, natural, histórico...), que fizeram um conceito “nômada”, prossegue hoje em dia um percurso diferente e notório. (CHOAY, 1982. p. 11)

Esta visão do patrimônio associado às classes dominantes provocava uma interferência na realidade social, pois não levava em conta as particularidades da sociedade, apenas os fenômenos culturais e ideológicos associados a elite de cada período. Entretanto, no caso da arquitetura, seja nas edificações tratadas individualmente ou no conjunto delas, representavam os meios de produção expressivos para a sociedade até o momento. Foi a partir das mudanças ocasionadas na revolução industrial que se iniciou um questionamento quanto função das formas antigas na nova sociedade que surgia. Sob este ponto de vista, recorre-se a Milton Santos (1982), para quem

Uma vez criada e usada na execução da função que lhe foi designada, a forma freqüentemente permanece aguardando o próximo movimento dinâmico da sociedade, quando terá toda a probabilidade de ser chamada a cumprir uma nova função. A cada mudança, fruto de novas determinações de parte da sociedade, não se pode voltar atrás pela destruição imediata e completa das formas da determinação precedente. (SANTOS, 1989. p. 41)

Porém, a partir do processo de industrialização, e em nome da melhoria da qualidade de vida, diversos prédios foram destruídos e substituídos por prédios tidos como mais modernos, aspecto diretamente associado aos grupos dominantes da época que embasavam a necessidade de substituição das edificações através de políticas higienistas e em nome da modernidade. As mudanças ocorridas neste período, interferiram em diversos aspectos, principalmente na forma como as cidades passaram a se desenvolver, deixando para trás a cidade medieval e feudal, e passando a levar em conta este crescimento no número de pessoas, edificações; bem como as necessidades de transporte; saneamento; entre outros.

É dentro deste contexto que se iniciam os estudos para uma nova concepção de patrimônio, distanciando-se dos grupos influentes da época e entendendo a importância de cada forma para o desenvolvimento das funções e consolidação da sociedade, e que estas formas podem coexistir, como retratado por Milton Santos (1982) ao falar das rugosidades, formas remanescentes de períodos anteriores, que “[...] devem ser levadas, em conta quando uma sociedade procura impor novas funções” (SANTOS, 1989. p. 41). Deste modo o patrimônio passa a tratar da herança acumulada ao longo dos anos, ou seja, de seu valor adquirido em diversos âmbitos, que mostram detalhes da coletividade e resultam no processo cultural. Monastirsky (2006) coloca que

Os espaços que não condensam mais as expressões passadas devem ser reinterpretados como elementos de um novo modelo de signos, sem, contudo, perder a continuidade histórica, sobretudo, com relação à memória coletiva. (MONASTIRSKY, 2006. p. 94)

A Segunda Guerra Mundial trouxe a necessidade de criar instrumentos de preservação, visto que com os constantes ataques sofridos nas cidades muitas edificações eram comprometidas ou se perdiam por completo. Ao fim da Guerra o número de bens inventariados aumenta significativamente e começa a abranger outros bens, como conjuntos edificados, tecido urbano, bairros urbanos, aldeias, cidades e conjuntos de cidades (CHOAY, 1982. p. 13). Entretanto, o fim da guerra trouxe duas frentes diferentes ao patrimônio: a reconstrução, que nem sempre respeitava as características dos prédios destruídos, e a substituição, que ignorava o prédio anterior por completo. Xavier e Constantino (2017) destacam a primeira ação global voltada a preservação do patrimônio cultural ocorreu através da criação da

[...] Organização das Nações Unidas (ONU) e a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO), em 1945, promovendo discussões que reconheceram a diversidade do patrimônio, incluindo as comunidades indígenas, as mulheres, os grupos religiosos, o meio ambiente e as manifestações imateriais da cultura. (XAVIER; CONSTANTINO, 2017. p. 147)

Com o objetivo de preservar os exemplares históricos, e com a preocupação de não os tratar apenas pela sua monumentalidade, elaborou-se a Carta de Veneza, documento do ICOMOS⁹ de maio de 1964 que ampliou a noção de monumento

⁹ O ICOMOS é uma organização não governamental internacional que tem como finalidade a conservação dos bens patrimoniais em todo o mundo.

histórico, estendendo-a não só a grandes criações, mas também a “obras modestas que tenham adquirido significação cultural”. A partir deste momento, começava-se a destacar como patrimônio: edificações e costumes tidos como comuns e os objetos relacionados ao cotidiano, como destacado abaixo.

Desde os anos sessenta no século XX, os monumentos históricos constituem apenas parte de uma herança que não para de aumentar, por via da anexação de novos tipos de bens e através do alargamento do quadro cronológico e das áreas geográficas no interior das quais se inscrevem estes bens. (CHOAY, 1982. p. 12)

A alteração na compreensão de patrimônio levou a uma análise dialética da

[...] realidade concreta através dos artefatos concebidos como testemunho e identidade de grupos sociais locais, das nações, e da humanidade em termos globais em sua evolução no tempo e no espaço [...]. (NOGUEIRA; REIS, 2012. p.01)

Esta nova visão levava em conta a carga simbólica presente em cada forma, auxiliando na atribuição de significado histórico-social para cada obra. Passou a se considerar que a constituição do presente é uma consequência dos fenômenos do passado, concepção que abre caminho para as discussões quanto a Geografia Cultural e a Antropologia Urbana e Industrial, que têm como intenção compreender o presente através da continuidade. Segundo Nogueira (2006), a Antropologia teve papel fundamental nesse processo,

[...] ampliando o termo desde a classe alta até aos operários; isto parte do fato de o Homem possuir poucas orientações genéticas e assim precisar de regras para formular seu comportamento e são elas que são transmitidas. Assim, esse movimento de criação, transmissão e reformulação do ambiente “artificial” é a Cultura. O reconhecimento da dimensão simbólica é importante, pois essa noção de Cultura enfatiza a obra produzida pela ação do homem [...]. (NÓGUEIRA, 2006. p. 27)

O reconhecimento da cultura como processo, e a importância da memória para valoração de determinado bem, começava a ganhar notoriedade na Europa que já havia iniciado as discussões quanto a preservação patrimonial ainda na Revolução Francesa. No caso do Brasil a busca pela preservação dos bens patrimoniais iniciava-se apenas em 1937, levando a criação do então SPHAN (Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), através do Decreto Lei de 30 de novembro de 1937, que atribuía ao Serviço, a preservação do

[...] patrimônio do conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público quer por se acharem

vinculados a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnológico, bibliográfico ou artístico...os monumentos naturais, bem como sítios e paisagens que importe conservar e proteger pela feição notável com que tenham sido dotados pela natureza ou agenciados pela indústria humana. (BRASIL, 1937)

O documento assinado pelo então Presidente, Getúlio Vargas, ficou conhecido como a Lei do Tombamento. Ainda segundo o Decreto, poderiam ser tombados e inventariados no Brasil, quatro modalidades de itens, divididos em:

1. Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico;
2. Histórico;
3. Belas Artes;
4. Artes Aplicadas.

Esta concepção apesar de não levar em conta a preservação de bens relativos ao patrimônio imaterial, representava um grande avanço para época. Mesmo ainda estando alinhada aos costumes e crenças das classes dominantes, provocou a preservação de construções religiosas, militares, residenciais senhoriais e de palácios ostentatórios de um poder centralizador e oligárquico (OLIVEIRA, 2008. p. 26). Percepção que continuou até a promulgação da Constituição Federal de 1988, quando a lei foi estendida para abranger também o patrimônio imaterial.

Em 1970, o então Ministério da Educação e Cultura, realizou o 1º Encontro Nacional dos Governadores de Estado, Secretários Estaduais da Área da Cultura, Prefeitos de Municípios, Presidentes e Representantes de Instituições Culturais. No encontro elaborou-se estudos para a complementação das medidas necessárias à defesa do Patrimônio Cultural Brasileiro e assinou-se o Compromisso de Brasília. Neste mesmo ano, o SPHAN passou a se chamar IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional).

A assinatura do Compromisso de Brasília salientou a importância da política de proteção dos monumentos realizada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional e reconheceu a necessidade de ação conjunta de Estados e Municípios com o IPHAN no que se refere à proteção dos bens culturais de valor nacional e que compete aos Estados e Municípios a proteção dos bens culturais de valor regional, com orientação do Órgão Federal. O documento culminou na criação de órgãos estaduais e municipais de proteção patrimonial, sempre articulados com o IPHAN,

procurando uniformidade da legislação. Em 1972, o conceito de patrimônio foi ampliado, durante

[...] a primeira convenção da UNESCO referente ao patrimônio da humanidade, com representantes de mais de 150 países, definiu que o patrimônio da humanidade compõe-se de: Monumentos - obras arquitetônicas, esculturas, pinturas, vestígios arqueológicos, inscrições, cavernas; Conjuntos - grupos de construções; Sítios - obras humanas e naturais de valor histórico, estético, etnológico ou científico; Monumentos naturais - formações físicas e biológicas; Formações geológicas ou fisiográficas - habitat de espécies de animais e vegetais ameaçados de extinção; Sítios naturais - áreas de valor científico ou de beleza natural (FUNARI; PELEGRINI, 2009, p. 25).

A ampliação do conceito de Patrimônio Cultural no Brasil, só foi formalizada com a promulgação da Constituição Federal de 1988, que alterou, através do Artigo 216, a concepção de patrimônio cultural como sendo os bens “de natureza material e imaterial, tombados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira”. Com isto, a abrangência do termo, começou a levar em conta:

[...] as formas de expressão; os modos de criar, fazer e viver; as criações científicas, artísticas e tecnológicas; as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais; os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico. (IPHAN, 2020)

Conceito que só se consolidou no ano de 2000, com a promulgação do Decreto n. 3.551 de 04 de agosto de 2000, que garantia ao IPHAN as atribuições propostas no texto constitucional e criava o Programa Nacional do Patrimônio Imaterial. Entretanto a demora do reconhecimento do patrimônio imaterial pode ser um dos problemas enfrentados atualmente no reconhecimento e preservação dos bens. Aspecto ressaltado por Funari e Pelegrini (2009) ao dizer que

Enquanto a arquitetura foi elevada à condição de marca nacional capaz de promover a imagem de solidez do Estado brasileiro, os bens culturais não pertencentes às elites acabaram relegados ao esquecimento. Tal premissa foi alterada mais de 60 anos após a criação do IPHAN, mediante a implementação do decreto nº 3.551/2000 que instituiu os registros de bens culturais de natureza imaterial. (FUNARI; PELEGRINI, 2009. p.46)

Com a ampliação do conceito, o patrimônio cultural ganhou caráter empírico, levando em conta que muito da significância histórica de um prédio ou monumento

está mais ligado à forma como as pessoas interagem com ele no espaço do que estritamente suas características arquitetônicas. Para Milton Santos (1979),

O espaço é a matéria trabalhada por excelência. Nenhum dos objetos sociais tem uma tamanha imposição sobre o homem, nenhum está tão presente no cotidiano dos indivíduos. A casa, o lugar de trabalho, os pontos de encontro, os caminhos que unem a atividade dos homens e comandam a prática social. A práxis¹⁰, ingrediente fundamental da transformação da natureza humana, é um dado sócio-econômico, mas é também tributária dos imperativos espaciais (SANTOS, 1979, p. 92).

Ao tratar do Patrimônio Cultural Brasileiro, assim como em todo o mundo, deve-se compreender que este desenvolveu-se de forma diferenciada de acordo com as peculiaridades de cada região e também de acordo com as características dos modos de produção de cada local. Mesmo detalhes arquitetônicos podem revelar diferentes características de períodos socioeconômicos pelos quais aquela cidade passou, e por isso torna-se objeto de proteção nos mais variados níveis, materiais e imateriais, abrangendo desde pequenas manifestações isoladas até grandes conjuntos, considerando as manifestações culturais e memórias. Tema que é abordado também na Geografia Cultural, como destacado por Corrêa e Rosendahl (2003) ao dizer que “A heterogeneidade cultural brasileira, fruto de longos, complexos e espacialmente diferenciados processos envolvendo sociedade e natureza, faz do Brasil um excelente campo para estudos de geografia cultural.” Quanto a Geografia Cultural, ela se interessa

[...] pelas obras humanas que se inscrevem na superfície terrestre e imprimem uma expressão característica. A área cultural constitui assim um conjunto de formas interdependentes e se diferencia funcionalmente de outras áreas. (CORRÊA; ROSENDAHL, 2003. p. 23)

Outro ponto que se deve destacar quanto a preservação do Patrimônio Cultural, no caso ferroviário, é que a preservação realizada atualmente não leva em conta o caráter de rede da ferrovia, apenas se restringe a realizar o tombamento de estações isoladas, o que pode interferir na compreensão deste tipo de patrimônio em escala regional. Monastirsky (2006) ao tratar as ferrovias do Paraná também destaca este ponto ao dizer que

Daquelas que mantiveram as edificações, algumas estão abandonadas ao desgaste natural e à ação de vândalos, enquanto outras estão sob a interferência do poder público. Como estas

¹⁰ Atividade prática voluntária orientada para um determinado fim ou resultado, em oposição a teoria.

interferências são realizadas isoladamente, conforme o senso de cada governo, muitas intervenções são desastrosas. (MONASTIRSKY, 2006. p. 110)

As dificuldades para gestão do patrimônio cultural devem-se em parte as particularidades de cada conjunto. Apesar de que em determinados períodos as características arquitetônicas e estruturação das cidades sejam similares, em cada região encontram-se exemplares com características singulares de acordo com sua função. Milton Santos explica isso ao falar que:

As diferenças entre lugares são o resultado do arranjo espacial dos modos de produção particulares. O “valor” de cada local depende de níveis qualitativos e quantitativos dos modos de produção e da maneira como eles se combinam. Assim, a organização local da sociedade e do espaço reproduz a ordem internacional. (SANTOS, 1979, p. 87)

O reconhecimento do patrimônio cultural se estabelece pela identificação dos seus significados. Entretanto, os questionamentos que cabem aqui são: o que torna algo um patrimônio cultural? Seria apenas a sua valorização através dos instrumentos de inventário e tombamento? Seu reconhecimento pelos órgãos gestores? A percepção das pessoas? São perguntas difíceis de responder, de qualquer forma, é possível considerar como patrimônio cultural, através de sua evolução, qualquer característica em diversos níveis, que tenham relevância para a compreensão da sociedade que ali habita, como ressalta Choay (1982).

Monumento e cidade histórica, patrimônio cultural e urbano: estas noções e as suas figuras sucessivas fornecem um esclarecimento privilegiado sobre o modo como as sociedades ocidentais assumiram a sua relação com a temporalidade e construíram sua identidade. (CHOAY, 1982. p. 221)

A frase de Choay elucida a relevância do patrimônio para compreensão social, é a partir disso que se desenvolveram as divisões no campo do patrimônio com o objetivo de tratar especificamente e com maior assertividade temas relevantes a compreensão histórica.

Mesmo com as discussões quanto a preservação do Patrimônio Cultural serem abordadas desde o século XIX e haver grande evolução com a utilização das cartas patrimoniais, normas e recomendações, no Brasil ainda existe um longo caminho entre a preservação na forma da lei e a consciência coletiva da importância do patrimônio cultural.

Sendo assim, destaca-se que o Patrimônio Cultural promove a valorização daquilo que é comum a um grupo social determinado em seu tempo e espaço. Esse patrimônio compreende três grandes categorias: a primeira engloba os elementos pertencentes à natureza, ao meio ambiente; a segunda refere-se ao conhecimento, às técnicas, ao saber e ao saber-fazer; e a terceira trata mais objetivamente do patrimônio histórico, que reúne em si toda a sorte de coisas, artefatos e construções resultantes da relação entre o homem e o meio ambiente e do saber-fazer humano, ou seja, tudo aquilo que é produzido pelo homem ao transformar os elementos da natureza, adequando-os ao seu bem-estar. (TOMAZ, 2010)

O patrimônio cultural, torna-se assim, peça chave para a compreensão do desenvolvimento da sociedade, através dos bens materiais e imateriais é possível definir a dinâmica social de diversas cidades, possibilitando a compreensão de suas relações com o lugar onde estão inseridos. Dentro deste contexto, encontra-se o Patrimônio Industrial e Ferroviário, ambos fazem parte de abordagens recentes sobre a concepção do patrimônio, devido a sua proximidade com a atualidade. A partir daqui pretende-se conhecer os aspectos que levaram a divisão destes dois temas, bem como quais características adquiriram para sua compreensão.

2.1. A CONCEPÇÃO DE PATRIMÔNIO INDUSTRIAL E FERROVIÁRIO E SEUS DESDOBRAMENTOS NO BRASIL

As discussões quanto ao impacto da industrialização na sociedade iniciaram-se ainda no século XX e reuniram membros das mais diferentes áreas em seu estudo, como historiadores, arquitetos, geógrafos e arqueólogos. É neste contexto que nasce a arqueologia industrial, matéria que se concentra na descoberta e preservação de objetos físicos relativos à industrialização (MINCHINTON, 2016. p. 125), englobando desde aspectos físicos até questões relativas a hábitos e mudanças culturais consequentes da industrialização. Para Azevedo (2010)

A arqueologia industrial é um método interdisciplinar que estuda todos os vestígios, materiais e imateriais, os documentos, os artefatos, a estratigrafia e as estruturas, as implantações humanas e as paisagens naturais e urbanas, criadas para ou por processos industriais. A arqueologia industrial utiliza os métodos de investigação mais adequados para aumentar a compreensão do passado e do presente industrial. (AZEVEDO, 2010. p. 18)

Iniciar a discussão de patrimônio ferroviário tratando o patrimônio industrial, deve-se ao fato de que os dois estão inevitavelmente associados e foi através da

industrialização que o patrimônio ferroviário se tornou possível. A iniciativa pela busca do entendimento e preservação destes bens iniciou-se na Grã-Bretanha, no período pós Segunda Guerra Mundial, onde buscou-se estabelecer regras para a recuperação das edificações industriais que haviam sido destruídas durante a guerra. Essa situação contribuiu para uma nova definição de patrimônio, o industrial, e levou a avanços nos estudos referentes a arqueologia industrial.

A primeira discussão internacional referente a patrimônio industrial aconteceu em 1973 com a Primeira Conferência Internacional do Patrimônio Industrial, realizada em Ironbridge, na Grã-Bretanha. Na terceira edição do evento, consolidou-se a criação do *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* (Comitê Internacional de Conservação do Patrimônio Industrial, em tradução livre), com o objetivo de promover em caráter internacional a preservação, conservação, investigação, documentação, pesquisa, interpretação e formação em todos os aspectos do patrimônio industrial.

A identificação dos processos industriais, tanto nas manifestações culturais e naturais, quanto nas formas resultantes nas cidades, torna possível a compreensão dos momentos pelo qual a cidade passou. Porém, a dificuldade em atribuir valor a um patrimônio tão recente é uma das problemáticas envolvendo a preservação. Este aspecto se torna muito relevante para compreensão do patrimônio industrial brasileiro, visto que o processo de industrialização no país se iniciou tardiamente em relação à Europa. Até mesmo o processo de consolidação da colonização no Brasil apresenta esta característica, por estar próxima do tempo presente pode ser um dos motivos pelo qual o patrimônio cultural material é tão desvalorizado, mas não é o único.

É dentro deste contexto que está inserida a discussão quanto ao patrimônio cultural ferroviário, a dificuldade de sua compreensão visto sua proximidade com o tempo atual e a desinformação praticada sobre o tema desde o início do sucateamento da malha ferroviária brasileira. A ampliação da concepção do termo patrimônio tornou possível considerar elementos mais recentes na preservação, como destaca Choay (1982) ao falar do papel da arqueologia no processo de valoração dos bens industriais.

As descobertas da arqueologia e o afinar do projecto memorial das ciências humanas determinaram a expansão do campo cronológico no qual se inscrevem os monumentos históricos. As fronteiras dos seus domínios ultrapassaram, em particular nos seus limites inferiores, as fronteiras consideradas intransponíveis da era industrial e deslocaram-se em direção a um passado cada vez mais próximo do presente. Assim, os produtos técnicos da indústria adquiriram os mesmos

privilégios e os mesmos direitos de conservação que as obras-primas da arquitetura e as realizações pacientes dos artesãos. (CHOAY, 1982. p. 224)

Apesar da dificuldade em atribuir valor a estes bens, a primeira iniciativa de tombamento de Patrimônio Industrial no Brasil ocorreu ainda na década de 1950, “[...] quando foi considerado e preservado como patrimônio nacional o trecho da ferrovia Mauá-Fragoso e a locomotiva a vapor “Baronesa” (1954), e as estruturas remanescentes da Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema, em Iperó (1964).” (OLIVEIRA, 2017. p. 05). O tombamento realizado pelo IPHAN, levava em conta a importância da ferrovia na consolidação da ocupação da região, bem como seu destaque econômico no escoamento da produção, e a relevância do meio de transporte ferroviário no processo de consolidação do País.

As discussões relativas à conservação do patrimônio industrial, e a primeira iniciativa no país com o tombamento da Ferrovia Mauá levaram, ainda que tardiamente, a instituição do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico dos Transportes, intitulado como *Preserve/fe*¹¹. O programa desenvolvido pelo Ministério dos Transportes, em 1980, tinha como objetivo garantir meios de preservação do acervo histórico da evolução tecnológica dos meios de transportes no Brasil, especialmente as atividades de localização e identificação de monumentos e objetos de valor histórico e artístico e a recuperação e restauração de construções para memória do setor. (MATOS, 2015)

Se por um lado o *Preserve/fe* tinha como intuito a preservação do patrimônio ferroviário, ele também foi utilizado como estratégia para a desestatização da malha ferroviária, como destaca Lewinski (2017) ao dizer que:

Os centros e núcleos de preservação foram uma maneira encontrada pelo governo federal de salvaguardar aquilo que ele próprio tornou obsoleto e para justificar os novos planos de modernização para o país, dos quais estava inclusa a privatização dos trechos da ferrovia comercialmente mais rentáveis e o desmantelamento das linhas consideradas onerosas. (LEWINSKI 2017. p. 107)

Ponto que também já havia sido abordado por Santos (2012) ao colocar que

A patrimonialização, ou a museificação, da ferrovia na década de 1980 parece ter um sentido ambíguo, ou ambivalente. Ao contrário do discurso encontrado na documentação oficial sobre a criação dos

¹¹ Será utilizado neste trabalho o termo *Preserve/fe* como em Matos (2015) e Lewinski (2017) para o programa, pois o *Preserve* foi criado em 1980, pelo Ministério dos Transportes, mas a partir de 1986, deixou de ser ministerial e passou a ser denominado como *Preserfe*, atuando somente na preservação do patrimônio ferroviário, através da RFFSA.

centros, de que seriam instituições de reconhecimento da importância desses meios de transporte historicamente, me parece mais um esforço institucional do Estado autoritário para se fazer parecer reconhecedor do legado por ele mesmo sucateado e, por outro lado, uma pequena vitória da sociedade civil inconformada com a dilapidação dos bens e as erradicações dos ramais ferroviários desde a década de 1960 (SANTOS apud. MATOS, 2018. p. 104).

O programa ainda idealizava a estruturação do Museu Nacional dos Transportes, meta que nunca foi alcançada. O resultado do programa foi a implantação de diversos núcleos históricos (Quadro 02) com o objetivo de contar a história e evolução da tecnologia dos transportes no Brasil.

Quadro 02 - Centros criados através do Preserve/fe.

Centros de Preservação da História Ferroviária e os Núcleos da História Portuária	Estados
Museu do Porto de Manaus	AM
Núcleo da História Portuária de Belém	PA
Núcleo da História Portuária do Rio de Janeiro	RJ
Núcleo da História Portuária de Pernambuco	PE
Museu Ferroviário de São João Del Rey	MG
Museu do Trem de Recife	PE
Centro de Preservação da História Ferroviária do Ceará	CE
Núcleo da História Ferroviária de Juiz de Fora	MG
Centro de Preservação da História Ferroviária do Paraná e Santa Catarina	PR
Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul	RS
Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro	RJ
Núcleo de Preservação da História Ferroviária de Paranapiacaba	SP
Núcleo Histórico Ferroviário de Miguel Pereira	RJ
Museu do Porto e da cidade de Imbituba	SC
Núcleo Histórico da Divisão Operacional- Campos	RJ

Fonte: BRASIL (1988) apud. LEWINSKI (2017). Alterado pelo autor, 2020.

No quadro já se nota a priorização a preservação dos bens de Patrimônio Ferroviário, aspecto que ressalta as afirmações de Lewinski (2017) e Santos (2012) quanto ao sucateamento da Rede Ferroviária. Em 1986, com a transferência de administração do Preserve/fe para a RFFSA, isto se torna ainda mais evidente, diversos bens obsoletos da Rede Ferroviária foram ressignificados para compor as exposições, entretanto “ [...] o programa preservacionista fortemente influenciado por questões políticas e ideológicas definiu o que seria ressignificado como patrimônio e, portanto, não deu atenção patrimonial a todos os bens ferroviários.” (LEWINSKI 2017. p. 109).

Em 1991, o Ministério dos Transportes publicou o “Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas”, movimento que apesar de válido já estava em consonância com as intenções de privatização das malhas ferroviárias, visto que o

transportes de passageiros vinha sendo abandonado gradativamente, tornando os terminais de passageiros inúteis à rede. No manual, destaca-se o reconhecimento das características dos edifícios, que apresentavam técnicas de construção, materiais e características arquitetônicas, muitas vezes importados de outros países que, direta ou indiretamente, influenciaram o espaço urbano e no modo de vida das populações que os circundavam (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1991). O Manual destacava três pontos para a preservação dos bens arquitetônicos ferroviários:

1. Aspectos Estéticos: Deve-se levar em conta a volumetria da edificação, os elementos construtivos, adornos, os materiais empregados na cobertura, nos revestimentos e fechamento de vãos, a composição das fachadas, considerando-se a relação entre os vãos e suas formas e as superfícies de vedação. Devem ser considerados também os acréscimos e/ou mutilações que fazem parte da atual feição do prédio. Nesses casos, é necessária sempre uma observação meticulosa, pelo fato de algumas delas não comprometerem a integridade das edificações e até mesmo já se incorporarem a ele, pelo tempo e pelas características, não sendo necessária sua retirada. Por outro lado, quando as modificações agredem a forma plástica da edificação, quer pelo aspecto, quer pelo material empregado, torna-se absolutamente necessário que sejam retirados, quando da sua restauração.
2. Aspectos Históricos e Culturais: A edificação constitui por si mesma o documento histórico, a referência cultural de uma região ou comunidade, o testemunho de ciclos da história que tiveram no passado suas fases áureas.
3. Aspectos Socioeconômicos: Deve-se levar em conta o imenso valor inerente a cada prédio histórico, pelo caráter da unicidade que ele detém. Este valor torna incomensurável o prejuízo que sua perda acarretaria. Entende-se a preservação do ponto de vista econômico não como uma atividade de transformação de locais de interesse histórico em museus, mas como a revitalização dos locais ou a manutenção de suas funções, sob um anteparo que resguarde a fisionomia original. (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES apud. FUNDAÇÃO DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL DO INTERIOR DE PERNAMBUCO, 1991. p. 14)

No documento, já é possível destacar a intenção da preservação como forma de resguardar o processo histórico do desenvolvimento das cidades. Aspecto que ressalta a importância dos prédios na consolidação dos centros urbanos do país, entretanto é possível perceber que não considera a rede como estruturante deste processo.

Apesar da boa intenção em preservar os bens ferroviários, o conceito de Patrimônio Ferroviário, por estar inserido em um contexto mais recente das discussões patrimoniais, acaba por estabelecer a necessidade de se valorar os bens imateriais referentes ao mesmo. As questões referentes a preservação do Patrimônio

Industrial ainda enfrentam outro problema, a desconcentração urbano-industrial das cidades, com o deslocamento das fábricas para outros bairros, municípios, regiões e, até mesmo, como se tornou muito comum, para outros países. Apesar de os prédios possuírem características que favoreçam sua preservação por se tratarem de “[...] construções sólidas, sóbria e de fácil manutenção, são facilmente adaptáveis às normas de utilização actuais e prestam-se a utilizações públicas e privadas múltiplas.” (CHOAY, 1982. p. 234). Existe uma dificuldade em garantir sua preservação, bem como uma resistência em adaptar sua forma às novas funções presentes na atualidade.

Nos últimos anos, tem ganhado força projetos de revitalização com o intuito de combater o abandono e degradação de áreas industriais urbanas, mediante a valorização por planos integrados de habitação, comércio, serviços, cultura e lazer. Entretanto, como abordou a “Carta para o Patrimônio Industrial” elaborada pelo TICCIH:

[...] a adaptação de um sítio industrial a uma nova utilização, como forma de se assegurar a sua conservação é em geral aceitável, excepto no caso de sítios com uma particular importância histórica. As novas utilizações deverão respeitar os materiais específicos, assim como os esquemas originais de circulação e de produção, e deverão ser compatíveis, tanto quanto possível, com a sua utilização original. É recomendável uma adaptação que evoque a sua atividade original. (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage, 2003).

Isto deve-se, como destacado por Choay (1982) ao

[...] valor afectivo, de memória para aqueles para quem, desde há gerações, eles eram o território e o horizonte e que procuram não ser delas despossados. Para outros, eles têm um valor documental sobre uma fase da civilização industrial. (CHOAY, 1982. p. 234)

Para Choay (1982), a reutilização precisa ser entendida como um processo de reintegração do edifício desativado a um uso normal. Segundo ela, “a prática da reutilização deveria ser objeto de uma pedagogia especial, deriva do bom senso, mas também de uma sensibilidade das tradições urbanas e dos comportamentos patrimoniais”. É perceptível também que as recomendações não surtiram o devido efeito, visto a situação em que se encontram as estações atualmente, e a grande quantidade de exemplares perdidos, principalmente após a estatização das ferrovias.

No decorrer deste trabalho, ficará claro que a mudança de função das Estações Ferroviárias, algo que foi realizado no Ramal, e que será possível notar em Jaraguá

do Sul, Porto União, São Francisco e outras; acaba por dificultar ainda mais a relação das pessoas com a ferrovia, visto que as edificações começam a adquirir novos significados, que excluem por completo sua antiga Função. No momento, a utilização da rede, mesmo que apenas para o transporte de cargas, auxilia na compreensão da ferrovia. Porém, são diversos os projetos que buscam desviar as linhas ferroviárias dos centros urbanos, substituindo inclusive os leitos ferroviários por grandes avenidas. Projetos que podem dificultar ainda mais a compreensão do patrimônio ferroviário como conjunto.

No Brasil, a revitalização de bens industriais não é algo recente, apesar de haver certa resistência, diversas áreas outrora industriais foram adaptadas para dar lugar a outras atividades, pode-se destacar no país o SESC Pompéia (1986), o Porto Maravilha (2010), a revitalização da Orla do Guaíba (2012), entre outros, que tem como principal ponto a ressignificação de áreas industriais. No caso das três citadas, como áreas de lazer e cultura. O que vai ao encontro do que foi debatido neste trabalho, quanto a adaptação de funções preservando-se as antigas formas, garantindo a compreensão da percepção histórica da cidade, porém, sem mascarar sua função antiga.

A importância industrial para compreensão da cidade e a relevância das malhas ferroviárias levou a elaboração da Carta de Riga (2000), desenvolvida pela *European Federation of Museum & Tourist Railways* (Federação Europeia de Museus e Turismo Ferroviário) com o objetivo de orientar a conservação, restauro, manutenção, reparação e utilização do equipamento histórico ferroviário, a carta

[...] foi criada para orientar as decisões que farão com que o Patrimônio Ferroviário seja apreciado pelas gerações futuras. O Patrimônio Ferroviário tem tido muito sucesso na salvaguarda, restauro, preservação e operacionalização do equipamento histórico. Esperamos que esta Carta ajude as pessoas responsáveis a tomar decisões acertadas, A Carta de Riga foi criada para complementar as muitas outras Cartas relativas à Conservação do Patrimônio. (EUROPEAN FEDERATION OF MUSEUM & TOURIST RAILWAYS, 2000. p. 02)

Conservar o Patrimônio Industrial para as futuras gerações é uma forma de conhecer como as transformações da era industrial afetaram a sociedade, como apontado na “Carta para o Patrimônio Industrial”, já referida, “a continuidade que esta reutilização implica pode proporcionar um equilíbrio psicológico às comunidades que se viram confrontadas com a perda súbita de uma fonte de trabalho de muitos anos.”

(*The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage*, 2003). O patrimônio industrial insere-se em um contexto onde se torna elemento importante para o entendimento da estruturação da sociedade, sua preservação decorre

[...] essencialmente do valor universal daquela característica, e não da singularidade de quaisquer sítios excepcionais. Reveste-se de valor social como parte do registro de vida dos homens e mulheres comuns e, como tal, confere-lhes um importante sentimento identitário. Na história da indústria, da engenharia, da construção, o patrimônio industrial apresenta um valor científico e tecnológico, para além de poder também apresentar um valor estético, pela qualidade de sua arquitetura, de seu design ou de sua concepção. Estes valores são intrínsecos aos próprios sítios industriais, a suas estruturas, a seus elementos constitutivos, a sua maquinaria, a sua paisagem industrial, a sua documentação e também aos registros intangíveis contidos na memória dos homens e de suas tradições. (*THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE*, 2003. Grifo Nosso).

Em 2008 o IPHAN, instituiu através da Portaria nº 208, a Coordenação Técnica para o Patrimônio Ferroviário, com o objetivo de reconhecer as particularidades do tema e estabelecer os procedimentos para manutenção e salvaguarda dos exemplares culturais. Entretanto, o que se percebe é a dificuldade no reconhecimento do patrimônio imaterial relativo a rede e as estações, como o patrimônio imaterial tende a ser intangível sua preservação torna-se mais complexa, e sem o devido cuidado para a valoração da memória ferroviária, esta estará fadada ao esquecimento.

Colocada as discussões relativas a preservação do patrimônio industrial e o ferroviário, bem como as iniciativas internacionais e nacionais quanto a sua preservação, abre-se caminho para a discussão relativa as condições em que se encontram os bens do patrimônio cultural ferroviário no Brasil, o que se espera abordar no próximo tópico, levando em conta a decadência do setor ferroviário e a distribuição de seus bens após a privatização da malha ferroviária.

2.2. A DECADÊNCIA DO SETOR FERROVIÁRIO: O SUCATEAMENTO DO SEU MATERIAL RODANTE PERMANENTE E A DESTINAÇÃO DE SEUS BENS

Até os anos de 1950 a ferrovia foi o principal meio de transporte do Brasil. Sua trajetória foi caracterizada majoritariamente pela presença de empresas de capital estrangeiro e ao fim do período existiam 66 empresas que exploravam a malha ferroviária, sendo que destas, apenas 30% eram de propriedade do Estado (MONASTIRKY, 2006). A decadência do setor ferroviário brasileiro, iniciada ainda no

primeiro quartel do século XX, inicia uma transferência gradual da malha ferroviária para o controle do governo federal, ocasionada pelas encampações, arrendamentos, falências e desmembramentos das empresas anteriormente existentes, onde

[...] foram incorporadas ao patrimônio da União várias estradas de ferro, cuja administração ficou a cargo da Inspetoria Federal de Estradas – IFE, órgão do Ministério da Viação e Obras Públicas, encarregado de gerir as ferrovias e rodovias federais. (DNIT, 2018)

A partir de 1930, início da Era Vargas, as ferrovias passaram majoritariamente para o comando do Estado, com poucas exceções. As

[...] mudanças nas relações de produção e consumo (decadência das lavouras de café, algodão, fumo, etc), resultante da Segunda Guerra Mundial, levaram muitas linhas a perderem sua “renda” (transporte desses produtos) e, por isso, passaram a dar prejuízo. Por consequência, várias empresas passam para o controle do estado, que atuou no sentido de recuperá-las, equipando-as e estendendo suas linhas entre as várias regiões do país, resultado dos diversos planos viários elaborados. (IPHAN, 2010. p.17)

Porém, como tratado anteriormente, as linhas ferroviárias brasileiras encontravam-se desintegradas, configurando como retratado por Nizolla e Carneiro (2010), “[...] em arquipélagos desconexos de redes densas e desintegradas, resultado do projeto inicial de implantação com foco apenas na ligação das zonas produtoras e portos de escoamento.”. Além disso, a situação econômica das estradas de ferro era preocupante, como apresentado no relatório abaixo:

Urge, porém, tomar em relação à melindrosa situação financeira das estradas de ferro, de tôdas as estradas de ferro sem exceção, providências drásticas, algumas de rotina e já conhecidas, outras inteiramente novas. Nesse sentido pretende o Ministério apresentar em breve um estudo e um plano. E isso sem embargo da Constituição, o mais breve possível, da Rêde Ferroviária Federal S. A. (MINISTÉRIO DE VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS apud. IPHAN, 2010. p. 17)

Com a criação da RFFSA em 1957, constituiu-se uma empresa de sociedade de economia mista vinculada funcionalmente ao Ministério dos Transportes. Das 22 estradas de ferro de propriedade da União, 18 foram incorporadas, sendo que 12 subordinadas ao DNEF, 4 autarquias e 2 sob administração especial, tornando a RFFSA a maior empresa do Brasil em termos de patrimônio (MONASTIRKY, 2006). A Rede Ferroviária Federal foi formada pelo acervo patrimonial das empresas dispostas no Quadro 03.

Quadro 03 - Estradas de ferro subordinadas à RFFSA em 1957.

Nº	Estrada de Ferro	Subordinação
01	Estrada de Ferro Bahia-Minas	Departamento Nacional de Estradas de Ferro - DNEF
02	Estrada de Ferro de Bragança	
03	Estrada de Ferro Central do Piauí	
04	Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina	
05	Estrada de Ferro de Goiás	
06	Estrada de Ferro Madeira-Mamoré	
07	Estrada de Ferro Mossoró-Sousa	
08	Estrada de Ferro Noroeste do Brasil	
09	Estrada de Ferro Sampaio Correia	
10	Estrada de Ferro São Luiz-Teresina	
11	Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro	
12	Rede de Viação Cearense	
01	Estrada de Ferro Central do Brasil	Autarquias
02	Rede Mineira de Viação	
03	Rede Ferroviária do Nordeste	
04	Rede de Viação Paraná - Santa Catarina	
01	Estrada de Ferro Leopoldina	Administração Especial
02	Estrada de Ferro Santos a Jundiá	

Fonte: IPHAN (2010) e MONATIRSKY (2006), organizada pelo autor, 2020.

No entanto, à época da criação da empresa, as ferrovias brasileiras apresentavam inúmeros problemas além da desconexão: o material rodante era precário, sobretudo, as locomotivas, os vagões eram insuficientes para atender a demanda, existia um excesso de burocracia nas funções administrativas, a operação era ineficiente e havia um número demasiado de empregados (MONASTIRKY, 2006). Para Kroetz (1975),

Através de observações e estudos técnicos de alto nível, não se podem considerar as estradas de ferro antieconômicas e deficitárias; nenhuma empresa mal administrada e com infra-estrutura inadequada deixa de dar prejuízo e ir à falência. O que se verifica com as ferrovias do Brasil é que, além da imperfeição de seus traçados, têm sido vítimas, desde que foram implantadas, "dos mais incríveis erros administrativos, entre eles incluindo-se a própria falta de manutenção adequada. (KROETZ, 1975. p. 65)

Para tentar sanar os problemas referentes aos ramais deficitários, na década de 1960, a RFFSA iniciou um processo de erradicação de ramais considerados antieconômicos, levando a uma eliminação de linhas e a preconização pelo transporte de cargas e produtos em detrimento ao transporte de passageiros nos ramais rentáveis. Atrelado a isso, houve um investimento massivo no transporte rodoviário a

partir da década de 1930 que conforme Silveira (2003) estava diretamente ligado a política nacional-desenvolvimentista.

Os transportes passaram a colaborar com esse novo modelo, com as rodovias assumindo a liderança para transportar a produção nacional. A rede ferroviária ou “as redes ferroviárias” não foi/foram prioridade(s) desse novo modelo, estagnando-se e logo em seguida entrando em declínio. (SILVEIRA, 2003. p. 104)

A priorização do transporte rodoviário devia-se a facilidade com que este conseguia se expandir sobre o território. Dentre as vantagens da política rodoviarista estavam os

[...] baixos investimentos estatais para sua viabilização inicial (custos de implantação), como os gastos com veículos (compra do veículo, pneus, combustível, óleo, graxa, peças, pessoal de oficina, depreciação, juros, salário do motorista, licenciamento, seguro, administração, etc.) e as infraestruturas de apoio ao longo das vias que, geralmente, ficavam a cargo de particulares (empresas e pessoas físicas). Os prazos de maturação dos investimentos também são mais rápidos. (SILVEIRA, 2003. p. 108)

Associado a isto,

[...] os atrativos da modernização, para uns, e a própria necessidade, aumentada pelo senso de urgência de alguns produtos, fizeram parecer mais vantajosa, do ponto-de-vista dos industriais, a aceitação do caminhão. Razão pela qual as estradas de ferro em Santa Catarina foram sofrendo a concorrência, do novo meio de transporte. (KROETZ, 1975. p. 69)

Neste contexto a RFFSA, realiza em 1966 a criação das Gerências Regionais, onde as ferrovias ficaram divididas em quatro Sistemas Regionais: “[...] Nordeste, Centro, Centro-Sul e Sul, com sedes em Recife, Rio de Janeiro, São Paulo e Porto Alegre, respectivamente” (IPHAN, 2010). Mais tarde, já na década de 1990, a Rede Ferroviária passou por uma nova reformulação administrativa, onde foi dividida em 12 Superintendências Regionais, com o objetivo de tornar o sistema mais eficiente.

Em 1991 o transporte de passageiros no Ramal São Francisco, assim como em diversas linhas do país, foi desativado e todas as estações foram fechadas. Por tratarem-se de prédios da RFFSA tiveram que aguardar a decisão da empresa quanto aos usos que estes prédios receberiam, permanecendo como propriedades da união, ou sendo repassados aos municípios. Neste período ainda ocorriam alguns transbordos de carga nas cidades, entretanto isso já se apresentava como um problema visto o crescimento dos municípios. Os transbordos demandavam tempo e

os trens, que com o incremento da máquina a diesel conseguiam transportar mais vagões, ficavam parados no meio da cidade causando os mais diversos problemas de circulação, e inclusive causando acidentes devido as pessoas que passavam por entre os vagões para continuar seu caminho.

Os problemas referentes a circulação foram um dos pontos principais utilizados pelos agentes produtores do espaço urbano na região para pressionar a retirada da ferrovia dos centros mais desenvolvidos. No caso de Jaraguá do Sul, Guaramirim e Joinville, levando posteriormente a elaboração do projeto de desvio da linha ferroviária do ramal, que até o momento não foi executado. Atualmente passam pelo ramal, em média, 5 trens diários, com tempo médio de passagem, em cruzamento com vias, de 15 minutos, ao final deste trabalho o tema ganhará maior ênfase.

