

# TEXTOS PARA DISCUSSÃO

## LabCit/Gedri

V. 1, n. 10, 2020

ISSN 2675-3308

### A ESTRADA DE FERRO E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO EM JARAGUÁ DO SUL/SC

*Lucas Rodrigo Nora*

**O Laboratório de Estudos sobre Circulação, Transporte e Logística – Labcit** se constitui como espaço de interação entre pesquisadores, professores, estudantes e comunidade, oferecendo suporte para atividades de pesquisa, ensino e extensão. A origem do laboratório remete ao **Grupo de Estudos em Desenvolvimento Regional e Infraestruturas – Gedri**, constituído em 2005. O mesmo congrega pesquisadores de diferentes regiões do país. O grupo é certificado pelo CNPq desde 2005 e atualmente é sediado no Departamento de Geociências da Universidade do Federal de Santa Catarina (UFSC).

LABCIT/GEDRI  
Departamento de Geociências  
Bloco C do CFH, Sala 4  
E-mail: [labcit.gedri@gmail.com](mailto:labcit.gedri@gmail.com)  
Telefone: 048-3721-8594  
Ramal: 8594



Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC  
Centro de Filosofia e Ciências Humanas – CFH  
Departamento de Geociências – GCN  
Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG) da UFSC  
Laboratório de Estudos sobre Circulação, Transportes e Logística  
LABCIT  
Grupo de Estudos em Desenvolvimento Regional e Infraestruturas  
GEDRI  
Coordenador: Márcio Rogério Silveira

Site: <https://labcit.ufsc.br/>

# A Estrada de Ferro e a Produção do Espaço Urbano em Jaraguá do Sul/SC

Textos  
para  
Discussão

**Lucas Rodrigo Nora**

Arquiteto e Urbanista, Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Geografia da  
Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC).

**Resumo:** A partir da inserção do Ramal Ferroviário São Francisco na porção norte de Santa Catarina, a região começa a ter um crescimento rápido, processo alavancado pelas duas Guerras Mundiais e a crise de 1929. A comunicação através da linha férrea possibilitava a chegada de imigrantes e o escoamento de produtos em Jaraguá do Sul. 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. Com a chegada de imigrantes com alto poder aquisitivo, possibilitou-se o desenvolvimento da indústria e do comércio, processo que ganha ainda mais força a partir da década de 1950. Mesmo período em que a ferrovia passa a perder investimentos, fazendo com que os agentes produtores do espaço urbano exerçam pressão sobre seus bens, agindo continuamente no processo de descaracterização do centro histórico, comprometendo a compreensão histórica da cidade.

**Palavras chave:** Espaço Urbano; Formação Socioespacial; Ramal São Francisco; Santa Catarina; Imigração.

## THE RAILWAY AND THE PRODUCTION OF THE URBAN SPACE IN JARAGUÁ DO SUL / SC.

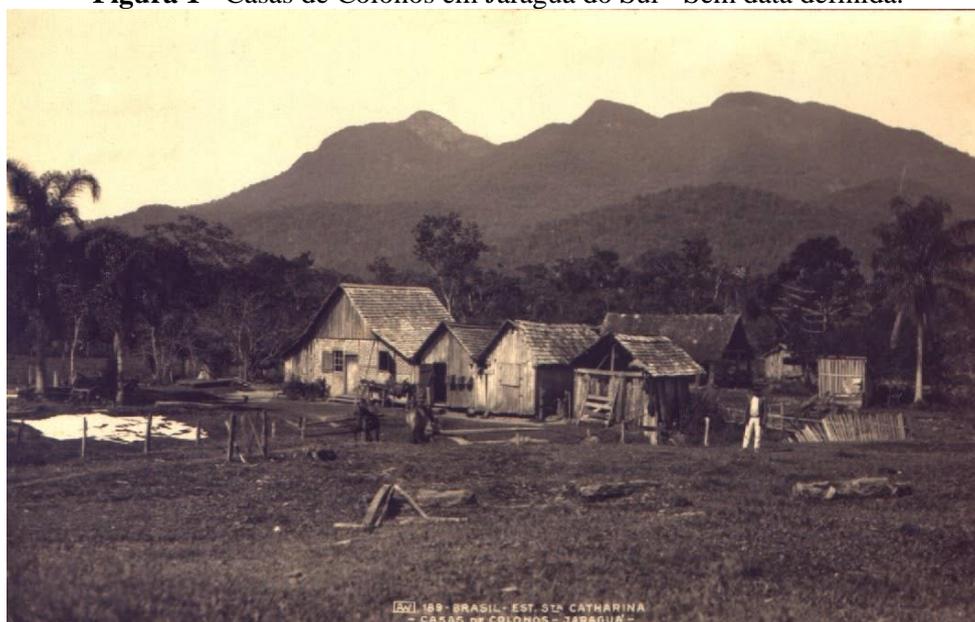
**Abstract:** From the insertion of the São Francisco Railway Branch in the northern portion of Santa Catarina, the region begins to experience rapid growth, a process leveraged by the two World Wars and the crisis of 1929. Communication through the railway made it possible for immigrants to arrive and the flow of products in Jaraguá do Sul. The conditions led to urban density, especially in areas close to the stations, transforming the railroad and its infrastructure into an important element of the urban configuration. With the arrival of immigrants with high purchasing power, the development of industry and commerce starts, a process that has gained even more strength since the 1950s. The same period in which the railroad started to lose investments, causing agents urban space producers exert pressure on their goods, continuously acting in the process of de-characterizing the historic center, compromising the historical understanding of the city.

