

ESTAÇÃO DA MEMÓRIA DE JOINVILLE:

PATRIMÔNIO CULTURAL PARA QUÊ E PARA QUEM?

VINÍCIUS JOSÉ MIRA, UNIVERSIDADE DA REGIÃO DE JOINVILLE, JOINVILLE,
SANTA CATARINA, BRASIL

Graduando em História pela Universidade da Região de Joinville (Univille). Bolsista do
Centro Memorial e do Laboratório de História Oral da Univille.

E-mail: viniciusmira1987@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4628-3232>

FERNANDO CESAR SOSSAI, UNIVERSIDADE DA REGIÃO DE JOINVILLE,
JOINVILLE, SANTA CATARINA, BRASIL

Graduado em História pela Univille, mestre e doutor em Educação pela Universidade
do Estado de Santa Catarina (Udesc). Professor do curso de História e do Programa
de Pós-Graduação em Patrimônio Cultural e Sociedade da Univille. Coordenador do
Laboratório de História Oral e do Centro Memorial da Univille. Coordenador do projeto
de pesquisa “Pelos bastidores da Unesco: a construção de consenso em torno de bens
considerados patrimônios mundiais (1960-1980)”, financiado pelo Fundo de Apoio à
Pesquisa da Univille.

E-mail: fernandosossai@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6757-4151>

DOI

<http://dx.doi.org/10.11606/issn.1980-4466.v15i29p151-170>

RECEBIDO

21/10/2019

APROVADO

16/02/2020

ESTAÇÃO DA MEMÓRIA DE JOINVILLE: PATRIMÔNIO CULTURAL PARA QUÊ E PARA QUEM¹?

VINÍCIUS JOSÉ MIRA, FERNANDO CESAR SOSSAI

RESUMO

Este artigo tem como objetivo discutir o processo de patrimonialização da antiga Estação Ferroviária de Joinville, Santa Catarina, sede da atual Estação da Memória de Joinville (1996–2010). Nesse contexto, refletimos sobre como os processos de patrimonialização da estação (municipal, estadual e federal) historicamente corporificaram ações governamentais voltadas à fabricação de um patrimônio cultural considerado estratégico para o estado de Santa Catarina. Em termos teórico-metodológicos, nossas reflexões amparam-se na análise documental dos processos de tombamento da referida estação, bem como nos trabalhos de Laurajane Smith (2006), Nathalie Heinich (2018) e Carlos Fortuna (2012).

PALAVRAS-CHAVE

Patrimônio ferroviário. Imigração alemã. Tombamento.

1. Este artigo vincula-se ao projeto intitulado “Pelos bastidores da Unesco: a construção de consenso em torno de bens considerados patrimônios mundiais (1960-2020)”, financiado pelo Fundo de Apoio à Pesquisa da Universidade da Região de Joinville (Univille), bem como se associa aos recentes estudos empreendidos pelo Grupo de Pesquisa Cidade, Cultura e Diferença (GPCCD), da Univille.

THE MEMORY STATION OF JOINVILLE: CULTURAL HERITAGE, FOR WHAT AND FOR WHOM?

VINÍCIUS JOSÉ MIRA, FERNANDO CESAR SOSSAI

ABSTRACT

This article discusses the process that old Railway Station of Joinville in Santa Catarina, has undergone to become heritage, and how it is now contemporary headquarters of the “Memory Station of Joinville” (1996-2010). We reflect on how the aforementioned process of this station (local, regional and federal) historically externalized government actions as a strategic cultural heritage for Santa Catarina. Documentary analysis of the heritage listing processes of Joinville Railway Station was performed based on the theoretical framework of Laurajane Smith (2006), Nathalie Heinich (2018) and Carlos Fortuna (2012).

KEYWORDS

Railroad heritage. German immigration. Listed heritage.

1 INTRODUÇÃO

A antiga Estação Ferroviária de Joinville (Figura 1) é um bem perturbador para as discussões sobre patrimonialização de bens culturais de Santa Catarina. Ao longo de sua trajetória, foi objeto de uma tripla patrimonialização, com argumentações oficiais e motivações históricas nem sempre coesas quando comparadas entre si.

Inicialmente, a estação foi tombada como patrimônio do estado de Santa Catarina, por meio do Decreto Estadual nº 1.225, de 30 de setembro de 1996, sendo inscrita no Livro de Tombo Histórico da Fundação Catarinense de Cultura (FCC, 1996). Em âmbito federal, em 2007, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) efetuou o tombamento da estação no marco do projeto “Roteiros nacionais de imigração”, inscrevendo-a no Livro de Tombo Histórico e das Belas-Artes em 2015². Na esfera municipal, a antiga Estação Ferroviária de Joinville foi (re)inaugurada em abril de 2008 sob nova designação: Estação da Memória de Joinville. A partir de então, ela passou a figurar como uma unidade patrimonial de Joinville, regulamentada pelo Decreto Municipal nº 17.008, de 30 de agosto de 2010 (JOINVILLE, 2010).

2. O projeto “Roteiros nacionais de imigração”, segundo a historiadora Daniela Pistorello (2015, p. 7), consistia em uma “ação de salvaguarda do patrimônio dos imigrantes alemães, italianos, poloneses e ucranianos localizados no estado de Santa Catarina que, através da proteção federal, estadual e municipal”, procurou dar “visibilidade aos imigrantes e ao seu patrimônio no Brasil”. O projeto foi resultado de uma ação conjunta do Iphan e da FCC.

FIGURA 1

Estação Ferroviária de Joinville em 2019. Fonte: autores (2019).