Em 1992 no governo Collor (1990-1992), dentro do projeto neoliberal¹² de gestão, a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização¹³ (PND) organizado pelo BNDES, onde foi recomendada a transferência do transporte ferroviário ao setor privado.

A privatização do setor ferroviário foi efetivada no período entre 1996 e 1998, já no governo Fernando Henrique Cardoso. Sendo assim, o modelo ferroviário foi segmentado em seis malhas regionais, concedidas, mediante licitação, à iniciativa privada pelo período de trinta anos. As malhas eram:

1. Estrada de Ferro Tereza Cristina
2. Malha Centro-Leste
3. Malha Nordeste
4. Malha Oeste
5. Malha Sudeste
6. Malha Sul

À época, a RFFSA possuía uma malha estendida em 21.993 quilômetros e atendia a 18 estados da Federação: Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte,

¹² A situação do direito de igualdade e de liberdade é também muito frágil nos dias atuais, porque o modo de produção capitalista passa por uma mudança profunda para resolver a recessão mundial. Essa mudança, conhecida com o nome de neoliberalismo, implicou no abandono da política do Estado do Bem-Estar social (política de garantia dos direitos sociais) e o retorno à ideia liberal de autocontrole da economia pelo mercado capitalista, afastando, portanto, a interferência do Estado no planejamento econômico (CHAUÍ, 2001, p. 434).

¹³ Programa Nacional de Desestatização (PND), tinha como um dos seus objetivos a reordenação da “[...] posição estratégica do Estado na economia, transferindo à iniciativa privada atividades indevidamente exploradas pelo setor público” (BRASIL, Lei nº 8.031, 1990, art. 1º, alínea I).

Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe, Bahia, Minas Gerais, Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Mato Grosso do Sul, Goiás, além do Distrito Federal. (MATOS, 2015)

Com a privatização da malha ferroviária, o Ramal São Francisco foi concedido a empresa América Latina Logística, atual Rumo¹⁴, sendo esta atualmente, a detentora da maior malha ferroviária do país, com doze terminais de transbordo, seis terminais portuários, mais de mil locomotivas com 28 mil vagões e quatorze mil quilômetros de ferrovias nos estados de Tocantins, Goiás, Minas Gerais, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul (RUMO, 2020). Com a privatização, o trecho do Ramal São Francisco entre Mafra e Porto União foi desativado, permanecendo apenas o restante da linha em atividade, mas excluindo-se as paradas para transbordo de cargas nos municípios, com exceção de Mafra e São Francisco do Sul.

A RFFSA foi dissolvida em 1999, através do Decreto nº 3.277, de 7 de dezembro. Sua liquidação foi iniciada em 17 de dezembro do mesmo ano. Entretanto devido a problemas legais, o fim da RFFSA só ocorreu em 2007 através da Lei nº 11.483 de 31 de maio, que encerrava o processo de liquidação da empresa. A Lei atribuía que os bens, direitos e obrigações da extinta Rede entrariam em processo de inventário, o que significou que vários órgãos do governo assumiriam responsabilidade pelos bens materiais (documentos, acervo, infraestrutura) da empresa.

A partir da promulgação da Lei, a Advocacia Geral da União (AGU), ficou responsável pelos arquivos e acervos relacionados a ações judiciais; à Secretaria do Tesouro Nacional do Ministério da Fazenda coube a administração das obrigações financeiras deixadas pela extinção da empresa; ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, coube os documentos relacionados aos bens imóveis não-operacionais, bem como a gestão da carteira imobiliária, incluindo saldos devedores, prestações e débitos oriundos da compra e aluguel de imóveis; ao IPHAN coube:

Art. 9º [...] receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.

¹⁴ A ALL foi fundada durante a concessão das ferrovias a iniciativa privada, no ano de 1999. A Rumo foi fundada em 2008 pela Cosan, e atuava exclusivamente com o transporte de açúcar, em 2009 as duas empresas iniciaram parceria que levou a fusão em 2015, em 2019 a Rumo ganhou o direito de exploração da Ferrovia Norte-Sul ampliando seu monopólio sobre a malha ferroviária brasileira.

§ 1º Caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário.

§ 2º A preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante:

I - Construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos;

II - Conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA.

§ 3º As atividades previstas no § 2º deste artigo serão financiadas, dentre outras formas, por meio de recursos captados e canalizados pelo Programa Nacional de Apoio à Cultura - PRONAC, instituído pela Lei no 8.313, de 23 de dezembro de 1991.

O DNIT ficou responsável pelos bens operacionais e não operacionais com função técnica para a malha ferroviária:

Art. 8º Ficam transferidos ao Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT:

I - a propriedade dos bens móveis e imóveis operacionais da extinta RFFSA;

II - os bens móveis não-operacionais utilizados pela Administração Geral e Escritórios Regionais da extinta RFFSA, ressalvados aqueles necessários às atividades da Inventariança; e

III - os demais bens móveis não-operacionais, incluindo trilhos, material rodante, peças, partes e componentes, almoxarifados e sucatas, que não tenham sido destinados a outros fins, com base nos demais dispositivos desta Lei.

IV – os bens imóveis não operacionais, com finalidade de constituir reserva técnica necessária à expansão e ao aumento da capacidade de prestação do serviço público de transporte ferroviário.

A VALEC ficou responsável pelos contratos de trabalho dos empregados ativos do quadro próprio da extinta RFFSA e os documentos para a gestão da folha de pagamentos e documentos relativos ao mesmo; à Agência Nacional de Transportes Terrestres coube os contratos de arrendamento das linhas.

O patrimônio ferroviário, segundo inventários da extinta RFFSA, é estimado em aproximadamente dois milhões de itens, entre bens móveis e imóveis, incluindo locomotivas, vagões, carros de passageiros e outros equipamentos, como guindastes, móveis, relógios, sinos, telégrafos, sem considerar acervos documentais e o legado imaterial envolvido. (XAVIER; CONSTANTINO, 2017. p. 155)

A destinação dos bens da extinta RFFSA causou um problema quanto a preservação. A Lei 10.413, de 12 de março de 2002, determinava o tombamento dos bens culturais das empresas incluídas no PND. Entretanto, nunca houve a regulamentação de como se daria o tombamento, apresentando apenas que no caso do tombamento de bens das empresas privatizáveis, estes serão desincorporados e passariam a integrar o acervo histórico e artístico do país, isto é, determina a alteração da propriedade sem levar em conta que por lei o IPHAN não pode ser proprietário de imóveis. Outro problema é devido à complexidade da realização de tombamento de grandes acervos, conforme retratado abaixo:

[..] o fato do tombamento ser um instrumento de difícil aplicabilidade em larga escala. Como dito anteriormente, a Rede Ferroviária Federal S.A. foi incluída no Programa Nacional de Desestatização em 1992 e, sendo assim, esteve sujeita à Lei nº 10.413/2002. Entretanto, seu expressivo espólio de bens móveis e imóveis de grande valor simbólico para a nação brasileira, evidencia claramente a dificuldade em se aplicar o tombamento como instrumento para sua preservação. (IPHAN, 2010. p. 57)

Em 2009 a Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, sofre alteração, acrescentando dois novos parágrafos a redação, através do Decreto nº 6.769, de 10 de fevereiro, são eles:

§ 1o O uso dos bens imóveis cedidos ao IPHAN poderá ser compartilhado com outros órgãos e entidades da administração pública federal.

§ 2o O IPHAN poderá solicitar a cessão de bens imóveis de valor artístico, histórico e cultural para a utilização por parte de outros órgãos e entidades públicos ou privados com o objetivo de perpetuar a memória ferroviária e contribuir para o desenvolvimento da cultura e do turismo.

A Portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010, normatizou o processo e estabeleceu a preservação via inscrição em uma lista de bens. Desta forma, o IPHAN tornou-se o responsável pela proteção de cerca de 50 mil bens móveis e imóveis provenientes da RFFSA. Em entrevista (Anexo 3), Cristiane Galhardo Biazin afirma que com a promulgação da lei,

A principal dificuldade do IPHAN foi a falta recursos, porque a lei nos deu atribuição de zelar pelos bens de valor cultural, mas não houve acréscimo de recursos financeiros nem de recursos humanos. A lei é de foro da propriedade dos bens, todos os bens culturais passam a ser responsabilidade do IPHAN, o órgão tem função de tomar e levantar bens e não de administrar, o que se tornou uma dificuldade. Em 2008 foi realizado um levantamento através de empresa privada,

a partir desse inventário, o IPHAN nacional valorou os bens já interessados pelas prefeituras, e assim foi feito e está sendo feito, o problema disso é que muitos bens com valor imenso e que estão se deteriorando. (BIAZIN, 2021)

A preservação destes bens era vista como uma forma de resguardar a história ferroviária do Brasil. Porém, entre a extinção da RFFSA e a nomeação do IPHAN como órgão responsável pela administração dos bens da antiga empresa, houve um hiato de 8 anos, muito dos exemplares já haviam se perdido ou encontravam-se em ruínas, a cultura ferroviária também já havia mudado e muitas das linhas, que se espalharam descontinuamente pelo território já haviam sido fechadas por serem consideradas antieconômicas.

Assim, desde 2007 o IPHAN tem realizado a inventariança dos bens culturais referentes a RFFSA. No Ramal São Francisco, destaca-se a atuação da Prefeitura de Joinville, com a criação do Estação da Memória no prédio que antes abrigava o terminal de cargas da cidade, conservando inclusive mobiliário pertencente aos prédios. Mobiliários em excelente estado de preservação também podem ser vistos na Estação de Porto União da Vitória apesar da descaracterização interna do prédio, outro ponto importante da preservação foi a cessão de uso do prédio da Estação Rio Negrinho para realização de transportes turísticos, que preserva a memória ferroviária.

Em todo o território nacional, dentro das novas funções das cidades, em especial com a utilização massiva do transporte rodoviário, a ferrovia perdeu seu sentido nos centros urbanos. Com poucas exceções, elas tornaram-se responsáveis apenas pelo transporte de cargas, ou em alguns casos foram totalmente desativadas, Thomé (1975) já destacava esta mudança na compreensão da ferrovia,

A outrora festiva chegada de uma composição, é vista hoje com um misto de raiva e lástima, pelo incomodo que causa a quem tem pressa, e porque a ferrovia se apresenta decadente, deficitária, relegada ao desprezo do sistema moderno de transportes. (THOMÉ, 1975. p. 11)

A ferrovia passou, de certo modo, de agente formador dos centros urbanos a incompreensão por sua aparente obsolescência. No Brasil este movimento de não entendimento é recorrente em todo o Patrimônio Cultural, pois para muitos as edificações históricas tornam-se responsáveis pela contenção do crescimento da cidade. Pensamento que está diretamente ligado a cultura globalizante das elites, e a

forma como as culturas europeia e americana são valorizadas em território nacional. Ponto também destacado por Monastirsky (2006) ao salientar que

[...] em muitos casos (especialmente em países periféricos), é a população local que nega a importância do seu próprio patrimônio, quer seja para transformá-lo exclusivamente numa fonte de renda, quer seja para substituí-lo pela modernidade. (MONASTIRSKY, 2006. p. 140)

O grande problema nesse aspecto, é que muitas vezes esta relação de negação com o patrimônio ganha instâncias maiores. A incompreensão por parte dos gestores públicos e a atuação de outros agentes na pressão sobre estes imóveis faz com que os prédios sejam destruídos. Ao questionar quanto a relação das pessoas com a ferrovia, Biazin (Anexo 3) respondeu que:

A maioria dos leigos ignoram completamente, até por conta da qualidade da educação patrimonial que é inexistente. O IPHAN tem que batalhar mais, o IBAMA por exemplo, qualquer criança compreende o meio ambiente. Mas as pessoas não possuem esse conhecimento sobre o patrimônio, as pessoas que se importam mesmo são os técnicos. Tem que correr atrás para educar. (BIAZIN, 2020)

As dificuldades de garantir educação patrimonial tornou-se um problema a ser debatido. Atribuir valor ao patrimônio histórico, como tratado anteriormente, está muito mais ligado a função que o mesmo exerceu ao longo do tempo, do que necessariamente à sua forma. Todavia, como possibilitar que as pessoas compreendam que mesmo as formas mais antigas podem abrigar novas funções de acordo com as necessidades atuais?

[...] as formas devem ser "lidas" horizontalmente, como um sistema que representa e serve às atuais estruturas e funções. Além disso, cumpre efetuar uma leitura vertical para datar cada forma pela sua origem e delinear na paisagem as diversas acumulações ao longo da história. (SANTOS, 1989. p. 41)

Cabe a necessidade então de desenvolver-se políticas públicas para educação quanto a preservação, bem como a compreensão de que a cidade é uma construção cronológica como defende Santos ao dizer que “[...] o local torna-se assim, a cada momento histórico, dotado de uma significação particular” (SANTOS, 1979, p. 5). A falta de reconhecimento da importância do patrimônio cultural para a compreensão das cidades dificulta ainda mais sua preservação, torna-se necessário

[...] discutir sobre essa memória, e como suas referências materiais podem influenciar na forma dos indivíduos perceberem e apreenderem o espaço que habitam. Talvez o caminho para se conviver com esse patrimônio seja tratá-lo não como fragmento, mas reconhecê-lo na totalidade da paisagem em que se insere. As diretrizes de sua gestão devem ser pensadas, de maneira conjunta com as demais questões de planejamento urbano. (XAVIER; CONSTANTINO, 2017. p. 146)

No ano de 2019, já no Governo Jair Bolsonaro, a preservação dos bens relativos à rede ferroviária sofre um novo revés, através da promulgação da Lei nº 13.813, de 9 de abril. A Lei permite o leilão público dos imóveis associados a RFFSA que não constam sob utilização das respectivas redes ferroviárias ou órgãos públicos e que não constam inseridas na lista de bens ferroviários tombados.

Tendo observado todo o histórico da ferrovia e a constituição da terminologia referente ao Patrimônio Cultural Ferroviário, inicia-se a partir desde ponto da pesquisa, a busca pelo reconhecimento do patrimônio ferroviário do Ramal São Francisco, que culminará na discussão quanto as relações entre os exemplares e a produção do Espaço Urbano em Jaraguá do Sul.

2.3. O PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO NO RAMAL SÃO FRANCISCO

Como destacado anteriormente, o interesse pelo estudo do Patrimônio Cultural Ferroviário é algo relativamente recente. Apesar das iniciativas quanto a preservação dos bens ferroviários no Brasil, pouco se avançou no tema, levando a perda de diversos exemplares, como será possível ver no decorrer deste subcapítulo. Matos (2019) coloca que um dos aspectos que podem ter levado a perda de muitos destes exemplares pode estar associado ao interesse recente por

[...] questões que se ocupam da reflexão sobre patrimônio e memória. Como apontado pelos autores, somente a partir dos anos 1990 o interesse por outras abordagens sobre ferrovia começa a surgir. Desde então, foram identificadas 41 pesquisas que se ocupam do patrimônio e da memória. (MATOS, 2019. p. 91)

O Patrimônio Cultural Ferroviário engloba duas categorias distintas, com grandes exemplares materiais, como estações, pontes, túneis, rotundas, entre outros; e exemplares materiais menores, como locomotivas, mobiliário, comunicação visual, entre outros. Além do patrimônio imaterial, referente a memória, modos e costumes intangíveis, que é de fundamental importância para reconhecimento e preservação da relevância do patrimônio material. Porém, o que vem a constituir o Patrimônio Cultural Ferroviário? O que se deve preservar? No caso do Patrimônio Ferroviário, apenas as

edificações ou também as redes? Ora, se não fosse a linha férrea qual seria a importância das edificações relacionadas à rede? E do mesmo modo, se não fossem as estações, quais as chances do desenvolvimento de centralidades? E qual o papel destas estruturas no desenvolvimento de uma cultura ferroviária?

O IPHAN (2010) atribui à preservação da Memória Ferroviária, como preservação “cultural do povo de uma região”. Sendo assim, deve-se analisar as especificidades de cada malha, levando em conta a importância local e através de uma rede cultural permeada pela ferrovia. No Manual Técnico do Patrimônio Cultural Ferroviário, elaborado pelo IPHAN, em 2010, consta o registro de uma minuta de Lei, que estabeleceria os critérios para chancela e preservação de bens referentes ao Patrimônio Ferroviário. Apesar disso, não existe registro da promulgação da Lei. Serão considerados os aspectos abordados dentro do Manual Técnico para a valoração de um bem de Patrimônio Ferroviário, conforme descrito abaixo:

- O valor universal do Patrimônio Cultural Ferroviário como representante de atividades históricas, principalmente àqueles referentes à Era Industrial, na qual esse patrimônio se insere;
- A representatividade do Patrimônio Cultural Ferroviário nos processos de ocupação do território, na implantação das cidades, na industrialização, nos fluxos migratórios e nas transformações sociais, econômicas e culturais decorrentes da implantação das redes ferroviárias e no processo de transmissão de informações;
- A qualidade de tipologias, sítios e paisagens, que apresentam um valor particular deste patrimônio. Para tanto devem ser considerados o caráter de antiguidade, pioneirismo, exemplaridade ou singularidade;
- Os valores intrínsecos aos próprios sítios, estruturas, elementos construtivos, equipamentos, paisagem, documentação e registros intangíveis contidos na memória dos homens e das suas tradições;
- O valor simbólico e social imbuído no Patrimônio Cultural Ferroviário, como parte do registro da vida de homens e mulheres comuns, e que, como tal, confere-lhes um importante sentido identitário;
- O caráter de “sistema” e “rede” dos bens ferroviários, configurando-se num patrimônio cultural amplo e diversificado, que forma um todo organizado, isto é, um conjunto de elementos interconectados. (IPHAN, 2010)

É possível perceber o reconhecimento por parte do IPHAN da importância do Patrimônio Cultural Ferroviário nos processos de implantação das cidades. Assim como outras ferrovias, o Ramal São Francisco possui um vínculo histórico com as memórias das cidades. Desde sua construção, a ferrovia esteve associada a ocupação do local, assim como o desenvolvimento das cidades. Como destacado anteriormente, a construção da ferrovia causou o sentimento de pertencimento às

inovações tecnológicas, e seu traçado foi responsável inclusive por disputas políticas, visto a importância de as cidades estarem inseridas na malha da rede ferroviária. Não obstante, o que se percebe é que com exceção da Estrada de Ferro Mauá, nenhuma outra ação de preservação levou em conta a rede ferroviária para realização do tombamento. Sobre o assunto, Biazin (2021) coloca que

A questão da rede é levada em conta quando se faz os pareceres de valoração, só que para o IPHAN só se pode valorar as edificações e móveis isolados. A linha São Francisco não pode ser por questões relacionadas ao uso da linha. O patrimônio foi dividido na promulgação da lei, sempre é possível o compartilhamento dos bens, que poderia dividir as responsabilidades, mas é algo complicado, tem bens que foram valorados em 2010 e existem processo de 2008 que não vão para frente. (BIAZIN, 2021)

Outro ponto a se destacar, e que reflete diretamente no modo como as edificações ferroviárias foram construídas, foi sua relação com o processo da revolução industrial, as mudanças provocadas nas cidades e as inovações tecnológicas surgidas no período, como a utilização de ferro e vidro nas construções, provocaram mudanças significativas na forma de se executar a arquitetura. As influências se disseminaram entre diferentes lugares, mesmo quando sofriam influência da arquitetura tradicional de cada região. As transformações pelas quais passaram a arquitetura e o urbanismo durante o século XIX foram sintetizadas por Benevolo (2006) em três aspectos principais:

1. A técnica - Introdução de novos materiais, como ferro, vidro e mais tardiamente o concreto armado; que eram trabalhados junto com materiais já existentes (Madeira, tijolos, telhas e pedras). Além disso, o avanço da ciência provocou um domínio da geometria, gerando projetos mais assertivos, bem como a utilização da tecnologia dos maquinários criados no período para construção.
2. As quantidades – devido ao aumento da população em áreas urbanas, surge a necessidade de construir-se em um volume até então impensável de casas, estradas, canais, edifícios públicos e edificações industriais (Portos, fábricas, lojas, depósitos).
3. Valor econômico – As edificações passam a ganhar significado financeiro, e a renovação passa a ser vista como um investimento. Inicia-se um processo de especulação imobiliária.

A disseminação destes três aspectos foi rápida devido a forma como as ferrovias se estruturaram. Não é o intuito no momento fazer uma análise aprofundada de cada uma das estruturas ferroviárias do Ramal São Francisco, mas fornecer elementos para sua compreensão de cada edificação e da conjuntura em que foram construídos. Abaixo constam algumas informações obtidas através de pesquisas documentais, visitas de campo¹⁵ e entrevistas¹⁶ realizadas com órgãos do poder público, relativos à administração e programas de valorização do Patrimônio Cultural Ferroviário, bem como a situação e as características principais destes bens.

2.3.1. São Francisco do Sul

Em São Francisco foram construídas duas estações ferroviárias, a estação principal (1906), onde posteriormente foi construído o Porto da cidade, e a estação Linguado (1946). A segunda foi inteiramente destruída, permanecendo apenas sua fundação e plataforma de embarque, como é possível ver abaixo (Figura 12), pela imagem percebe-se uma estrutura de madeira simples na plataforma, não há imagens mais aproximadas para confirmar as características do prédio.

Figura 12 – Comparativo da Estação Ferroviária de Linguado.



Autor: Desconhecido. 1950.
Fonte: Cortina do Passado, 2020.

Autor: Desconhecido, 2013.
Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

A estação principal (Figura 13) permanece preservada e está inserida na administração do Porto de São Francisco do Sul, infelizmente sua fachada está sobreposta por um muro, o que dificulta a visualização do edifício, na parte posterior,

¹⁵ Esclarece-se aqui que, devido a incidente ocorrido na Estação Ferroviária de Lança, optou-se por realizar as visitas apenas nas estações ferroviárias localizadas em áreas urbanizadas. As visitas foram realizadas nos dias 02 e 03 de Janeiro de 2021.

¹⁶ Devido a pandemia da COVID-19, as entrevistas foram solicitadas de forma eletrônica (telefone e e-mail), tendo muitos dos órgãos municipais responsáveis, nunca respondido às tentativas de contato.

como é possível ver na imagem, a visualização de sua fachada também fica comprometida pela instalação de elementos da operação do porto.

Figura 13 – Comparativo da Estação Ferroviária de São Francisco do Sul.



Autor: Desconhecido, 1910.

Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

Autor: Desconhecido, 2016.

Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

Em visita de campo realizada (Figura 14), os funcionários do porto impediram que fotos fossem tiradas na parte interna do muro, bem como impediram a entrada para a avaliação da edificação. Chama a atenção que externamente o prédio encontra-se extremamente preservado, mas o impedimento da aproximação distancia a relação da edificação com a população, aspecto que como visto, pode comprometer a relação da cidade com a ferrovia. O prédio chama atenção por sua monumentalidade, diferente das edificações implantadas inicialmente no Ramal. Destaca-se por uma planta mais elaborada com a composição de diferentes volumes e a inserção da torre do relógio. O estilo eclético presente no prédio, que se difundiu pelas ferrovias do Brasil, deve-se as influências que o prédio sofreu da arquitetura internacional bem como elementos encontrados na região em que foi construída, as janelas e os beirais remetem ao Art Nouveau.

Figura 14 – Estação Ferroviária de São Francisco do Sul.



O autor, 2021.

Outra obra relevante ao se tratar da cidade de São Francisco do Sul é a ponte sobre o Canal do Linguado (Figura 15), a ponte atravessava uma distância de 400 metros entre a ilha e o continente, sendo que destes, 280 metros eram aterro, e o restante do vão, 120 metros, era vencido por uma ponte em estrutura metálica dividida em 3 vãos, as duas cabeceiras eram fixas, enquanto o vão central da ponte era giratório, o que possibilitava a abertura para passagem de pequenas embarcações. A ponte construída entre 1906 e 1910 era para ser uma construção permanente, mas ela teve que ser desmontada em 1931 devido a deterioração de seus pilares, ocasionado pela força das águas devido ao afunilamento da passagem (THOMÉ, 1983). O então presidente, Getúlio Vargas, ordenou então que o Canal do Linguado fosse aterrado, e com isso, a ponte se perdeu.

Figura 15 – Comparativo da Ponte Ferroviária sobre o Canal do Linguado.



Autor: Desconhecido, 1935.

Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

Autor: Desconhecido, 2020.

Fonte: NSC Comunicação, 2020.

2.3.2. Araquari

Em Araquari foi construído apenas uma edificação ferroviária, a Estação de Araquari (Figura 16) foi construída em 1910 e desativada em 1991, atualmente encontra-se abandonada e em processo gradativo de deterioração. Na visita de campo, foi possível identificar a relação da cidade com a função inicial da edificação, apresentando edificações de uso misto em seu entorno, entretanto assim como a estação, a maioria encontra-se abandonada. Outro ponto a se destacar é o fato da estação aparentar ter sido invadida durante um período, visto que suas janelas encontram-se quebradas e fechamentos em madeira foram colocados para evitar novas invasões. Dentre outros aspectos percebe-se em toda a cidade de Araquari uma dificuldade na gestão de seu patrimônio, visto a situação da maioria dos bens na Cidade, foi realizado contato com a Prefeitura da cidade para discutir a gestão do

patrimônio cultural, entretanto, apesar de muitas tentativas, nunca houveram respostas.

Figura 16 – Comparativo da Estação Ferroviária Araquari.



Autor: Desconhecido, 1910.

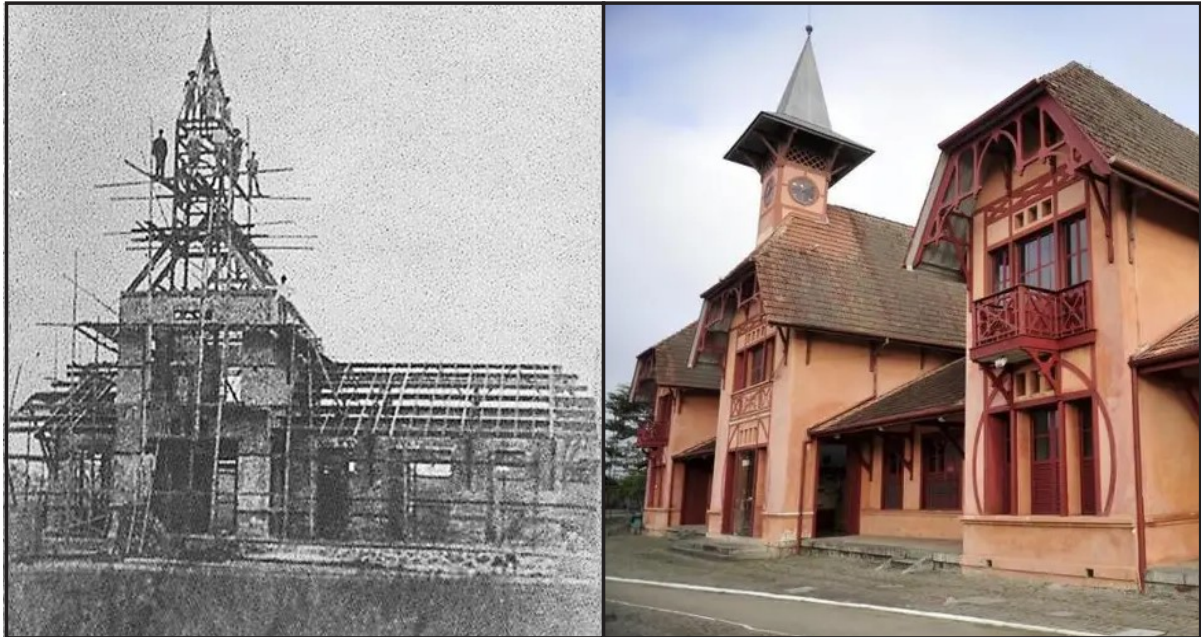
Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.
O autor, 2021.

A Estação Araquari, inicialmente chamada de Estação Paraty, que remete ao antigo nome da cidade, tinha características simples, com estrutura autoportante e mãos-francesas em madeira sustentando a cobertura da plataforma. É possível perceber na comparação entre a imagem atual e a antiga que em algum momento a estação foi modificada, recebendo reboco em parte de sua estrutura e a simplificação dos detalhes estéticos de seu beiral.

2.3.3. Joinville

Conforme retratado anteriormente, era uma exigência do município que a ferrovia cortasse a cidade, para tanto a linha foi desviada, fazendo uma curva. O primeiro prédio da estação foi inaugurado em 1906, em 1917 a estação sofreu uma ampliação, mas preservou seu prédio original (Figura 17). A estação de Joinville, assim como a de São Francisco do Sul, ganhou em sua arquitetura elementos mais elaborados, muito possivelmente em vista do desenvolvimento das duas cidades. Em Joinville a estação também seguiu o estilo eclético, com estrutura em alvenaria autoportante, com três elementos verticais de dois pavimentos cortando a planta. Chama a atenção a torre central do relógio, que mesclou a técnica enxaimel em sua execução. O enxaimel também inspirou elementos decorativos na fachada. O prédio, destaca-se pela mescla entre a arquitetura internacional e elementos da arquitetura regional, como a técnica enxaimel. Os telhados recortados e com grandes inclinações tem seus beirais sustentados por mãos francesas de madeira elaboradas, evidenciando sua referência na arquitetura tradicional germânica.

Figura 17 – Comparativo da Estação Ferroviária Joinville.



Autor: Desconhecido, 1906.
Fonte: Arquivo Histórico de Joinville, 2020.

Autor: Desconhecido, 2018.
Fonte: NSC Comunicação, 2020.

Em 1947 o armazém de cargas original, construído em madeira, foi substituído por um terminal de alvenaria (figura 18) com características mais simples do que o terminal de passageiros, mas que também apresentava atributos do ecletismo. Nos arredores dos prédios constituiu-se uma pequena vila ferroviária, com outras edificações relativas à linha, inclusive um depósito de locomotivas. Os prédios da estação abrigam hoje o Museu da Bicicleta e a Estação da Memória e encontram-se preservados apesar de ser possível notar uma deterioração de alguns elementos, como as varandas e partes da cobertura que contam com escoras para não caírem e a pintura dos prédios. Quanto as outras edificações, como casas de ferroviários e galpão de manutenção, encontram-se abandonadas e invadidas.

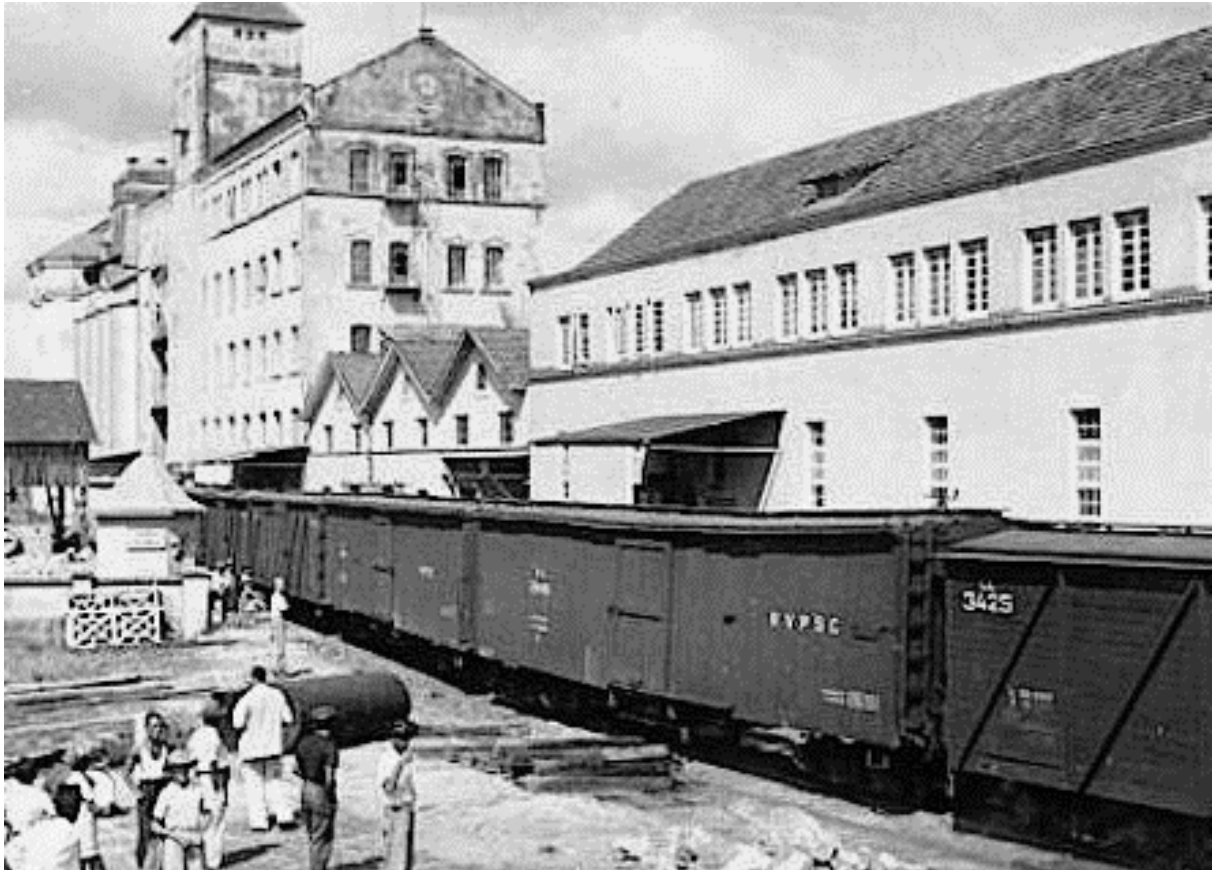
Figura 18 – Terminal de Cargas da Estação Ferroviária Joinville.



O autor, 2021.

A ligação de Joinville, possibilitou ainda a criação de um sub-ramal, que se estendia da estação até o Moinho Joinville (Figura 19), na área central da cidade. O Ramal Bucarein foi utilizado para o escoamento da produção da empresa, e de outros produtos do Porto de Joinville no Rio Cachoeira.

Figura 19 - Pátio do Ramal Bucarein em frente ao Moinho Joinville, do lado esquerdo encontra-se o Rio Cachoeira.



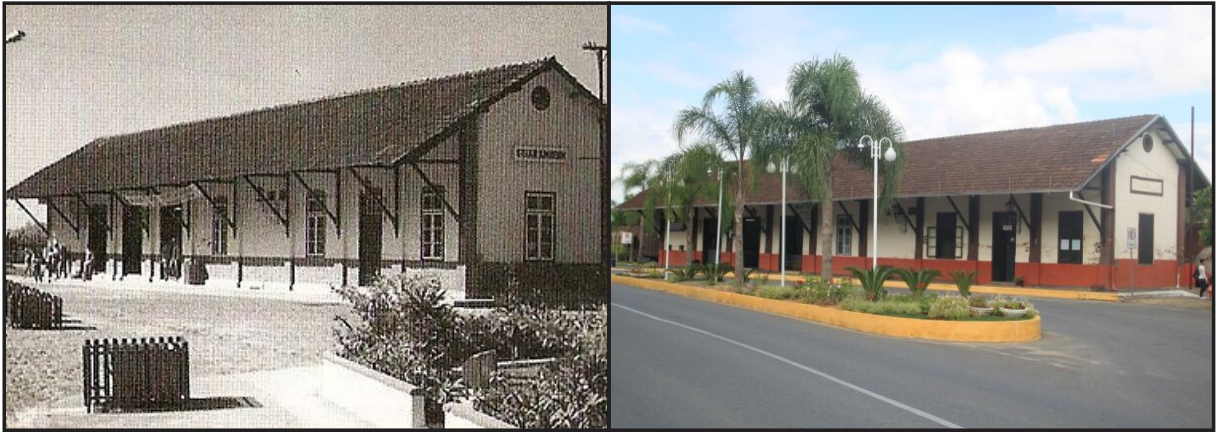
Autor: Desconhecido, 1906.

Fonte: Arquivo Histórico de Joinville, 2020.

2.3.4. Guaramirim

Em Guaramirim também se edificaram duas estações, uma na região central da cidade e outra na área rural. A primeira, a estação principal (Figura 20), foi inaugurada em 1910, já com a linha operante. Permanece em utilização até hoje como terminal rodoferroviário da cidade, entretanto já está sendo discutida alteração do uso, com o objetivo de mitigar o desgaste da edificação, que já se encontra em mal estado. O contato com a prefeitura também nunca foi respondido. O prédio possui características simples, com a planta horizontal, dividido em duas áreas (passageiros e cargas) apresenta telhado dividido em duas águas, com beiral sustentado por mãos-francesas simples que se estendem sobre a plataforma e a fachada do edifício.

Figura 20 – Comparativo da Estação Ferroviária Guaramirim.



Autor: Desconhecido, 1930.

Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

Autor: Desconhecido, 2018.

Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

A segunda, inaugurada em 1925, se chamava inicialmente Estação Presidente Washington, e depois teve seu nome alterado para João Pessoa (Figura 21). Não há registros do prédio original da estação, mas em 1991, ao final das operações do transporte de passageiros, a estação era apenas uma cobertura de madeira com um banco, como é possível ver na Figura 21.

Figura 21 - Estação Ferroviária João Pessoa em 1991.



Autor: Desconhecido, 1991.

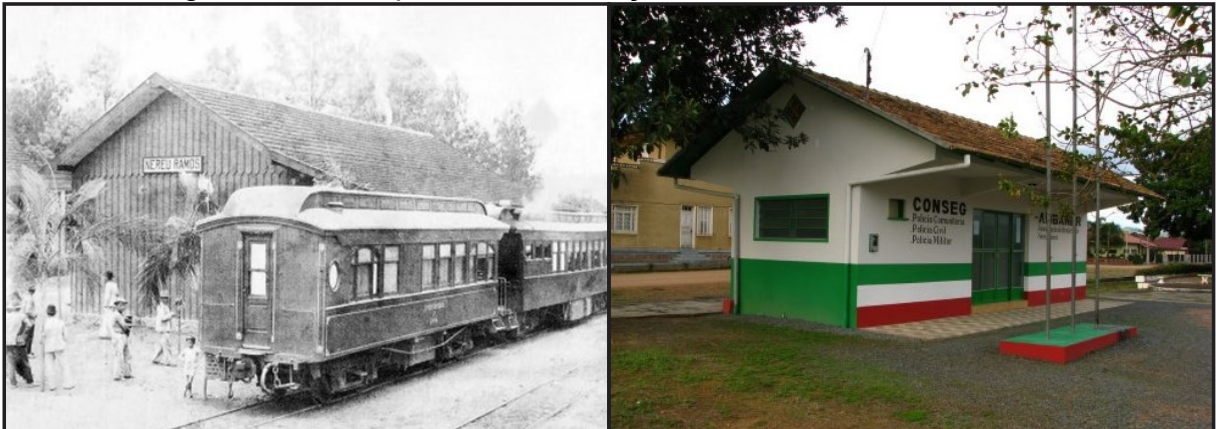
Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

2.3.5. Jaraguá do Sul

Jaraguá do Sul foi outro município que recebeu duas estações, a Estação Jaraguá do Sul e a Estação Nereu Ramos, ambas inauguradas em 1910. As duas estações foram instaladas em localidades bem distintas do município, mas incentivaram a formação de centralidades.

O prédio da Estação Nereu Ramos foi construído inicialmente em madeira, inclusive a plataforma, e permaneceu de pé até a década de 1930 quando foi substituído por outro prédio de madeira, mas já com plataforma e estrutura de pedras (Figura 22). Ambos os prédios possuíam arquitetura simples, com planta funcional para a operação, sem elementos relevantes, como era comumente utilizado. Em 1980, o prédio foi substituído por um edifício em alvenaria com características do Art Déco e do Modernismo, utilizadas de forma simples, com a estrutura e beirais em concreto armado. Atualmente encontra-se preservado, abrigando a Associação do Moradores de Nereu Ramos.

Figura 22 – Comparativo da Estação Ferroviária Nereu Ramos.



Autor: Desconhecido, 1937.

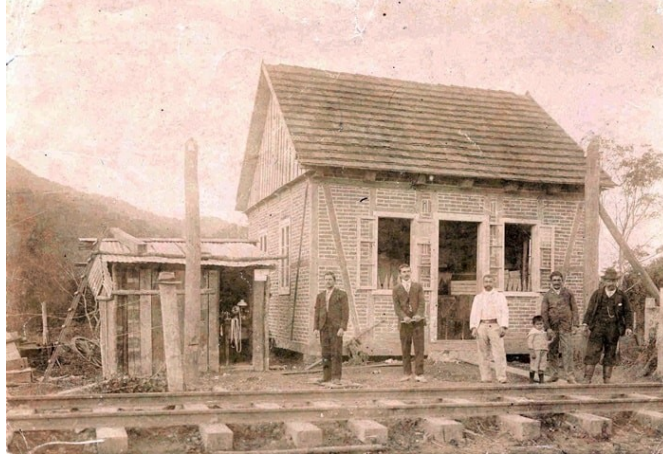
Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

Autor: Desconhecido, 2009.

Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

Já a Estação de Jaraguá do Sul, recebeu inicialmente apenas um prédio para o telégrafo (Figura 23), onde realizava-se o embarque e desembarque de passageiros. O prédio tinha como característica a estrutura enxaimel típica da região, mas não constam registros quanto a sua localização exata no terreno da Estação, nem em que momento foi destruído.

Figura 23 - Casa do Telégrafo na Estação Jaraguá, em 1906.

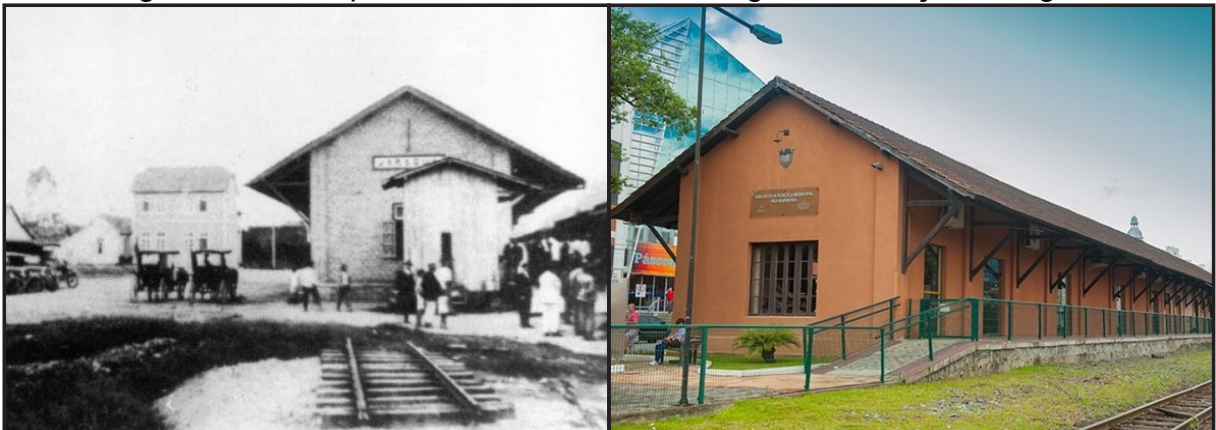


Autor: Desconhecido, 1906.