**Keywords:** Urban Space; Socio-spatial training; São Francisco branch line; Santa Catarina; Immigration.

## INTRODUÇÃO

Jaraguá do Sul, município situado do norte de Santa Catarina, teve sua ocupação iniciada 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. A área demarcada continha entre 430.000 m<sup>2</sup> e 500.000 m<sup>2</sup>, 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 o empreendimento é abandonado em 1888. Na mesma época, a área de Jaraguá, então pertencente a Joinville, começa a receber duas frentes de povoamento (Figura 1), uma comandada pela Colônia Dona Francisca, pela margem esquerda do Rio Itapocu, e outra na divisa com a atual Pomerode (Colônia Blumenau), ambas com imigrantes alemães.

**Figura 1** - Casas de Colonos em Jaraguá do Sul - Sem data definida.



**Fonte:** Acervo de Paulo José da Costa. Autor: Arthur Wischral, sem data definida.

Com a proclamação da república em 1888, Santa Catarina, assim como os outros territórios do Sul do país, recebe o status de Estado, e as terras dotais são repassadas para a União. Na região norte a economia já se encontrava mais consolidada, e as relações de produção vinham mudando com a implantação das fábricas e do comércio, que possibilitavam relações comerciais inclusive com outros estados, facilitado pelo porto de São Francisco. A consolidação das primeiras fábricas, levou a formação de elites industrial e comercial, com poder político para intervir nas decisões do Estado, inclusive na definição do traçado do Ramal Ferroviário São Francisco em 1890.

O litoral e o planalto norte já contavam com uma ligação rodoviária neste período, a Estrada Dona Francisca possibilitava o escoamento da madeira e erva-mate do planalto para o restante do país, e inclusive para exportação, através dos portos de Joinville e São Francisco do Sul. Entretanto, o transporte era bastante complicado, visto que se utilizava de caminhos primitivos e força animal para transpor a Serra do Mar. A

Estrada de Ferro possibilitaria um incremento no transporte e a consolidação de outras áreas até então com ocupação esparsa, como o caso de Jaraguá do Sul. Com a chegada da Estrada de Ferro, as cidades cortadas pela linha começam a passar por um processo de ocupação mais rápido, através da chegada de novos imigrantes e a consolidação das ocupações, principalmente nos arredores das Estações. As mudanças provocadas pelas duas Guerras Mundiais e a Crise de 1929, fortaleceram a ocupação com a chegada de imigrantes com poder aquisitivo que iniciaram empreendimentos na região, possibilitando o crescimento e a industrialização.

A ferrovia teve papel fundamental no processo de desenvolvimento e consolidação de Jaraguá do Sul, neste texto, baseado no trabalho desenvolvido na pesquisa de mestrado, apresentam-se alguns elementos para consolidação de Jaraguá do Sul e sua relação com a ferrovia.