Fonte: Arquivo Histórico de Jaraguá do Sul, 2020.

A estação ferroviária foi inaugurada em 1913 (Figura 24) e sofreu duas ampliações, o que era facilitado por sua planta horizontal simples, similar à da Estação Guaramirim, mas em escala maior. Assim como na cidade vizinha, o prédio foi edificado em alvenaria autoportante com telhado em duas águas, sustentado por mãos-francesas em madeira, com alguns elementos decorativos. Chama a atenção as grandes portas da edificação, que após a construção do novo terminal de passageiros, foi convertida para o transporte exclusivo de cargas. O novo terminal foi construído devido à grande demanda de passageiros e o aumento do transporte de cargas. Em 1938 executou-se o projeto para criação do novo edifício.

Figura 24 – Comparativo do Terminal de Cargas da Estação Jaraguá.



Autor: Desconhecido, 1910.

Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

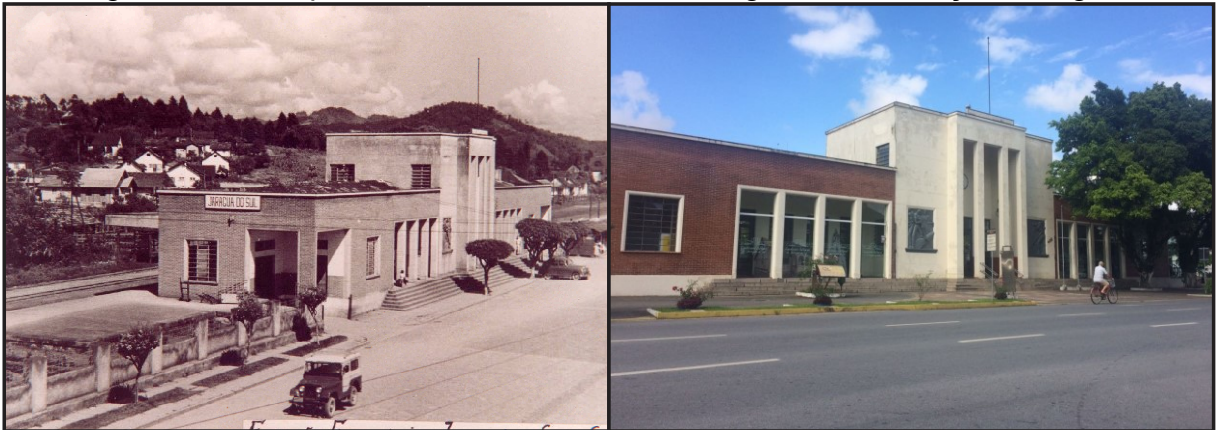
Autor: Desconhecido, 2018.

Fonte: Arquivo Histórico de Jaraguá do Sul, 2020.

O novo terminal (Figura 25) foi concluído em 1943 e apresenta características do Art Déco, com volumetria horizontal térrea, cortada por um elemento vertical de dois pavimentos com um pórtico de pé direito duplo dividido em três vãos, criando uma varanda onde localiza-se o relógio. Nos dois volumes laterais a planta é

espelhada, e também apresenta pórticos, além de duas docas para transporte de mercadorias. O pé direito alto, inclusive nos volumes laterais e a escada, confere ao prédio monumentalidade. Na fachada posterior, a plataforma é protegida por uma cobertura em estrutura metálica. Chama a atenção na edificação, as portas do saguão central, em ferro e vidro, e o piso em ladrilho hidráulico.

Figura 25 - Comparativo do Terminal de Passageiros da Estação Jaraguá.



Autor: Desconhecido, 1940.

Fonte: Arquivo Histórico de Jaraguá do Sul,
2020.

O autor, 2017.

Junto a estação foram construídas em 1920 duas casas (Figura 26), a do chefe e subchefe da Estação, as casas permanecem ocupadas pelas famílias dos últimos chefes e encontram-se em disputa judicial para a retomada por parte da união para que possam ser repassadas ao município, em tentativa de conversar com os moradores, visto sua relação com a ferrovia, os mesmos optaram por não se pronunciar.

Figura 26 - Casa do Chefe e Subchefe da Estação de Jaraguá do Sul.



O autor, 2017.

A partir do fim do transporte de passageiros e da privatização da linha, os prédios passaram por um longo período em total abandono, e mesmo tombados pela

Fundação Catarinense de Cultura em 1998, foram restaurados apenas em 2008 por iniciativa do município. O antigo terminal de cargas abriga hoje a Biblioteca Pública Municipal Rui Barbosa e o terminal de passageiros abriga o Setor de Cultura da Secretaria de Cultura, Esporte e Lazer da Prefeitura Municipal e o Museu Expedicionário, que homenageia os Jaraguenses que participaram da Segunda Guerra Mundial. Da relação da estação com seu entorno e os aspectos relacionados a administração pública em Jaraguá do Sul, serão tratados com maior ênfase no próximo capítulo.

2.3.6. Corupá

Corupá também recebeu duas estações, a primeira em 1910, denominada Hansa Humboldt teve seu nome alterado durante a Segunda Guerra Mundial, e passou a se chamar Corupá. Como é possível ver na imagem (Figura 27), inicialmente a estação recebeu um prédio de madeira, mais ao fundo, e posteriormente, provavelmente por volta de 1930, teve edificado seu segundo prédio já em alvenaria com características similares as encontradas nas estações de Guaramirim e Araquari. Bem ao fundo na imagem da esquerda é possível ver o telhado de um galpão. Lá, localizava-se o depósito de locomotivas da linha. Todos estes prédios foram destruídos na década de 1980 para dar lugar a uma nova estação, o novo edifício possui características simples, com telhado pouco inclinado em telhas em fibrocimento, pode-se notar uma mescla de estilos entre o Art Déco e o Modernismo, mas sem relevância do ponto de vista estético, atualmente o prédio serve de apoio para operação da Rumo/ALL.

Figura 27 – Comparativo da Estação Ferroviária de Hansa (Corupá).



Autor: Desconhecido, 1930.

Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

Autor: Desconhecido, 2017.

Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

Na visita de campo, percebeu-se grande movimentação de funcionários da empresa administradora da linha, que além de ocupar a estação, conta com outra edificação de suporte, que fazia parte da linha, e ainda um terminal de manutenção de locomotivas e vagões (Figura 28).

Figura 28 – Edificação de apoio da Estação Corupá.



O autor, 2021.

Outro prédio construído no município foi a Estação Osvaldo Amaral, não há registros referentes a estação em sua inauguração, sabe-se que foi aberta em 1949, entretanto sua situação no presente é de ruína. Nas imagens abaixo (Figura 29) é possível perceber como o descaso compromete a preservação, na primeira imagem, de 1991 vê-se a estrutura ainda de pé, inclusive com cobertura, 15 anos depois a situação muda completamente e a estação corre o risco de desaparecer por completo. Percebe-se o estilo eclético da edificação, com elementos que se diferenciam das outras comentadas até agora, como o telhado em quatro águas com cobertura maior na plataforma, sustentado também por mãos-francesas de madeira.

Figura 29 – Comparativo da Estação Ferroviária Osvaldo Amaral.



Autor: Marcio Hübel, 1991.

Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

Autor: Desconhecido, 2006.

Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

2.3.7. São Bento do Sul

A cidade recebeu três estações, todas inauguradas em 1913. A primeira delas, a Estação Rio Natal (Figura 30), encontra-se em ruína. Em conversa com Márcio Brosowski, diretor presidente da Fundação Cultural do Município, foi comunicado que a cidade já solicitou junto ao IPHAN e ao Patrimônio da União a passagem do prédio para administração municipal, mas que ainda não obtiveram respostas.

Figura 30 – Comparativo da Estação Rio Natal.



Autor: Desconhecido, 1930.

Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

Autor: Desconhecido, 2016.

Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

Outra estação construída na cidade foi a Estação Rio Vermelho (Figura 31), o prédio encontra-se conservado, entretanto na visita de campo foi possível perceber uma situação de abandono, com problemas na pintura e na conservação dos elementos arquitetônicos, principalmente na cobertura da plataforma. Atualmente é utilizado para operação da Rumo/ALL e também para atividades relacionadas a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), que realiza transporte turístico na linha, entre São Bento do Sul e Rio Negrinho. Até o momento não foi possível localizar imagens da estação em sua inauguração ou durante o funcionamento. Quanto ao entorno, percebe-se uma concentração de edificações de diferentes períodos, algumas da utilização inicial da Estação, outras de um período mais recente, majoritariamente de uso residencial.

Figura 31 - Estação Rio Vermelho.



O autor, 2021.

O último prédio é o da Estação Serra Alta, a estação mais centralizada da linha, que mesmo localizada à 4 quilômetros da sede inicial do município, acabou condicionando o crescimento para região. Seu prédio hoje encontra-se restaurado e conservado, abrigando o Museu da Música Maestro Pedro Machado de Bitencourt (Figura 32). Na visita de campo, o prédio encontrava-se aberto, entretanto não foi possibilitada a entrada visto a Pandemia da COVID-19. O que pode ser percebido é que o projeto de restauro conseguiu preservar elementos importantes da estação, inclusive as pinturas realizadas a mão em suas paredes internas, que não puderam ser fotografadas. Quanto ao entorno, foi possível perceber uma ocupação mais recente, sem relação com a utilização da ferrovia.

Figura 32 – Comparativo da Estação Serra Alta.



Autor: Desconhecido, 1930.

Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

Autor: Desconhecido, 2018.

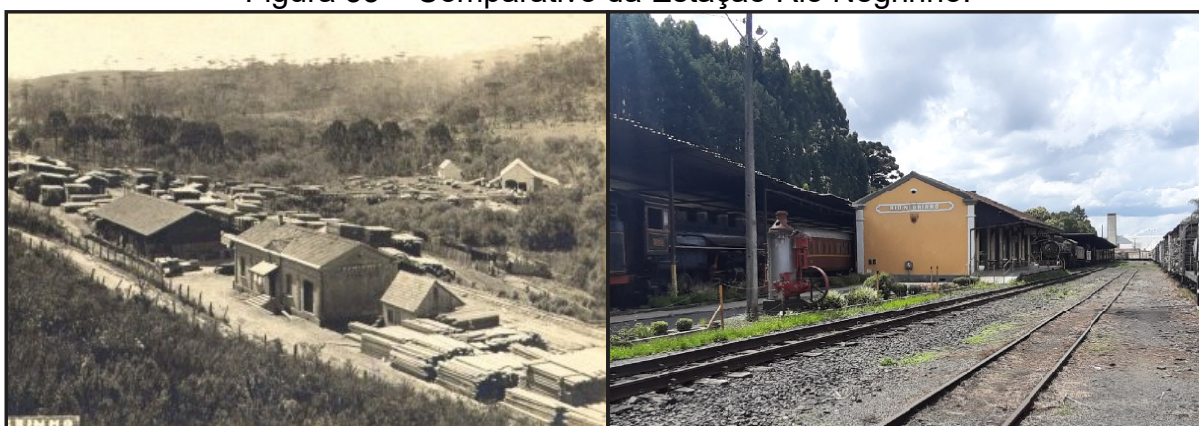
Fonte: Prefeitura Municipal de São Bento do Sul, 2020.

Os três prédios apresentam características similares e se destacam em comparação as já apresentadas nas cidades anteriores. A planta e a estrutura seguem o padrão dos terminais em alvenaria mais simples já apresentados, todavia, observa-se a utilização de elementos da arquitetura neoclássica, como os frontões, a ornamentação das junções das extremidades, e portas em arco. As plataformas tinham cobertura independente ao telhado com mãos-francesas em ferro nas Estações Rio Vermelho e Serra Alta. Já na Rio Natal a cobertura da plataforma foi construída como um prolongamento do telhado com mãos-francesas em madeira.

2.3.8. Rio Negrinho

A estação Rio Negrinho também foi inaugurada no ano de 1913, sua operação inicial estava muito ligada a exploração de madeira pela *Lumber*. Na imagem (Figura 33) é possível ver a estação rodeada por madeira, que posteriormente seria transportada para porto de São Francisco do Sul. As características arquitetônicas, assim como nas estações de São Bento do Sul, seguem o estilo neoclássico, inclusive com peças mais trabalhadas, como é possível ver nas extremidades do prédio, nas mãos francesas e nos acabamentos das portas. Na estação, encontra-se ainda o terminal de cargas, construído em madeira, a situação do prédio também é preocupante apesar de ainda estar de pé.

Figura 33 – Comparativo da Estação Rio Negrinho.



Autor: Desconhecido, 1930.

Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

O autor, 2021.

Em 1995 a Estação começou a receber o projeto turístico Trem da Serra, realizado pela Associação Brasileira de Preservação Ferroviária. O passeio é realizado mensalmente, com trajeto entre a Estação Rio Negrinho e a Estação Rio Natal. O edifício se tornou sede da operação da associação na linha, sendo inclusive

restaurada pela ABPF. Atualmente o prédio encontra-se preservado e realizando passeios turísticos com trens a vapor (Figura 34).

Figura 34 - Locomotiva a vapor na Estação de Rio Negrinho.



Autor: Desconhecido, 2018.

Fonte: Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, 2020.

A utilização da estação para o transporte turístico de passageiros é um importante elemento para preservação da memória ferroviária, entretanto a situação da estação ferroviária é preocupante. A ABPF realiza a manutenção de locomotivas e vagões no entorno da estação, encobrendo boa parte da fachada da edificação. A parte aparente para o público encontra-se em bom estado de preservação, entretanto já na parte posterior da edificação é possível ver os sinais da deterioração do prédio (Figura 35), além disso o caráter de abandono de muitos vagões no entorno da estação transmite uma sensação de insegurança, sendo um ponto a ser melhorado.

Figura 35 – Degradação da Estação Rio Negrinho.



O autor, 2021.

Em entrevista com a representante do IPHAN, foi questionada a situação de preservação da estação administrada pela ABPF, Biazin (2021) coloca que

A situação da ABPF é complicada, como o mote deles é a preservação das locomotivas, as edificações ficam meio em segundo plano, a prefeitura também está interessada no prédio o que acaba gerando uma briga entre os órgãos. (BIAZIN, 2021)

A colocação da disputa política sobre o prédio pode se tornar um agravante na preservação da memória imaterial da ferrovia e a situação de preservação do patrimônio material deve ser vista com urgência devido a situação em qual o prédio se encontra.

2.3.9. Mafra

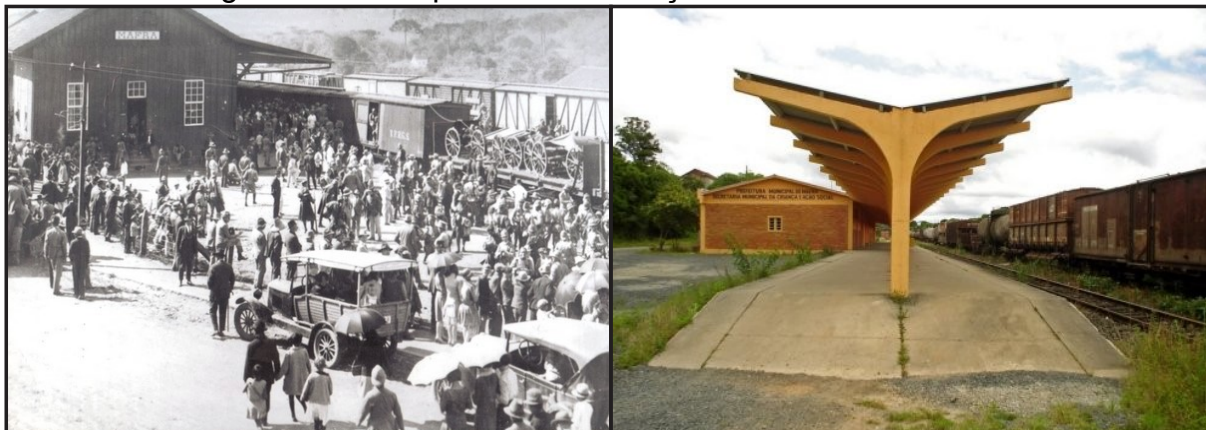
De todos os municípios do Ramal, Mafra chama a atenção pelo tamanho da estrutura ferroviária presente na cidade. É no município o entroncamento do Ramal São Francisco com o Tronco Sul da EFSPRG e também com o Ramal de Rio Negro no Paraná.

Apenas no traçado do Ramal São Francisco a cidade abrigou 8 estações ferroviárias, são elas: Avencal (1913), Tinguí (1949), Cruz Lima (1926), Mafra (1913), Barracas (1913), General Brito (1913), Canivete (1913) e General Osório (1938). Destas, as 4 primeiras fazem parte do trecho da ferrovia que permanece em funcionamento enquanto as outras encontram-se no trecho desativado.

Mesmo com uma estrutura ferroviária tão imponente, apenas a Estação de Mafra (Figura 36) ainda existe, mas sem seu prédio original, de madeira, que foi

substituído em 1963 por uma edificação em alvenaria. O prédio foi edificado exatamente no mesmo ponto onde localizava-se a Estação original, tendo características modernistas, não apresentando relevância estética. Destaca-se a utilização de estrutura pré-moldada, principalmente nos pilares que sustentam a cobertura da plataforma por apresentarem bom referencial estético, constituído por pilares centrais que se abrem em curva e sustentam a cobertura.

Figura 36 – Comparativo da Estação Ferroviária de Mafra.



Autor: Desconhecido, 1930.

Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

Autor: Desconhecido, 2018.

Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

Na cidade também se localizava um dos galpões de manutenção da EFSPRG como é possível ver na imagem (Figura 37). A cidade ainda possui o pátio de manutenções, que é utilizado pela Rumo/ALL, mas sem as edificações originais. Na visita de campo foi possível perceber a constante movimentação de locomotivas e veículos de manutenção na proximidade com a estação ferroviária, outro ponto a se destacar são as imponentes pontes ferroviárias na cidade, que no trecho desativado passaram a integrar o transporte rodoviário.

Figura 37 - Galpão de Manutenções de EFSPRG em Mafra.



Autor: Desconhecido, 1940.

Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

O que se percebe também quanto as edificações ferroviárias de Mafra até Porto União, é que em sua maioria foram construídas em madeira, muito provavelmente pela facilidade de acesso a matéria prima devido à proximidade com a *Lumber*. Aspecto interessante que mostra diferença nas características de formação regional, mas também um problema na questão de conservação destes bens, visto que seu desgaste foi muito mais rápido. Estes prédios eram construídos seguindo os mesmos padrões dos edifícios em alvenaria, possuíam planta simples, com plataforma coberta, sustentada por mãos-francesas em madeira, como é possível ver na imagem abaixo (Figura 38). Quanto a dificuldade de preservação das Estações Ferroviárias executadas em madeira, Biazin (2021) coloca que “[...] o problema de preservação destes bens é de ordem cronológica, por serem edificações de madeira, estamos sempre correndo contra o tempo para tentarmos preservá-las.”

Figura 38 – Comparativo da Estação de Avençal.



Autor: Desconhecido, 1982.

Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

Autor: Nilson Rodrigues, 2018.

Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

Como dito anteriormente, as edificações em madeira apresentam um problema maior quanto a preservação, seu desgaste acelerado. Desta forma, pelas imagens é possível perceber que apesar de alguns vestígios dessas edificações terem sido encontrados num tempo recente, não existe mais nenhuma parte dos prédios intacta e há inclusive uma dificuldade em encontrar documentos que comprovem as características singulares de cada uma ou imagens que ao menos consigam preservar sua memória. No caso das Estações General Brito e General Osório, nem mesmo registros recentes foram encontrados, abaixo (Figuras 39 e 40), os registros mais atuais das estações.

Figura 39 - Estações Tinguí e Cruz Lima.



Autor: Desconhecido, 2006.

Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

Autor: Desconhecido, 2003.

Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

Figura 40 - Estações de Barracas e Canivete.



Autor: Desconhecido, 2003.

Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

Autor: Desconhecido, 2003.

Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

2.3.10. Três Barras

O município recebeu duas estações, a Estação Bugre (1913) e a Estações Três Barras (1913). A primeira foi completamente destruída, enquanto a segunda abriga atualmente o Museu Municipal de Três Barras (Figura 41). Este prédio tem fundamental importância para a compreensão do Ramal, visto que está localizado na mesma cidade onde se encontrava a maior serraria da *Lumber*. A estação permaneceu em seu material original, totalmente em madeira, destacando a relação da mesma com a empresa. Segue as características arquitetônicas encontrada nas outras edificações em madeira do ramal e o estado de preservação do prédio é exemplar, não sendo possível constatar nenhum sinal de deterioração de seus elementos.

Figura 41 – Comparativo da Estação Ferroviária de Três Barras.



Autor: Desconhecido, 1920.

Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

Acervo: Joeli Laba.

Autor: Desconhecido, 2018.

Fonte: Prefeitura Municipal de Três Barras, 2020.

2.3.11. Canoinhas

No município de Canoinhas, executaram-se seis estações ferroviárias, são elas: Felipe Schmidt (1917), Paciência (1917), Santa Leocádia (1923), Paula Pereira (1917), Taunay (1928) e Marcílio Dias (1928). Todas apresentavam as mesmas características de construção em madeira, mas infelizmente apenas a última permanece preservada. A Estação Marcílio Dias (Figura 42) engloba três edificações: o terminal de passageiros, o terminal de cargas e o restaurante. O conjunto reúne edificações construídas com duas técnicas construtivas: a alvenaria autoportante do edifício de cargas e a estrutura autônoma de madeira do terminal de passageiros e do restaurante (IPHAN, 2020).

O conjunto da Estação de Marcílio Dias consta nos registros do Patrimônio Cultural Ferroviário do IPHAN, e atualmente encontra-se em restauração. A obra está sendo financiada pelo Fundo de Defesa dos Direitos Difusos (FDD)¹⁷, com custo estimado de 2,3 milhões de reais. A obra teve seu início em 2019 com previsão de conclusão para 2020. Quando finalizada, os prédios abrigarão um centro de atividades

¹⁷ Coordenado pelo Ministério da Justiça e Segurança Pública, o FDD reúne recursos provenientes de condenações judiciais, multas e indenizações para a reparação de danos causados ao meio ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico. Entendidos como reparação à ordem econômica e outros interesses difusos e coletivos, esses valores são, então, destinados a projetos de órgãos públicos e entidades civis, selecionados a partir de decisão do Conselho Federal Gestor do Fundo de Defesa de Direitos Difusos. Em 2019, o Iphan pleiteou a aprovação de diversas ações, tendo sido selecionados, até o momento, 21 projetos, que somam recursos de R\$ 91,1 milhões em investimentos para oito estados brasileiros: Alagoas, Amazonas, Bahia, Maranhão, Pará, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e Santa Catarina (IPHAN, 2020).

multiculturais que ficará sob responsabilidade do Município (IPHAN, 2020). Em visita realizada nas obras de restauro foi possível constatar um cuidado no trato dos elementos originais das edificações, a inserção de novos elementos seguiu o recomendado para obras patrimoniais, destacando o período em que os anexos estão sendo executados sem tentar parecer parte da edificação original, mas preservando as relações da volumetria original. No entorno da estação é possível constatar uma relação desta para o desenvolvimento de edificações de comércio e serviços.

Figura 42 – Comparativo da Estação Marcílio Dias.



Autor: Desconhecido, 1920.

Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

Autor: Bruna Werle, 2019.

Fonte: JMais, 2020.

Quanto as outras edificações, chama atenção a Paula Pereira, que consta registro dela ainda preservada na década de 1980, e depois completamente destruída em 2006, o que evidencia os saques que as edificações sofreram a partir de sua inutilização com o encerramento do transporte de passageiros. Das outras, foi possível localizar registros recentes, onde apenas suas plataformas permanecem intactas (Figuras 43, 44 e 45).

Figura 43 – Comparativo da Estação Ferroviária Paula Pereira.



Autor: Desconhecido, 1980.
Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

Autor: Desconhecido, 2006.
Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

Figura 44 - Estações Ferroviárias Felipe Schimdt e Paciência.



Autor: Desconhecido, 2004.
Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

Autor: Desconhecido, 2006.
Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

Figura 45 - Estações Ferroviárias Santa Leocádia e Taunay.



Autor: Desconhecido, 2006.
Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

Autor: Desconhecido, 2006.
Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

2.3.12. Irineópolis

Em Irineópolis duas estações foram construídas, a São Pascoal (1946) e a Valões (1917). A primeira encontra-se totalmente destruída, enquanto a segunda permaneceu inteira até 2017, quando sofreu um incêndio (Figura 46) que destruiu por completo o prédio. Ambos apresentavam estrutura em madeira, com as mesmas características às edificações já citadas.

Figura 46 - Estação Valões, 2017.



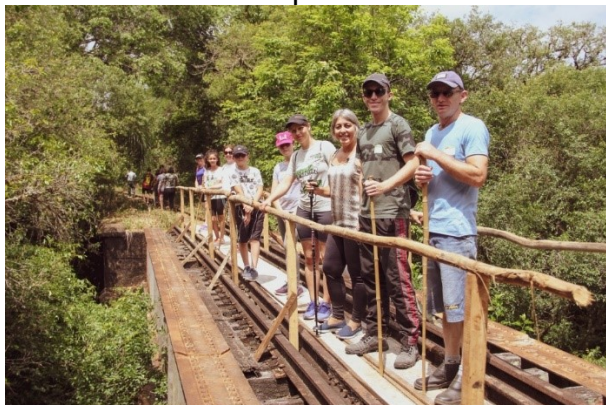
Autor: Desconhecido, 2017.
Fonte: JMais, 2020.

Autor: Desconhecido, 2017.
Fonte: JMais, 2020.

Ao entrar em contato com a Prefeitura Municipal de Irineópolis, houve certa dificuldade na obtenção de material. Segundo relato do servidor responsável pelo setor (que preferiu não se identificar), após o incidente na Estação Valões, a prefeitura tem aguardado a finalização do inquérito que apura as causas do incêndio para tomar providências. Quanto a Estação São Pascoal, nada foi comentado. O que chamou a atenção foi na entrevista 1, que o entrevistado ao tratar da cidade comentou “Em Irineópolis a situação é complicada, como não existia ninguém para guardar os documentos, as pessoas passaram o rodo nos imóveis, e não sobrou nada.”, o que demonstra a dificuldade por parte dos municípios, sobretudo os menores, para gerir o Patrimônio Cultural.

A prefeitura de Irineópolis tem realizado um projeto ecológico intitulado “Circuito Caminho das Águas” (Figura 47) que realiza caminhadas pelo traçado da linha férrea, passando por três pontes ferroviárias. Ainda segundo relato do servidor da prefeitura, devido ao projeto, é realizado a limpeza dos trilhos regularmente, mas muito dos dormentes foram extraviados ou apodreceram com o decorrer do tempo, visto a falta de uso e manutenção.

Figura 47 - Participantes do Circuito Caminho das Águas sobre ponte ferroviária adaptada.



Autor: Desconhecido, 2019.

Fonte: JMais, 2020.

2.3.13. Porto União

Em Porto União foram construídas três Estações Ferroviárias, são elas Lança (1917), Poço Preto (1921) e Porto União da Vitória com o primeiro prédio inaugurado em 1917, sendo substituído em 1942 pelo prédio atual.

A Estação Lança foi construída em alvenaria e atualmente encontra-se abandonada. Atrás do prédio existe uma pequena vila de ferroviários com quatro casas (Figura 48) que atualmente encontram-se ocupadas. Na visita de campo à estação foi possível identificar que a ocupação, apesar de ilegal, garante a manutenção das edificações. Não foi possível falar com os moradores das casas, tendo inclusive ocorrido incidente que impossibilitou a permanência na Estação por um longo período. Quanto a ocupação ilegal, Biazin (2021) coloca que

[...] enquanto tem alguém dentro a pessoa vai consertando a edificação, se tem uma telha quebrada ela arruma, se alguma tomada não está funcionando. E quando não tem ninguém a edificação vai se deteriorando, a gente enfatiza muito que a ocupação é importante para a preservação. Os moradores na maioria são bastante temerosos com visitantes, eles têm medo de serem colocados para fora dos imóveis, muitos dos imóveis ocupados estão com descendentes dos ferroviários que eram responsáveis pelas casas. (BIAZIN, 2021)

Figura 48 - Vila dos Ferroviários na Estação Lança.



O autor, 2021.

A Estação Lança (Figura 49) é um dos exemplares mais interessantes da linha, pois incorporou diversas características do Art-Déco em sua construção. Chama a atenção as mãos francesas em aço, que sustentavam o telhado com pouca inclinação, ela se diferencia também por sua volumetria menos horizontalizada que as já comentadas. A situação de preservação é das piores, restaram apenas as paredes, algumas janelas e a plataforma, sua cobertura encontra-se totalmente destruída.

Figura 49 – Comparativo da Estação Lança.



Autor: Desconhecido, 2001.

Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

Autor: Desconhecido, 2014.

Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

Já a estação Poço Preto (Figura 50) tem como característica a construção em madeira, atualmente permanece preservada, mas foi ocupada. Em entrevista Altamiro Lisboa coloca que “A de Poço Preto está ocupada, até é bom né, querendo ou não pelo menos por ter gente, eles estão cuidando, sei que não é o certo, mas é uma forma de preservar.” A afirmação de Altamiro pode parecer sem sentido para a

preservação, mas reflete uma realidade que foi enfatizada também pela representante do IPHAN. Se os órgãos gestores não conseguem administrar os bens, então é melhor que eles estejam ocupados para não se perderem por completo, como aconteceu com grande maioria das estações.

Figura 50 - Estação Poço Preto, 2001.



Autor: Desconhecido, 2001.

Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

O último prédio do Ramal São Francisco, a estação Porto União da Vitória talvez seja a mais imponente do conjunto, por sua construção mais recente, que possibilitou um domínio da técnica do concreto armado e estava inteiramente ligada ao estilo internacional através do Art-Decó. A estação se divide entre Porto União (SC) e União da Vitória (PR) visto que a linha férrea é a responsável pelos limites dos municípios, desta forma o prédio é dividido em duas partes iguais, em uma plataforma inteiramente coberta, como é possível visualizar na imagem (Figura 51).

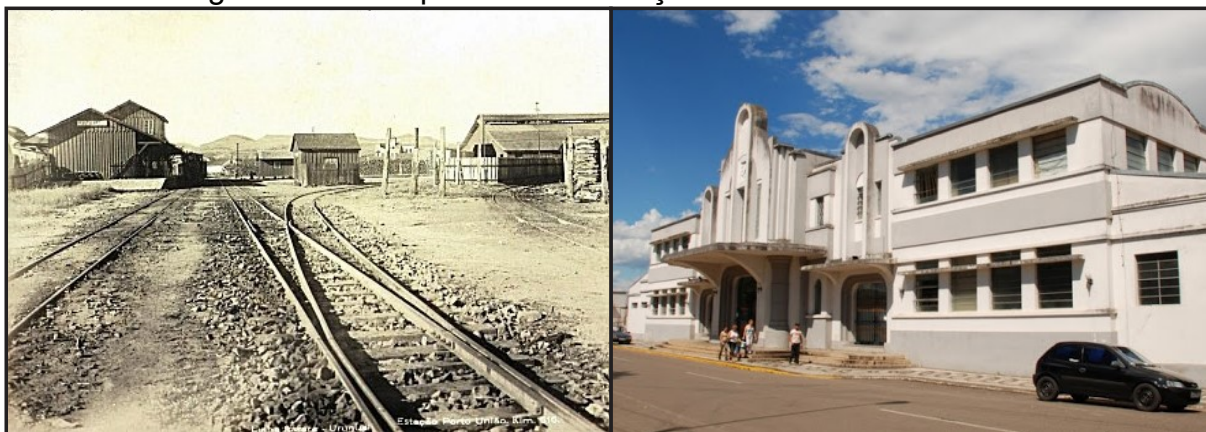
Figura 51 - Estação Porto União da Vitória, do lado direito Porto União/SC, e do lado esquerdo União da Vitória/PR.



O autor, 2021.

Na área da estação também existe uma vila de ferroviários e um depósito de locomotivas, que conforme relato de Altamiro Lisboa, está sendo restaurado para abrigar um museu. O que chama a atenção na estação de Porto União da Vitória, é que ela evidencia a dificuldade na gestão dos bens ferroviários visto que as duas partes da estação encontram-se em situações diferentes de preservação, no lado catarinense a situação é melhor, inclusive com mobiliários preservados, enquanto no lado paranaense a situação não é a mesma, tendo inclusive pintura em cor diferente. A pintura mais recente da Estação do lado de Porto União termina exatamente no meio da cobertura da plataforma, evidenciando a dificuldade da gestão conjunta do prédio entre os dois municípios. A estação original (Figura 52) foi completamente destruída.

Figura 52 – Comparativo da Estação Porto União da Vitória.



Autor: Desconhecido, 1938.

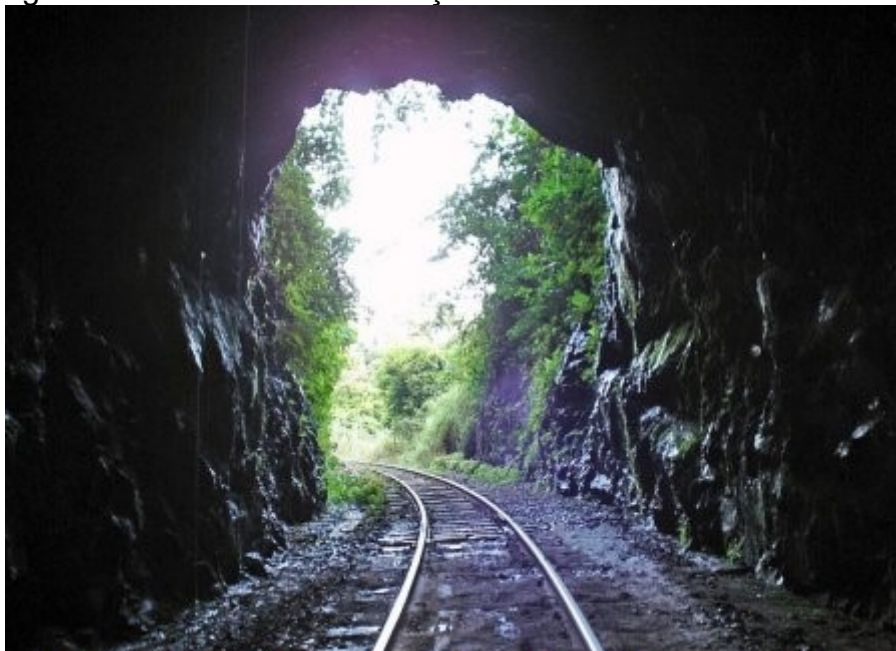
Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

Autor: Desconhecido, 2012.

Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

Foram construídos também no ramal cinco túneis (Figura 53) e diversas pontes de menor relevância visto sua simplicidade estrutural e técnica. Isto se comparado com outras ferrovias, o simples uso de estrutura metálica já caracterizava um avanço técnico no método construtivo para a época.

Figura 53 -Túnel entre as Estações Rio Natal e Oswaldo Amaral.



Autor: Jean Carlos Kuster, 2005.

Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil, 2020.

O que fica claro nesse processo de análise do patrimônio cultural no Ramal São Francisco, é que muito do patrimônio material já se perdeu diante dos quase 30 anos sem uso efetivo da linha para o transporte de passageiros. Percebe-se também, que a situação de preservação dos bens imóveis na área do ramal que foi desativado pela empresa Rumo/ALL é ainda pior. Aos poucos a história edificada da ferrovia está se perdendo, e mesmo com iniciativa dos municípios, percebe-se pouca atuação e um total descaso. Ao se levar em conta apenas as estações ferroviárias, das 35 construídas durante o período de utilização da ferrovia para o transporte de passageiros, apenas 18 ainda existem e destas só 12 encontram-se preservadas e existe muita dificuldade em encontrar a situação de tombamento das mesmas, como colocado no quadro abaixo (Quadro 04).

Quadro 04 - Situação das Estações do Ramal São Francisco.

ESTAÇÃO	MUNICÍPIO	ANO	SITUAÇÃO ATUAL	USO	NÍVEL DE TOMBAMENTO
Porto União	Porto União	1913 (destruída) Novo prédio 1942	Preservada	Prefeitura Municipal	Federal – 01/12/2009
Lança		1917	Em ruínas	-	Não Possui
Poço preto		1921	Preservada	Particular	Não Possui
Valões	Irineópolis	1917	Destruída	-	Federal – 19/12/2012
São Pascoal		1946	Destruída	-	Não Possui
Felipe Schmidt	Canoinhas	1917	Destruída	-	Não Possui
Paciência		1923	Destruída	-	Não Possui
Santa Leocádia		1923	Destruída	-	Não Possui
Paula Pereira		1917	Destruída	-	Não Possui
Taunay		1928	Destruída	-	Não Possui
Marcílio Dias		1913	Em Restauro	Prefeitura Municipal	Federal – 26/04/2010
Três Barras	Três Barras	1913	Preservada	Museu	Não Possui
Bugre		1936	Destruída	-	Não Possui
General Osório	Mafra	1938	Destruída	-	Não Possui
Canivete		1913	Destruída	-	Não Possui
General Brito		1913	Destruída	-	Não Possui
Barracas		1913	Destruída	-	Não Possui
Mafra		1913 (destruída) Novo prédio 1985	Preservada	Prefeitura Municipal	Não Possui
Cruz Lima		1926	Destruída	-	Não Possui
Tingui		1949	Destruída	-	Não Possui
Avencal	1913	Destruída	-	Não Possui	
Rio Negrinho	Rio Negrinho	1913	Preservada	Prefeitura Municipal	Estadual - 1998
Serra Alta	São Bento do Sul	1913	Preservada	Prefeitura Municipal	Federal – 26/04/2010
Rio Vermelho		1913	Abandonada	Rumo - ALL	
Rio Natal		1913	Em ruínas	-	Federal – 19/01/2010
Corupá	Corupá	1910 (destruída) Novo prédio 1986	Preservada	Rumo - ALL	Não Possui
Osvaldo Amaral		1949	Em ruínas	-	Não Possui
Nereu Ramos	Jaraguá do Sul	1910 (destruída) Novo prédio em 1980	Preservada	Associação de moradores	Não Possui
Jaraguá do Sul		1910	Preservada	Prefeitura Municipal	Estadual - 1998
Guaramirim	Guaramirim	1910	Preservada	Prefeitura Municipal	Não Possui
João Pessoa		1925	Destruída	-	Não Possui
Joinville	Joinville	1906	Preservada	Prefeitura Municipal	Não Possui
Araquari	Araquari	1910	Preservada	-	Não Possui
Linguado	São	1946	Destruída	-	Não Possui
São Francisco do Sul	Francisco do Sul	1906	Preservada	Rumo - ALL	Federal – 12/12/2012

O autor, 2021.

Como dito anteriormente, coube ao IPHAN fazer o levantamento dos imóveis e inscrevê-los na Lista de Bens do Patrimônio Cultural Ferroviário. O que se percebe é que pouquíssimos dos imóveis foram inscritos. O quadro abaixo (Quadro 05) é um recorte da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, documento elaborado pelo IPHAN que engloba todo o patrimônio ferroviário do país, a partir do levantamento realizado após as atribuições impostas ao instituto através da extinção da RFFSA.

Quadro 05 - Imóveis inscritos na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário – IPHAN, 2020.

IMÓVEL	CIDADE	INSCRIÇÃO
Armazém 01	Canoinhas	26/04/2010
Estação Ferroviária Marcílio Dias		
Casa		
Restaurante		
Armazém 02		
Terreno área A		
Terreno área B		
Terreno	São Bento do Sul	26/04/2010
Estação Ferroviária de Serra Alta	Irineópolis	19/12/2012
Estação Ferroviária de Valões	São Francisco do Sul	12/12/2012

Fonte: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2020. Alterado pelo autor.

O que se percebe da lista como um todo é que certamente não houve tempo hábil, nem efetivo suficiente para que o IPHAN realizasse o levantamento completo do material da extinta RFFSA. Desta forma, os imóveis já destruídos nos 16 anos desde a privatização da linha até a atribuição ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional foram automaticamente desconsiderados, enquanto os imóveis que estavam sob atribuição do Estado ou Municípios não foram colocados na lista por já estarem sob outra administração. Isto pode ter sido responsável pela perda de material móvel, visto que muitas das prefeituras não possuem pessoal qualificado para o levantamento e restauração.

Mesmo que na lista conste mais imóveis em Canoinhas e São Bento do Sul, todos eles estão inseridos dentro do que é considerado uma única estação: são diferentes prédios e terrenos que pertencem a estrutura da estação. Vendo desta forma, o que se percebe é que das 35 estações, o IPHAN só entrevistou efetivamente em quatro, sendo que a de Valões foi destruída quando já constava na lista do Instituto.

Isso mostra a dificuldade por parte do IPHAN em fazer o levantamento destes itens, o despreparo das prefeituras para realizar a devida preservação e o total descaso por parte da empresa Rumo/ALL, a qual por não utilizar os edifícios, deixou que se degradassem. Em entrevista com a representante do IPHAN, foi questionada a problemática do levantamento por parte do órgão, Biazin (2021) coloca que a falta de levantamentos e preservação das estações “Foi realmente por falta de condições, a missão do IPHAN é outra, não possui expertise para este tipo de trabalho.”

Depois do levantamento, tanto de dados quanto nas visitas de campo, fica perceptível que a situação dos bens materiais, apesar de preocupante, tendo em vista tudo que já foi perdido, ainda é melhor que a situação dos bens imateriais. Das ações identificadas para a preservação da Memória Ferroviária, destaca-se apenas o museu em Joinville e a atuação da ABPF no transporte turístico de passageiros. Foi questionado ao IPHAN se existe alguma ação do órgão na preservação do patrimônio imaterial relacionado a ferrovia, sobre o tema foi colocado que “Os bens de conhecimento dos ferroviários, não existe nenhuma iniciativa por parte do IPHAN.” (BIAZIN, 2021).

Foi perguntado ao IPHAN se existe alguma atuação por parte do órgão na preservação dos bens tombados em outras instâncias, municipal e estadual e foi afirmado que

Do ponto de vista da lei é uma atribuição dos outros entes, mas caso procurado para auxiliar, a gente sempre auxilia. Mas se for algum proprietário é responsabilidade do ente que tombou, a única vez que eu fiz isso, foi com um projeto do PRONAC de um bem estadual da FCC, que foi negado para descaracterizar a edificação. Mas em outras circunstâncias não tem como. (BIAZIN, 2021)

Na entrevista, foi questionado ainda como a entrevistada percebia a perda deste patrimônio para a compreensão da estrutura urbana dos municípios do ramal, sobre o tema ela coloca que

[...] é muito triste, porque eu sempre trabalhei com patrimônio cultural, entrei na faculdade já pensando em especializar nesta área, e pra mim sempre que eu vejo uma edificação com potencial desaparecendo no tempo é muito doloroso. Acharia muito interessante se tivéssemos todos os bens íntegros, seria possível ver que algumas estações desenvolveram economicamente todo seu entorno, enquanto outras apenas o comércio para suprir a estação, vai ser uma perda muito grande para sociedade como um todo. Estudo teórico é fácil, agora elaborar políticas públicas de preservação e estratégias é muito complexo. Porque qualquer estratégia que se faça com abrangência regional, tem que ter um acordo entre os três entes federativos. E fazer

um projeto bem delimitado, a curto médio e longo prazo que é extremamente difícil, o IPHAN já tentou com os roteiros de imigração, a cada 4 muda o prefeito e muda tudo, e a memória do que foi feito se perde, é bastante complicado, a pessoa que entra, não quer dar continuidade ao trabalho do gestor anterior. (BIAZIN, 2021)

A frase elucida a dificuldade na atuação junto aos agentes públicos na preservação e manutenção dos bens culturais, aspecto já observado e que será evidenciado no próximo capítulo. Tendo em vista a situação de preservação dos bens de patrimônio ferroviário no Ramal São Francisco foi questionado ao IPHAN se existe alguma iniciativa por parte do órgão no tombamento da rede ferroviária, nos moldes do que foi realizado na ferrovia Mauá levando em consideração o caráter de rede, sobre o tema Biazin (2021) reitera que

Não existe estudo para tombamento de uma malha ferroviária, único bem tombado pelo IPHAN é a de Mauá. O IPHAN possui dificuldade por parte de pessoal de tocar os trabalhos, para a interiorização, tudo que se tem tombado está colocado na área litorânea. Por outro lado, temos valorada a estação Marcílio Dias, e Porto União. Possuímos estudos, inventário em nível embrionário para o ciclo da madeira e da erva-mate, mas nunca conseguimos dar prosseguimento tendo em vista a falta de pessoal. É complicado pela visão que os dirigentes tem, sobre como as coisas devem ser levadas. Temos um corpo técnico bastante eficiente e ao mesmo tempo a gente contrata os projetos. A gente leva mais tempo corrigindo os projetos ruins que recebemos, já cheguei à conclusão que vale mais a pena contratar estagiários do que projetos. Ficamos com serviços burocráticos. (BIAZIN, 2021)

Outro ponto que merece destaque, é que todas as edificações destruídas, com exceção das que foram substituídas, localizam-se em áreas sem concentração urbana (como foi possível visualizar nas imagens), o que indica a preservação apenas dos bens que apresentam maior relação com as cidades, excluindo-se os que atendiam as vilas rurais. Este ponto também foi abordado em entrevista com o representante do IPHAN, que justifica que a preservação das estações em área urbana está relacionada ao “[...] interesse de uso, porque quando está na área urbana, sempre vai ter um interessado, a prefeitura por exemplo pode ter interesse de uso, já as que estão em área rural não tem interesse em atribuir um uso.” (BIAZIN, 2021).

A frase reforça a atuação dos agentes públicos, ou a falta de atuação, em preservar apenas os bens de maior relevância, visto que promovem a imagem dos municípios por estarem em áreas de alto fluxo de pessoas e turismo. Outro fator é a atuação dos agentes imobiliários, que vêm neste tipo de recuperação uma forma de aumentar ainda mais o valor da terra urbana, visto que em sua maioria, as

revitalizações de grandes áreas centrais para uso cultural, acaba por valorizar as propriedades. Elemento que amplia a desigualdade social visto que segrega destas áreas a população de baixa renda.

CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO 2

Neste capítulo foram abordados aspectos referentes a consolidação do patrimônio cultural industrial e patrimônio ferroviário, com o objetivo de embasar o capítulo final desta dissertação. Foi possível perceber, que apesar de recente, o estudo quanto a este tipo de patrimônio é extremamente importante para compreensão da sociedade.

As mudanças ocasionadas a partir da Revolução Industrial, principalmente nas cidades, levaram a mudanças significativas na concepção do patrimônio e na consolidação do Patrimônio Cultural Industrial e Ferroviário como uma área de estudo a ser abordado. A preservação destes bens no Brasil, principalmente os Ferroviários, esteve diretamente ligado com o sucateamento e concessão da malha à iniciativa privada e teve sua discussão ampliada com a passagem dos bens ao IPHAN.

Como já abordado, o IPHAN elencou seis critérios para definição de um Patrimônio Cultural Ferroviário, o primeiro relativo a atividades representantes da Era Industrial. Ora, a ferrovia já é a aplicabilidade das tecnologias da primeira revolução industrial aos transportes, mas na região o que é possível perceber é que a ferrovia além de elemento estruturador das relações entre as cidades e que possibilitou a ocupação e desenvolvimento de forma mais acelerada, tornou-se elemento fundamental para industrialização da área. Logo, o primeiro tópico está plenamente englobado dentro do Ramal.

O segundo critério leva em conta a relevância da ferrovia nos processos de ocupação das cidades, sendo impossível negar que foi através do Ramal São Francisco que se ampliou o processo de imigração e por ele que os grandes centros influenciavam nos costumes, modos e cultura de região. Sem falar na chegada de informações através do Telégrafo, que fazia com que as pessoas se aglomerassem nos arredores das Estações para saberem as notícias. Essa aglomeração consolidou a presença de comércio e serviços nos arredores dos prédios, principalmente os localizados na proximidade de ocupações já existentes. Mesmo nos prédios localizados em áreas rurais houve um certo adensamento de casas nos arredores das

estações, visto a importância da proximidade com a linha para o escoamento de produtos e o recebimento de informações.

No terceiro ponto o IPHAN aborda a qualidade dos sítios, outro ponto inquestionável, visto que mesmo as Estações que tiveram suas construções em madeira representavam os modos de produção das cidades onde estavam instaladas. Sem falar da excelência de alguns prédios, como os terminais de passageiros de Jaraguá do Sul, Joinville, São Francisco do Sul e Porto União, onde é possível perceber as mais diferentes influências da arquitetura europeia e, inclusive, com adaptações para a região, como no caso da Estação de Joinville que foi toda construída com referências ao enxaimel. O quarto item está ligado ao anterior por tratar de elementos construtivos, como já foi tratado neste trabalho quanto a técnicas construtivas e a utilização do ferro. Além disso, quanto a relevância de equipamentos e documentação, temos que levar em conta que caso esse aspecto não seja considerado relevante, não é pelo fato da falta deles, mas sim pela falha em sua preservação, que ocasionou que esses elementos se perdessem. A falta de iniciativas do poder público, também estão influenciando diretamente nos registros imateriais da rede visto que as pessoas estão perdendo a relação com a ferrovia.

Quanto ao valor social, a ferrovia fez parte da vida da maioria dos moradores da região. Mesmo onde o Ramal está desativado, existe a consciência da relevância da ferrovia e da forma que a mesma interferiu nas cidades, mas como dito anteriormente, isto vem se perdendo, não por desinteresse, mas sim, por falta de estratégias de valoração dos bens móveis, que conseqüentemente promoveriam ainda mais o valor social.

E por último, o IPHAN elenca o caráter de rede, de sistema. Por si só o Ramal São Francisco já apresenta relevância neste aspecto porque promove a ligação entre áreas bem distintas do território catarinense. Para além disso, destaca-se a conexão com os grandes centros, como: Curitiba, São Paulo e Rio de Janeiro. Sem falar na contribuição do Ramal para o ciclo da madeira e da erva-mate, a existência de um estudo para valoração deste ciclo, indicado pela representante do IPHAN, pode significar a preservação dos bens ainda existentes. Ademais, a ligação ferroviária provocou não apenas o intercâmbio cultural, mas também a troca de tecnologias e conhecimento que foram fundamentais para industrialização da região.

O que fica claro ao fim deste capítulo é que não faltam razões para devida atenção aos bens ferroviários do Ramal São Francisco. Faltam políticas públicas e, acima de tudo, vontade dos órgãos gestores e dos representantes públicos para valorização dos bens presentes no Ramal São Francisco e na linha ferroviária como um todo. É possível perceber pequenas iniciativas isoladas, mas, ao se tratar de patrimônio ferroviário, as estratégias de preservação precisam ser mais amplas porque as obras não se restringem a apenas um local. Quanto ao IPHAN, percebe-se a dificuldade do órgão em administrar e gerir estes bens, tendo em vista a falta de pessoal para realização dos levantamentos. A tutela imposta ao órgão a partir da extinção da RFFSA não ampliou os recursos humanos e nem financeiros do Instituto, dificultando ainda mais a preservação destes bens tendo em vista a demanda de trabalho do IPHAN em outras áreas patrimoniais.

No próximo capítulo o recorte espacial será restrito ao município de Jaraguá do Sul, justamente com o objetivo de analisar quais as políticas públicas que envolvem o patrimônio cultural no município, bem como de que forma a ferrovia influenciou no processo de formação da cidade. Espera-se entender como os principais agentes produtores do espaço público influenciam na preservação, ou não, destes bens, e os impactos da descaracterização do conjunto histórico para a compreensão da cidade.

CAPÍTULO 3

3. A ESTRADA DE FERRO E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO NO RAMAL SÃO FRANCISCO: ALGUNS ELEMENTOS PARA ENTENDER O PROCESSO NO ESPAÇO URBANO DE JARAGUÁ DO SUL

O objetivo deste capítulo é abordar como a ferrovia teve papel fundamental na produção do espaço urbano de Jaraguá do Sul, levando em conta a localização da linha, a inserção das estações e as mudanças nas características de ocupação da região e como o Patrimônio Cultural Ferroviário se relaciona nos dias atuais com os principais agentes produtores do espaço urbano. Assim, a história da cidade servirá de âncora para que sejam compreendidos certos aspectos resultantes na configuração urbana e nas relações desenvolvidas a partir da ferrovia, bem como analisar como as classes dominantes interferiram no processo de formação e expansão da cidade.

Antes da implantação da ferrovia em Jaraguá do Sul, a área caracterizava-se por uma ocupação esparsa, realizada em duas frentes pelas colônias Dona Francisca e Blumenau. O estabelecimento do empreendimento Jaraguá em 1895, com o objetivo de realizar a colonização da área por meio da venda de lotes a imigrantes, mostrou-se efetivo e a chegada de imigrantes ocorreu de forma exponencial. Inicialmente os lotes eram rurais e se estendiam perpendicularmente a partir do Rio Itapocu até as encostas dos morros. No mapa abaixo (Mapa 03) é possível notar como ocorreu a colonização de Jaraguá do Sul. Os primeiros imigrantes a chegar na região eram alemães, seguidos dos italianos e húngaros; que como colocado anteriormente, encontravam-se em situação precária devido as mudanças ocasionadas pela Revolução Industrial na Europa.

Colônia Blumenau, e a mais importante, que hoje constitui a região central da cidade, foi concebida como uma colônia independente, denominada Jaraguá. Sobre a ocupação inicial de Jaraguá “O Correio do Povo” coloca que

No ângulo que forma a desembocadura do Rio Jaraguá Itapocu, existia a fazenda Jaraguá, rodeada de pessoas [...] maior parte destes moradores eram negros e analfabetos. Nos demais recantos, Rio Cerro, Rio da Luz, Garibaldi, etc. haviam alguns moradores ali mandados pelo Governo do Estado, mas que não se sabia o número. Da desembocadura do Jaraguá até um lugar chamado Sertão apenas moravam 20 a 30 famílias espalhadas. (O CORREIO DO POVO, 1929)

No caso específico da Colônia Jaraguá, muitos destes imigrantes eram reemigrados das Colônias Dona Francisca e Blumenau tendo em vista a proximidade das duas colônias, como por exemplo Jorge Czerniewicz, reemigrado da Colônia Dona Francisca, que se estabeleceu em Jaraguá tornando-se comerciante e também grande atuante na vida política do então distrito. Tão importante foi a atuação de Czerniewicz na história de Jaraguá que a área correspondente a suas terras se transformou no atual Bairro Czerniewicz, limítrofe ao Bairro Centro.

As relações estabelecidas entre estas três colônias são o ponto fundamental para se compreender a forma como Jaraguá se desenvolveu, o tema será aprofundado no decorrer deste capítulo. A instalação da Colônia Jaraguá não consolidou grupos influentes imediatamente, entretanto já se observava o surgimento destes grupos nas colônias Joinville e Blumenau que possuíam uma ocupação anterior e que apresentavam indícios de industrialização. Segundo a Prefeitura Municipal de Jaraguá do Sul, em 1883 Emílio Carlos Jourdan, considerado o fundador da cidade, já falava da importância da construção de uma ferrovia para o desenvolvimento da região em correspondências com o Conde D'Eu.

Apenas nove anos após a fundação da Colônia Jaraguá, inicia-se a construção do Ramal São Francisco, que viria mudar por completo a estruturação da cidade. Não é possível afirmar com clareza a existência de grupos influentes em Jaraguá do Sul neste período, mas dois nomes tornaram-se responsáveis pela estruturação da então Colônia Jaraguá, são eles Ângelo Piazero e Domingos Rodrigues da Nova que assumiram a propriedade da Colônia até então de Emílio Carlos Jourdan. Ambos também eram reemigrados da Colônia Blumenau. A atuação de ambos no desenvolvimento da Colônia não interferiu diretamente nas definições do traçado Ferroviário, tendo em vista que as atividades econômicas realizadas na colônia ainda eram pouco relevantes, mas como visto anteriormente a elite da colônia Dona

Francisca teve papel fundamental na definição do traçado do Ramal, o que incentivou a ocupação de Jaraguá, que à época era Distrito de Joinville.

Nos primeiros anos, as atividades econômicas realizadas em Jaraguá eram de agricultura de subsistência e a exploração extrativista, principalmente da madeira. Segundo reportagem do jornal “O Correio do Povo”¹⁸, em 2 de julho de 1921, Jaraguá já contava com 10.106 habitantes. Sobre as atividades produtivas a reportagem coloca que a colônia contava com 3.622 vacas que produziram 141.411 litros de leite, no ano de 1920 foram fabricados 105.999 quilogramas de manteiga e 8.560 quilogramas de queijo. No mesmo período foram colhidos 1.898 litros de mel de abelha, 2.114 sacos de polvilho, 7.578 sacos de batatas, 1.150 abacaxis, 243 quilogramas de cera de abelha, 1.030 toneladas de cana de açúcar; 36.090 cachos de bananas; 14.016 laranjas; 110 arrobas de fumo em corda, 45.496 arrobas de fumo em folha, 1.479 arrobas de café; além de serem produzidas 247 pipas de cachaça, 1.289 sacos de açúcar e 18 pipas de melado. Os produtos da colônia eram transportados pelo Ramal São Francisco, aspecto também observado pela reportagem.

O crescimento de Jaraguá aconteceu de forma rápida, em 1936 o distrito encontrava-se com uma industrialização crescente, com fábricas de charutos e cigarros, bebidas, vinagre, café moído, móveis, velas, calçados, laticínios, conservas, tecidos, fundição, entre outros. O processo de consolidação industrial e comercial de Jaraguá promove a formação de grupos hegemônicos, são diversas as famílias que se beneficiaram da rápida expansão econômica de Jaraguá do Sul, é possível citar a família Grubba, que além de empresários e proprietários de terra, destacaram-se na vida política da cidade. Esta relação, onde um grupo torna-se responsável por diversos processos, ora sendo proprietário dos meios de produção, ora proprietário fundiário e ora agente público, transformou a vida política em um jogo de influências, a família Grubba é um exemplo, mas outros empresários se aventuraram na vida política, por exemplo Geraldo Werninghaus (um dos fundadores da WEG) e Antídio Lunelli, atual prefeito, que ganhará maior ênfase no decorrer deste capítulo.

A atuação de proprietários de terras e proprietários dos meios de produção dentro do poder público também interferia na forma como o debate político era realizado na cidade, pouco espaço sobrava aos que eram avessos a política

¹⁸ Anexo 5

estabelecida na cidade. Mais do que isto, o grupo empresarial sempre teve forte influência na mídia da cidade, fazendo com que jornais e rádios também defendessem seus interesses. Estas relações, estabelecidas desde o início da colonização de Jaraguá do Sul permanecem até hoje e interferem significativamente na forma como é produzido o espaço urbano na cidade.

Após a inserção da estrada de ferro em Jaraguá, a proximidade com a estação passou a ser vista como um elemento fundamental para os comerciantes da época, tendo em vista o fluxo de mercadorias e pessoas que estes espaços poderiam gerar, principalmente em áreas com ocupação já existente, como no caso do entorno da Estação Jaraguá. Apesar da valorização provocada pela utilização da ferrovia, são inúmeros os relatos da falta de vagões para o transporte de produtos, bem como problemas relativos à obtenção de lenha para as locomotivas e também quanto ao mal estado de conservação da linha e das estações que acarretavam no atraso dos trens e em constantes descarrilamentos. Apesar destes problemas, a ferrovia permaneceu tendo a mesma importância para o desenvolvimento da cidade, já que era o único meio de transporte que possibilitava conexões entre Jaraguá e outras regiões.

Até o ano 1967 o único acesso terrestre entre Joinville e Blumenau era através de Jaraguá do Sul, isto só mudou com a construção da estrada entre Joinville e Itajaí, que posteriormente se tornaria BR-101. Tão importante era esta ligação, que o transporte de cargas e passageiros entre Blumenau e Jaraguá era realizado diariamente desde a década de 1920, ainda em caminhos primitivos com a utilização de tração animal. Desta forma, maioria das relações estabelecidas entre Joinville e Blumenau eram realizadas através de Jaraguá, que à época ainda era distrito de Joinville. Sobre o assunto, reportagem do Jornal “O Correio do Povo”¹⁹, de 21 de julho de 1928, coloca que “Jaraguá é o ponto mais importante entre Joinville e Blumenau. A estrada Jaraguá tem o seu papel definido no plano que se precisa realizar.” Referindo-se a necessidade de melhorar as condições da ligação rodoviária entre as duas colônias.

Para tentar sanar os problemas referentes a falta de vagões, em 1939 eles começam a ser produzidos em Joinville pela empresa Metalurgica de Otto Bennack. Pouco tempo depois, em 1940 a Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande é

¹⁹ Anexo 6

encampada pelo governo federal, bem como a empresa de Bennack, que começa a produzir inclusive litorinas para utilização em diversas ferrovias.

Como já destacado, a demanda pelo transporte ferroviário em Jaraguá levou a construção de um novo terminal ferroviário. Em frente ao novo terminal da Estação Ferroviária de Jaraguá, foi construído em 1941 o novo terminal Rodoviário da cidade, a proximidade entre os dois prédios tinha como objetivo facilitar os transbordos de carga entre os dois modais, principalmente com o objetivo de atender as ligações rodoviárias entre Jaraguá do Sul, Blumenau e Florianópolis. Tão importante era esta relação entre os dois modais, que a condicionante do horário das saídas dos ônibus era a chegada dos trens.

Ainda na década de 1940 o crescimento de Jaraguá era tão exponencial, que já se denunciava a falta de moradia na cidade. Aspecto que vai se agravar na década de 1970 com o crescimento industrial do município, o tema ganhará maior ênfase no decorrer deste capítulo.

Levando em conta os quatro agentes sociais descritos por Corrêa (1989), pode-se dizer que o Estado teve papel fundamental na consolidação da ocupação de Jaraguá a partir da construção da ferrovia. A valorização da terra com a implantação do traçado levou a criação de uma elite fundiária com poder para definir a forma como a terra, até então majoritariamente agrícola, seria ocupada. Com a Primeira Guerra mundial, a chegada de novos imigrantes proporcionou um incremento de capital na cidade, ocasionando a estruturação das primeiras fábricas, além do comércio e serviços. Com a consolidação da ocupação, começam a agir os agentes imobiliários, principalmente a partir do processo de substituição do transporte ferroviário pelo rodoviário, que ganha ainda mais força nos anos 1990, quando o centro histórico de Jaraguá começa a sofrer forte descaracterização. Com a modernização do parque fabril e a consolidação de grandes indústrias na cidade, diversos grupos começam a migrar para região em busca de emprego e novas oportunidades, o que indica a formação de grupos sociais excluídos que se instalaram em regiões mais distantes da ocupação original.

Este capítulo visa salientar as formações originais da cidade nos arredores das estações, bem como os impactos da perda de diversos dos exemplares arquitetônicos na compreensão histórica da cidade. Para isso, serão estudados a situação dos bens de Patrimônio Cultural Ferroviário em Jaraguá do Sul, bem como seus impactos culturais, a descaracterização do conjunto histórico de Jaraguá e como os principais

agentes produtores do espaço urbano atuam na especulação em torno dos bens ferroviários. O capítulo será dividido em três tópicos que abordarão as relações que o Patrimônio Cultural estabelece com os principais agentes do espaço urbano, as iniciativas por parte do poder público na preservação dos bens culturais e os impactos da descaracterização do centro histórico de Jaraguá do Sul.

3.1.O PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO E AS RELAÇÕES COM OS PRINCIPAIS AGENTES PRODUTORES DO ESPAÇO URBANO EM JARAGUÁ DO SUL

A intenção deste subcapítulo é fazer uma análise quanto as relações construídas pelo Patrimônio Cultural Ferroviário em Jaraguá, e como estas relações se estabeleceram historicamente com os agentes produtores do espaço urbano. Analisando em especial os acontecimentos a partir da inserção da malha ferroviária da cidade e suas consequências. A intenção será descobrir, qual a pressão realizada pelos agentes produtores do espaço urbano, sobre a malha ferroviária e as estações ferroviárias, analisando projetos e a legislação do município de Jaraguá do Sul.

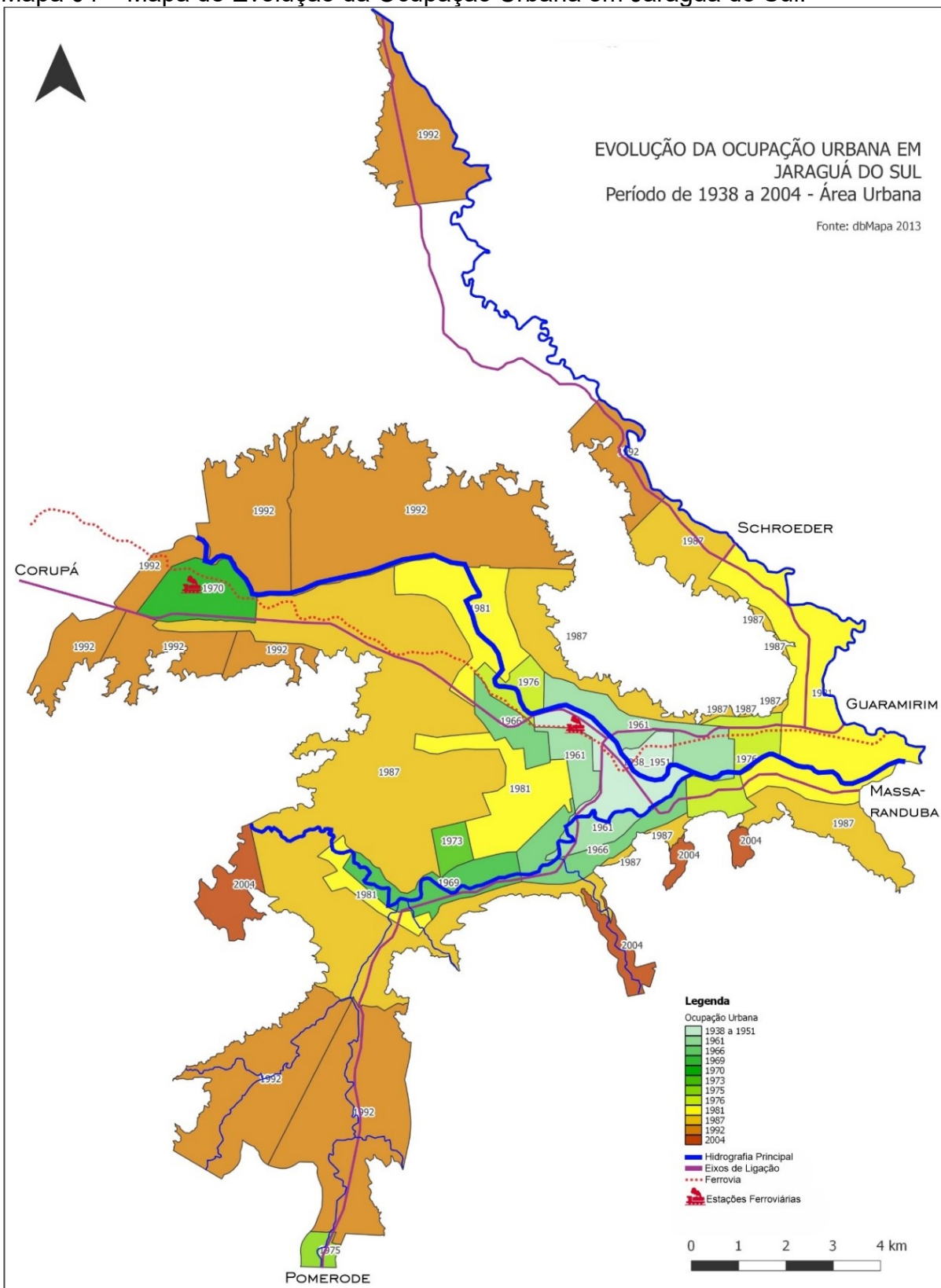
Como já tratado no decorrer deste trabalho, a instalação da ferrovia tem como tendência o desenvolvimento de atividades econômicas e, como já elucidado, isto não ocorre da mesma forma em todos os lugares. No caso de Jaraguá do Sul dois fatores contribuíram para o desenvolvimento inicial a partir da instalação da ferrovia, o primeiro foram as atividades comerciais já existentes, visto que a cidade possuía uma atividade econômica em ascensão, e o segundo fator, talvez o mais importante, a proximidade com as duas maiores colônias de Santa Catarina, fazendo com que muitas relações comerciais fossem realizadas em Jaraguá do Sul. Segundo o entrevistado do Anexo 2,

O vale do Itajaí conectava-se com o processo de globalização da economia indo para Jaraguá do Sul, pois sua conexão ferroviária, apesar de levar ao porto, não tinha ligação direta com outras cidades. Jaraguá era fornecedor de matéria prima têxtil para Blumenau. Os queijos de Jaraguá eram distribuídos através da ferrovia, a moda chegava pelo trem, o chapéu panamá, que a Marcatto ainda não produzia, era importado pela empresa da Bolívia. (Sem Identificação, 2020)

Como colocado pelo entrevistado, as relações estabelecidas com as outras colônias a partir da instalação da ferrovia fez com que os arredores das estações começassem a se consolidar. Este movimento afetou diretamente as atividades

econômicas realizadas no município; começavam a surgir a partir deste momento, os primeiros grupos sociais influentes. A Estação Jaraguá foi estruturada nas proximidades da ocupação original da Colônia, o que acabou por facilitar a constituição de um núcleo urbano em seus arredores. A outra estação, Nereu Ramos, também veio por consolidar uma centralidade. Isto fica ainda mais claro ao se analisar o mapa abaixo (Mapa 04) que trata da Evolução da Ocupação Urbana em Jaraguá do Sul. Fica explícito que os pontos principais de consolidação da urbanização são os arredores das duas estações ferroviárias, vale destacar que a ocupação de Nereu Ramos aparece como posterior à da região central da cidade porque o mapa trata da ocupação urbana na forma da lei e não através do agrupamento urbano anterior. O outro ponto de ocupação urbana se faz na divisa com Pomerode que apresenta ocupação mais antiga pela proximidade com a cidade limítrofe.

Mapa 04 – Mapa de Evolução da Ocupação Urbana em Jaraguá do Sul.



Fonte: Instituto Jourdan, 2015. Alterado pelo autor.

Outro fator a ser destacado é referente as características do terreno em Jaraguá do Sul. Por estar inserida dentro do Vale do Rio Itapocu a cidade acaba por

ter algumas limitações em seu crescimento, neste caso, os três rios que cortam a cidade bem como as montanhas que compõem o vale. Outro elemento estruturador que fica evidente é a ferrovia, de forma que é possível ver que a ocupação vai se espalhando a partir da área da estação central para as regiões mais longínquas seguindo o traçado dos rios e da ferrovia. Soto (2010) destaca que o crescimento de Jaraguá se deve também a precariedade das estradas da região, fazendo com que fosse priorizado as ferrovias e a navegação de cabotagem para o escoamento da produção, entretanto

[...] a partir da proibição deste tipo de navegação com o início da Segunda Guerra Mundial, Jaraguá passaria a ser ponto de entroncamento rodo-ferroviário, pois o trajeto rodoviário preferencial entre o Centro Sul e o Rio Grande do Sul passava por Joinville, Jaraguá, Timbó e Lages, o que viria a contribuir para o desenvolvimento do núcleo urbano. (SOTO, 2010. p. 56)

A implantação da ferrovia alterou significativamente o processo de ocupação da cidade quanto a consolidação da área central da cidade e os aspectos abordados anteriormente evidenciam isso. A consolidação da indústria, ainda que em pequena escala, na primeira metade do século XX, ocorre de forma rápida, Soto (2010) coloca que,

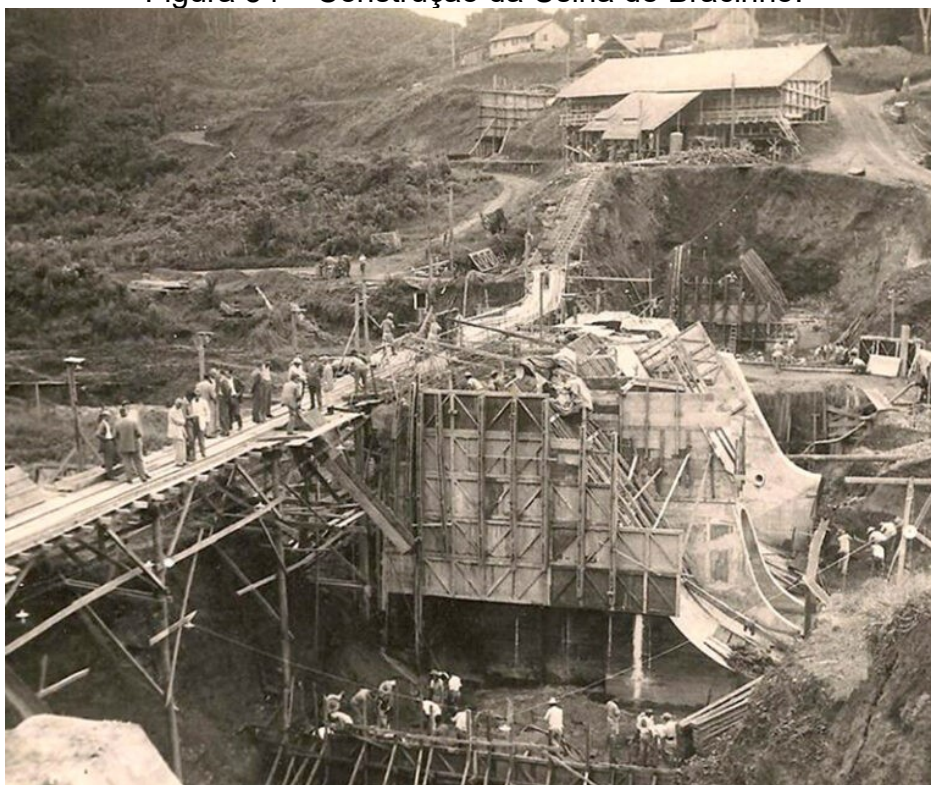
No início dos anos 1940, Jaraguá era considerada como o quarto município mais industrializado de Santa Catarina, mesma época em que começa o controle sobre as manifestações culturais dos imigrantes, com a proibição de falar em alemão e italiano em público, e o fechamento de escolas e clubes. (SOTO, 2010. p. 68)

Os impedimentos culturais provocados pela Segunda Guerra Mundial não conseguiram eliminar as características dos colonizadores da região, bem como não interferiram na influência das famílias no processo político da cidade. Tanto que no período entre a década de 1940 e 1960 a cidade amplia seu crescimento, com a consolidação da pequena indústria, segundo a entrevista 2

O perfil da indústria passa a mudar, e tudo com o aporte da ferrovia. As modernizações foram chegando através da ferrovia, usina hidrelétrica de Bracinho, por exemplo, seus materiais chegaram pelo porto de São Francisco e foram trazidos pela rede ferroviária. Trouxeram tecnologia e engenheiros através da ferrovia dos grandes centros, foi decisivo porque a partir da usina hidrelétrica se possibilitou o desenvolvimento da diversificação industrial, foi favorecido pela ferrovia, e em Joinville não foi diferente, a Tupy a partir da década de 1940, no mesmo sentido Guaramirim. (Sem Identificação, 2020)

A Usina de Bracinho (Figura 54) foi construída em 1930 com o objetivo de suprir a necessidade energética de toda a região norte catarinense, os municípios que seriam atendidos pela obra eram: Jaraguá, Mafra, São Bento, Joinville e Blumenau. O material para sua construção e operação foi trazido da Alemanha e chegaram até a região através do Ramal São Francisco.

Figura 54 – Construção da Usina de Bracinho.



Autor: Desconhecido, 1930.

Fonte: Arquivo Histórico de Jaraguá do Sul, 2020.

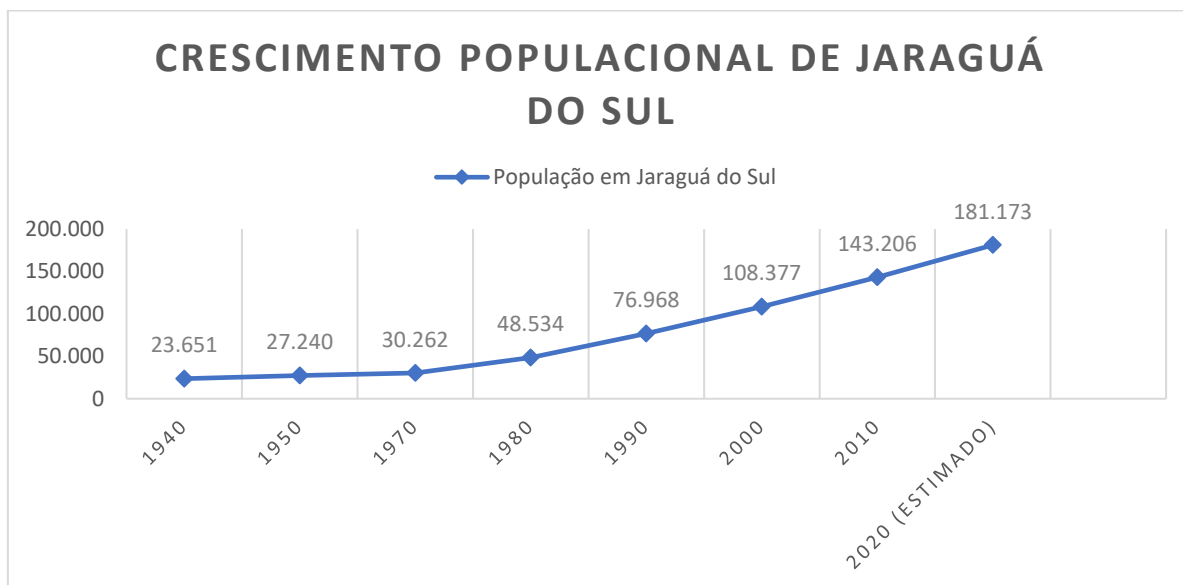
A construção da Usina de Bracinho, apesar de fundamental para o desenvolvimento da região, foi também problemática, são inúmeros os registros de falta de energia elétrica até o ano de 1961, problema que só foi solucionado após a ampliação da capacidade produtiva da Usina e da construção da linha de distribuição entre Jaraguá e Florianópolis. A dificuldade em garantir a distribuição de energia poderia ter comprometido a forma como a região norte de Santa Catarina se desenvolveu tendo em vista que as indústrias demandavam grande capacidade energética.

Apesar do fortalecimento da indústria na região, é também a partir da década de 1940 que o Governo Federal diminui os investimentos no transporte ferroviário, o que viria a mudar por completo a estruturação da cidade. Entretanto, a falta de ligações rodoviárias e a Segunda Guerra Mundial retardaram o processo substituição

do transporte ferroviário pelo rodoviário na região. As limitações causadas pela Guerra, sobretudo na distribuição de combustíveis, fizeram com que o trem permanecesse por mais tempo como principal meio de transporte da região. Aos poucos, da mesma forma como o município esteve intrinsecamente ligado ao auge do transporte ferroviário, ela vê seu crescimento se distanciando da ferrovia e indo em direção ao transporte rodoviário.

Na década de 1960 Jaraguá começa a desenvolver, juntamente com Joinville e Blumenau, suas grandes indústrias e, com isso, ampliar ainda mais seu crescimento populacional, como é possível observar no Gráfico 01. A industrialização da região esteve associada aos movimentos de substituições de importações, e desenvolveu indústrias principalmente nos setores metalmeccânico e têxtil, em Jaraguá é possível destacar a WEG, o Kohlbach, a Marisol, entre outras. O surgimento destas indústrias e a consolidação das já existentes, levou ao crescimento da cidade e de grupos com grande influência no processo de formação urbana.

Gráfico 01 - Crescimento Populacional de Jaraguá do Sul.



Fonte: IBGE, 2020. Elaborado pelo Autor.

O crescimento exponencial da cidade na década de 1960 tornou-se um problema urbano, o centro já consolidado não comportava mais o crescimento, sem falar nos problemas relacionados a água, esgoto e iluminação pública. É neste período que se inicia o espraiamento da mancha urbana. O atual Bairro Nova Brasília se desenvolveu de forma rápida e descontrolada, em reportagem do jornal “O Correio do Povo”, de 9 de setembro de 1961, coloca-se que

O que ainda a pouco era um eucaliptal, hoje oferece o aspecto de uma cidade em miniatura que trabalha incessantemente. [...] Assim como progride a localidade, os problemas se avolumam e vão num sempre crescendo. [...] escoamento das águas pluviais, tubos para esgotos, conservação dos traçados das ruas, iluminação elétrica, higiene e saúde pública, são outros tantos problemas que exigem solução imediata, sob pena de atrofiar uma zona onde humildes Jaraguenses conseguiram tornar realidade o sonho da casa própria. (O CORREIO DO POVO, 1961)

No mesmo período, com a concretização da política voltada para o rodoviarismo, são construídas duas importantes ligações rodoviárias, a BR-116 e a BR-101. A instalação inicial das duas rodovias, bem como a posterior construção das BR-280 e BR-470, acaba por fortalecer o processo de industrialização. Segundo Schörner (2006),

Em 1982 essas indústrias somavam 370 nos mais diversos ramos de atividades, e ocupavam cerca de 15.500 trabalhadores em uma população de aproximadamente 50 mil habitantes. Os destaques eram a indústria de alimentação, do vestuário, fiação e tecelagem, metal-mecânica e do material elétrico, da construção civil e do mobiliário. Além dessas, pertencentes a setores específicos, haviam fábricas de sabão, de embalagens de papelão, curtumes, de industrialização de fumo, de velas de cera, de artefatos de borracha, de telas de arame, marmorearias etc. (SCHÖRNER, 2006. p. 29)

Sobre as rodovias, o entrevistado 2 coloca que

As pessoas passaram a comprar o carro e os trens pararam de ser atrativos, a WEG teve bastante influencia nisso porque incentivou a criação de empresas de logísticas devido a facilidade de conexão através da rodovia. (Sem Identificação, 2020)

A frase além de indicar a substituição do transporte ferroviário pelo rodoviário, evidencia a atuação dos grupos influentes no processo de desvalorização do transporte ferroviário, neste caso a atuação da WEG no incentivo a política rodoviarista. A construção da BR-101 ocorreu antes da construção da BR-280, o que acabou por desconectar Jaraguá do Sul e todo o Vale do Itapocu do restante do estado. No ano de 1968 os prefeitos dos municípios do Vale do Itapocu se uniram para pressionar o Estado para a conclusão do asfaltamento da BR-280, o que ocorreu apenas em 1975.

Um ano antes, em 1974, a WEG ameaçou não investir mais na cidade de Jaraguá do Sul tendo em vista os problemas relacionados ao transporte rodoviário, em reunião com a Prefeitura, a empresa exigiu a finalização da BR-280 no trecho entre Jaraguá e a BR-101, a construção de pontes para automóveis e pedestres,

calçamento nas ruas que dessem acesso aos seus parques fabris, sistema de escoamento de águas pluviais no Parque Fabril 1 e empréstimo das máquinas da prefeitura para utilização da empresa. O movimento realizado pela WEG é outro ponto que embasa a ação dos agentes em conjunto com o poder público na resolução de problemas próprios. Obviamente a permanência da empresa no município tornou-se extremamente positiva para o crescimento da cidade.

Ainda na década de 1960, o aumento populacional ocasionado pelo crescimento industrial levou diversas famílias a empreenderem nos setores comerciais da cidade. A consolidação desta elite em Jaraguá do Sul é fundamental para compreensão dos processos desencadeados na cidade. Esta mesma população, a elite criada em Jaraguá, passa a defender a visão de desenvolvimento da cidade, entretanto, como colocado por Schörner (2006)

[...] as contradições da vida urbana, que o poder político e econômico dominantes procuram ocultar, começam a ser percebidas, mesmo porque são vividas pela população. Por isso é preciso denunciar a idéia da harmonia cidadina local, pretendida pela classe dominante, que divulga a idéia da cidade como algo dinâmico, progressista, harmônico, homogêneo, enfim, como se fosse uma grandessíssima família, irmanada por ideais comuns desde o tempo de sua fundação pelos imigrantes alemães. (SCHÖRNER, 2006. p. 15)

O trecho evidência a presença de grupos sociais excluídos dentro da cidade. Estes grupos se aproximam do município em decorrência do crescimento industrial, que desencadeou no aumento da mancha urbana, como é possível notar no mapa, acima colocado. A área central onde localiza-se a estação ferroviária da cidade passa por uma grande mudança com o aumento da concentração de comércio. A privatização da ferrovia acaba por encerrar as atividades de transporte de cargas e passageiros na estação da cidade, que já havia diminuído gradativamente, ocasionando o fechamento de muitos dos empreendimentos de comércio e serviços relacionados ao transporte ferroviário.