### **A FERROVIA E O DESENVOLVIMENTO DE JARAGUÁ DO SUL**

Apesar da primeira ocupação de Jaraguá do Sul em 1888, é apenas com a chegada da ferrovia em 1910 que a cidade começa a se desenvolver. A cidade recebeu duas estações, a Estação Jaraguá do Sul (no atual bairro Centro) e a Estação Nereu Ramos (no atual bairro Nereu Ramos), ambas inauguradas em 1910. As duas estações foram instaladas em localidades bem distintas do município, mas incentivaram a formação de centralidades, assim, Jaraguá passa por seu primeiro processo de formação urbana.

**Figura 2** – Primeiro prédio da Estação de Jaraguá do Sul - 1910.



**Fonte:** Arquivo Histórico de Jaraguá do Sul, 2020.

Com a construção da ferrovia a cidade passa a sofrer alterações 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 estações e estruturas decorrentes da malha ferroviária. Esta conjuntura caracterizou a ferrovia como potencializadora das relações de produção, circulação e consumo urbanos. 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, 1988. p. 13)

Desta forma, a ferrovia pode ser caracterizada como um elemento modificador da estrutura urbana, e principalmente, como causa do progresso e desenvolvimento social, econômico e cultural. Mas também como desencadeadora de outros movimentos. 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 como as destacadas por Lefebvre (1970), ao dizer que:

[...] o agrupamento tradicional próprio à vida camponesa, a saber, a aldeia, transforma-se; unidades mais vastas o absorvem ou o recobrem; ele se integra à indústria e ao consumo dos produtos dessa indústria. (LEFEBVRE, 1970. p. 15)

Esta extensão sobre o território, através das mudanças ocasionados pela industrialização e o crescimento econômico trouxe suas consequências nas diferentes escalas de territórios, regiões, nações, e até continentes. Aspecto também destacado por Santos (1989), ao considerar que a penetração de formas mais modernas do capitalismo, no caso as ferrovias, leva ao aumento da circulação de capital, favorecendo a penetração das formas mais modernas do capitalismo, cria novos objetos geográficos, modificando a estrutura técnica.

Com a instalação da estrada de ferro, o padrão de uso e ocupação do solo se alterou, novas edificações surgiram e afetaram diretamente as centralidades existentes provocando a expansão urbana. “A concentração da população acompanha a dos meios de produção. O tecido urbano prolifera, estende-se, corrói os resíduos da vida agrária” (LEFEBVRE, 1970. p. 15). Acarretando na industrialização e na consolidação do espaço urbano.

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, e a decisão do Estado na implantação da ferrovia, favoreceu o crescimento da região. Nas cidades pelas quais a ferrovia passava, existia uma diversificação econômica e cultural, que não se reproduzia da mesma forma às

idades as margens do sistema. 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.).

Dado o 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)

Do ponto de vista 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 automaticamente gerariam centralidades, que aos poucos se estruturariam. Para as cidades que já se encontravam estruturadas, as elites interferiram diretamente no processo de inserção da rede, visto que, como retratado por Vetter e Massena (1982)

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)