A crescente concentração populacional na cidade e a pressão de grupos familiares influentes leva a um processo de descaracterização do conjunto histórico da cidade principalmente a partir da década de 1970, mas que pode ser observado até os dias atuais. É na mesma década que o problema habitacional de Jaraguá se agrava, estima-se que eram geradas 150 novas vagas de emprego por dia na cidade (O CORREIO DO POVO, 1973).

Quanto a descaracterização do conjunto histórico, destaca-se a atuação da família Breithaupt, que começa a empreender na cidade através de um comércio de secos e molhados em frente ao terminal de cargas da Estação Jaraguá (Figura 55). A atuação da família no setor comercial permanece até hoje no ramo de materiais de construção, entretanto, no auge do Grupo Breithaupt, a empresa contava com supermercados, shopping center, auto centers e lojas de moda e utilidades domésticas.

Figura 55 – Comércio Breithaupt a esquerda, Terminal de Cargas da Estação Jaraguá a direita, Bar Catarinense ao Centro.



Autor: Desconhecido, 1930.

Fonte: Arquivo Histórico de Jaraguá do Sul, 2020.

A família Breithaupt é um elemento fundamental para compreender a consolidação e a destruição do centro histórico de Jaraguá do Sul. Sua atuação na descaracterização do centro histórico da cidade ganhará maior impacto a partir dos anos 1990. No decorrer deste texto, será possível perceber a interferência de grupos familiares em diversos aspectos da vida em Jaraguá do Sul, isto está ligado a sociedade jaraguense estar

[...] claramente dividido entre um grupo que se percebe, e que assim pretende ser reconhecido, com o establishment local, e um outro conjunto de indivíduos e famílias outsiders. Os primeiros fundam a sua distinção e o seu poder em um princípio de antigüidade, encarnando os valores da tradição e da boa sociedade. Os “outros” vivem estigmatizados por todos os atributos associados com a anomia, como

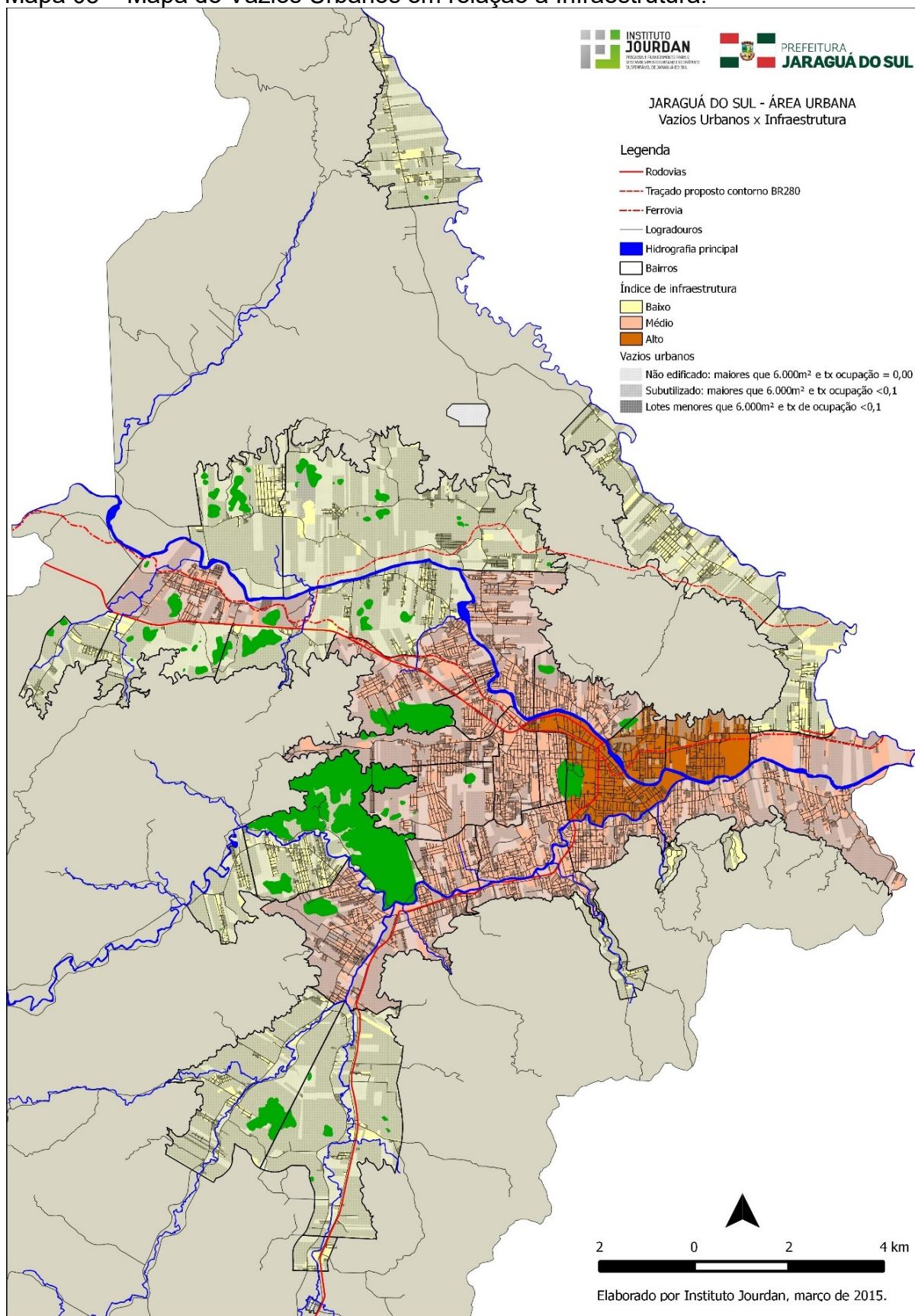
a delinqüência, a violência, o preconceito, a exclusão social e econômica. (SCHÖRNER, 2006. p. 16)

A consolidação do “*establishment* local”, leva a criação de uma ideologia, como já colocado neste trabalho, e reflete os pensamentos das elites. No caso de Jaraguá, este pensamento é influenciado pelos proprietários de indústrias e comerciantes, que tem poder para interferir na forma como toda a população se comporta, quase como numa relação de subserviência. É comum em Jaraguá do Sul os trabalhadores acreditarem que suas conquistas não são fruto de seu trabalho, muitas vezes explorado, mas sim quase que como um presente das empresas em que trabalham.

Esta relação de passividade aos ideais das elites, leva a manipulação de diversos outros aspectos sociais, que acaba por interferir na forma como as pessoas veem a descaracterização do centro histórico. As pessoas compreendem que o centro histórico é responsável pela contenção do crescimento da cidade, e apesar de haver certa nostalgia entre os moradores ao se tratar dos prédios destruídos, muitos entendem como um mal necessário as perdas destes bens. O que se percebe também é que muitos destes exemplares se perdem apenas para que seus terrenos fiquem reservados para a especulação imobiliária e dos terrenos que recebem novas edificações, estas não representam relevância arquitetônica nenhuma, comprometendo ainda mais as características da cidade.

O crescimento da especulação imobiliária ocorre a partir da década de 1980 quando a área central da cidade se transforma em um ambiente elitizado, enquanto as periferias sofrem um espraiamento tendo em vista a necessidade de absorver a demanda populacional ocasionada pelo crescimento da indústria. Dessa forma, o espraiamento causa a criação de enormes vazios na área urbana da cidade, aspecto que pode ser visto até os dias atuais. Concomitante a isto, existe a pressão para que a área urbana seja ampliada, valorizando empreendimentos imobiliários em áreas com pouca estrutura urbana, o que no passado já foi um problema no processo de estruturação da área tendo em vista o custo para a inserção de serviços públicos nas áreas isoladas. O mapa abaixo (Mapa 05) elucida este processo ao cruzar as informações quanto a infraestrutura urbana e os vazios urbanos da cidade, percebe-se que mesmo a área com maior infraestrutura ainda conta com grandes áreas de vazios.

Mapa 05 – Mapa de Vazios Urbanos em relação a Infraestrutura.



Fonte: Instituto Jourdan, 2015. Acervo: O autor.

Como as áreas centrais concentram a maior infraestrutura urbana, além de comércios e serviços, obviamente a pressão imobiliária realizada sob estas áreas é maior que no restante do município. Isto, atrelado a ocupação esparsa característica de cidades colonizadas por imigrantes não portugueses, amplia a pressão sobre o patrimônio cultural. Além disso, como o processo de descaracterização do centro histórico vem ocorrendo desde a década de 1980, o patrimônio torna-se ainda mais fragilizado, tendo em vista que já não é mais possível identificar as características do conjunto como um todo.

No caso da ferrovia, a pressão dos agentes produtores do espaço urbano começa já no período de encerramento das atividades do transporte de passageiros. Os edifícios das estações ferroviárias permanecem desocupados de 1991 até 2008, quando passam por um projeto de revitalização. É a partir do fim do transporte de passageiros que o entorno da estação passa por sua maior descaracterização. É possível notar que maioria dos prédios relativos à utilização da ferrovia (hotéis, bares, restaurantes) são desocupados e posteriormente destruídos. A descaracterização do centro histórico ganhará maior ênfase ao final deste trabalho.

Os trilhos de trem, como já abordado, são utilizados apenas para o transporte de cargas, gerando forte pressão por parte dos agentes para que sejam retirados do centro da cidade, tendo como justificativa os impactos gerados no tráfego de veículos no município. O projeto do contorno ferroviário da cidade foi elaborado em 2000, o novo traçado tem como objetivo retirar os trilhos do trem dos centros urbanos de Jaraguá do Sul, Joinville e Guaramirim, de forma a mitigar os efeitos causados pela passagem dos trens no centro da cidade.

No caso de Jaraguá do Sul, o trilho de trem seria deslocado para um traçado majoritariamente na área rural, como pode ser observado no mapa abaixo (Mapa 06), enquanto o leito original da ferrovia ficaria completamente inutilizado, dificultando ainda mais a compreensão da relação da ferrovia com o processo de estruturação urbana. Aqui surge outro problema, o que fazer com o leito original? Existem projetos para o reaproveitamento do leito original que serão abordados no próximo tópico.

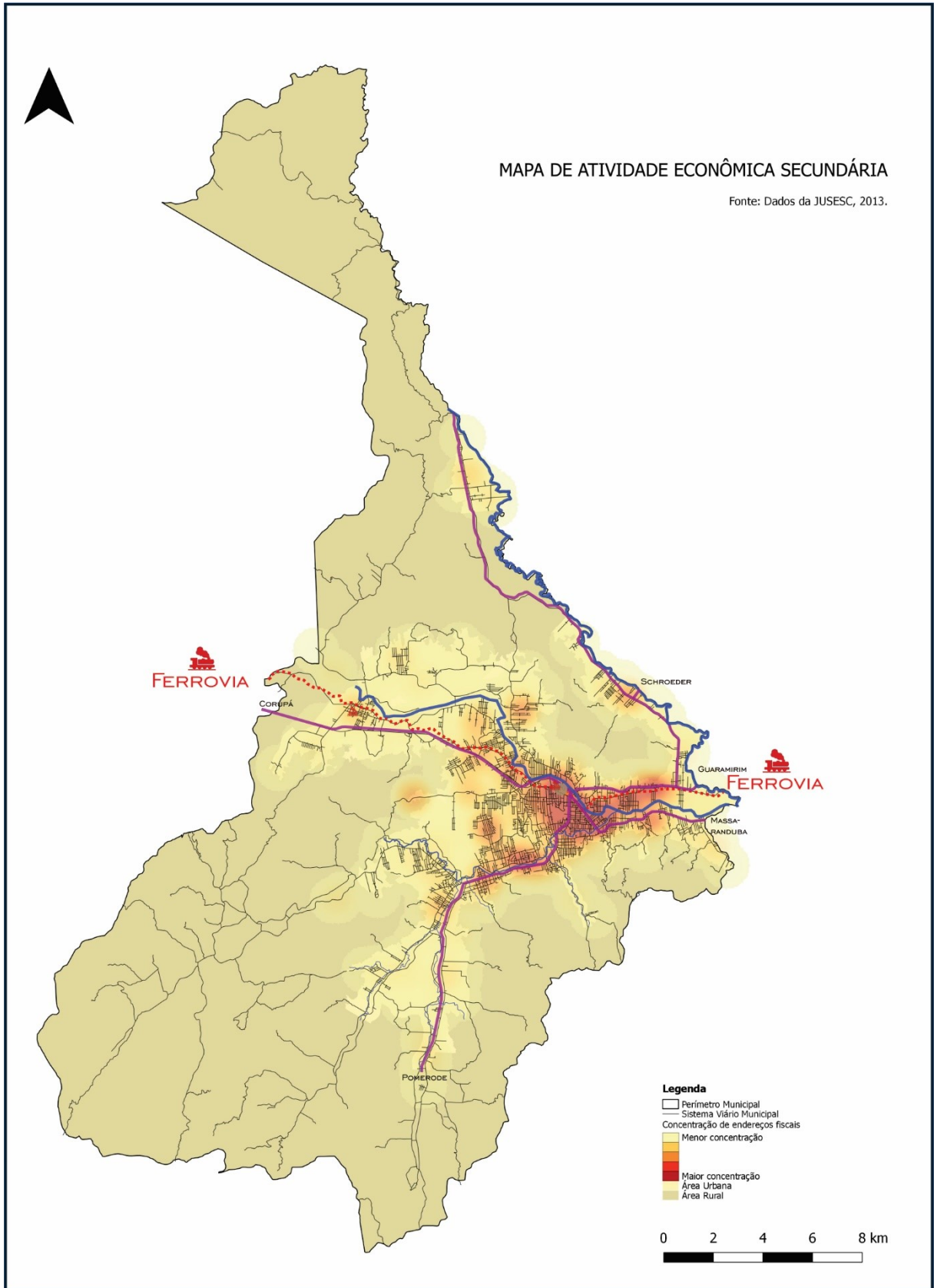
A retirada do transporte ferroviário do Centro de Jaraguá do Sul, além de obviamente prejudicar a compreensão do processo de formação da cidade e sua relação com o Patrimônio Cultural Imaterial da ferrovia vai afetar as áreas onde se prevê a construção do novo trecho, que em boa parte de seu traçado continuará atravessando a área urbana do município. O trajeto proposto e que consta no mapa, foi desenvolvido no início dos anos 2000, tendo havido ampliações no perímetro urbano da cidade, de modo que, se um dia realmente for construído, muito provavelmente o traçado deverá ser revisto.

Quanto ao patrimônio imaterial proveniente da ferrovia, não existem iniciativas ou ações que proponham sua valoração por se tratar de um patrimônio ainda mais frágil tendo em vista que se estabelece através de relações, registros e ensinamentos. Não se nota mais a valoração da cultura ferroviária em Jaraguá do Sul, percebe-se uma certa nostalgia por parte dos mais antigos, principalmente os que puderam utilizar o transporte de passageiros da estação, mas a relação vem sendo perdida. Dos resquícios restantes, o mais relevante ainda é a passagem do trem pela área urbana da cidade, muito pelo fato de que o trem continua a ser visto e ouvido por boa parte dos moradores do município. Mas na iminência de um contorno ferroviário ser construído, o patrimônio imaterial relativo à ferrovia na cidade corre o risco de acabar. Quanto as iniciativas de preservação do Patrimônio Cultural Ferroviário, o entrevistado 2 coloca que

[...] não houve em nenhum momento, nem de vereadores, nem em governo federal, nem dos prefeitos. Todos desconhecem a história e a importância da ferrovia. Existe uma resistência dessa elite retrógrada, que só se interessa pelo transporte ferroviário quando é relativo ao turismo. (Sem Identificação, 2020)

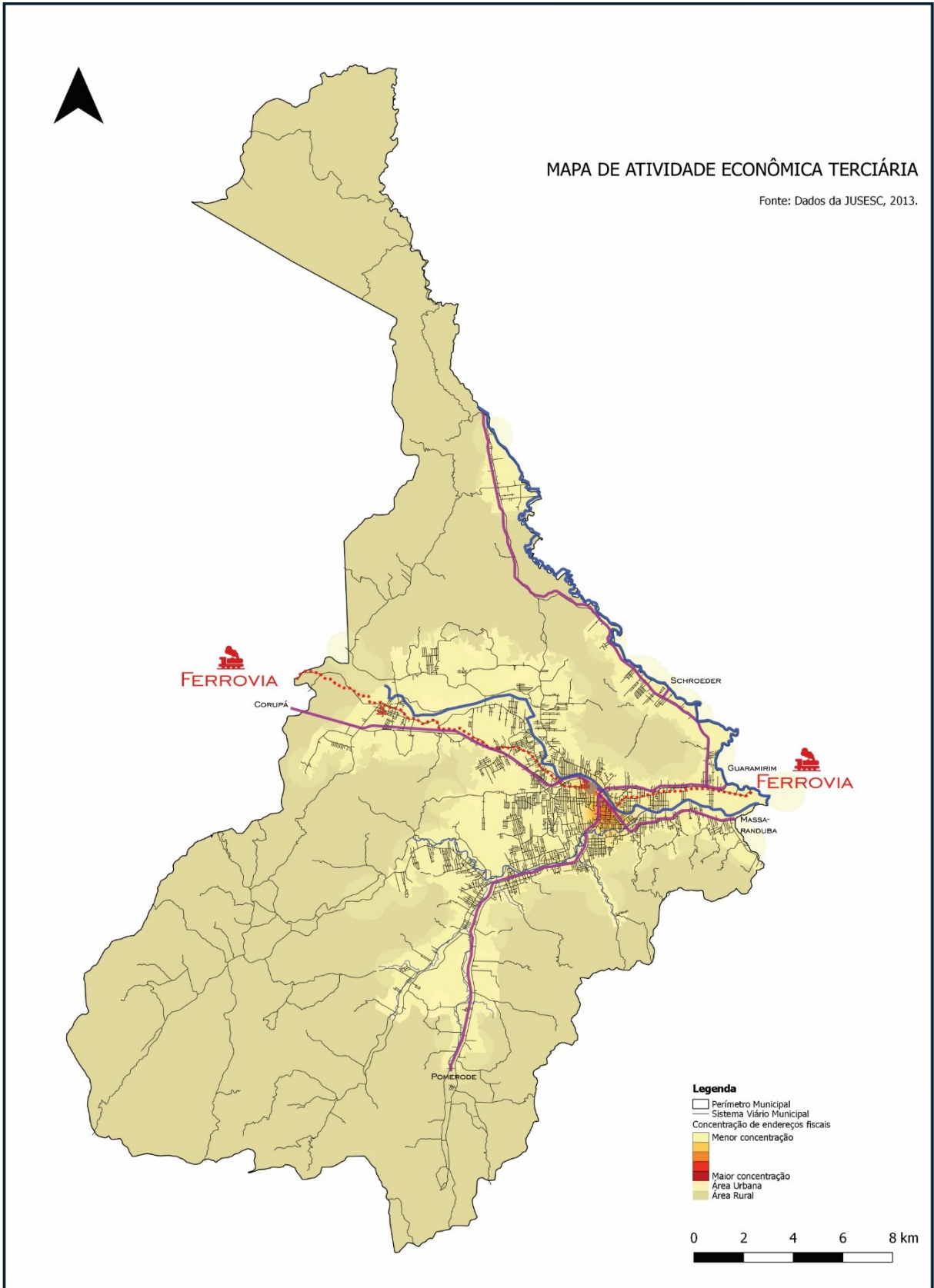
Mesmo com todas as mudanças ocasionadas com o fim do transporte de passageiros e a possível retirada dos trilhos da área urbana, não é possível esconder a relação da cidade com o trem. Ao se analisar os mapas de atividades econômicas secundárias e terciárias (Mapa 07 e Mapa 08) percebe-se que, as atividades secundárias estruturam-se majoritariamente nos arredores do traçado do trilho do trem ou dos rios, enquanto as atividades terciárias mantém sua concentração na área de entorno a Estação Jaraguá, mostrando a relevância do meio de transporte para o crescimento e estruturação da cidade.

Mapa 07 – Mapa de atividades econômicas secundárias em relação ao traçado ferroviário.



Fonte: Instituto Jourdan, 2015. Alterado pelo autor.

Mapa 08 – Mapa de atividades econômicas terciárias em relação ao traçado ferroviário.



Fonte: Instituto Jourdan, 2015. Alterado pelo autor.

As relações iniciais estabelecidas entre os agentes produtores do espaço urbano com a ferrovia ainda podem ser visualizadas no espaço urbano, mesmo que hoje os agentes atuem de forma a desvalorizar a ferrovia. Ademais, a consolidação do centro urbano de Jaraguá como uma área elitizada pressiona ainda mais para que o Patrimônio Cultural Ferroviário sirva aos seus interesses, seja oferecendo equipamentos que valorizem seus imóveis ou garantindo que a linha férrea seja retirada do centro da cidade. Nos dois próximos subcapítulos, será analisado a relação do Patrimônio Cultural Ferroviário com o Planejamento Urbano da cidade, bem como os impactos da descaracterização do conjunto histórico de Jaraguá do Sul. Para isto as análises se concentrarão na Estação Jaraguá, localizada no centro da cidade.

3.2.O PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO COMO ELEMENTO DO PLANEJAMENTO URBANO EM JARAGUÁ DO SUL

Neste subcapítulo irá se expor de que forma o Patrimônio Ferroviário é considerado no planejamento urbano do município, levando em conta a possível alteração do traçado do Ramal Ferroviário, bem como a reutilização das antigas edificações com novas funções, e os programas de valoração da cultura imaterial intrínseca à ferrovia. Quanto ao planejamento urbano do Município de Jaraguá do Sul, Bertoli (2006) coloca que

Apesar da escala assumida pelo processo de urbanização de Jaraguá do Sul a partir de 1970, é somente em 1991, após a Constituição Federal de 1988 exigir a elaboração de planos diretores para os municípios com mais de 20.000 habitantes, que se inicia a elaboração do Plano Diretor de Organização Físico-territorial Urbana de Jaraguá do Sul (PDO); este tem como marco a Lei nº 1.766, de dezembro de 1993, que institui o código de zoneamento de uso e ocupação do solo e a Lei nº1.767, de dezembro de 1993, que institui o código de parcelamento do solo. (BERTOLI, 2006, p. 38)

A consolidação de uma legislação urbana que estabelecesse diretrizes para o crescimento e estruturação do município foi importante, ainda mais considerando o crescimento acelerado pelo qual a cidade vinha passando. Entretanto, normas referentes a preservação das áreas e edificações históricas dos municípios não haviam sido criadas, pelo menos nos dois primeiros Planos Diretores da cidade. Se no Plano Diretor o município ainda não apresentava indícios da preservação de seu patrimônio, em 1º de julho de 1994 ocorre a criação do Conselho Municipal do

Patrimônio Histórico, Cultural, Arqueológico, Artístico e Natural (COMPHAAN) que tem como objetivo

[...] auxiliar a administração municipal na preservação do patrimônio histórico, cultural, arqueológico, artístico e natural. Também cabe a este conselho fiscalizar a política municipal de proteção, preservação, conservação, revitalização, restauração e destinação do patrimônio histórico, arquitetônico, artístico, natural e ambiental do município de Jaraguá do Sul. (JARAGUÁ DO SUL, 1994. p. 01)

O COMPHAAN é formado por membros do poder público e representantes de organizações não governamentais, são eles: dois representantes da Secretaria Municipal do Desenvolvimento Econômico e Turismo; um representante da Secretaria Municipal do Urbanismo; um representante da Fundação Instituto de Pesquisa e Planejamento Físico-Territorial de Jaraguá do Sul (Ipplan); um representante da Fundação Jaraguense de Meio Ambiente (Fujama); dois representantes da Fundação Cultural de Jaraguá do Sul; um representante da Secretaria Municipal da Educação; um representante da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB); um representante do Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB); um representante das Entidades Artístico Culturais; um representante das Entidades de Ensino Superior; um representante da Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Jaraguá do Sul (AEAJS); um representante do Conselho de Arquitetura e Urbanismo de Jaraguá do Sul (CAU/SC); um representante da Associação Empresarial de Jaraguá do Sul – (Acij); um representante do Conselho Regional de Engenharia, Agronomia e Geografia (CREA). Apesar da representação bastante diversificada, a grande concentração de membros do poder público que na maioria das vezes são indicações políticas, bem como a presença de membros de órgãos que não necessariamente compreendem as questões relativas à preservação colocam em risco os bens do patrimônio cultural da cidade.

A lei que regulamentava a criação do COMPHAAN apresenta outras iniciativas para a salvaguarda do patrimônio cultural do município como os instrumentos de Tombamento e Inventário. Consta na Lei nº 1.854 de 1994 também que os imóveis edificados há mais de 40 anos deveriam obrigatoriamente passar pela análise do COMPHAAN caso recebessem reformas, modificações ou demolições. O trecho da lei era um elemento importante para a preservação dos imóveis tendo em vista que passariam por uma análise antes de sua possível modificação. Entretanto em 29 de

outubro de 2020 a câmara de vereadores do Município retirou a obrigatoriedade. Eugênio Juraszek, redator do projeto, usou como justificativa que

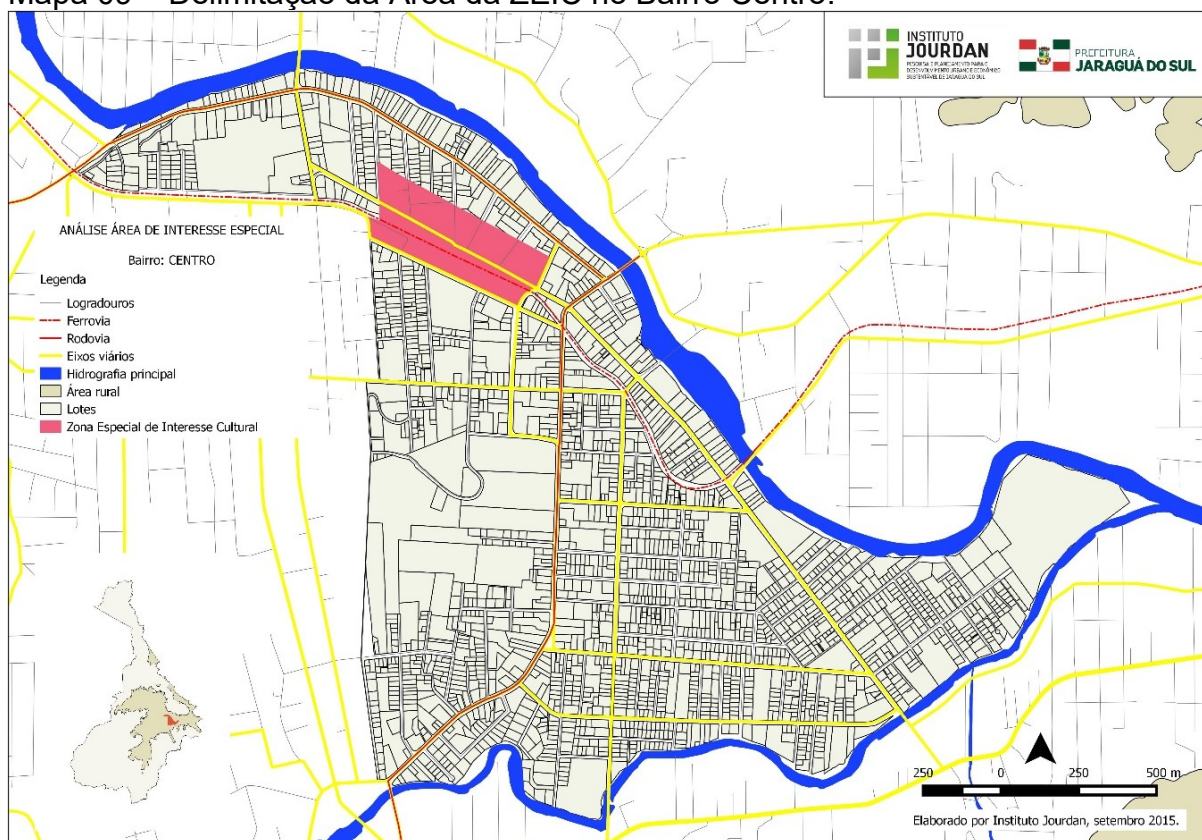
É fato que existem diversos imóveis que são protegidos pelo patrimônio histórico pelo seu valor cultural, arquitetura e importância ao município (...), mas vincular a universalidade das edificações que possuam 40 (quarenta) anos de existência ao moroso processo de interesse histórico de tombamento ofende o princípio da razoabilidade. Sob esta ótica, devido à contínua expansão da cidade, milhares de imóveis atingem o quarentenário num curto espaço de tempo. (JURASZEK, 2020)

A justificativa do vereador reforça a afirmativa da atuação dos Agentes na desvalorização do conjunto histórico de Jaraguá do Sul, sob o olhar de um desenvolvimento expansionista da cidade, sem considerar que muitos dos imóveis considerados históricos ainda não constam em listas de inventário e tombamento. O projeto foi aprovado por seis votos e duas abstenções, sem que ninguém fosse contrário, mostrando a interferência, sobretudo dos agentes imobiliários no poder político da cidade.

Na segunda revisão do Plano Diretor, realizada em 2007, a cidade começa a tomar iniciativas para a preservação do conjunto cultural da cidade. A lei estabeleceu a área do entorno da Estação Jaraguá como Centro Histórico, recebendo como nomenclatura no zoneamento da cidade: Zona Especial de Interesse Cultural (ZEIC). A ZEIC é “destinada à proteção e preservação do patrimônio ambiental cultural, abrangendo sítios, edificações ou conjuntos de edificações de valor arquitetônico e histórico;” (Prefeitura Municipal de Jaraguá do Sul, 2021). No mapa abaixo (Mapa 09) é possível ver a área delimitada pela ZEIC, quanto a área o Plano Diretor determina que

§ 1º A ZEIC correspondente ao Centro Histórico fica limitada pelas Ruas 1 - Av. Getúlio Vargas, 23 - Pastor Ferdinando Schlünzen, 30 - Estheria Lenzi Friedrich, 33 - Henrique Piazero, 62 - Exp. Gumercindo da Silva, 157 - Francisco Domingos Medeiros e uma linha paralela ao lado par da Rua 1 - Av. Getúlio Vargas, a 100m do alinhamento predial desta. (Prefeitura Municipal de Jaraguá do Sul, 2021)

Mapa 09 – Delimitação da Área da ZEIC no Bairro Centro.



Fonte: Instituto Jourdan, 2015. Acervo: O autor.

A legislação determina ainda que na ZEIC do Centro Histórico o número máximo de pavimentos se limite a quatro ou 12 metros de altura. A delimitação da ZEIC, bem como suas regras de ocupação, permanecem inalteradas mesmo com a revisão do Plano Diretor, aprovada em 2018. Outras duas áreas do município foram delimitadas como ZEIC, a pista de pouso de parapentes no Bairro Ilha da Figueira e o Bairro Rio da Luz que conta com tombamento em nível federal.

O conjunto cultural do Rio da Luz é outro ponto fundamental para entender a relação da cidade de Jaraguá do Sul com a preservação do Patrimônio Cultural. O Conjunto Rural de Rio da Luz e Testo Alto (em Pomerode) foi tombado pelo IPHAN em 2015 e passou a integrar os Roteiros Nacionais de Imigração. A iniciativa do Instituto é o maior tombamento já realizado pelo órgão por englobar dois bairros inteiros em dois municípios diferentes, foi também o primeiro tombamento de Paisagem Cultural realizada no Brasil, indicando a relevância da área para a compreensão do processo de imigração realizado após a Revolução Industrial.

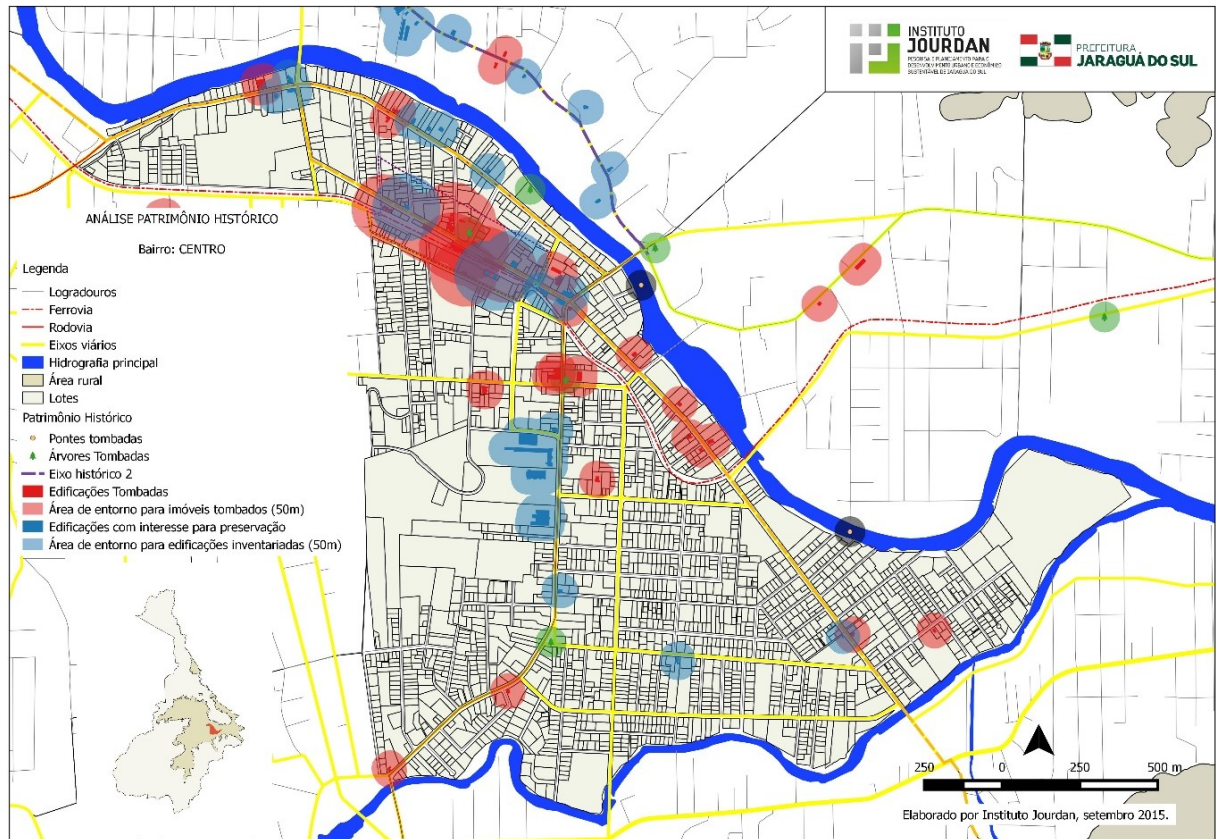
O tombamento tinha como objetivo a preservação das representações culturais, arquitetônicas e paisagísticas da área, mas o projeto sofreu duras retaliações desde sua implantação no município de Jaraguá do Sul, seja no poder público, bem como

da população que nunca compreendeu o projeto. Enquanto em Pomerode, município considerado o mais germânico do Brasil, a prefeitura viu o tombamento como uma forma de incentivar o turismo rural e a valorização do patrimônio cultural, em Jaraguá do Sul o movimento foi de revolta sob uma perspectiva de contenção do crescimento do município. As problemáticas envolvendo o tombamento do Rio da Luz se estendem até os dias atuais, sendo que no ano de 2020, o Deputado Federal Fabio Schiochet encaminhou a câmara dos Deputados o Projeto de Decreto Legislativo (PDL 146/20) que suspende portaria do IPHAN que trata das diretrizes para preservação do Conjunto Rural do Rio da Luz. A ação do deputado, reforça a atuação do poder público na destruição do patrimônio cultural do município.

Voltando as áreas das ZEIC, os critérios para delimitação do perímetro localizado no Centro de Jaraguá do Sul também são um ponto a ser questionado. Segundo a Prefeitura Municipal de Jaraguá do Sul, a delimitação da área levou em conta o levantamento de 5 edificações, os dois prédios da Estação Ferroviária, o Mercado Municipal, a Antiga Rodoviária (atual terminal urbano) e a Agência dos Correios do Bairro Centro. A partir das extremidades das edificações, traçou-se um círculo com 100 metros de raio, todos os imóveis presentes neste raio tornaram-se parte da ZEIC, sem estudo individual, sem considerar as características do conjunto. Vale ressaltar que neste período a área já se encontrava altamente descaracterizada.

Apesar de a iniciativa de estabelecer uma área de interesse cultural com o objetivo de preservar o patrimônio cultural da cidade possa parecer legítima, ela esconde a atuação do poder público na desvalorização dos imóveis localizados fora do perímetro. Se levarmos em conta o mapa do Patrimônio Histórico do Bairro Centro (Mapa 10) é possível perceber que este possui grande concentração de imóveis históricos fora da área demarcada pela ZEIC e mesmo que possa parecer uma concentração menor, deve-se lembrar que muito desse patrimônio foi perdido devido à falta de instrumentos de preservação por parte do poder público. A perda destes imóveis será retratada no próximo tópico.

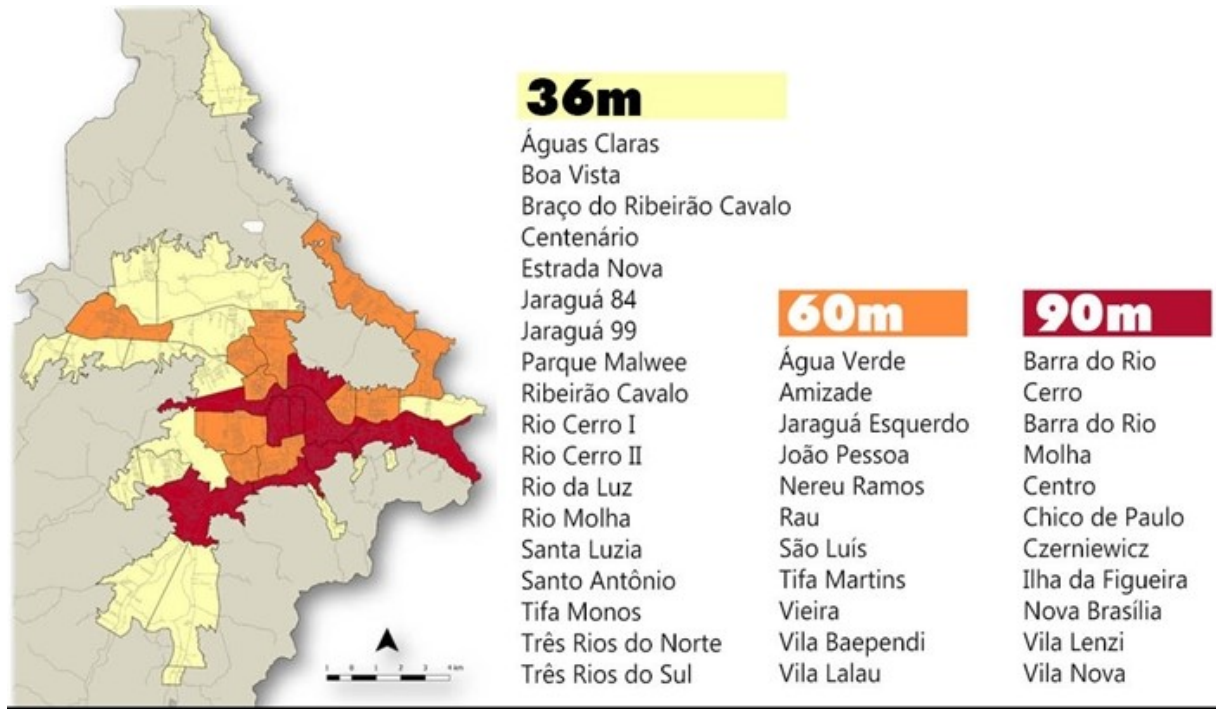
Mapa 10 – Mapa do Patrimônio Cultural no Bairro Centro.



Fonte: Instituto Jourdan, 2015. Acervo: O autor.

Outro ponto a ser questionado quanto a atuação do poder público na preservação do Patrimônio Cultural do município, além da delimitação pífia e ineficaz da ZEIC, é que com a promulgação do novo Código de Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo de Jaraguá do Sul, promulgada pela Lei Municipal n° 8343/2020, o entorno imediato a ZEIC passou a aceitar edificações de até 90 metros de altura, ou 30 pavimentos (Mapa 11). Se a delimitação da ZEIC com quatro pavimentos já poderia ser prejudicial para leitura do conjunto histórico, visto que majoritariamente as edificações históricas de Jaraguá do Sul possuíam até 2 pavimentos, a permissão para construção de edificações de até 30 pavimentos em seu entorno imediato, pode comprometer ainda mais a relação da escala da cidade com seu patrimônio cultural.

Mapa 11 – Mapa de Gabarito de Jaraguá do Sul.



Fonte: Prefeitura Municipal de Jaraguá do Sul, 2021.

Soto (2010) já havia destacado a problemática envolvendo os índices urbanos na ZEIC, ao colocar que

Percebe-se, com estas elevadas taxas de ocupação permitidas, o quanto as leis atuais possibilitam uma ocupação que privilegia, principalmente, a especulação imobiliária, desconsiderando a relação do Centro Histórico com a paisagem [...] (SOTO, 2010. p. 80)

A autora também cita a Carta do Restauo (1972), que coloca que

Para que o conjunto urbanístico em questão possa ser adequadamente salvaguardado, tanto em relação a sua continuidade no tempo como ao desenvolvimento de uma vida de cidadania e modernidade em seu interior, é necessário principalmente que os centros históricos sejam reorganizados em seu mais amplo contexto urbano e territorial e em suas relações e conexões com futuros desenvolvimentos; tudo isso, além do mais, com o fim de 81 coordenar as ações urbanísticas de maneira a obter a salvaguarda e a recuperação do centro histórico a partir do exterior da cidade, através de um planejamento físico territorial adequado. Por meio de tais intervenções (a serem efetuadas com os instrumentos urbanísticos), poder-se-á configurar um novo organismo urbano, em que se subtraíam do centro histórico as funções que não serão compatíveis com sua recuperação em termos de saneamento e conservação. (Carta de Restauo, 1972. Apud. SOTO 2010. p. 81)

Na entrevista 3 foi questionado ao IPHAN quanto aos impactos da descaracterização do Centro Histórico de Jaraguá do Sul, sobre o tema foi colocado que

Jaraguá entra no problema das cidades que se desenvolveram bastante, essa ânsia por progresso acaba por destruir memórias do passado, em cidades estagnadas conseguimos garantir a preservação com maior facilidade. Porto União por exemplo, possui um conjunto histórico muito interessante por serem edificações mais modernas, maioria em Art Decó. Outro agravante é que existem planos diretores absurdos, existe a normativa de preservação da estação de Joinville, mas o Plano Diretor da cidade prevê o entorno de valor cultural que se pode edificar até 30 metros. Do limite a frente da estação. (BIAZIN, 2021)

A frase reforça a preocupação quanto ao gabarito no entorno das áreas históricas além de enfatizar que as cidades com crescimento acelerado, como no caso de Jaraguá do Sul, têm ainda mais dificuldade em preservar seu Patrimônio Cultural.

O Plano Diretor de Jaraguá do Sul prevê a aplicação dos instrumentos do Estatuto das Cidades desde a revisão de 2007. No caso do Patrimônio Cultural sua preservação poderia ser incentivada através do emprego da Transferência do Direito de Construir, de forma que seria possível utilizá-lo inclusive em imóveis isolados para garantir sua preservação. Entretanto, mesmo o Plano Diretor prevendo os instrumentos, a legislação específica que os regulamenta nunca foi promulgada visto que está fora dos interesses dos Agentes Produtores do Espaço Urbano, em suma os Proprietários de Terras, que contam com reservas urbanas espalhadas por toda a cidade.

Quanto a atuação dos agentes públicos na desvalorização do Patrimônio Cultural, percebe-se uma nova aceleração no processo de descaracterização do conjunto histórico da cidade desde a eleição do atual prefeito Antídio Lunelli, eleito em seu primeiro mandato em 2016, e reeleito em 2020. Antídio é proprietário da empresa têxtil Lunender, além de ser sócio da construtora Fenpar, e desde sua eleição o restante do Patrimônio Cultural da cidade vem sendo destruído com muita rapidez. A atuação do prefeito, em consonância com o grupo empresarial da cidade, reforça a atuação dos agentes na destruição do patrimônio através da influência dentro do poder público, sobre o tema, o entrevistado 2 coloca que

[...] elegemos um mercenário a serviço do capital, eles burlaram a legislação e estão destruindo tudo. Mas isso não é algo recente, já vem de várias administrações. O problema são as elites, que na maioria de vezes destroem o patrimônio para construção de

edificações sem nenhuma referência arquitetônica para cidade, ou ainda transformam em estacionamentos. A perspectiva sempre foi negativa e vai continuar sendo, primeiro prezam pelo capital e depois a memória. (Sem Identificação, 2020)

Sobre a descaracterização do conjunto histórico de Jaraguá do Sul, serão descritos novos elementos no próximo tópico.

Se a situação do patrimônio cultural material da cidade é essa, a pressão sobre a Estrada de Ferro ocorre desde o fim do transporte de passageiros, em 1991, visto que a ferrovia está restrita ao transporte de cargas e corta grandes áreas urbanas provocando problemas de circulação nos tecidos urbanos atravessados por ela. A impossibilidade de realizar transbordos de cargas na área urbana também agrava a pressão realizada sobre a ferrovia, fazendo com que aos poucos a cidade vá perdendo sua relação com este modal de transporte.

Os problemas referentes a circulação na malha urbana foram um dos pontos principais utilizados pelos agentes produtores do espaço urbano na região para pressionar a retirada da ferrovia dos centros mais desenvolvidos. No caso de Jaraguá do Sul já existe o projeto de desvio da linha ferroviária do ramal, que até o momento não foi executado. Junto com ele, a área ocupada atualmente pela ferrovia sofre ainda mais pressão, inclusive para utilização do leito da ferrovia para construção de uma avenida. Outro projeto existente, é o da utilização dos trilhos para a instalação de um Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT), que poderia inclusive realizar transportes intermunicipais. Apesar de se tratar de um projeto adequado, tanto do ponto de vista da preservação, quanto em questões de mobilidade urbana, a utilização do VLT também sofre certa resistência, tendo em vista a passagem do veículo em cruzamentos com vias arteriais. Atualmente passam pelo ramal cinco trens diários em média, com tempo médio de passagem em cruzamento com vias de 15 minutos. A utilização da rede, mesmo que apenas para o transporte de cargas, auxilia na compreensão da ferrovia e estabelece a relação para o entendimento do processo de formação urbana da cidade.

Em 2008, após a cessão de uso dos imóveis da Estação Ferroviária Jaraguá para a Prefeitura Municipal do Município, a área passou por uma obra que se intitulava como “Revitalização do Centro Histórico de Jaraguá do Sul”. A obra contemplava a revitalização dos dois prédios principais da Estação Ferroviária, bem como melhorias de seu entorno com novo paisagismo e atividades de lazer que unificavam as cinco edificações que, segundo a Prefeitura, contemplam o centro histórico. Como já

abordado, os prédios receberam função cultural, com a Biblioteca Pública ocupando o antigo terminal de cargas, e parte da Secretaria de Cultura, Esporte e Lazer; e o Museu da Paz no prédio que abrigava o terminal de passageiros. Quanto aos outros três prédios, o Mercado Municipal e a Agência dos Correios permanecem com suas funções iniciais, enquanto a Antiga Rodoviária se tornou terminal urbano. As novas funções nos prédios relativos à ferrovia não criam relação nenhuma com seu uso anterior, o que indica uma evolução, como a destacada por Santos (1989), ao dizer que as antigas formas permanecem aguardando novas funções. Entretanto, no caso das estações ferroviárias, devido à desvalorização do meio de transporte, a mudança de função pode agravar a incompreensão do processo de formação da cidade e da relação da ferrovia para consolidação urbana. Somado a isto, a descaracterização do conjunto histórico como um todo compromete a percepção da cidade. A partir do próximo tópico, serão colocados os impactos da descaracterização do conjunto histórico de Jaraguá do Sul.

3.3.A SITUAÇÃO DE CONSERVAÇÃO DOS BENS DO PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO NO CENTRO DE JARAGUÁ DO SUL E OS IMPACTOS DA DESCARACTERIZAÇÃO DO CONJUNTO HISTÓRICO

Como tratado no decorrer dos dois primeiros capítulos, já está comprovada a relação entre a compreensão histórica da cidade com a visualização do patrimônio histórico. Mas quais são os impactos da descaracterização do conjunto histórico? E qual a situação atual dos bens relativos à ferrovia? A intenção deste texto é propor uma reflexão quanto a preservação dos centros urbanos e do patrimônio ferroviário, e os impactos visíveis de sua descaracterização e da relação atual da estação ferroviária com seu entorno.

Durante todo o terceiro capítulo desta dissertação foi salientado a descaracterização do Conjunto Histórico de Jaraguá do Sul bem como a atuação dos Agentes Produtores do Espaço Urbano neste processo. A partir deste momento, esta movimentação será mostrada através da comparação de imagens da cidade nos primeiros anos de ocupação e como atualmente se encontram. Não existem levantamentos, em nenhum órgão municipal, estadual ou federal que quantifique as edificações perdidas durante este processo. Espera-se que com as imagens isto possa se tornar mais claro. Como a temática do trabalho trata majoritariamente das edificações ferroviárias, seu entorno aparecerá com maior ênfase, entretanto

aparecerão aqui também áreas que se encontram fora da Zona Especial de Interesse Cultural, para que seja mostrada a fragilidade dos imóveis históricos remanescentes devido a descaracterização do conjunto.

Jaraguá do Sul vem buscando se consolidar como uma cidade tecnológica, muito influenciada pela forte atuação industrial no município. A busca por essa modernidade, leva a pressão sob o patrimônio histórico, que é tratado com certo desprezo por boa parte da população, aspecto embasado pelo discurso disseminado pelos Agente Produtores do Espaço Urbano, como já citado no subcapítulo anterior. Os exemplos que serão citados neste tópico apresentam forte influência dos agentes imobiliários, do poder público e dos proprietários de terras, os três grupos são os principais responsáveis pela descaracterização do conjunto histórico do município.

O discurso da modernidade foi um dos principais fatores que levaram a perda de exemplares históricos, mas não foi o único. A forte influência dos agentes imobiliários na pressão sobre os terrenos no centro da cidade combinado com a ocupação pouco adensada característica das colônias europeias não portuguesas em Santa Catarina, favorecem a pressão sobre estas edificações. A imagem abaixo (Figura 56) mostra o centro de Jaraguá do Sul na década de 1940, percebe-se a concentração de edificações históricas, a esquerda fora do campo de visão encontra-se a estação ferroviária. A imagem contribui para a visualização da morfologia encontrada na cidade no período, os lotes localizados na área urbana eram grandes e as edificações, apesar de ocuparem a prumada não o faziam em toda a extensão do terreno, sendo que nas partes posterior e laterais dos terrenos permaneciam extensas áreas desocupadas.

Figura 56 – Centro de Jaraguá do Sul em 1940.



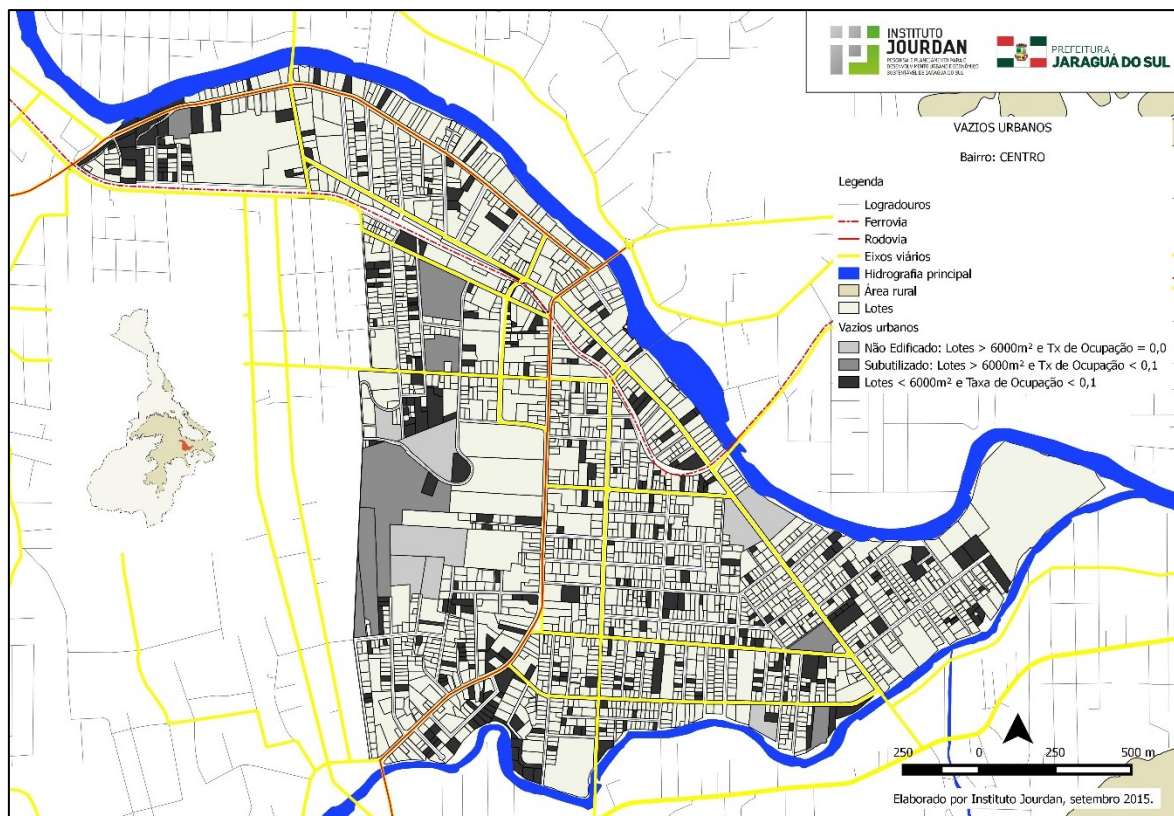
Autor: Desconhecido, 1940.

Fonte: IBGE, 2021.

As características morfológicas da cidade de Jaraguá do Sul passam a se tornar um atrativo para os agentes imobiliários, principalmente com a consolidação da atividade industrial da cidade, que consolidou o município e ampliou seu crescimento. A atuação dos agentes na pressão sobre estes terrenos e a falta de instrumentos de salvaguarda do patrimônio cultural faz com que muitos destes imóveis fossem destruídos. O que se percebe, entretanto, é que a destruição dos bens históricos não leva necessariamente a construção de novas edificações, mas em muitos casos, a permanência de grandes áreas urbanas desocupadas ou subutilizadas. Os dois mapas abaixo, de vazios urbanos (Mapa 12) e de coeficiente de aproveitamento do Bairro Centro (Mapa 13), onde está inserida a Estação Jaraguá, demonstram que a área possui ainda diversos espaços desocupados ou subaproveitados.

No caso das áreas não utilizadas, estes terrenos caracterizam-se como reservas de terra dos agentes imobiliários. Como já tratado, a não regulamentação dos instrumentos previstos no Estatuto das Cidades agrava este processo, tendo em vista que nada pressiona estes agentes a utilizar seus terrenos. Deste modo tornou-se comum no município a destruição de imóveis históricos com aprovação do poder público para compor esta reserva territorial dos especuladores.

Mapa 12 – Mapa de Vazios Urbanos.



Fonte: Instituto Jourdan, 2015. Acervo: O autor.

O caso mais famoso em Jaraguá do Sul é o do Bar Catarinense (Figura 57). A edificação localizava-se em frente ao terminal de cargas da Estação Jaraguá e tornou-se ponto de encontro durante muitos anos dos chegados à cidade e dos munícipes. Foi também ponto de debates políticos, tendo recebido inclusive governadores, e sobretudo, era um dos exemplares arquitetônicos de maior relevância da cidade. Sobre o Bar Catarinense, o Entrevistado 2 acrescenta que o prédio “[...] ficou conhecido como “boca maldita”, todos que chegavam na cidade passavam por ali. Influenciou agentes econômicos e sociais.” Em reportagem²⁰ do jornal “O Correio do Povo” de 6 de novembro de 1998, o Bar foi descrito como

[...] o ponto nobre da cidade, bem defronte à estação ferroviária, o coração pulsante da cidade. Tudo se dirigia para lá – a mercadoria, o viajante, o curioso e até o cronista social. Lá acontecia. Era o centro vital e nevrálgico da cidade naquela época. Bem oposto do que é hoje: Bucólico, esquecido, uma estação ferroviária jogada as traças esperando o tempo a consumir. Um Bar Catarinense aviltado com modificações e usos que não mais lembram seu glorioso passado. Lembrar-se que lá a história de Jaraguá do Sul aconteceu

²⁰ A reportagem encontra-se em anexo.

e olhar para este descaso é de se perguntar: será que a história deste povo vale tão pouco assim? (JAGNOW, 1998.)

O final da frase de Jagnow diz muito sobre a forma como o patrimônio cultural foi e continua sendo tratado na cidade. Voltando ao Bar Catarinense, o prédio foi construído em 1931, permaneceu operando como Bar até 1991 e com o fim da operação do transporte ferroviário no município, o Grupo Breithaupt adquiriu o prédio. A tentativa de demolição da edificação já havia ocorrido em âmbito municipal, entretanto foi negada pelo poder público devido ao prédio estar em processo de tombamento. Em 28 de agosto de 2008 o Grupo Breithaupt conseguiu uma liminar na justiça para destruição do prédio, as máquinas já estavam no local aguardando a permissão para a demolição. Assim, sem direito de resposta, o prédio foi ao chão. A demolição gerou revolta à época de diversos intelectuais e integrantes de grupos culturais, entretanto já era tarde. O terreno permanece desocupado até hoje (Figura 57), um vazio urbano onde existiu um dos principais edifícios da cidade.

Figura 57 – Comparativo Bar Catarinense.

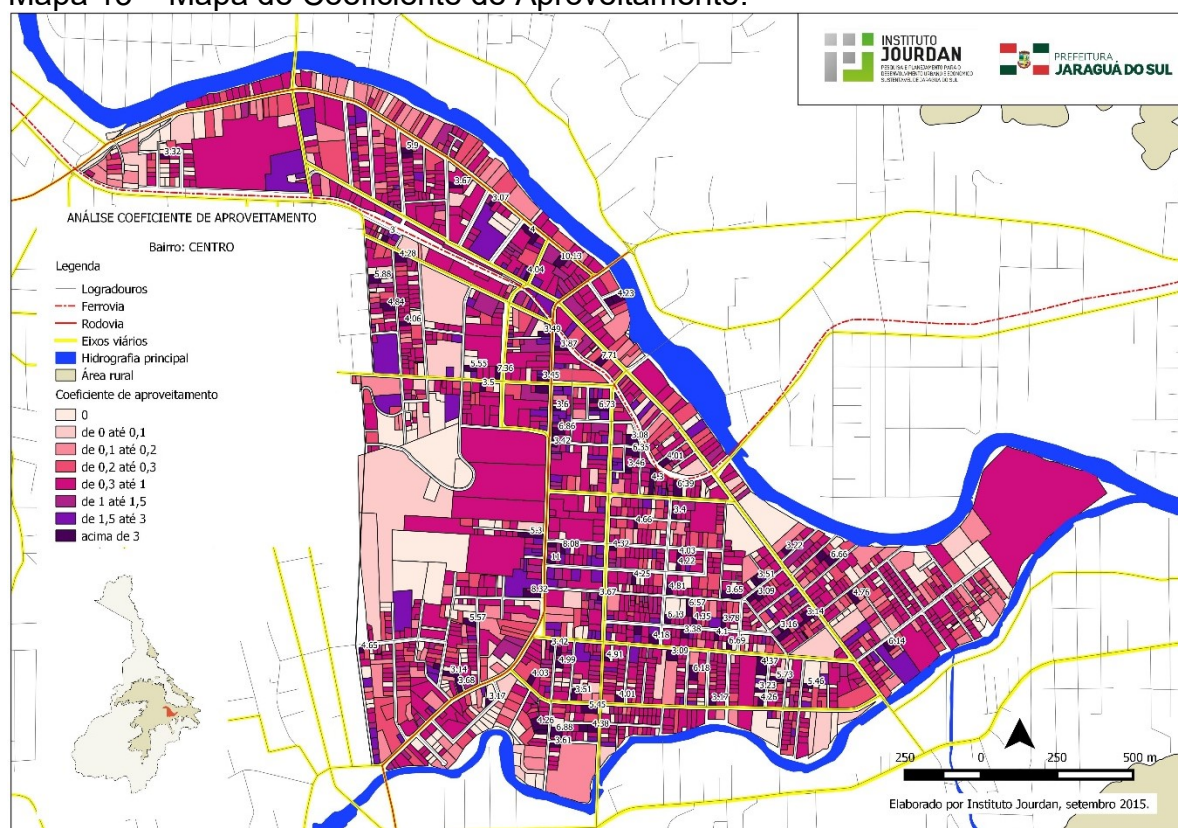


Imagem Superior
 Autor: Desconhecido, 1940.
 Fonte: O Correio do Povo, 2020.

Imagem Inferior
 Fonte: Google Street View, 2021.

Existem diversos outros exemplos similares, mas não é o objetivo aqui salientiar cada um deles, e sim mostrar a forma como o Patrimônio Cultural foi e é tratado no município de Jaraguá do Sul. No caso dos terrenos subutilizados, percebe-se uma grande concentração dos mesmos na cidade, sendo dois os motivos principais: em primeiro lugar a ocupação característica dos centros históricos das cidades colonizadas por alemães, italianos e húngaros; e em segundo lugar a reserva destes terrenos para a especulação imobiliária. Obviamente, os terrenos que constam com um coeficiente de aproveitamento maior tratam-se de construções mais recentes.

Mapa 13 – Mapa de Coeficiente de Aproveitamento.



Fonte: Instituto Jourdan, 2015. Acervo: O autor.

No caso das edificações históricas em grandes lotes, elas recebem ainda mais pressão dos agentes, tendo em vista as possibilidades de lucro dos terrenos na área central. Na imagem abaixo (Figura 58) é possível ver a fábrica da Kohlbach Motores, inaugurada em 1945 e que foi uma das mais importantes empresas de Jaraguá do Sul. A fábrica foi desativada e permaneceu abandonada desde 2012 e em 2020 foi destruída e já existem projetos para que a área seja transformada em um empreendimento imobiliário de alto padrão. Seu terreno localiza-se no centro da cidade e nenhuma das edificações foi preservada. Mesmo se tratando de uma

edificação industrial, o citado no exemplo se repete também em edificações comerciais e residenciais.

Figura 58 – Comparativo Fábrica Kohlbach Motores em 1970 e 2020.



Autor: Desconhecido, 1970.
Fonte: O Correio do Povo, 2020.

Autor: Desconhecido, 2020.
Fonte: O Correio do Povo, 2020.

Das construções históricas que permanecem no centro da cidade, muitas encontram-se abandonadas e/ou descaracterizadas, aspectos que só agravam a problemática da preservação e conservação do centro histórico, visto que compromete a percepção histórica da cidade. Os exemplos de descaracterização são diversos e atingem diferentes escalas, da descaracterização parcial a total ou da poluição visual da fachada através da instalação de placas de publicidade. Para suscitar um exemplo, abaixo encontra-se a Casa Walter Breithaupt (Figura 59), construída em 1937 e que apresenta dois exemplos dos mais comuns: a intervenção nas fachadas com a utilização de elementos não correspondentes a época em que foi construída e a poluição causada pela comunicação visual que inclusive altera a cor original da casa.

Figura 59 – Comparativo Casa Walter Breithaupt.



Autor: Desconhecido, 1940.
Fonte: Arquivo Histórico de Jaraguá do Sul,
2021.

Fonte: Google Street View, 2021.

Como tornou-se comum, os prédios já tombados permanecem sem a devida manutenção até a ruína total ou, como já ocorrido, sofrem com incêndios e acidentes sem a devida explicação. Talvez o caso mais emblemático do tempo recente seja o do Hotel Cruzeiro (Figura 60), primeiro hotel da cidade que pegou fogo no ano de 2018. A situação do edifício já era precária e as causas do incêndio nunca foram apuradas. Com o fogo, a estrutura foi completamente comprometida e o prédio teve que ser demolido. A Prefeitura Municipal exige que caso o terreno receba novas edificações as fachadas do hotel sejam reconstruídas, entretanto existem diversos aspectos problemáticos nesta reconstrução, seja na utilização de materiais e elementos não relativos à construção original bem como o falso histórico.

Figura 60 – Comparativo Hotel Cruzeiro em 1950 e 2018.



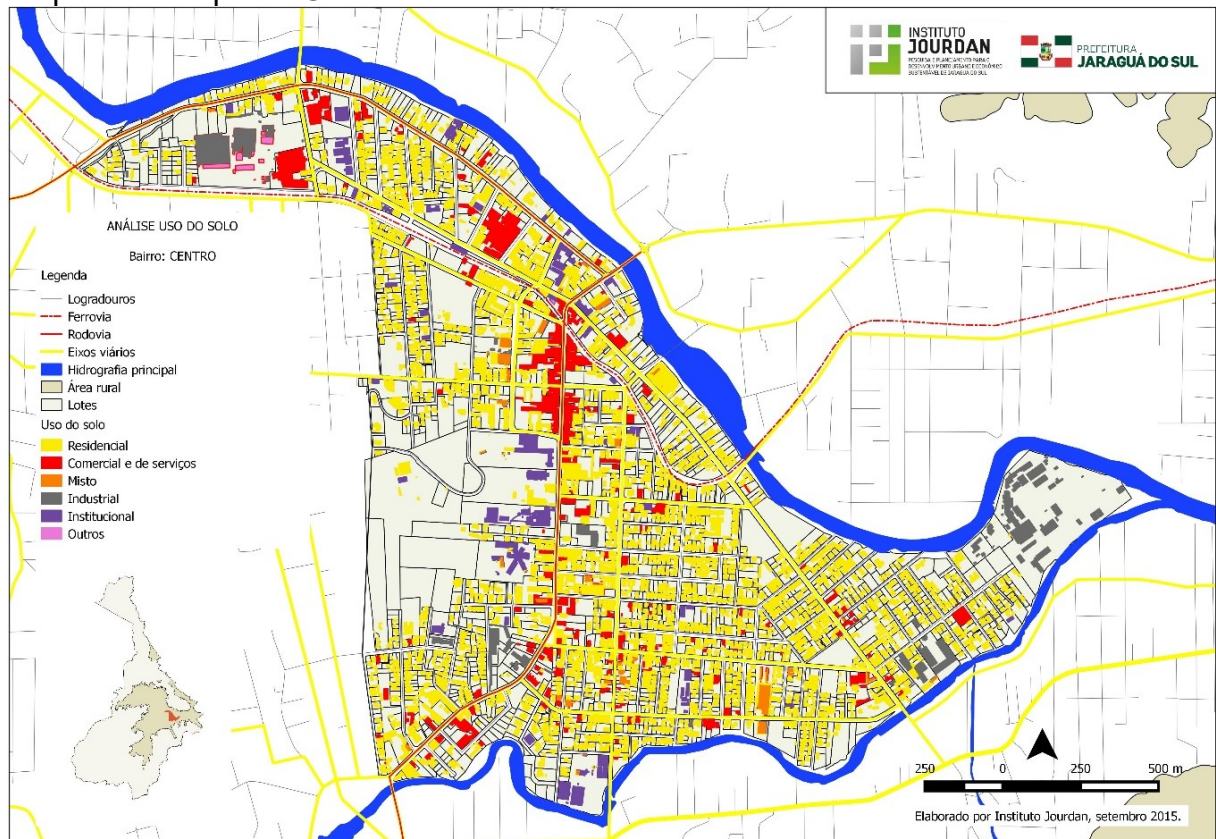
Autor: Desconhecido, 1950.

Fonte: Arquivo Histórico de Jaraguá do Sul,
2021.

Fonte: O Correio do Povo, 2021.

Outro problema que pode ser identificado na cidade e, como comumente ocorre nas cidades brasileiras, é o esvaziamento do centro histórico, que concentra quase que exclusivamente as atividades de comércio (Mapa 14). A evasão da área central está relacionada a especulação imobiliária e a expansão urbana, visto que muitos terrenos se encontram desocupados e tem valores muito maiores do que nas áreas periféricas, empurrando a população socialmente excluída para as áreas periféricas das manchas urbanas.

Mapa 14 – Mapa de Uso do Solo.

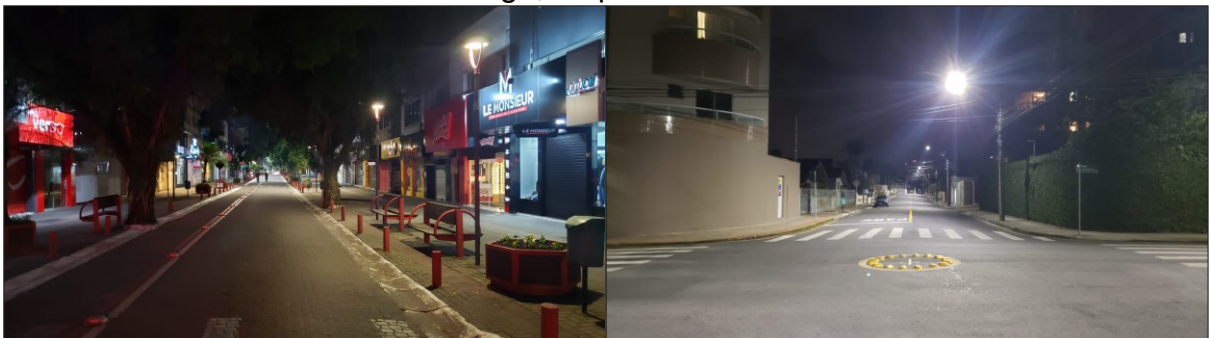


Fonte: Instituto Jourdan, 2015. Acervo: O autor.

O mapa de uso de solo do bairro centro, apesar de aparentemente apresentar grande concentração residencial, as ruas restritas ao comércio têm sua vitalidade comprometida (Figura 61 – A), ampliando a insegurança principalmente nos períodos não comerciais, além disso, na área com maior concentração residencial identificasse pouca vitalidade tendo em vista a forma como estas edificações foram construídas (Figura 61 – B), conservando pouca relação com as ruas.

Figura 61 – A: Avenida Marechal Deodoro da Fonseca.

B: Rua Guilherme Weege, esquina com a Rua Ferdinando Pradi.



O autor, 2021.

A consolidação do centro histórico como bairro comercial da cidade também fez com que muitos edifícios fossem substituídos por prédios sem nenhuma relevância

arquitetônica, situação que ocorre até os dias atuais. Abaixo é possível ver a imagem (Figura 62) do prédio construído em frente à Igreja Luterana de Jaraguá do Sul que, além de comprometer a percepção do prédio religioso, não apresenta qualquer elemento arquitetônico relevante e nem representativo da época em que foi construído.

Figura 62 – Comparativo Vista da Igreja Luterana em 1950 e 2020.



Autor: Desconhecido, 1950.

Fonte: Arquivo Histórico de Jaraguá do Sul,
2021.

Fonte: Google Street View, 2021.

Como visto, a descaracterização do Centro Histórico de Jaraguá do Sul ocorreu em diferentes momentos e sob diferentes perspectivas. Esse fato sempre aconteceu em nome de grupos influentes na cidade. Abaixo será mostrado algumas imagens que não tratam apenas de edificações específicas, mas dos impactos da descaracterização do centro histórico como conjunto. As primeiras imagens tratam do entorno imediato da Estação Ferroviária Jaraguá, os imóveis em sua grande maioria foram destruídos pela família Breithaupt no processo de construção e ampliação do Shopping pertencente ao grupo (Figuras 63, 64 e 65).

Figura 63 – Comparativo Rua Coronel Emilio Carlos Jourdan.



Autor: Desconhecido, 1970.

Fonte: Arquivo Histórico de Jaraguá do Sul,
2021.

Fonte: Google Street View, 2021.

Figura 64 – Comparativo Avenida Getúlio Vargas.



Autor: Desconhecido, 1950.

Fonte: Arquivo Histórico de Jaraguá do Sul,
2021.

Fonte: Google Street View, 2021.

Figura 65 – Comparativo Rua Arthur Mueller.



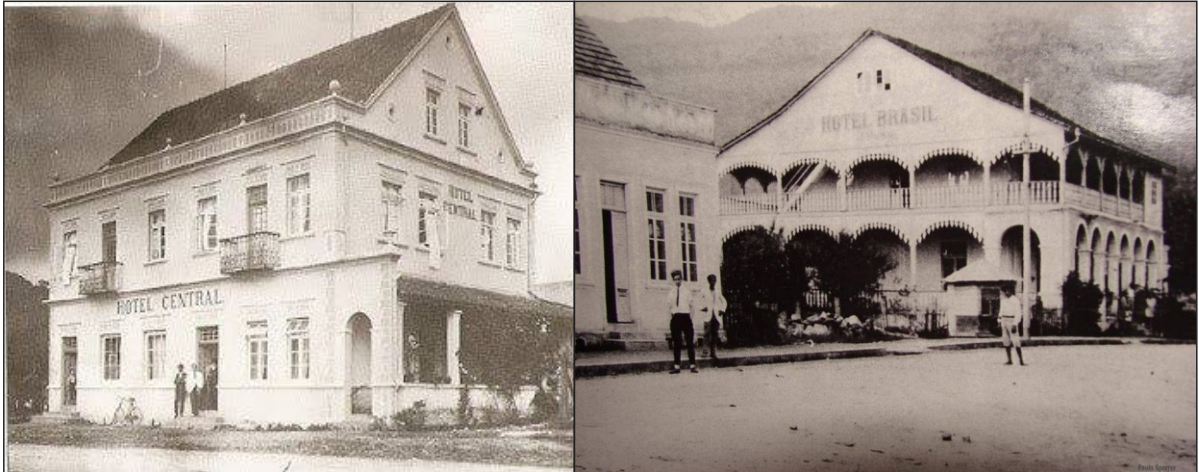
Autor: Desconhecido, 1930.

Fonte: Arquivo Histórico de Jaraguá do Sul,
2021.

Fonte: Google Street View, 2021.

Como dito anteriormente, o Grupo Breithaupt foi um dos principais agentes na descaracterização do centro histórico da cidade. Sua atuação deixa claro a influência de determinados grupos dentro do setor público da cidade, visto que, qualquer imóvel com mais de 40 anos, mesmo que não tombado ou inventariado, deveria passar por análise que permita ou não sua destruição. Se levarmos em conta os aspectos para a atribuição de valor cultural a um imóvel, nenhum destes poderia ter sido destruído se considerado sua relevância para a consolidação da cidade. Na lista de imóveis destruídos pelo Grupo Breithaupt, além dos já citados, é possível colocar mais dois imóveis (Figura 66) muito relevantes ao conjunto, ambos também foram destruídos para a construção do Shopping do grupo.

Figura 66 – Hotel Central e Hotel Brasil.



Autor: Desconhecido, 1940.

Fonte: Arquivo Histórico de Jaraguá do Sul,
2021.

Autor: Desconhecido, 1930.

Fonte: Arquivo Histórico de Jaraguá do Sul,
2021.

Sobre os Hotéis, o entrevistado 2 coloca que,

A ferrovia trouxe esse potencial que teve inclusive a rua dos hotéis na Rua Emilio Carlos Jourdan e iniciou-se o processo de constituição da arquitetura teuto-brasileira. No Hotel Brasil se reuniam os políticos, intendente distrital, era um ponto de encontro, mas também foi o local onde diversas decisões políticas foram tomadas. (Sem Identificação, 2020)

Abaixo serão representados outros pontos do centro da cidade que sofreram descaracterização fora da área considerada pelo município como Zona Especial de Interesse Cultural. As imagens abaixo se localizam em algumas das principais vias do município. Primeiramente a Avenida Marechal Deodoro da Fonseca (Figuras 67, 68 e 69):

Figura 67 – Comparativo Avenida Marechal Deodoro da Fonseca, atual Calçadão.



Autor: Desconhecido, 1960.

Fonte: Arquivo Histórico de Jaraguá do Sul,
2021.

Fonte: Google Street View, 2021.

Figura 68 – Comparativo Avenida Marechal Deodoro da Fonseca.



Autor: Desconhecido, 1950.

Fonte: Arquivo Histórico de Jaraguá do Sul,
2021.

Fonte: Google Street View, 2021.

Figura 69 – Comparativo Avenida Getúlio Vargas, esquina com Avenida Marechal Deodoro da Fonseca.



Autor: Desconhecido, 1950.

Fonte: Arquivo Histórico de Jaraguá do Sul,
2021.

Fonte: Google Street View, 2021.

Nas imagens antigas é possível perceber a riqueza de detalhes das edificações perdidas que representavam as mais diferentes características arquitetônicas, muito provavelmente associadas ao período em qual cada uma delas foram construídas. É possível notar, além do tradicional enxaimel, a presença de edificações com características ecléticas, bem como elementos do Art-Decó, movimento que foi muito influenciado pelo transporte ferroviário. Outros elementos mais diversos encontram-se representados nas edificações perdidas, como detalhes do neoclassicismo, bem como a adaptação de elementos da arquitetura internacional ao clima regional, como as varandas, os lambrequins e as sacadas.

Na Avenida Presidente Epitácio Pessoa (Figuras 70 e 71), ocupação inicial da cidade, localizada a poucos metros da Estação Ferroviária, também é possível identificar os impactos da descaracterização do conjunto histórico.

Figura 70 – Comparativo Avenida Presidente Epitácio Pessoa (1).



Autor: Desconhecido, 1930.

Fonte: Arquivo Histórico de Jaraguá do Sul,
2021.

Fonte: Google Street View, 2021.

Figura 71 – Comparativo Avenida Presidente Epitácio Pessoa (2).



Autor: Desconhecido, 1940.

Fonte: Arquivo Histórico de Jaraguá do Sul,
2021.

Fonte: Google Street View, 2021.

As imagens demonstram os impactos da descaracterização de forma clara. Percebe-se a perda da escala original da cidade, com edificações muito mais altas que as originais bem como casos onde não se percebe a permanência de nenhuma ou de poucas edificações históricas. A descaracterização impede a interpretação da cidade enquanto construção histórica e dificulta a preservação dos exemplares remanescentes, tendo em vista que abre precedente para a destruição de mais imóveis. O recorte pertencente a ZEIC, apesar de apresentar inúmeras restrições na forma da lei, não tem sua legislação devidamente aplicada mesmo que as edificações que delimitam o perímetro se encontrem preservadas.

Das cinco edificações que compõem o perímetro da ZEIC, duas são prédios da Estação Ferroviária Jaraguá e ambos se encontram em bom estado de preservação tendo em vista seu restauro realizado em 2008 e a permanência de suas ocupações até os dias atuais, mas o risco não está ali. As edificações da estação estão tombadas em âmbito estadual e mesmo com a pressão em seu entorno, dificilmente serão

alteradas. O risco principal está nas poucas edificações restantes e ao fim deste texto fica claro que a cidade de Jaraguá do Sul aceitou apagar sua história em nome de grupos influentes. O pouco que ainda resta das edificações iniciais da cidade já não apresenta mais a mesma relevância do que o seu conjunto como todo, e com isto correm o risco de desaparecer em pouco tempo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS DO CAPÍTULO 3

O que fica claro ao final deste capítulo é que no caso de Jaraguá do Sul, a ferrovia teve papel importante no processo de estruturação e consolidação da cidade. Apesar da instalação da colônia ter se iniciado nove anos antes da construção da ferrovia, a ocupação era muito esparsa e a maioria das propriedades eram rurais. A chegada da ferrovia teve como papel fundamental a consolidação da ocupação urbana, que foi favorecida pelas atividades comerciais já realizadas na cidade e na Colônia Dona Francisca e Blumenau.

A partir do início da operação da ferrovia, Jaraguá do Sul vê seu centro urbano se desenvolver e é no entorno da estação ferroviária que se instalam prédios comerciais e de serviços. Estes prédios, tão importantes no processo de estruturação da cidade, caracterizavam-se principalmente pela concentração de hotéis, bares e restaurantes. Até a década de 1940, o crescimento de Jaraguá é exponencial, sua relação com a ferrovia e sua relevância dentro do ramal ferroviário faz com que uma nova edificação ferroviária seja construída, tornando-se assim uma das maiores estações do Ramal São Francisco.

A partir da década de 1960 as mudanças ocasionadas pelos investimentos no transporte rodoviário, combinado com o crescimento industrial de Jaraguá do Sul, começaram a diminuir a relação da cidade com a ferrovia. Para além disso, ocorre um crescimento populacional substancial devido a quantidade de migrantes que chegaram na cidade em busca de novas oportunidades. Neste mesmo período o centro histórico começa a sofrer pressão tendo em vista suas características, o processo ganha mais força a partir da década de 1980 e permanece até os dias atuais.

Com a desativação do transporte de passageiros no Ramal São Francisco, o entorno da estação, que já estava em decadência, passa por uma desvalorização ainda maior. Muitos dos estabelecimentos fecham e os que permanecem abertos não possuem mais a importância que tinham no auge do transporte ferroviário. Este

movimento passa a favorecer a atuação dos agentes na pressão sobre estes bens e inicia o processo de descaracterização do centro histórico.

Foi possível perceber também que apesar de existir certa atuação dos agentes públicos no processo de preservação dos bens históricos da cidade, esta atuação é fraca e abre muitas brechas para a perda de ainda mais exemplares e outras decisões colocam ainda mais em risco o patrimônio remanescente.

Do centro histórico original permanecem poucas edificações, que como visto nas imagens, dão ainda mais fragilidade a um patrimônio já fragilizado pela atuação dos agentes contra sua preservação. Ao fim deste subcapítulo percebe-se a relação da ferrovia com a cidade, mas fica claro também que a cidade vai aos poucos, principalmente durante os últimos 50 anos, abrindo mão de sua própria história, desconsiderando os elementos da gênese do município e os substituindo por edificações irrelevantes arquitetonicamente, que não constroem em nenhum aspecto uma cidade com uma imagem original.

CONCLUSÃO

As discussões realizadas no decorrer deste texto perpassaram por diversos aspectos, desde as mudanças ocasionadas com a revolução industrial até as relações recentes da ferrovia com o planejamento urbano. O objetivo era responder os questionamentos referentes às relações estabelecidas inicialmente entre a ferrovia e as cidades na época de sua implantação e, posteriormente, quanto ao seu patrimônio e as relações no tempo atual. Para tanto, partiu-se da hipótese de que a ferrovia teve um destacado papel no processo de organização do espaço urbano de Jaraguá do Sul e que há diversos interesses relacionados ao seu patrimônio ferroviário formado ao longo do tempo, especialmente pela disponibilidade de terras.

Com o intuito de confirmar a hipótese, iniciou-se a discussão indicando os elementos da gênese ferroviária, inicialmente no Brasil e posteriormente na área de estudo. Constatou-se que a ferrovia, mais do que um meio de transporte, fazia parte do ideário da época, aspecto que era reforçado pelos agentes produtores do espaço urbano, destacados por Corrêa (1989), sobretudo os proprietários dos meios de produção e os proprietários fundiários, que viam na expansão ferroviária uma forma de ampliar seus lucros.

Como ficou claro, a situação dos transportes no Brasil antes da inserção da malha ferroviária era caracterizada pela utilização de caminhos primitivos com o emprego de elementos naturais para movimentação de cargas. A inserção da ferrovia conseguiu modernizar o transporte no Brasil e consolidar fronteiras que ainda passavam por conflitos, como as da região sul do país. Com a implementação da ferrovia ainda foi possível consolidar o processo de imigração, que se tornou elemento importante para a gênese e expansão da área de estudo.

A inserção da ferrovia, além de consolidar aspectos que eram de suma importância para o país, possibilitaram a ampliação de poder dos Agentes já consolidados, sobretudo os proprietários dos meios de produção e os proprietários fundiários. A ascensão destes dois grupos vai ao encontro do proposto por Jaramillo (1982), foi através da inserção da malha ferroviária, forma de circulação da produção, que se tornou possível aos agentes supracitados o espraiamento de seu poder para as outras regiões do país.

Apesar do desenvolvimento ferroviário do país ter iniciado tardiamente em comparação com outros países da Europa e os Estados Unidos, a inserção da

primeira ferrovia fez com que o processo de expansão ocorresse de forma rápida, muito devido aos benefícios concedidos pelo governo imperial inicialmente e depois também pela república. A garantia de juros viabilizava o retorno dos investimentos, mas também o direito de exploração das terras lindeiras à ferrovia viabilizava a exploração de grandes porções territoriais que podiam se estender até 30 quilômetros no entorno de cada ferrovia, indicando a consolidação dos promotores imobiliários que principalmente no entorno das estações poderiam fortalecer sua atuação para ampliar seus lucros, aspecto ressaltado também por Benevolo (2006).

A exploração das terras lindeiras às ferrovias, associado ao fortalecimento do processo migratório, tornaram possível o avanço da ocupação de áreas pouco adensadas, bem como o surgimento de novos agrupamentos em regiões até então inexploradas. O desenvolvimento destas regiões possibilitou o surgimento de novos grupos, de influência local, que ampliariam a relação de poder sobre os grupos sociais excluídos.