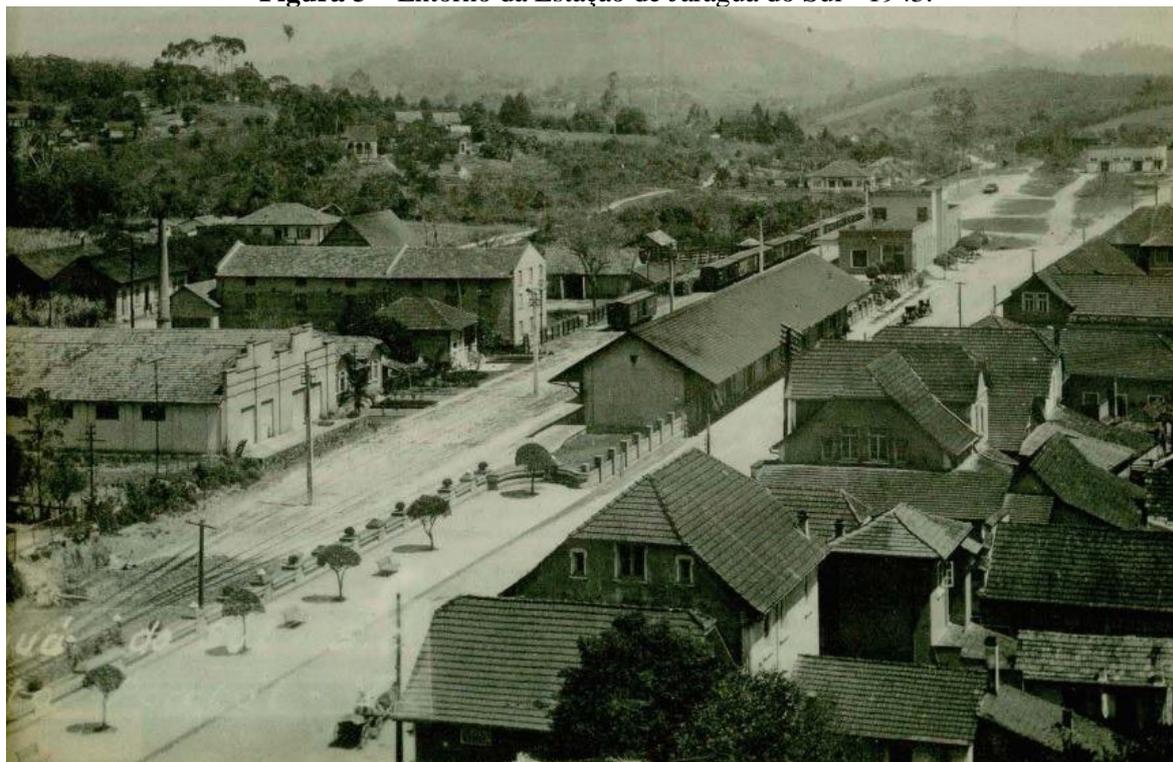
Outro fato relevante para o crescimento e consolidação da região do Ramal São Francisco foi, de forma indireta, a Primeira Guerra Mundial, que alterou significativamente o processo de imigração para Santa Catarina e impulsionou o processo de industrialização. A região não recebera mais apenas os colonos em buscas de novas oportunidades, passava 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 aberta na década de 1920, que forjou mudanças nas relações internas de produção que resultaram em uma nova política econômica. (SILVA, 2014. p. 73). Ocasionalmente o processo de substituição de importações e estimulando os empresários locais.

A chegada de imigrantes com poder aquisitivo em Jaraguá do Sul, 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 e as novas necessidades surgidas com ela, possibilitando novas relações comerciais na região e iniciando o processo de consolidação de grupos sociais, pode-se destacar a família Breithaupt, que iniciou seu comércio no entorno da Estação de Jaraguá, e que empreendeu em diversos setores comerciais, de supermercados a um shopping center na cidade, hoje o grupo destaca-se no comércio de materiais de construção. 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).

A ferrovia tornou-se elemento estruturador da formação urbana, que além da concentração provocada nos arredores da estação principal, levou a ocupações habitacionais e industriais nas proximidades da linha e demais equipamentos ferroviários (Figura 3). “A Área Central, é assim, e em grande parte, um produto da ação dos proprietários dos meios de produção, ainda que o Estado fosse chamado a intervir.” (CORRÊA, 1989. p. 40).