Os benefícios concedidos pelo governo sem a elaboração de um plano de viação, fizeram com que as ferrovias do Brasil se estruturassem como malhas isoladas, desconectadas, antieconômicas e sem padrão de bitolas. A Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande surgiu como o primeiro empreendimento ferroviário brasileiro de integração, até então a maior do país. Como evidenciado, diversos foram os interesses envolvidos na implantação da EFSPRG e seus Ramais, apesar do interesse do Estado na inserção da malha ferroviária no país, a inserção da EFSPRG só aconteceu pela influência dos proprietários dos meios de produção que tinham como objetivo o transporte de sua produção de forma mais rápida.

A necessidade de viabilizar a construção das ferrovias levou os grupos dominantes da época, como colocado por Gramsci (1978), a atuar com o objetivo de garantir que a ideologia ferroviária estivesse também nos interesses das classes subalternas. À época já se compreendia que estar inserido dentro de um empreendimento deste porte poderia possibilitar conexões entre diferentes regiões, aspecto que ampliaria o crescimento populacional e o desenvolvimento econômico. A atuação dos grupos dominantes viabilizou a aceitação do meio de transporte pelos demais grupos sociais. Os aspectos supracitados levaram a consolidação de um Pacto de Poder, como colocado por Rangel (2005), viabilizando o retorno econômico das classes dominantes através da disseminação da ideologia ferroviária, com forte atuação do Estado.

Neste período, Santa Catarina contava com um desenvolvimento crescente, apesar de possuir poucos adensamentos urbanos, localizados majoritariamente no litoral. Destacavam-se as vilas pioneiras de São Francisco do Sul, Laguna e Florianópolis que tiveram a fundação associada a necessidade de consolidar as fronteiras na porção sul do território nacional. A consolidação de cada uma delas aconteceu de forma diferenciada, de acordo com as particularidades de cada região, como abordado por Santos (1988). No caso de São Francisco do Sul seu crescimento levou a implantação da colônia Dona Francisca, fundada em 1851, nas terras pertencentes ao dote da Princesa Dona Francisca. Joinville e São Francisco do Sul estabeleceram uma relação econômica importante tendo em vista o ciclo da Erva-Mate e da Madeira, que escoava os produtos do Planalto Norte Catarinense e do sul Paranaense através de Joinville pelo porto de São Francisco do Sul.

As relações estabelecidas entre a Colônia Dona Francisca e São Francisco do Sul, bem como a proximidade com a Colônia Blumenau, levou a implantação da Colônia Jaraguá. O território de Jaraguá do Sul já se encontrava em exploração pelas duas colônias, mas a consolidação de Jaraguá como uma colônia independente, através do estabelecimento do Empreendimento Jaraguá, ampliou o processo de imigração para a área e viabilizou seu crescimento econômico.

A colônia Dona Francisca, apesar de ainda em desenvolvimento, já apresentava forte influência através de seus agentes produtores do espaço urbano, que atuaram junto ao Estado para viabilizar que a ferrovia fosse construída na região e não no extremo sul do Paraná. A definição do traçado ferroviário, além de estar em consonância com o proposto por Jaramillo (1982) e Corrêa (1989), teve como intenção a evolução da estrutura espacial da área, viabilizando o crescimento da Colônia Dona Francisca, aspecto apresentado por Santos (1989).

A implantação do Ramal São Francisco viabilizou o adensamento nas áreas já exploradas e possibilitou a ocupação de áreas até então rurais devido a facilidade para chegada de novos imigrantes a região. Neste período Jaraguá do Sul já havia sido ocupada em três frentes e a sede da Colônia Jaraguá se consolidava, tornando fundamental sua inserção dentro do Ramal Ferroviário.

A instalação da malha ferroviária tinha como objetivo favorecer os processos de expansão urbana bem como a industrialização e o adensamento populacional. Entretanto, estes processos não ocorreram da mesma forma em todas as localidades. Como ficou claro, em casos como de Jaraguá do Sul, Joinville, São Francisco do Sul,

entre outros, a proximidade com a ocupação original favoreceu a consolidação da ocupação no entorno das estações ferroviárias. Entretanto, nem mesmo em cidades com atividades econômicas consolidadas na época da instalação da ferrovia, como Três Barras e Rio Negrinho, que se beneficiaram com o Ciclo da Erva-Mate e da Madeira, tiveram o mesmo adensamento. Em sua grande maioria, as estações permaneceram, e inclusive permanecem, em áreas de concentração majoritariamente rurais, aspecto que reforça a diferença entre os lugares.

Jaraguá do Sul recebeu duas Estações Ferroviárias, a primeira localizada no atual Bairro Centro e a segunda no atual Bairro Nereu Ramos. A localização das duas estações já levava em conta a ocupação existente no município, tendo em vista que se localizam em áreas colonizadas inicialmente por alemães e italianos, respectivamente. A proximidade entre as estações e as duas ocupações originais, auxiliaram no processo de crescimento da área urbana de Jaraguá do Sul, mas não foi o único aspecto observado. A proximidade com as Colônias Dona Francisca e Blumenau deu a Jaraguá maior importância dentro dos processos de expansão urbana realizadas em todo o Ramal São Francisco. Blumenau, por ter sua única ligação terrestre com Joinville passando por Jaraguá do Sul, escoava parte de sua produção pelo Ramal São Francisco, onde além de distribuir seus produtos para Joinville conseguia leva-los as outras regiões servidas pela EFSPRG. As relações estabelecidas com Joinville, inclusive através da recepção de reimigrados, possibilitava o crescimento mais acelerado da Colônia Jaraguá e economicamente a cidade se beneficiava com o escoamento da produção da Colônia Blumenau, que à época já se encontrava mais desenvolvida que Jaraguá.

Além do acima citado, a conexão com centros urbanos maiores, como Curitiba, São Paulo e Rio de Janeiro, possibilitavam às cidades presentes no Ramal a troca de tecnologia, produtos e aspectos culturais que favoreciam o crescimento das cidades. Com o crescimento industrial e a chegada de novos imigrantes acelerou-se o processo de crescimento da região.

É dentro deste contexto que começam a se desenvolver em toda a região grupos locais com poder de influência sobre os mais diversos aspectos. No caso de Jaraguá do Sul, estes grupos constituem-se principalmente por imigrantes que realizaram investimentos principalmente no setor comercial e industrial. A fortificação das atividades econômicas na área se associava a ferrovia tendo em vista que o comércio se estruturou majoritariamente nas áreas do entorno das estações, bem

como as indústrias se localizavam nas proximidades da ferrovia devido a facilidade no escoamento de sua produção.

O estabelecimento da área, bem como a influência recebida de outros centros, levou a disseminação de diversos aspectos entre as cidades. As contribuições realizadas por estas trocas se espalharam, fortalecendo um Patrimônio Cultural marcado pela miscigenação de diferentes culturas e referências sobre um mesmo território, mas adaptado às características, especialmente climáticas do local. Na arquitetura, apesar de destacar-se o Estilo Eclético, esta recebeu influência principalmente do Art Nouveau e Art Decó, estilos predominantes no período de inserção da malha ferroviária.

As referências são possíveis de ser identificadas entre cada uma das cidades, entretanto, a diferença entre os lugares levou a disseminação destas características em diferentes escalas. A ferrovia, como colocado por Corrêa (2006), levou a consolidação de uma rede urbana de influência entre estas cidades, de modo que Joinville assumiu papel principal, enquanto as outras cidades estabeleceram e estabelecem até hoje relação com o centro regional criado na antiga Colônia Dona Francisca. De modo que muitos dos serviços ainda se localizam exclusivamente em Joinville.

A partir da década de 1930, através das ações políticas voltadas ao rodoviarismo, a ferrovia passa por uma gradativa mudança, que começa com a diminuição de investimentos e posterior estatização da malha ferroviária. Os investimentos no transporte rodoviário, apesar de importantes para a expansão das atividades econômicas em território nacional, representaram a diminuição gradativa de investimentos no transporte ferroviário, aspecto que novamente era favorecido pelos grupos influentes, que se utilizavam desta influência para impor sua ideologia na defesa do meio de transporte rodoviário.

Apesar das mudanças ideológicas e políticas, a importância do Ramal São Francisco não foi alterada instantaneamente, tendo em vista que mesmo com maior facilidade de implantação a estrutura rodoviária não foi implantada de forma imediata. O Ramal São Francisco, bem como toda a estrutura ferroviária teve papel fundamental durante a Segunda Guerra Mundial, devido ao período de substituição de importações que além de ter o escoamento de mercadorias favorecido pela estrutura ferroviária, possibilitou a criação de novos empreendimentos industriais na região.

É no período pós Segunda Guerra Mundial que se iniciam as discussões relativas ao Patrimônio Cultural. Apesar da região não estar diretamente associada ao combate, a guerra provocou significativas mudanças culturais tendo em vista que muitos dos imigrantes da área eram Alemães, Italianos e seus descendentes. As mudanças ocasionadas apenas reforçaram um aspecto que já podia ser observado, e que estava associado a consolidação do termo Patrimônio Cultural, que era o caráter nacionalista das edificações. Apesar da disseminação cultural possibilitada pela ferrovia, bem como as referências trazidas pelos imigrantes, o patrimônio criado na região apresenta características únicas, muitas em decorrência da necessidade de se realizar mudanças estruturais para adaptar as construções ao clima local, mesmo mantendo padrões estéticos e técnicos trazidos da Europa pelos imigrantes.

Inicialmente o patrimônio cultural, além de estar diretamente associado ao caráter nacionalista, representava as elites pertencentes a cada período. Vale destacar que a ocupação da área de estudo aconteceu majoritariamente a partir de 1850 e seu patrimônio à época da Segunda Guerra Mundial tinha menos de 100 anos, demonstrando certa fragilidade ao ser comparado com edificações de outras cidades, principalmente europeias. No caso de Jaraguá do Sul, a condicionante é ainda mais grave, tendo em vista que sua ocupação só foi consolidada 1889, colocando o patrimônio cultural da cidade em um tempo muito recente, aspecto que compromete sua preservação.

É dentro deste contexto que está inserida a questão central deste trabalho, que procurava responder: Quais os impactos da estrutura ferroviária, composta de funções e formas ao longo do tempo histórico, na formação e consolidação da cidade de Jaraguá do Sul, com especial atenção para a formação do Patrimônio Cultural Ferroviário e sua atual relação com os interesses dos principais agentes organizadores do espaço urbano?

Ficou claro no decorrer deste texto que, apesar de realizada de forma específica em cada lugar, a ferrovia teve sim papel fundamental para a estabilização de Jaraguá do Sul, aspecto que foi favorecido por sua localização e ocupação já existentes. O papel exercido pelo Ramal São Francisco e a consolidação dos núcleos urbanos cortados por ele, sobretudo Jaraguá do Sul, inserem a estrada de ferro nas discussões quanto ao Patrimônio Cultural Ferroviário.

As diferenças entre os lugares são fundamentais para compreender as particularidades do crescimento urbano de cada uma das cidades trabalhadas e este

aspecto é fundamental para a compreensão do Patrimônio Cultural como um todo, tendo em vista que representa características únicas presentes em cada região. A partir da ampliação do conceito de Patrimônio Cultural, que o distanciou das elites, foi possível identificar características únicas através de uma análise dialética que levava em conta a realidade concreta da sociedade, bem como questões relacionadas ao caráter empírico do patrimônio através de sua evolução no tempo e espaço.

Este aspecto torna-se relevante para a compreensão do Patrimônio Cultural, tanto na área de estudo como em todo o território nacional, isto porque, em comparação a Europa, o patrimônio brasileiro é majoritariamente mais próximo do tempo atual. A consolidação do termo Patrimônio Cultural no Brasil só ocorreu com a promulgação da Constituição Federal de 1988, quando se passou a levar em conta aspectos de patrimônio material e imaterial. Cabe ressaltar que apesar de iniciativas anteriores a isto, a criação do termo é tardia se comparada a outros países, o que se torna mais um indicativo na dificuldade de preservar os bens culturais brasileiros. Somado a isto, a falta de educação patrimonial compromete ainda mais a preservação tendo em vista que as pessoas desconhecem a importância das edificações para compreensão do desenvolvimento de cada cidade.

O Patrimônio Cultural Ferroviário está inserido dentro do contexto do Patrimônio Industrial, que tem seu surgimento relacionado a Primeira Revolução Industrial e tem os impactos de sua perda sendo debatidos principalmente no período pós Segunda Guerra Mundial. Este aspecto está relacionado a sua proximidade ao tempo atual, o que o coloca em um patamar bastante próximo a maior parte do Patrimônio Cultural Brasileiro tendo em vista a dificuldade em se valorar um bem tão recente. Entretanto, como esclarecido, até os detalhes arquitetônicos podem representar informações importantes quanto aos modos de produção de cada lugar. Logo, sua valoração é fundamental para que se garanta a compreensão dos processos pelos quais aquela cidade passou.

Apesar de tardio, as discussões referentes ao Patrimônio Industrial realizadas na Europa levaram o governo Brasileiro a executar o tombamento da Ferrovia Mauá, a primeira e única do país que teve seu tombamento efetivado levando em conta seu caráter de rede. O tombamento de edificações de forma individual obviamente valoriza a preservação daquele bem em questão, mas não garante a preservação da ferrovia como um todo, sabendo-se que os órgãos de proteção do patrimônio em diferentes escalas se restringem em identificar e proteger apenas os prédios localizados em

áreas urbanas, comprometendo a compreensão dos aspectos de consolidação regional.

A iniciativa de tombamento da Ferrovia Mauá teve como objetivo a valoração do meio de transporte como ferramenta de desenvolvimento, entretanto abriu espaço para a patrimonialização de outros bens referentes a rede ferroviária, isto porque a valoração de bens de Patrimônio Cultural Ferroviário ocorreu no período em que a malha ferroviária brasileira já se encontrava em gradativo desuso, como pôde se evidenciar. A atuação do governo brasileiro no sucateamento da malha ferroviária através de sua patrimonialização teve como objetivo justificar o encerramento das linhas e estava intrinsicamente ligada a ideologia da época que já apontava para o transporte rodoviário como elemento de desenvolvimento. Entretanto, um aspecto que se deve destacar aqui é que nem mesmo esta ação com intenção de sucatear e rede ferroviária através de sua patrimonialização teve efeito, tendo em vista a quantidade de bens, sobretudo edificações, que se perderam a partir do processo de sucateamento da malha ferroviária.

A ameaça ao Patrimônio Cultural Ferroviário ganha força a partir da década de 1960, quando a RFFSA passa a extinguir os ramais considerados deficitários. Vale lembrar que este déficit esteve associado a forma como estas ferrovias foram construídas, sobretudo a subvenção quilométrica, que fez com que as linhas se espalhassem pelo território nacional sem nenhum estudo prévio. O encerramento das linhas ainda se agravava pelo fato de ser impossível, ou extremamente oneroso, realizar a conexão entre os ramais deficitários tendo em vista seus diferentes padrões de bitolas.

Durante o processo de decadência do sistema ferroviário e principalmente a partir do fechamento das estações ferroviárias, muitos dos imóveis que se relacionavam a rede, como restaurantes, bares, hotéis, entre outros; perderam suas funções. Para Santos (1989) e Choay (1982) as formas remanescentes deveriam cumprir uma nova função de acordo com as mudanças da sociedade. Entretanto, o que foi visto majoritariamente no Ramal São Francisco e principalmente em Jaraguá do Sul, as edificações foram destruídas para que seus terrenos servissem aos interesses dos grupos dominantes, com o aval do Estado, demonstrando a atuação dos agentes produtores do espaço urbano na destruição dos elementos fundamentais para compreensão do processo urbano da cidade.

No Ramal São Francisco este processo se acelerou em 1991 com o fim do transporte de passageiros e o fim dos transbordos de cargas nas cidades. A perda de função das estações ferroviárias culminou na perda de relação entre a ferrovia e seu entorno, aspecto que ampliou a pressão sobre as edificações do entorno da ferrovia. Isto, somado ao crescimento acelerado da área de estudo, possibilitou a forte pressão realizada pelos Agentes Produtores do Espaço Urbano nas áreas de entorno das estações localizadas em centros urbanos.

Se a situação da área de entorno das Estações era esta, as edificações ferroviárias viveram problemas ainda maiores tendo em vista que a atribuição de uma nova função às edificações, até então ferroviárias, só poderia ser realizada após a cessão de uso para outros órgãos, processo que só foi finalizado 16 anos depois com a extinção da RFFSA e a distribuição de seus bens. A extinção da RFFSA foi realizada através do projeto neoliberal de gestão e iniciou-se ainda no governo Collor e que ganhou força durante o governo Fernando Henrique Cardoso.

A privatização do setor ferroviário levou o Ramal São Francisco às mãos da Empresa América Latina Logística, atual Rumo. A empresa nunca estabeleceu relação com as cidades, seja através de ações de valorização do Patrimônio Cultural Ferroviário, seja na utilização das Estações para o transporte de cargas e pessoas. Poucas são as estações presentes no Ramal que são utilizadas pela empresa, destacando-se apenas Corupá e Mafra, que possuem pátios de manutenção que estabelecem pouca relação com o restante da cidade. A empresa também foi responsável pelo fechamento do trecho do Ramal São Francisco de Mafra até Porto União, comprometendo ainda mais a relação das cidades do Planalto Norte com a ferrovia. Esta situação se agrava ao se levar em conta que desde seu fechamento a área cortada pelo ramal desativado tem boa parte de seus trilhos destruídos, não restando qualquer lembrança do traçado da antiga ferrovia.

A atuação dos agentes produtores do espaço urbano na destruição do Patrimônio Cultural Edificado das cidades aconteceu de diferentes formas em diferentes momentos, como ficou claro. Em Jaraguá do Sul a destruição serviu aos interesses dos proprietários dos meios de produção, proprietários fundiários e promotores imobiliários. A atuação dos três grupos na destruição do Conjunto Histórico ocorreu, e ainda ocorre, devido a forma como as cidades se estruturaram. A morfologia urbana das cidades colonizadas por imigrantes não portugueses tinha como característica grandes lotes com edificações de até dois pavimentos em sua

maioria, o que para estes grupos representava o subaproveitamento do potencial financeiros destes lotes. Desta forma tornaram-se frágeis a pressão realizada pelos grupos, que influíam diretamente no Estado e que têm poder para interferir diretamente na forma como o restante da população se comportava e no que acreditava, novamente a ideologia é utilizada.

A destruição do conjunto histórico de Jaraguá do Sul e de tantos outros presentes em todo o país se deve também a, como já colocado, proximidade que estas edificações se encontram do tempo presente. Problemática que levou a elaboração de documentos quanto ao patrimônio industrial, e que também possibilitou ao IPHAN a criação da região dos Roteiros Nacionais de Imigração. Entretanto, a atuação do Instituto limita-se quase que exclusivamente a proteção de exemplares da arquitetura enxaimel, o que nem de longe consegue proteger a história edificada das cidades, tendo em vista que a cidade é uma construção cronológica e que a arquitetura da região recebeu influência das mais diversas.

Outro ponto que pôde ser notado é que apesar da valorização da cultura dos imigrantes, sobretudo dos alemães, pouco se discute quanto a cultura construída pela miscigenação de todas estas referências. Quanto ao Patrimônio Cultural Ferroviário Imaterial apesar de existirem iniciativas como o transporte ferroviário turístico em Rio Negrinho e a Estação Memória em Joinville, poucas são as ações com o objetivo de resguardar os aspectos intangíveis relacionados à ferrovia.

A pressão realizada pelos grupos influentes dentro do Estado, associado a clara falta de estrutura do IPHAN para garantir a preservação e manutenção dos imóveis históricos possibilitou a destruição de boa parte do patrimônio cultural presente na região. Quanto aos imóveis ferroviários, preservou-se os majoritariamente urbanos, muitos servindo a outros interesses da cidade, enquanto todas as edificações em áreas rurais estão destruídas ou em ruínas.

No ramal São Francisco todas as estações foram fechadas no ano de 1991 e com o fim do uso para o transporte de passageiros há uma mudança na forma como as cidades se relacionam com a ferrovia. As relações estabelecidas no período de funcionamento da ferrovia deixam claro que as diferenças entre os lugares são um ponto fundamental para compreender a forma como cada um dos territórios se desenvolveu. Levando-se em conta as estações ferroviárias de forma individual, o que ficou claro é que muitos dos exemplares não consolidaram uma ocupação urbana em seus arredores, tendo a maioria permanecido em áreas rurais até os dias atuais.

Excetuam-se a essa característica as estações que haviam sido instaladas em áreas já ocupadas, como no caso da Estação Jaraguá, Guaramirim, Araquari, São Francisco do Sul, Joinville, Porto União, entre outras.

No caso de Jaraguá do Sul foram as relações estabelecidas entre as três Colônias (Jaraguá, Dona Francisca e Blumenau), que favoreceram a implantação de estabelecimentos comerciais e industriais, bem como a troca e o transporte de mercadorias. A efervescência nas relações neste período consolidou o centro histórico da cidade, contando com um riquíssimo conjunto que apresentava as mais diversas características da arquitetura internacional, desta forma confirma-se parte da hipótese que afirma que ferrovia teve um destacado papel no processo de organização do espaço urbano de Jaraguá do Sul.

Ao fim do processo de privatização da RFFSA, seus bens foram divididos de modo que coube ao IPHAN a administração de todos os bens móveis e imóveis de valor cultural. A passagem desses bens ao IPHAN ocorreu apenas em 2007, muito tardiamente ao encerramento das atividades de transporte de passageiros. As relações entre as cidades que apresentavam estes bens e a ferrovia já haviam mudado por completo, ademais, a espera por uma destinação levou a perda de diversos exemplares, seja pela deterioração natural, seja pelos saques realizados em diversas edificações.

Quanto ao patrimônio ferroviário, ficou claro a atuação do poder público no processo de sucateamento dos bens em toda a malha ferroviária bem como as dificuldades encontradas, sobretudo ao IPHAN, na preservação e gerenciamento dos bens provenientes da extinta RFFSA. A situação dos bens quando o IPHAN iniciou os levantamentos já era bastante precária, somado a isto a falta de equipe para realizar o inventário de todos os bens provenientes da rede ferroviária, fez com que o patrimônio se perdesse. Iniciativas de preservação passaram para a administração do município, do estado, ou em alguns casos de grupos privados.

No caso de Jaraguá do Sul, seu crescimento acelerado principalmente a partir da década de 1960 somado ao fim do transporte de passageiros na década de 1990 e a falta de políticas públicas de proteção e preservação dos bens do patrimônio cultural do município, levou a descaracterização completa de seu conjunto histórico, comprometendo a percepção da história da cidade. Ficou claro a atuação dos agentes produtores do espaço urbano, nas mais diversas escalas, na destruição do conjunto com o objetivo da obtenção de lucro.

Percebe-se que a atuação dos agentes nos bens ferroviários acontece de forma diferente de acordo com a área. No caso de edificações ferroviárias em áreas urbanas, os agentes atuam de forma a transformar a área em atrativo turístico ou em prédios públicos, nas edificações em áreas rurais o papel se inverte tendo em vista que não se percebe o mesmo esforço por parte dos agentes na preservação dos prédios existentes ou na recuperação dos já destruídos. Os trilhos talvez sejam o ponto de maior embate entre os agentes, sabendo que nas cidades que ainda possuem o transporte de cargas, configuram-se como problemáticas em questões de mobilidade, e nas cidades com o ramal completamente desativado os trilhos ou permanecem como lembrança ou são completamente esquecidos e transformados em vias de automóveis.

No caso de Jaraguá do Sul, apesar das edificações ferroviárias encontrarem-se preservadas e em uso, preocupa a possível alteração no traçado do ramal, tendo em vista a indefinição sobre qual destino será dado aos trilhos presentes na área urbana. Uma decisão errada neste sentido pode terminar com a relação da cidade com a ferrovia e seu patrimônio.

Quanto ao patrimônio imaterial, para as cidades onde o ramal ainda está em funcionamento, percebe-se certa relação entre as pessoas e a ferrovia pois a passagem do trem a faz ser lembrada diariamente. Nas cidades com o Ramal desativado, a relação com a ferrovia se perde por completo e as lembranças e memórias permanecem apenas com a população mais idosa, ponto que pode acabar por completo a relação da ferrovia com as cidades e seus municípios. Aspectos que confirmaram o restante da hipótese, que tratava dos diversos interesses relacionados ao patrimônio ferroviário de Jaraguá do Sul. Aqui vale destacar outro agravante, os agentes produtores do espaço urbano vêm atuando para disseminar o pensamento da ferrovia como problemática para mobilidade urbana dos municípios e, como já colocado, o espalhamento desta ideologia por parte dos grupos dominantes interfere diretamente na forma como as classes subalternas se relacionam.

No caso específico de Jaraguá, que vem perdendo seu patrimônio cultural de forma acelerada, poucas são as ações por parte da população para garantir sua preservação ou de revolta quando realizada alguma demolição. Como já colocado a questão ideológica das elites em Jaraguá é um dos pontos mais relevantes para compreender a situação de descaracterização do conjunto histórico da cidade, sua

influência dentro das demais classes provoca a relação de subserviência que acaba por impor seus interesses que são aceitos sem nenhum questionamento.

Se em seus tempos áureos, as classes dominantes trabalharam para a implantação do sistema ferroviário, hoje e desde o início da política voltada ao rodoviarismo, estes grupos vem atuando com o objetivo de se distanciar da ferrovia. Somado a isto, a falta de compreensão dos imóveis históricos, devido a soma dos diversos erros já elencados, coloca todo o patrimônio cultural em um patamar de desvalorização dentro das cidades. Se durante um período a ferrovia era símbolo do crescimento e da consolidação das cidades, aos poucos, através de diversos erros, cometidos em diferentes escalas, ela vai perdendo sua importância, caindo no esquecimento e, mais do que isto, correndo o risco de desaparecer por completo por seu desuso.

Como colocado na hipótese deste trabalho, está confirmada a relação da ferrovia com o processo de organização do espaço urbano de Jaraguá do Sul, e também fica claro que houve e ainda há diversos interesses relacionados ao seu patrimônio ferroviário, sobretudo ao entorno das estações e seu traçado em áreas urbanas. A situação hoje é calamitosa e se todos os aspectos abordados quanto a atuação dos agentes produtores do espaço urbano de Jaraguá do Sul no processo de descaracterização do conjunto histórico permanecerem normalizadas, sem nenhuma atuação em nenhum âmbito, muito provavelmente a cidade abrirá mão por completo de sua história, tendo em vista que seu conjunto descaracterizado compromete ainda mais a preservação das edificações remanescentes. Que o exemplo de Jaraguá do Sul seja utilizado como uma forma de não gerir e administrar o patrimônio cultural para que as gerações futuras ainda possam ter alguma referência de seu passado.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTF. Associação Nacional dos Transportes Ferroviários: Histórico. **Histórico**. Disponível em: <<http://www2.antf.org.br/historico>>. Acesso em: 06 mar. 2018.

AZEVEDO, Esterzilda Berenstein de. Patrimônio industrial no Brasil. **Arq.Urb**, São Paulo, v. 3, n. 1, p. 11-22, jun. 2010.

BRASIL. Decreto nº 101, de 31 de outubro de 1835. Autorisa o Governo a conceder a uma ou mais Companhias, que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Imperio para as de Minas Geraes, Rio Grande do Sul, e Bahia, o privilegio exclusivo por espaço de 40 annos para o uso de carros para transporte de generos e passageiros, sob as condições que se estabelecem... . Rio de Janeiro, RJ.

_____. Decreto nº 537, de 15 de maio de 1850. Approva o contracto celebrado com a Sociedade Colonizadora, estabelecida na cidade de Hamburgo, para a fundação de huma colonia agricola em terras pertencentes ao Dote da Princeza a Senhora Dona Francisca, na Provincia de Santa Catharina.. . Rio de Janeiro, RJ,

_____. Decreto nº 641, de 26 de junho de 1852. Autorisa o Governo para conceder a huma ou mais companhias a construcção total ou parcial de hum cminho de ferro que, partindo do Municipio da Côrte, vá terminar nos pontos das Provincias de Minas Geraes e S. Paulo, que mais convenientes forem.. . Rio de Janeiro,

_____. Decreto nº 3277, de 07 de setembro de 1999. Dispõe sobre a dissolução, liquidação e extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA. . Brasília, DF.

_____. Decreto nº 3947, de 7 de março de 1901. Altera algumas e consolida todas as clausulas dos decretos relativos á concessão da Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande. Rio de Janeiro, RJ.

_____. Decreto nº 5280, de 9 de agosto de 1904. Concede autorização á Sociedade Anonyma « Empreza Frigorifica Paulista » para funcionar. Rio de Janeiro, RJ.

_____. Decreto nº 6533, de 29 de julho de 1907. Fixa prazos para a conclusão dos trabalhos de construcção das linhas de concessão da Companhia Estrada de Ferro S. Paulo ao Rio Grande e dá outras providencias. Rio de Janeiro, RJ.

_____. Decreto nº 7059, de 6 de agosto de 1908. Approva com modificações os estudos definitivos do trecho de 230 kilometros e 870 metros da linha de S. Francisco ao Rio Paraná, a contar do kilometro 132 + 363 metros. . Rio de Janeiro, RJ.

_____. Decreto nº 9967, de 26 de dezembro de 1912. Concede á Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande autorização para construir e explorar uma estação maritima no porto de S. Francisco, Estado de Santa Catharina. Rio de Janeiro, RJ.

_____. Decreto nº 10.432, de 09 de novembro de 1889. Rio de Janeiro, RJ, Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-10432-9-novembro-1889-542322-publicacaooriginal-52491-pe.html>>. Acesso em: 17 dez. 2019.

_____. Decreto nº 11648, de 24 de julho de 1915. Autoriza o accôrdo com a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande. Rio de Janeiro, RJ.

_____. Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. . Rio de Janeiro, RJ.

_____. Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes. Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes. **Ferrovias**. Disponível em: <<http://www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp>>. Acesso em: 17 set. 2018.

_____. Lei nº 166, de 29 de setembro de 1840. Estabelece a dotação de sua alteza imperial, quando horver de realizar-se o seu consorcio. Rio de Janeiro, RJ.

_____. Lei nº 3115, de 16 de março de 1957. Determina a transformação das empresas ferroviárias da União em sociedades por ações, autoriza a constituição da Rede Ferroviária S.A., e dá outras providências. Brasília, DF.

_____. Lei nº 11483, de 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. Brasília, DF.

BENEVOLO, Leonardo. **História da Cidade**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2006.

BERTOLI, Daiane. **Dinâmica da paisagem da sub-bacia do Ribeirão Chico de Paulo (Jaraguá do Sul – SC):** urbanização e conflitos decorrentes. 2007. 118 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2007.

BERTOLI, Daiane. Jaraguá do Sul (SC):. **Expressões Geográficas**, Florianópolis, v. 01, n. 03, p. 83-102, maio 2007.

CARRION, Raul. **As ferrovias como instrumento de desenvolvimento nacional**. 2015. Disponível em: <http://www.vermelho.org.br/coluna.php?id_coluna_texto=7225&id_coluna=147>. Acesso em: 05 set. 2018.

CASTELLS, Alicia Norma González de; NARDI, Letícia. **Patrimônio Cultural e Cidade Contemporânea**. Florianópolis: Editora da Ufsc, 2012. 280 p.

CHAUÍ, Marilena. *Convite à Filosofia*. São Paulo: Ática, 2001.

CHOAY, Françoise. **Alegoria do Patrimônio**. Lisboa: Edições 70, 1982.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Editora Ática, 1989.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeny (org.). **Introdução à Geografia Cultural**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

COSTA, Cláudio. **Antigamente em Jaraguá do Sul:** os primeiros dias da Estação Ferroviária. 2015. Disponível em: <<https://poracaso.com/estacao-ferroviaria-jaraguado-sul-historia-antigamente/>>. Acesso em: 17 set. 2018.

European Federation of Museum & Tourist Railways. **Carta de Riga** Riga: Fedecrail, 2005.

FRANCO, Álvaro da Costa. **Tratados de Fixação de Limites Territoriais**. 2016. Disponível em: <<https://atlas.fgv.br/verbetes/tratados-de-fixacao-de-limites-territoriais>>. Acesso em: 17 dez. 2019.

FUNARI, Pedro Paulo; PELEGRINI, Sandra de Cássia Araújo. **Patrimônio histórico e cultural**. 2 ed. Rio de Janeiro - RJ: Jorge Zahar, 2009.

GHIRARDELLO, N. **À beira da linha**: formações urbanas da Noroeste Paulista [online]. São Paulo: Editora UNESP, 2002. 235 p.

GOULARTI FILHO, Alcides. **Portos, Ferrovias e Navegação em Santa Catarina**. Florianópolis: Editora Ufsc, 2007.

GOULARTI FILHO, Alcides. A Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande na formação econômica regional em Santa Catarina. **Geosul**, Florianópolis, v. 24, n. 48, p.103-128, dez. 2009. Disponível em: <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/geosul/article/viewFile/2177-5230.2009v24n48p103/12284>>. Acesso em: 08 jan. 2020.

GRAMSCI, A. **Os intelectuais e a organização da cultura**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem Fantasma**: A modernidade na selva. São Paulo: Editora Schwarcz, 1991. 291 p.

HENKELS, Henry. **Canal do Linguado**. 2005. Disponível em: <https://sites.google.com/site/hhenkels/canal_linguado-1>. Acesso em: 17 set. 2018.

ICOMOS. **Carta de Veneza**. Veneza: Icomos, 1964.

IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010**. Dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei n.º 11.483/2007. Brasília, DF,

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Ferrovias do Brasil**. Rio de Janeiro: Ibge, 1956. 193 p. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=293301>>. Acesso em: 05 set. 2018.

JARAMILLO, Samuel. **Las formas de producción del espacio construido en Bogotá**. In: PRADILLA, Emilio (org.). Ensayos sobre el problema de la vivienda en México. México: Latina UNAM, 1982. pp. 149-212.

JULIO, Alessandra dos Santos; SILVEIRA, Márcio Rogério. As estradas de ferro em Santa Catarina: Evolução, projetos e contradições. In: SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.). **Circulação, transportes e logística**: No estado de Santa Catarina. Florianópolis: Insular, 2016. p. 139-174.

KROETZ, Lando Rogério. **As Estradas de Ferro de Santa Catarina**: 1910-1960. 1975. 151 f. Tese (Doutorado) - Curso de História, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 1975.

LEFEBVRE, Henri. **Do Rural ao Urbano**. São Paulo, Anthropos, 1970

LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: Ufmg, 2008.

LEFEBVRE, Henri. **A Vida Cotidiana no Mundo Moderno**. São Paulo, Ática, 1991.

LEWINSKI, Cinara Isolde Koch. O que é o Preserve/fe? E como se constituiu o Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul na década de 1980? **Mosaico**, Porto Alegre, v. 8, n. 12, p. 103-122, dez. 2017.

MAMIGONIAN, Armen. Teorias sobre a Industrialização Brasileira. **Cadernos Geográficos**. Florianópolis, p. 5-50. maio 2000.

MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. **Ferrovia: Patrimônio Cultural**: Estudo sobre a ferrovia brasileira a partir da região dos Campos Gerais (PR). 2006. 203 f. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2006. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/xmlui/bitstream/handle/123456789/89405/233942.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>. Acesso em: 08 jan. 2020.

MATOS, Lucina Ferreira. **MEMÓRIA FERROVIÁRIA**: da mobilização social à política pública de patrimônio. 2015. 200 f. Tese (Doutorado) - Curso de História, Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2015.

MATOS, Lucina Ferreira. A entrada da rede ferroviária no campo da preservação do patrimônio público nacional. **Revista Cpc**, [s.l.], v. 14, n. 27, p. 86-113, 29 jul. 2019. Universidade de Sao Paulo, Agencia USP de Gestao da Informacao Academica (AGUIA). <http://dx.doi.org/10.11606/issn.1980-4466.v14i27p86-113>.

MÜELLER, Gilmara Julia. **Análise das Variantes de Contorno Ferroviário nas cidades de Criciúma e Jaraguá do Sul**. 2004. 128 f. Dissertação (Doutorado) - Curso de Engenharia Civil, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2004.

NUNES, Ivanil. Acumulação de capitais e sistemas de transportes terrestres no Brasil. In: GOULARTI FILHO, Alcides; QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. **Transportes e Formação Regional**: contribuições à história dos transportes no Brasil. Várzea Grande: De Liz, 2011. p. 11-39.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. A CULTURA INDUSTRIAL COMO HERANÇA: questões sobre o reconhecimento de um patrimônio da industrialização “tardia” no Brasil. **Óculum**, Campinas, v. 2, n. 14, p. 311-330, ago. 2017.

VIEIRA FILHO, Dalmo; WEISSHEIMER, Maria Regina. **Roteiros Nacionais de Imigração**: Santa Catarina - Vol. 1. Florianópolis: Iphan, 2011. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/PubDivImi_RoteirosNacionaisImigracao_o_SantaCatarina_v1_m.pdf>. Acesso em: 08 jan. 2020.

PEREIRA, Carlos da Costa. **História de São Francisco do Sul**. Florianópolis: Ufsc, 2004.

PEREIRA, Walmir da Silva. **A ferrovia São Paulo - Rio Grande e os Índios Xokleng**. 1995. 195 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Antropologia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1995.

PEREIRA, Vanessa Maria. **SÃO FRANCISCO DO SUL**: o patrimônio que se estabelece e a paisagem que se constrói. 2007. 130 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Arquitetura, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2007.

RAMOS, Eliane Netrebka. **A dinâmica territorial do patrimônio da ferrovia no ramal do Paranapanema (PR)**. 2018. 225 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Gestão do Território, Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, 2018.

RANGEL, Ignácio M. **Obras Reunidas (dois volumes)**, organizador: César Benjamin, Rio de Janeiro: Contraponto, 2005.

RFFSA. Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima. **Histórico da Extinta RFFSA**. Disponível em: <<http://www.rffsa.gov.br/principal/historico.htm>>. Acesso em: 02 mar. 2018.

ROCHA, Isa de Oliveira. **Industrialização de Joinville/SC**:: da gênese às exportações.. 1994. 189 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1994.

ROSSI, Aldo. **A arquitetura da cidade**. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2001. 309 p.

SANTA CATARINA. Sie - Secretaria de Estado da Infraestrutura. Sie - Secretaria de Estado da Infraestrutura. **Ferrovário**. Disponível em: <<http://www.sie.sc.gov.br/conteudo/ferroviario>>. Acesso em: 03 set. 2018.

SANTOS, Adauto Rocha dos; SILVA, Helder Antônio da. **Modais de transporte rodoviário e ferroviário**: comparativo de viabilidade para escoamento de carga de uma multinacional produtora de cimento e agregados. **Sodebras**, S.i., v. 115, n. 10, p.91-96, jul. 2015.

SANTOS, Milton. **Espaço e Sociedade**. Petrópolis: Vozes, 1979.

SANTOS, Milton. **Por uma Geografia Nova**. São Paulo: Hucitec, Edusp, 1978.

SANTOS, Milton. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1977.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço – Técnica e tempo**. Razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1988.

SILVA, Emílio da. **Jaraguá do Sul**: Um capítulo na povoação do Vale do Itapocu. Jaraguá do Sul: Pmjs, 1975.

SILVA, Marcos Aurélio da. A INDÚSTRIA DE EQUIPAMENTOS ELÉTRICOS DO SUL DO BRASIL: CRÍTICA DA HISTÓRIA FETICHISTA, PROCESSO DE INTERNACIONALIZAÇÃO. **Necat**, Florianópolis, v. 5, n. 3, p. 71-94, jun. 2014.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **A importância Geoeconômica das Estradas de Ferro no Brasil**. 2003. 454 f. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2003.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **Desenvolvimento Econômico e Transporte Ferroviário**: abordagem para o caso catarinense. Ourinhos: W. M. Pereira Editora, 2006.

SCHÖRNER, Ancelmo. **A pedra, o imigrante e o morro**: feridas narcísicas no coração de Jaraguá do Sul/SC. 1980/2000. 2006. 228 f. Tese (Doutorado) - Curso de História, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2006.

SOUZA, Alcídio Mafra de. **Guia dos Bens Tombados de Santa Catarina**. Florianópolis: Expressão e Cultura, 1992.

The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage. **Carta de Nizhny Tagil Sobre o Patrimônio Industrial**. Nizhny Tagil: Ticcih, 2003. 14 p.

THOMÉ, Nilson. **Trem de Ferro**: a ferrovia no contestado. Florianópolis: Editora Lunardelli, 1983.

TOMAZ, Paulo Cesar. **A preservação do patrimônio cultural e sua trajetória no Brasil**. Fênix: Revista de História e Estudos Culturais, São Paulo, v. 7, n. 2, p.1-12, ago. 2010.

VETTER, David; MASSENA, Rosa. **Quem se apropria dos benefícios líquidos dos investimentos do Estado em infra-estrutura urbana?**. In SILVA, L. (org.). Solo Urbano - Tópicos sobre o uso da terra. Rio de Janeiro, Zahar, 1982

VIOLLET-LE-DUC, Eugène Emmanuel. **Restauração**. Série Artes & Ofícios. São Paulo, Ateliê Editorial, 2000, p.18.

XAVIER, Janaina Silva; CONSTANTINO, Marta da Silva. A construção do patrimônio ferroviário: uma análise do reuso da Estação Ferroviária de Mogi Mirim - SP. **Museologia e Patrimônio**, Rio de Janeiro, v. 1, n. 10, p.145-165, jan. 2017.

ANEXOS

ANEXO 1 – ENTREVISTA

Nome: Altamiro Lisboa

Profissão: Ferroviário aposentado – Membro da União dos aposentados e Pensionistas Ferroviários do Paraná e Santa Catarina e voluntário do Núcleo do órgão em Porto União.

Cidade: Porto União

O contato com o Sr. Altamiro, veio por indicação da Prefeitura Municipal de Porto União, visto sua familiaridade com o tema por ser Ferroviário aposentado, e ainda realizar trabalhos relacionados a rede.

1. Como você vê o papel da rede ferroviária no crescimento da cidade?

Eu vejo de duas formas, primeiramente tudo viveu no entorno na estação ferroviária, por ela era possível a chegada de produtos das mais diversas regiões, principalmente de outros municípios do Ramal, como Jaraguá do Sul e Mafra, por onde chegava queijo e outros produtos. Um dos que me chama atenção era a parceria da Rede Ferroviária com o Instituto Butantã, através da linha eram transportados animais para o Instituto e em troca a empresa recebia soro antiofídico que era disponibilizado em toda a rede para tratamento dos ferroviários em caso de acidentes. E por outro lado, o que eu vejo é que a rede teve importância para os empresários, que na época tinham acesso a produtos de centros maiores, como São Paulo, e que hoje são conhecidos por serem grandes empresários da cidade.