**Figura 3** – Entorno da Estação de Jaraguá do Sul - 1943.



**Fonte:** Arquivo Histórico de Jaraguá do Sul, 2020.

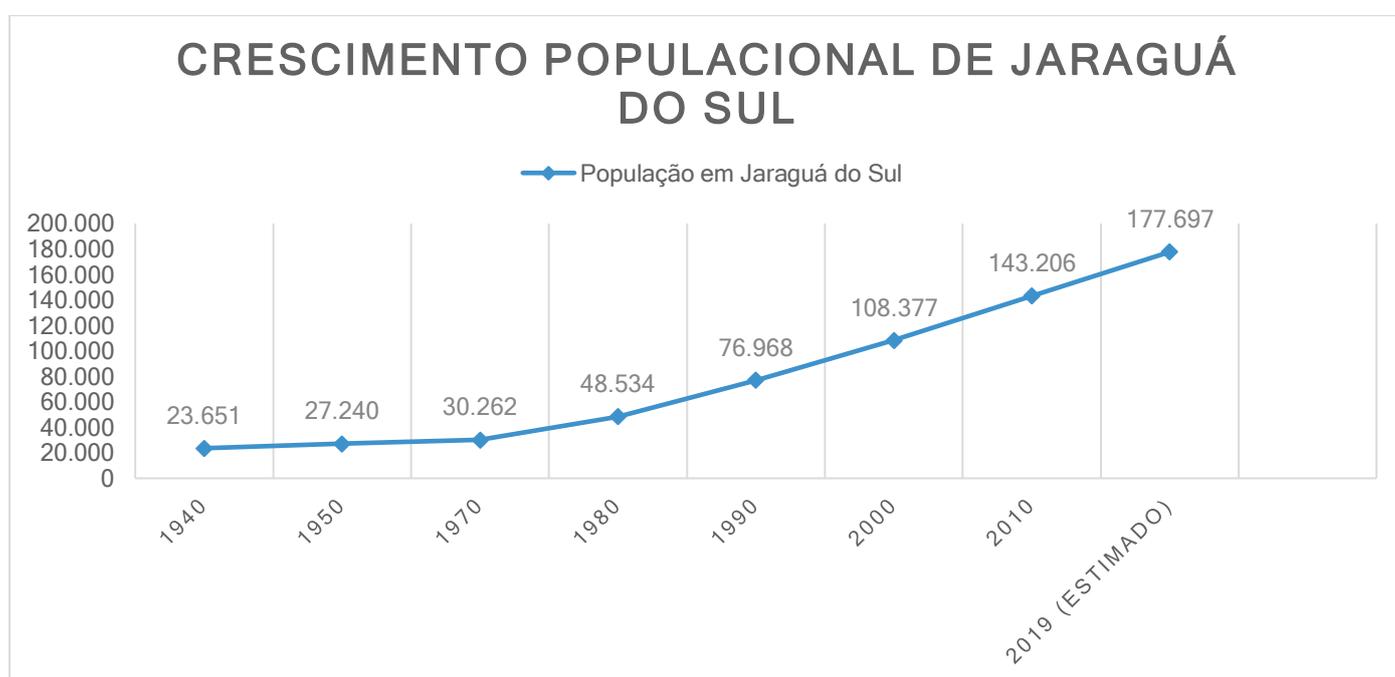
Sob a influência da ligação com centros urbanos maiores, e a sensação de pertencimento as inovações tecnológicas, provocavam a adoção de hábitos de vida ainda mais cosmopolitas que influenciavam diretamente na forma de se vestir, nos hábitos e na arquitetura. A localização de Jaraguá era estratégica do ponto de vista do escoamento da produção, que além de receber os produtos de Joinville através do Ramal, realizava o transbordo de produtos vindos de Blumenau (as duas maiores colônias catarinenses), que eram distribuídos para os mercados de Curitiba, São Paulo e Rio de Janeiro. A influência dos centros maiores levou a disseminação de referências entre as cidades, o contato fácil com o porto de São Francisco também facilitava o escoamento de produtos e conectava a região com o mercado externo.

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, que se emancipou em 1934 através do Decreto nº 565 de 26 de março que elevou o distrito a categoria de Vila. Já na década de 1940, a demanda de cargas e passageiros na Estação Ferroviária de Jaraguá era tanta que levou a construção de uma nova edificação, o novo prédio foi construída ao lado da antiga estação, nos seus arredores constituiu-se uma

concentração significativa de edificações, principalmente relacionadas a comércio e serviços, incluindo diversos hotéis, bares e restaurantes; e o terminal rodoviário, que realizava o transbordo de produtos e passageiros vindos de outras cidades, principalmente de Blumenau.