2. Você acredita que o Ramal Ferroviário teve um impacto na consolidação da região norte do estado?

Sem dúvidas, o trem foi fundamental nesse processo, pois quando a ferrovia foi instalada, era um meio de transporte rápido, seguro e barato. A ferrovia sem sombra de dúvidas foi importante para consolidação do Brasil. Antes dela o transporte era realizado apenas por carroças em caminhos extremamente precários.

3. Você acha que as pessoas, atualmente, compreendem a importância da rede ferroviária no processo de formação das cidades?

Eu acredito que sim, mas com um pensamento do futuro, não conheço nenhuma pessoa que critique a rede ferroviária, todos a entendem como importante, ao meu ver o que falta é a modernização das linhas, é impossível falarmos em transporte rápido no Ramal São Francisco com uma bitola de um metro.

4. Quanto a situação de conservação dos prédios, eles estão tombados e/ou inventariados? Se sim, em quais níveis?

A Estação de Porto União e União da Vitória foi inaugurada em 1942, mas de lá para cá existe muita dificuldade em manter o prédio conservado, há mais de um ano venho pedido a prefeitura para que conserte as goteiras no prédio, e com tudo é assim, tenho dois vidros quebrados que a prefeitura demora muito devido a burocracia envolvida no processo de licitação para compra dos materiais. Outro problema é quanto a divisão do prédio, como ele se encontra exatamente na divisa entre Porto União (SC) e União da Vitória (PR), as disputas políticas acabam dificultando a preservação. A estação tem tombamento Federal, e no momento o IPHAN está restaurando o armazém do lado norte para transformá-lo em museu.

5. Quanto ao IPHAN, você entende que exista um esforço na preservação dos bens do Patrimônio Cultural Ferroviário?

Tranquilamente, o IPHAN dá suporte sim, inclusive impedindo alterações no prédio devido ao tombamento. Há um tempo atrás, um homem estava tirando o reboco na parte pertencente a União da Vitória para deixar o tijolo aparente, liguei para o IPHAN e prontamente eles falaram sobre a irregularidade da obra.

6. A prefeitura do município realiza programas de incentivo a preservação da Memória Ferroviária?

Em partes sim, porque alguns se interessam, falta continuidade do trabalho do poder público. Pessoas ajudam mas tem uma certa dificuldade de constância, a alguns anos atrás realizamos um projeto de passeios turísticos com um trem de passageiros num percurso de 5 quilômetros. O objetivo era justamente o de valorizar a ferrovia, o passeio era realizado todo o final de semana, mas com o tempo percebemos que os dois primeiros finais de semana do mês sempre estavam cheios, mas que o movimento ia diminuindo, então o projeto foi interrompido. Agora, uma empresa Alemã está com a intenção de realizar o passeio turístico por um percurso

de 13 quilômetros nos quais a Rumo permitiu a utilização turística. Espero que dê certo.

7. No caso de Três Barras, Canoinhas, Irineópolis e Porto União, você acredita que a desativação da malha ferroviária possa ter comprometido de alguma forma o crescimento das cidades?

Eu acredito que não, de certa forma entendo a desativação do trecho visto o sucateamento da Rede. O transporte com caminhões se tornou mais rápido e barato do que o pelos trilhos, já que nossos trens em muitos trechos trafegam a 30 ou 40 quilômetros por hora. Acho que se fosse realizada a modernização, com bitola de 1,6 metros seria viável o transporte ferroviário na região. Mas para isso seria necessário reestruturar toda a rede, inclusive os túneis. No passado a velocidade dos trens, mesmo considerada baixa hoje, era algo fantástico.

8. A Rumo/ALL, auxilia de alguma forma na preservação destes bens? A prefeitura consegue estabelecer uma relação neste sentido?

Quando privatizou o contrato previa o uso e a preservação, mas isso nunca foi realizado, abriram mão da preservação pelo lucro. Prefeituras do Paraná multaram a Rumo pela falta de preservação. Eu acredito que a privatização deveria modernizar as linhas, eu entendo o problema relativo a RFFSA, porque não dava lucro, os salários eram muito altos, e a empresa sempre acabava no vermelho, com a privatização a empresa sempre vai prezar pelo lucro.

9. Você acha que a falta de conexão entre a rede possa ter sido um problema para sua utilização no presente?

Eu acredito que não, o Ramal São Francisco é bem conectado, temos duas conexões importantes, com o Paraná e com São Paulo. Para mim o grande problema foi a falta de modernização, é impossível pensar em transporte ferroviário hoje em dia nos caminhos com tantas curvas como temos.

10. Como você vê a preservação dos exemplares arquitetônicos do Patrimônio Ferroviário?

O prédio onde estamos (Estação de Porto União) é o mais conservado a partir de Mafra, das outras duas edificações aqui da cidade, a estação de Lança só tem as paredes, até o telhado roubaram. A de Poço Preto está ocupada, até é bom né,

querendo ou não pelo menos por ter gente, eles estão cuidando, sei que não é o certo, mas é uma forma de preservar. Das outras estações, sei que em Marcílio Dias estão fazendo o restauro, mas eles têm muita dificuldade em encontrar documentos e isso acontece em toda a área. Em Irineópolis a situação é complicada, como não existia ninguém para guardar os documentos, as pessoas passaram o rodo nos imóveis, e não sobrou nada. Eu não ganho nada financeiramente para preservar, mas guardo documentos e objetos que preservo para o futuro. As vezes até me acham chato, mas estou preservando a história.

ANEXO 2 - ENTREVISTA

1. Como você vê o papel da rede ferroviária no crescimento da cidade?

Foi fundamental, trouxe os atrativos do desenvolvimento para cada núcleo urbano, a partir do momento que se traçou a via, nasceu a arquitetura do ferro, inclusive comerciantes de outras cidades se instalaram em Jaraguá do Sul, e claro, nas proximidades das estações. As expertises econômicas se deslocaram para região da ferrovia, a vida social da cidade se transformou. A ferrovia trouxe esse potencial que teve inclusive a rua dos hotéis na Rua Emilio Carlos Jourdan, e iniciou-se o processo de constituição da arquitetura teuto-brasileira. No Hotel Brasil se reuniam os políticos, intendente distrital, era um ponto de encontro, mas também foi o local onde diversas decisões políticas foram tomadas. Posteriormente o Bar Catarinense ficou conhecido como “boca maldita”, todos que chegavam na cidade passavam por alí. Influenciou agentes econômicos e sociais. O crescimento da vila eclodiu, os Piazeira fizeram forte resistência para que Jaraguá não se tornasse município antes. Jaraguá era apenas um distrito e tinha a segunda maior economia de Santa Catarina. A primeira obra em relação a ferrovia, foi a construção da casa do telégrafo, que em 1913 deu lugar ao armazém e estação de passageiros, e em 1940 a nova estação. Nesse mesmo período foi construída a rodoviária de Jaraguá, onde hoje encontra-se o terminal rodoviário, então aquela região ficou muito movimentada de pessoas e mercadorias que chegavam dos mais diversos lugares. Jaraguá era um expoente para contribuição para o desenvolvimento regional. O vale do Itajaí conectava-se com o processo de globalização da economia indo para Jaraguá do Sul, pois sua conexão ferroviária, apesar de levar ao porto, não tinha ligação direta com outras cidades. Jaraguá era fornecedor de matéria prima têxtil para Blumenau. Os queijos de Jaraguá eram distribuídos através da ferrovia, a moda chegava pelo trem, o chapéu panamá, que a Marcatto ainda não produzia, era importado pela empresa da Bolívia. A contribuição da ferrovia foi em todos os sentidos, paisagismo, arquitetura, hábitos sociais. A coisa evoluiu tanto, que a família Piazeira acabou tendo que aceitar o crescimento da cidade. A madeireira, a Lumber tirou muita madeira do Itapocu, e era exportado para Estados Unidos e Canadá. Foi o vetor do desenvolvimento, dói saber que os prefeitos não prezam pela ferrovia. Foi o instrumento que definiu o padrão de crescimento de Jaraguá do sul. O fumo de Jaraguá ia para o interior do Rio Grande do Sul, a banana era consumida em Uruguaiana, a produção era tão significativa que nas décadas de

1930 e 1940 existia uma falta de vagões para transporte. A Fundação Birckholz & Eterlein de Joinville, fabricava todas as facilidades para a ferrovia. E todo este movimento foi fundamental para o processo de industrialização de Jaraguá, todos os pracinhas que participaram da guerra embarcavam pelo comboio ferroviário a partir do ramal São Francisco. Era comum também que as famílias com mais posses enviassem seus filhos para estudarem em São Paulo e no Rio de Janeiro, visto a conexão ferroviárias com estes grandes centros.

2. Você acredita que o Ramal Ferroviário teve um impacto na consolidação da região norte do estado?

As grandes serrarias foram fundamentais, e essas madeiras eram embarcadas pelas estações e inclusive com madeira indo para o Panamá. Nos anos 60 as empresas entraram em decadência pela falta de matéria prima. Tivemos a fábrica de pólvora até 1956. O perfil da indústria passa a mudar, e tudo com o aporte da ferrovia. As modernizações foram chegando através da ferrovia, usina hidrelétrica de Bracinho, por exemplo, seus materiais chegaram pelo porto de São Francisco e foram trazidos pela rede ferroviária. Trouxeram tecnologia e engenheiros através da ferrovia dos grandes centros, foi decisivo porque a partir da usina hidrelétrica se possibilitou o desenvolvimento da diversificação industrial, foi favorecido pela ferrovia, e em Joinville não foi diferente, a Tupy a partir da década de 1940, no mesmo sentido Guaramirim.

A segunda guerra foi um desafio, e a ferrovia foi o instrumento para trazer uma nova perspectiva para o crescimento da região, grupos étnicos puderam se afirmar. Existia a conexão com grandes centros, parques fabris diferenciados, a família Marquardt iniciou a indústria têxtil de Jaraguá do sul, e tudo passava pela mobilidade ferroviária. Os jovens iam estudar nos grandes centros. As fábricas de bebidas também se beneficiaram, os hábitos de consumo também chegavam pela estação, Ao sábado as pessoas aguardavam os trens chegar as 19 horas, e depois iam comer churrasco e dançar, onde tinha estação, tinha vida.

3. Você acha que as pessoas, atualmente, compreendem a importância da rede ferroviária no processo de formação das cidades?

Temos dois grupos, mas eu fico com grupo que olha a ferrovia como mote do desenvolvimento da cidade. Se hoje ela está incomodando, foi porque a população mudou. Ela tem que ser preservada, as pessoas esqueceram que a economia só

avançou a partir da chegada da ferrovia, a arquitetura teuto brasileira também só chegou a partir da ferrovia.

4. Você acha que o fim das atividades de transporte de passageiros comprometeu a relação das pessoas com a ferrovia?

Acho que são questões de políticas de fomento, Juscelino Kubitschek seguiu a política conservadora de Getúlio Vargas, e investiu muito na indústria automobilística. Em 1960 temos a construção da BR-101 fazendo a ligação entre o litoral; e a BR-470 que ligava a região do Vale do Itajaí. Já em 1970 a chegada da BR-280 na região do Ramal São Francisco. Os militares abraçaram essa idéia, e o sistema de transporte rodoviário se desenvolveu. As pessoas passaram a comprar o carro e os trens pararam de ser atrativos, a WEG teve bastante influencia nisso porque incentivou a criação de empresas de logísticas devido a facilidade de conexão através da rodovia. E essas empresas passaram a ter influência, levando o sistema ferroviário a entrar em colapso. O que percebo hoje, é que as novas ferrovias estão desenvolvendo em outros lugares do país o mesmo movimento que ocorreu aqui, com esse desenvolvimento efervescente econômico e social.

5. Quanto a Fundação Catarinense de Cultura e o IPHAN, você entende que exista um esforço na preservação dos bens do Patrimônio Cultural Ferroviário?

Ao meu ver parece que falta vontade dos órgãos, porque eles não buscam se posicionar quanto ao tema. Estão presos a discussão do caminho dos príncipes, mas parece que a ferrovia sempre é desconsiderada, talvez por tratar de algo Federal. Porque o que eu percebo é que existe uma dificuldade inclusive com a família dos ferroviários, eles têm medo de investigação, de perderem a aposentadoria.

6. A prefeitura do município realiza programas de incentivo a preservação da Memória Ferroviária?

Não, não houve em nenhum momento, nem de vereadores, nem em governo federal, nem dos prefeitos. Todos desconhecem a história e a importância da ferrovia. Existe uma resistência dessa elite retrograda, que só se interessa pelo transporte ferroviário quando é relativo ao turismo.

7. Quais você acha que são os impactos da descaracterização do Conjunto histórico de Jaraguá do Sul?

Os impactos são gigantes, elegemos um mercenário a serviço do capital, eles burlaram a legislação e estão destruindo tudo. Mas isso não é algo recente, já vem de várias administrações. O problema são as elites, que na maioria de vezes destroem o patrimônio para construção de edificações sem nenhuma referência arquitetônica para cidade, ou ainda transformam em estacionamentos. A perspectiva sempre foi negativa e vai continuar sendo, primeiro prezam pelo capital e depois a memória.

ANEXO 3 - ENTREVISTA

Nome: *Cristiane Galhardo Biazin*

Profissão: Técnico I - Arquiteta e Urbanista IPHAN/SC

Cidade: Florianópolis.

1. Quais as dificuldades encontradas pelo IPHAN quando aos bens relacionados ao patrimônio ferroviário no momento em que os bens da RFFSA foram destinados ao Instituto?

Particpei a partir de 2007, com o decreto de lei 11.495. A principal dificuldade do IPHAN foi a falta recursos, porque a lei nos deu atribuição de zelar pelos bens de valor cultural, mas não houve acréscimo de recursos financeiros nem de recursos humanos. A lei é de foro da propriedade dos bens, todos os bens culturais passam a ser responsabilidade do IPHAN, o órgão tem função de tombar e levantar bens, e não de administrar bens, o que se tornou uma dificuldade. Em 2008 foi realizado um levantamento através de empresa privada, a partir desse inventário, o IPHAN nacional valorou os bens já interessados pelas prefeituras, e assim foi feito e está sendo feito, o problema disso é que muitos bens com valor imenso e que estão se deteriorando.

2. Porque tão poucas estações constam na lista do IPHAN?

Foi realmente por falta de condições, a missão do IPHAN é outra, não possui expertise para este tipo de trabalho.

3. Porque o IPHAN não leva em conta as características da rede ao realizar os tombamentos visto que em sua maioria os tombamentos são realizados de forma isolada?

A questão da rede é levada em conta quando se faz os pareceres de valoração, só que para o IPHAN só se pode valorar as edificações e móveis isolados. A linha São Francisco não pode ser por questões relacionadas ao uso da linha. O patrimônio foi dividido na promulgação da lei, sempre é possível o compartilhamento dos bens, que poderia dividir as responsabilidades, mas é algo complicado, tem bens que foram valorados em 2010 e existem processo de 2008 que não vão para frente.

4. Existe em Santa Catarina algum estudo de tombamento da rede ferroviária e não apenas de suas edificações?

Não existe estudo para tombamento de uma malha ferroviária, único bem tombado pelo IPHAN é a de Joinville. O IPHAN possui dificuldade por parte de pessoal de tocar os trabalhos, para a interiorização, tudo que se tem tombado está colocado na área litorânea. Por outro lado, temos valorada a estação Marcilio Dias, e Porto União. Possuímos estudos, inventário em nível embrionário para o ciclo da madeira e da erva-mate, mas nunca conseguimos dar prosseguimento tendo em vista a falta de pessoal. É complicado pela visão que os dirigentes tem, sobre o como as coisas devem ser levadas. Temos um corpo técnico bastante eficiente e ao mesmo tempo a gente contrata os projetos. A gente leva mais tempo corrigindo os projetos ruins que recebemos, já cheguei a conclusão que vale mais a pena contratar estagiários do que projetos. Ficamos com serviços burocráticos.

5. Das edificações tombadas em âmbito municipal e estadual, qual a atuação do IPHAN?

Do ponto de vista da lei é uma atribuição dos outros entes, mas caso procurado para auxiliar, a gente sempre auxilia. Mas se for algum proprietário é responsabilidade do ente que tombou, a única vez que eu fiz isso, foi com um projeto do PRONAC de um bem estadual da FCC, que foi negado para descaracterizar a edificação. Mas em outras circunstâncias não tem como.

6. Quais as iniciativas do IPHAN na promoção e valorização dos bens ferroviários e/ou industriais, tanto imateriais?

Os bens de conhecimento dos ferroviários, não existe nenhuma iniciativa por parte do IPHAN.

7. Na sua visão, quais os impactos das perdas destes bens na compreensão da malha ferroviária?

Eu acho que é muito triste, porque eu sempre trabalhei com patrimônio cultural, entrei na faculdade já pensando em especializar nesta área, e pra mim sempre que eu vejo uma edificação com potencial desaparecendo no tempo é muito doloroso. Acharia muito interessante se tivéssemos todos os bens íntegros, seria possível ver que algumas estações desenvolveram economicamente todo seu entorno, enquanto outras apenas o comércio para suprir a estação, vai ser uma perda muito grande para sociedade como um todo. Estudo teórico é fácil, agora elaborar políticas públicas de preservação e estratégias é muito complexo. Porque qualquer estratégia que se faça com abrangência regional, tem que ter um acordo entre os três entes federativos. E fazer um projeto bem delimitado, a curto médio e longo prazo que é extremamente difícil, o IPHAN já tentou com os roteiros de imigração, a cada 4 muda o prefeito e muda tudo, e a memória do que foi feito se perde, é bastante complicado, a pessoa que entra, não quer dar continuidade ao trabalho do gestor anterior.

8. Quanto aos centros urbanos com edificações ferroviárias, como no caso de Jaraguá do Sul, como você vê os impactos da descaracterização dos mesmos?

Jaraguá entra no problema das cidades que se desenvolveram bastante, essa ânsia por progresso acaba por destruir memórias do passado, em cidades estagnadas conseguimos garantir a preservação com maior facilidade. Porto União por exemplo, possui um conjunto histórico muito interessante por serem edificações mais modernas, maioria em Art Decó. Outro agravante é que existem planos diretores absurdos, existe a normativa de preservação da estação de Joinville, mas o Plano Diretor da cidade prevê o entorno de valor cultural que se pode edificar até 30 metros. Do limite a frente da estação.

9. Você acredita que as pessoas ainda conseguem compreender a atuação da ferrovia no processo de consolidação das cidades?

A maioria dos leigos ignoram completamente, até por conta da qualidade da educação patrimonial que é inexistente. O IPHAN tem que batalhar mais, o IBAMA por exemplo, qualquer criança compreende o meio ambiente. Mas as pessoas não

possuem esse conhecimento sobre o patrimônio, as pessoas que se importam mesmo são os técnicos. Tem que correr atrás para educar.

10. Na sua opinião, quais os impactos da perda do acervo material móvel?

Assim, acho que teve coisas que se perderam, mas muitas coisas que quando a rede foi extinguindo ou concedendo os ramais, muitos estão em museus ferroviários. Em Rio do Sul tem um Museu Ferroviário lindíssimo, que tem conservados diversos objetos ferroviários. Existem vários museus ferroviários com esse acervo, ou foram para superintendências das redes ferroviárias, na sede da rede ferroviária de Tubarão existe um grande acervo. Muita coisa está preservada, e tem inventários destes bens no IPHAN, onde eles estão sendo analisados e sendo declarado valor cultural. Rio Negrinho tem mais de 700 publicações da rede ferroviária, que o IPHAN declarou valor cultural. Que são importantes e frágeis, foi declarado valor porque por exemplo Vagões e locomotivas são um problema porque todo mundo quer ter uma locomotiva, e dá muita briga com vagões e locomotivas. A ABPF também realiza um trabalho interessantíssimo na preservação da memória ferroviária.

11. Como você citou, tive a oportunidade de conhecer a estação de Rio Negrinho, administrada pela ABPF, mas percebi que apesar da preservação do patrimônio imaterial o edifício encontra-se bastante degradado, como você vê isto?

A situação da ABPF é complicada, como o mote deles é a preservação das locomotivas, as edificações ficam meio em segundo plano, a prefeitura também está interessada no prédio o que acaba gerando uma briga entre os órgãos.

12. Porque existe uma atuação maior por parte do poder público na preservação dos imóveis ferroviários que se encontram nas áreas urbanas e isto não se repete nas áreas rurais?

O interesse de uso, porque quando está na área urbana, sempre vai ter um interessado, a prefeitura por exemplo pode ter interesse de uso, já as que estão em área rural não tem interesse em atribuir um uso.

13. O fato de muitas edificações do Ramal São Francisco serem de madeira, pode ter se tornado um agravante para preservação das mesmas?

Com certeza, o problema de preservação destes bens é de ordem cronológica, por serem edificações de madeira, estamos sempre correndo contra o tempo para tentarmos preservá-las.

14. Outro ponto que pude observar nas visitas é que as casas da Estação Lança encontram-se ocupadas e já havia ouvido relato de um ferroviário que prefere que as estações estejam ocupadas para que pelo menos garanta-se a preservação, como você vê esta afirmativa?

A pessoa está corretíssima quanto a ocupação, porque enquanto tem alguém dentro a pessoa vai consertando a edificação, se tem uma telha quebrada ela arruma, se alguma tomada não está funcionando. E quando não tem ninguém a edificação vai se deteriorando, a gente enfatiza muito que a ocupação é importante para a preservação. Os moradores na maioria são bastante temerosos com visitantes, eles tem medo de serem colocados para fora dos imóveis, muitos dos imóveis ocupados estão com descendentes dos ferroviários que eram responsáveis pelas casas.

ANEXO 4

Sexta-feira, 6 de novembro de 1998

História em Fotos

CORREIO DO POVO - 3

por Egon Jagnow

Uma das esquinas famosas de Jaraguá do Sul foi a esquina do Bar Catarinense. Teve seu brilho entre as décadas de 30 e 60. Era o ponto nobre da cidade, bem defronte à estação ferroviária, o coração pulsante da cidade. Tudo se dirigia para lá - a mercadoria, o viajante, o curioso e até o cronista social. Lá acontecia. Era o centro vital e nevrálgico da cidade naquela época. Bem oposto ao que é hoje: bucólico, esquecido, uma estação ferroviária jogada às traças esperando o tempo a consumir, um Bar Catarinense aviltado com modificações e usos que não mais lembram seu glorioso passado. Lembrar-se que lá a história de Jaraguá do Sul aconteceu e olhar para este descaso é de se perguntar: será que a história desse povo vale tão pouco assim?



Acima, a Avenida Getúlio Vargas mostrando, na esquina, o Bar Catarinense. Ao lado, a Rua Emílio Carlos Jourdan. As duas fotos completam a esquina. Vê-se, além do Bar Catarinense, o Hotel Becker e o Hotel Central e, do outro lado, o Hotel Brasil. Ali também ficava o ponto de parada dos ônibus antes da construção da rodoviária

Grátis por sorteio:

10* Automóveis
Uno Mille EX

09.12.98
01 Uno
Mille EX

02 Casas
com um Uno Mille
na garagem

LOJAS E SUPERMERCADOS

BREITHAUPT

Promoção
BREITHAUPT
Realiza
o seu
Sonho

A cada R\$10,00 em compras, grátis um cupom. Casa no valor de R\$ 25.000,00. Fotos Ilustrativas. Cart de autorização: MJ/01/05/156/98. *Os automóveis serão distribuídos conforme o regulamento.

ANEXO 5

CORREIO DO POVO

Para todas as
AFFECCÕES PULMONARES
Tomae sempre
Emulsão de Scott
Expectorante e Reconstituinte
ao mesmo tempo.



Estatística do Jaraguá

Quando o ano passado nos aventamos a pedir do Congresso Estadual a emancipação do distrito, tínhamos a certeza de que este distrito preenchia os requisitos necessários para ter uma vida independente.

Estávamos certos da vitória, quando apareceram as opposições e alegações do Jaraguá não ter vida própria.

Embora hoje com a administração municipal que temos, não fazemos tanta questão de ser independentes, contudo não seria um acto injusto se o Congresso Estadual que se vai reunir, tornasse o Município do Jaraguá.

Uma estação de montanha nesta zona é indispensável. Temos no Sul diversas, enquanto todo o norte na Linha S. Francisco falta.

De instrumentos agrícolas existem no distrito 277 arados, 299 grades, 163 cultivadores, e 2 semeadeiras.

Nesse ponto deixamos muito a desejar a indústria das fructas.

Os trabalhos agrícolas são todos feitos a mão, devido a ser geralmente o terreno montanhoso e para lastimar que em nossos colonos não haja interesse na plantação do trigo.

Não sabemos se pela falta de sementes ou pelo pouco lucro que esse producto dá nos primeiros annos, pois ha terrenos espediacos, que, muito serviriam para essa rendosa plantação.

O governo soube que alguns especuladores norte-americanos, belgas e francezes adquiriram o carvão e o reexportavam para a Alemanha onde obtêm altos preços.

A produção de carvão foi menor em 12 por cento da de abril, sendo o total extrahido da região do Ruhr de sete milhões de toneladas.

Diz-se que os especuladores americanos fazem as suas compras em dollars, evitando-nos novamente para a Alemanha onde conseguem altos preços, o que lhes permite realizar grande lucro.

3.622 vacas, 1.245 touros, novilhos, etc., 1.645 bezerros, 509 eguas, 1.192 cavallos, 75 potros, 114 cabras, 11 jumentos, 10.971 porcos, 34.177 aves de diversas espécies.

Embora a peste a quatro annos atraz tivesse sefado 25 por cento dos animaes domesticos, pelos dados acima, vese, que ainda não é mau o estado.

Em virtude desse producto o governo procurou obrigar as nações da "Entente" a pagar pelo carvão o preço de venda nos mercados allemanes, fazendo se notar que por esse meio a "Entente" pagará parte das reparações indirectamente, visto como o preço do carvão para o consumo interno da Alemanha foi estipulado pelo accordo de Spa.

Segundo se affirma, o chanceler Wirth vem cedendo ao pedido de que sejam entregues menores quantidades de carvão aos Aliados, obrigando-os por esse meio a comprar maiores quantidades de carvão a mais alto preço.

O Conselho da Liga das Nações realizou-se uma sessão publica, a fim de iniciar a discussão para o ajuste definitivo do caso das ilhas Aaland e resolver se elles devem ser adjudicadas a Finlandia ou a Suecia.

Apes de suppor-se que a questão se acha, de facto, liquidada pela Commissão Especial da Liga das Nações, diz-se agora que a situação é tão serri que constitue uma ameaça de guerra entre as duas nações interessadas.

Apes a abertura da sessão, o representante da Suecia, sr. Hjalmar Branting protestou em nome de seu governo, contra as conclusões da Commissão Internacional, chefiada pelo sr. J. Elkus dos Estados Unidos. Essa commissão recommendou a concessão das ilhas á Finlandia, sob a condição de que esse paiz sancionasse uma legislação especial, garantido os direitos da população sueca.

O sr. Branting fez o seu protesto nas seguintes considerações:

1 - Nas informações fornecidas a imprensa norte-americana pelo sr. Elkus em que esse funcionario declara que a questão não é sufficientemente importante para justificar a intervenção da Liga das Nações.

2 - No facto de ter a commissão supprimido a proposta do governo, sueco, de crear uma zona neutra na parte leste das ilhas, o que tornaria desnecessaria a dita região a Finlandia, sob o ponto de vista strategico.

O delegado da Suecia affirmou que só por ter a commissão deixada de tomar em consideração a proposta de seu governo, argumentava elle que a devolução das ilhas a Suecia constituiria um perigo para a Finlandia.

O sr. Enckell, representante da Finlandia concordou com as conclusões da commissão.

Segundo opinia o dr. Henry A. Chandler, economista do Banco Nacional do Commercio o restabelecimento do valor do papel-moeda europeu ao nivel existente antes da guerra, não parece provavel.

A restrição radical do poder acquisitivo desse papel, torna quasi impossivel a volta das antigas cotações. Nem mesmo o restabelecimento dos saldos normaes na balança commercial poderia fazer com que os valores fiduciarios voltassem a paridade a que as presentes tabellas de cam

bio na maioria dos paizes ex belligerantes tendem a conformar-se, e é tao baixa com relação á paridade da cunhagem antiga, que a ultima pode considerar-se atijuada.

O problema do cambio, é sem duvida extremamente complicado e complexo, e mesmo aqueles que com elle estão familiarizados hesitam em dar explicações sobre a materia de seus intrinsecos detalhes, entretanto algumas vezes, a falta de comprehensão surge, não tanto em consequencia da complexidade do problema mas da incapacidade para reconhecer certos elementos da situação claramente estabelecidos.

Medindo a importancia de depressão entre a paridade monetaria anterior á guerra e a taxa cambial, muitas pessoas incorreram em graves erros. No caso das materias das emissões fiduciarias, o raio de fluctuações possiveis é actualmente mais reduzido do que suggeriria o dito methodo.

O exagorio da possibilidade dessas fluctuações tem conduzido a um desnecessario estado de incerteza e, por consequente, a causar obstaculos no cambio da normalização do commercio internacional. Por isso muitas pessoas foram induzidas a comprar titulos estrangeiros contando que o cambio solitaria ao estado anterior á guerra.

o cambio solitaria ao estado anterior á guerra.

o cambio solitaria ao estado anterior á guerra.

o cambio solitaria ao estado anterior á guerra.

o cambio solitaria ao estado anterior á guerra.

o cambio solitaria ao estado anterior á guerra.

o cambio solitaria ao estado anterior á guerra.

o cambio solitaria ao estado anterior á guerra.

o cambio solitaria ao estado anterior á guerra.

o cambio solitaria ao estado anterior á guerra.

o cambio solitaria ao estado anterior á guerra.

o cambio solitaria ao estado anterior á guerra.

o cambio solitaria ao estado anterior á guerra.

o cambio solitaria ao estado anterior á guerra.

o cambio solitaria ao estado anterior á guerra.

o cambio solitaria ao estado anterior á guerra.

o cambio solitaria ao estado anterior á guerra.

o cambio solitaria ao estado anterior á guerra.

o cambio solitaria ao estado anterior á guerra.

o cambio solitaria ao estado anterior á guerra.

o cambio solitaria ao estado anterior á guerra.

o cambio solitaria ao estado anterior á guerra.

o cambio solitaria ao estado anterior á guerra.

o cambio solitaria ao estado anterior á guerra.

o cambio solitaria ao estado anterior á guerra.

o cambio solitaria ao estado anterior á guerra.

o cambio solitaria ao estado anterior á guerra.

Noticias diversas

Uma crise na Alemanha

Informações obtidas pelo governo, indicam que a Alemanha atravessa actualmente um grave momento em sua crise muito aguda em sua industria carbonifera, devido ás grandes quantidades de combustivel que é obrigada a entregar as nações da "Entente" em virtudes dos accordos sobre reparações.

O governo soube que alguns especuladores norte-americanos, belgas e francezes adquiriram o carvão e o reexportavam para a Alemanha onde obtêm altos preços.

A produção de carvão foi menor em 12 por cento da de abril, sendo o total extrahido da região do Ruhr de sete milhões de toneladas.

Diz-se que os especuladores americanos fazem as suas compras em dollars, evitando-nos novamente para a Alemanha onde conseguem altos preços, o que lhes permite realizar grande lucro.

O governo soube que alguns especuladores norte-americanos, belgas e francezes adquiriram o carvão e o reexportavam para a Alemanha onde obtêm altos preços.

A produção de carvão foi menor em 12 por cento da de abril, sendo o total extrahido da região do Ruhr de sete milhões de toneladas.

Diz-se que os especuladores americanos fazem as suas compras em dollars, evitando-nos novamente para a Alemanha onde conseguem altos preços, o que lhes permite realizar grande lucro.

O governo soube que alguns especuladores norte-americanos, belgas e francezes adquiriram o carvão e o reexportavam para a Alemanha onde obtêm altos preços.

A produção de carvão foi menor em 12 por cento da de abril, sendo o total extrahido da região do Ruhr de sete milhões de toneladas.

Diz-se que os especuladores americanos fazem as suas compras em dollars, evitando-nos novamente para a Alemanha onde conseguem altos preços, o que lhes permite realizar grande lucro.

O governo soube que alguns especuladores norte-americanos, belgas e francezes adquiriram o carvão e o reexportavam para a Alemanha onde obtêm altos preços.

A produção de carvão foi menor em 12 por cento da de abril, sendo o total extrahido da região do Ruhr de sete milhões de toneladas.

Diz-se que os especuladores americanos fazem as suas compras em dollars, evitando-nos novamente para a Alemanha onde conseguem altos preços, o que lhes permite realizar grande lucro.

Empresa colonisadora
Pimpão, Mueller & Cia.
Porto União
Neu vermessen werden 2000 Kolonien

Am Jangada, im Municipio de Palmas Estado do Paraná und werden unter folgenden äusserst gunstigen Bedingungen verkauft:

A. die Kolonie von 25 Hektaren zu 1300\$000 Anzahlung 300\$000.
B. den Rest in 5 Jahren zu 10 gleichen Teilen zahlbar in 6 u. 6 Monaten.
C. Wer bar bezahlt erhält einen Rabatt von 10%.

Fuer guten Fahrstrassen verpflichtet sich die Gesellschaft auf das gewissenhafteste und sind schon von der Estação São João bis zur Kolonie 13 Kilometer Strasse fertig gestellt und dem Verkehr uebergelassen, so das mit anlegen von Strassen im Inneren der Kolonie und damit auch mit dem Verkaufen begonnen werden kann.

Kirche und Schulen werden auf Kosten der Gesellschaft auf dem Stadtplatz gebaut, und die Kolonisten sind 8 Jahren frei von Staatssteuern.

DAS BESTE PFLANZLAND
wird von der Gesellschaft in der seltenen Nahe unter oben stehenden Bedingungen nach Wunsch abgegeben.

PRAECHTIGEN PINIENWÄLDER,
die nur 13 bis 20 Kilometer von der Estação São João liegen werden zu demselben Preise aber nur 3 Jahren Ziel verkauft.

DAS KLIMA
ist äusserst gesund und kann man dieses mit Caxias in Rio Grande do Sul, so auch mit Curitiba vergleichen.

PFLANZUNGEN
wachsen vorzüglich Wein, Obst, Bohnen, Weizen, Kartoffeln, Mandioca etc. etc.

Dahe sollte ein jeder der sich bei anderen wegen der schweren Zahlungsbedingungen kein Land kaufen kann, sofort sich eine Fahrkarte direkt nach der Estação São João kaufen, wo den Landkeufern zu jeder Zeit um das Land zu beschligen eine Person und Reitieren zur Verfügung stehen.

Also man lasse sich nicht durch dünnes Geschwätz, von wer weiss wem, von der sofortigen Reis nach der Estação São João, Staat Santa Catharina und der Beischigung dieses Landes abhalten, und komme ein jeder selber um sich zu überzeugen von der Güte des Landes und Abzatsverhältnissen nach allen Seiten.

Um naehere Auskunft wende man sich an inasern Vertretungen:
JACOB JUNGBLUTH Estação São João, Estado de Santa Catharina.
FRANCISCO SCHMIDT Curitiba, Rua Assunçao, Br. 41.
JOSÉ WOLF JUNIOR, Jaraguá, Vertreter für die Municipipien Joinville und Blumenau
oder an den Generalvertreter **GUSTAVO DÜLLER**, Porto União, S. Catharina.

Acervo: Biblioteca Publica de Santa Catarina

ANEXO 6

CORREIO DO POVO

Redacção e Officina
Avenida Independência

SEMANARIO INDEPENDENTE

Proprietarios: ARTHUR MÜLLER & CIA.

Director: ARTHUR MÜLLER

ASSIGNATURAS

Anno 10\$000 Str. 6\$000

ANNQ 10

JARAGUÁ DO SUL, Sabbado 21 de Julho de 1928

N. 479

O Sr. Governador em Jaraguá UM CORRESPONDENTE ESTRABICO 14 DE JULHO

Segunda-feira, á tarde, chegou a Jaraguá o illustre Sr. Dr. Adolpho Konder, governador de Santa Catharina.

A viagem de S. Exa. como sempre succede, visa o interesse collectivo, que é o interesse do Estado: S. Exa. anda em inspecção ás estradas de rodagem, damnificadas pelo ultimo longo período de chuvas, que tivemos. Por isto acompanha S. Exa. e Sr. Dr. Wenceslau Breves, inspector das estradas de rodagem e aqui em Jaraguá veio esperar S. Exa. o Sr. Dr. José Moeliman, engenheiro residente da Inspectoria, com se'de em Joinville.



Faziam ainda parte da comitiva do Sr. Governador, o Sr. Coronel Lopes Vieira, Commandante da Força Publica, o Dr. Breves Filho, director da E. de F. «Santa Catharina», Dr. Gama D'Éca, consultor Juridico da Fazenda Federal e redactor da «Republica», e Miguel Soares.

O. Dr. Ulysses Costa, Superintendente de Joinville, veio a Jaraguá receber S. Exa.

Quinta-feira, depois da primeira refeição da manhã, o Sr. Dr. Governador, seguiu para Blumenau, com a sua comitiva.

De Blumenau é possível, que S. Exa. se dirija a Indaial, de onde voltará para a Capital.

«Correio do Povo» renova a S. Exa. e a sua comitiva os votos de boa viagem apresentados já pelo nosso director.

Para fugir ao serviço militar Coronel Lopes Vieira

Haviám pago um conto e quatrocentos mil réis pela isenção

Em Pelotas, foram capturados na zona colonial os insubmissos Adolfo Schubert e Guilherme Ote, que pagaram, aquelle 1.000\$000 e este 400\$000, para se livrarem do serviço militar. Os dois conscriptos estão detidos no quartel do 9º regimento de infantaria, constando que o commandante vai abrir inquerito a respeito.

Entre os hospedes mais illustres que esta semana nos visitaram, tivemos occasião de abraçar a figura altamente sympathica do Sr. Coronel Lopes Vieira, Commandante da nossa Força Publica, que veio na comitiva do Sr. Dr. Adolpho Konder.

O sr. Coronel Lopes Vieira é um militar como poucos, destes raros, já hoje, que se fazem no seio da classe, galgando postos pela competencia e valor proprios, pelo amor e trabalho disciplinado de que dão sempre provas cabaes e inconfundiveis.

Onosso abraço teve dupla significação. Abraçamol-o não só pela alegria de vê-lo como também pelo transcurso da sua data natalicia, a 10 deste mês.

«A Tribuna» traz em seu numero quarto, uma correspondencia sobre Jaraguá que está a merecer reparos.

Precisamos confessar que nos desgostamos a responder asneiras.

Isto já fomos forçados a fazer, não ha muito tempo, com visível nójo.

Agora, novamente, precisamos corrigir o estrabismo de outro correspondente.

Sabe-se, porque nada occultamos, o que foi a molestia da raiva que atacou Garibaldi.

A Intendencia logo que soube procurou fazer sabedora a Municipalidade, que logo deu as providencias que o caso exigia.

Dahi a autorisação que teve o Subdelegado de Jaraguá para custear as despesas com a viagem das pessoas atacadas; dahi a autorisação dada ao Intendente Sr. Arthur Müller de custear as despesas com a extincção do mal; dahi, ainda a vinda a Jaraguá de funcionario do serviço veterinario de Florianopolis, que deu combate ao terrivel flagelo.

Felizmente, a despeito do estrabismo do correspondente d'A Tribuna, o mal declinou, não attingiu outras zonas do distrito alem daquellas onde elle primeiro se manifestou.

Sabe-se tambem que todo este comago de anno tem sido de cautiva.

Não é possível, assim, uma conservação de estradas como entende o correspondente, mas que elle não havia se resistisse á testa dos serviços.

A Intendencia procurou fazer o possível. Em Jaraguá as ruas são cuidadas como todos podem ver.

E' pena que o estrabismo do correspondente só dê para ver aquillo que lhe convem... ver torto.

Dr. Miguel Franço

Passou hontem por Jaraguá, com destino ao Rio de Janeiro, o Sr. Dr. Miguel Franço, Chefe dos Serviços do imposto sobre a renda, neste Estado.

S. S. vai á Capital do Paiz tratar de interesses de sua repartição.

Em palestra commoço, o Dr. Franço que é um inspirado poeta, prometteu-nos a sua collaboração valiosa

O PROGRESSO DE JARAGUÁ

A estrada Jaraguá --- Rio do Serro

Olhos claros, sem estrabismo, podem ver, por estes dias lindos que ultimamente tem feito, a vontade com que se trabalha em Jaraguá, impulsionando tudo, norteando tudo para um ideal de levantamento material necessario á realização do nosso futuro.

Jaraguá é o ponto mais importante entre Joinville e Blumenau. A estrada Jaraguá tem o seu papel definido no plano de futuro que se precisa realizar.

E isto, clarevidentemente, o comprehendeu o espirito de lutador, moço moderno, que netão os destinos de Santa Catharina actualmente.

O Sr. Governador Adolpho Konder nas occasiões em que tem vindo a Jaraguá, certo tem olhado o estado da nossa principal via de comunicação e assim é que, desta vez, accertou as medidas precisas.

Quatorze de Julho, aurora de liberdade dos povos americanos!

Sonho miraculoso que n'adougou da alma patriótica de George Washington, e teve a renderour-lhe a forma symbolica toda a mocidade desinteressada e nobre de Lafayette.

Por outro lado, isto é, do outro lado do oceano, essa mesmo sonho de liberdade, de fraternidade, fazendo ruir as muralhas sinistras da Bastilha do preconceito e da appressão, ao som dos versos inescqueciveis de Rouget De Lysle.

A alma do Povo — que não é só feita de passividade, como muitos julgam, mas também de heroismos e de santas vontades — fora caldeada ao fogo triumphador do verbo de Camillo Desmoullins.

Triumphou com elle.

Explodiu em plena praça — porque em plena praça que o povo se manifesta, quando tinha de deffender um ideal ou de proclamar um nome, longe, já se vê, de toda a ensinacção convencionalmente politica dos tempos.

O povo pensa, sonha, executá á luz do sol. Fez a liberdade americana e fez a revolução franceza.

Soube vitalisar a ambição olympica do Bonaparte e dar um leit-motif novo e imprevisto á harmonia nacional germanica, e moderna mente, num paiz tradicionalmente monarchico como o era a Russia — jogou por terra o Throno dos Cesares.

A alma do povo — é que mais escuta e sente as alegrias com os dissabores da Patria — a boa como a desastrosa orientação dos governos. Administrador consciante é aquelle, por consequente, que sabe auscultar a alma do povo que dirige.

14 de Julho é a prova maxima do quanto pode, quando quer, a alma soberantemente grande do Povo!

J. dá I.