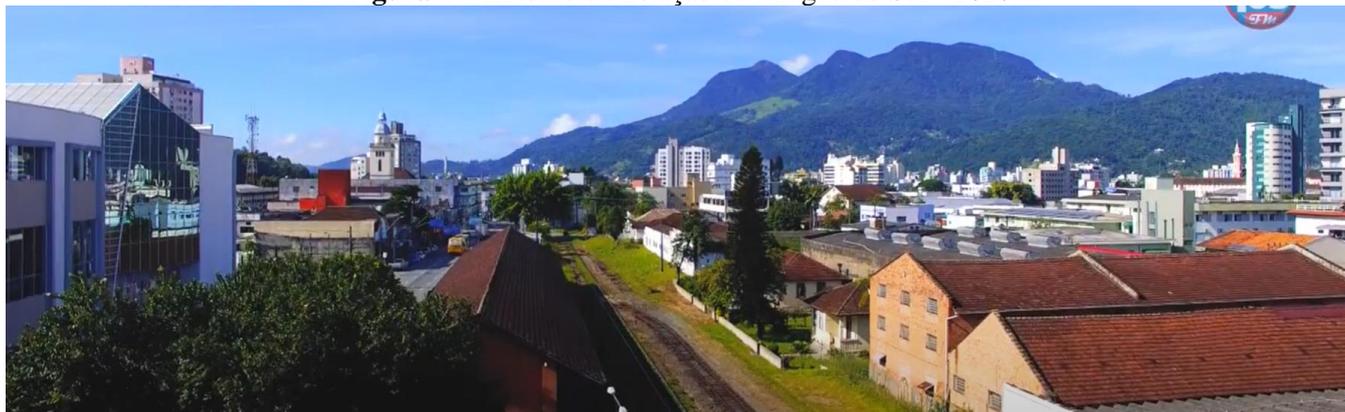
A partir da década de 1960 Jaraguá começa a desenvolver, juntamente com Joinville e Blumenau suas grandes indústrias, e com isso ampliar ainda mais seu crescimento populacional, como é possível ver no gráfico 1. A industrialização da região esteve associada aos movimentos de substituições de importações, 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 1-** Crescimento Populacional de Jaraguá do Sul.



**Fonte:** IBGE, 2020. Elaborado pelo Autor.

Com o crescimento populacional, a cidade precisou se expandir, com isso, as propriedades rurais aos poucos começaram a se transformar em áreas urbanas. A concentração industrial da cidade fez com que diversos grupos sociais migrassem para o município, vindo de outras regiões do país, principalmente dos Estados do Rio Grande do Sul e Paraná. A partir da década de 1950, com o início dos investimentos no desenvolvimento do transporte rodoviário, a ferrovia vai entrando em gradativo desuso. Como consequência deste processo, a área no entorno da Estação Ferroviária passa por um processo de abandono, enquanto os agentes imobiliários começam a pressionar para a destruição das antigas edificações, o que leva, principalmente a partir da década de 1990 a uma descaracterização do centro histórico (Figura 4).

**Figura 4** – Entorno da Estação de Jaraguá do Sul - 2020.

**Fonte:** Rádio 105 FM, 2020.

Em 1991, com o fim de transporte de passageiros no Ramal, a pressão sobre a Estrada de Ferro começa a aumentar, visto que está restrita ao transporte de cargas e corta grandes áreas urbanas provocando problemas de circulação. 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 o meio de transporte.

## CONCLUSÃO

Levando em conta os quatro agentes sociais descritos por Corrêa (1989), é possível extrair 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 agrícola, seria ocupada. Com a Primeira Guerra mundial, a chegada de novos imigrantes proporcionou um incremento de capital na cidade, proporcionando 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, processo que ganha ainda mais força a partir dos 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 o município 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.

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, 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. Atualmente passam pelo ramal, em média, 5 trens diários, com tempo médio de passagem em cruzamento com vias, de 15 minutos.

No momento, a utilização da rede, mesmo que apenas para o transporte de cargas, auxilia na compreensão da ferrovia, e estabelece a relação para compreensão do processo de formação urbana da cidade. Em 2008 as estações da cidade foram restauradas, recebendo novas funções, que 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 a 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.

Além disso, como se tornou comum em revitalizações de grandes áreas patrimoniais em centros históricos, agrava-se a segregação urbana, pois promove-se uma valorização ainda maior das terras no entorno destes projetos. Desta forma, retorna-se ao início, visto que as elites sempre buscarão formas de valorizar seus próprios interesses, em detrimento ao interesse comum, o mesmo movimento que colocou a ferrovia como objeto principal de desenvolvimento dos centros urbanos, pode acabar com sua relação por completo.

## REFERÊNCIAS

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.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

GHIRARDELLO, N. **À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista** [online]. São Paulo: Editora UNESP, 2002. 235 p.

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. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: Ufmg, 2008.

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.

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 método**. São Paulo: Nobel, 1989. 88.

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.

VETTER, D.; MASSENA, R. **Quem se apropria dos benefícios líquidos dos investimentos em infraestrutura?** In. SILVA, Machado de. Solo Urbano. Rio de Janeiro, Zahar, 1981.

### Como citar:

NORA, L. R. A Estrada de Ferro e a Produção do Espaço Urbano em Jaraguá do Sul/SC. **Textos para Discussão**. Florianópolis, v.1, n.10, 2020.