Considerando esse cenário de tripla patrimonialização, a problemática desenvolvida neste escrito diz respeito aos seguintes pontos: como transcorreu o processo de patrimonialização da antiga Estação Ferroviária de Joinville em níveis municipal, estadual e federal? Quais atores estiveram envolvidos e atuaram no sentido de garantir a patrimonialização da estação?

Com base nessas questões, na primeira parte do artigo, tomando como referência a historiografia pertinente, apresentamos uma caracterização dos usos da estação no passado pelas regiões norte e nordeste de Santa Catarina. Nesse fazer, nossas reflexões apoiam-se em trabalhos de historiadores que, em suas obras, construíram explicações mais ou menos detalhadas acerca da história da estação no contexto da urbanização de Joinville³. Em seguida, discutimos as justificativas mobilizadas pelo poder público estadual para converter a antiga Estação Ferroviária de Joinville em um patrimônio cultural de Santa Catarina. Na continuação, nossas reflexões incidem sobre o processo de patrimonialização federal da estação,

3. Situada na região nordeste de Santa Catarina, Joinville é o município mais populoso desse estado (cerca de 600 mil habitantes) e o terceiro do sul do país. A cidade foi fundada na segunda metade do século XIX por imigrantes europeus de ascendência alemã, norueguesa e suíça.

um empreendimento levado a cabo pelo Iphan no ano de 2007. Na quarta e última parte do escrito, concluímos o artigo dispensando atenção às estratégias público-municipais que em 2008 culminaram na fabricação da Estação da Memória de Joinville, haja vista a historicidade da velha estação ferroviária do município.

Em termos teórico-metodológicos, amparamos o conjunto de nossas discussões na análise documental dos diferentes processos de patrimonialização da estação, assim como em diálogos estabelecidos com as obras de Nathalie Heinich (2018), Laurajane Smith (2006) e Carlos Fortuna (2012).

2 A ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE JOINVILLE: NOTAS DA HISTORIOGRAFIA LOCAL

Inaugurada em agosto de 1906 com a presença do então presidente da república Afonso Pena (1847-1909) e de diversas lideranças políticas e econômicas regionais, a Estação Ferroviária de Joinville representou um importante vetor de escoamento da produção industrial do norte e do nordeste de Santa Catarina em direção ao porto de São Francisco do Sul⁴. Segundo o historiador Carlos Ficker⁵ (1965), a presença do presidente à inauguração da estação foi “um acontecimento histórico para Joinville, não só pela honra da visita como também porque entraria na cidade como primeiro passageiro do trem da ferrovia” (FICKER, 1965, p. 352). Contudo, apesar de a inauguração da estação ter acontecido em 1906, o seu ramal férreo somente foi completamente finalizado em agosto de 1917, quando o trecho entre as cidades catarinenses de Canoinhas e Porto União foi inaugurado.

A malha ferroviária entre Porto União e São Francisco do Sul, da qual a Estação Ferroviária de Joinville fazia parte, era uma das principais ramificações da estrada de ferro São Paulo-Rio Grande. Sua construção esteve

4. São Francisco do Sul é uma cidade portuária da região nordeste catarinense que dista aproximadamente 40 km de Joinville. De acordo com Carlos Ficker (1965, p. 362), “a construção da linha férrea São Paulo-Rio Grande, ramal de São Francisco, abriu novas perspectivas à indústria ervateira em Santa Catarina e deu-lhe maior incremento em outros municípios de serra acima”, tais como Campo Alegre, Mafra, Rio Negrinho e São Bento do Sul.

5. Carlos Ficker é um historiador que ficou notório pela obra *História de Joinville: subsídios para a crônica da Colônia Dona Francisca* (1965). Segundo Boldorini e Meira (2018, p. 143), Ficker ainda continua sendo “um grande influenciador do discurso midiático que envolve Joinville, bem como suas políticas públicas”. Sua produção é amplamente utilizada por pesquisadores, gestores e funcionários públicos de Joinville e região que se dedicam à área cultural.

Map of the RFFSA Railway Network in São Paulo, Paraná, and Santa Catarina, Brazil.

Legend (CONVENÇÃO):

- CAPITAL
- CIDADES E OUTRAS LOCALIDADES
- FERROVIAS DA RFFSA
- ++++ EM TRÁFEGO
- TRÁFEGO SUSPENSO
- - - - LIMITE ESTADUAL

Key Cities and Locations:

- São Paulo:** FÉPASA, MARQUES DOS REIS, JACAREZINHO, VENCESLAU BRAZ, SENGES, ITARARÉ, JAGUARIÁVA, PINHALZINHO, RIO BRANCO DO SUL, CURITIBA, PINHAIS, ANTONINA, MORRETES, ARAUCÁRIA, PARANAGUÁ, JOINVILLE, S. FRANCISCO DO SUL, JARAGUÁ DO SUL, BLUMENAU, SÃO JOÃO, LAGES.
- Paraná:** CORNELIO PROCOPIO, CAMBARÁ, CAMBÉ, JATAIZINHO, LONDRINA, APUCARANA, MANDAGUAÍ, MARILÂNDIA DO SUL, MAUÁ, RESERVA, IPIRANGA, PONTA GROSSA, GUARAPUAVA, INÁCIO MARTINS, ENG. GUTIERREZ, ENG. BLEY, LAPA, Mallet, RIO VERDE, CASTRO, HARMONIA, RAUL DE MESQUITA, VENTANIA, LISIMACO COSTA, SIQUEIRA CAMPOS.
- Santa Catarina:** MAROMBAS, MARCELINO RAMOS, HERVAL D'OESTE, CAÇADOR, CAMPO ALTO, MONTA CARLOS, PORTO UNIÃO DA VITÓRIA, MARCÍLIO DIAS, MAFRA, RIO NEGRO, RIO NEGRINHO, ITAÍÓPOLIS, RIO DO SUL.

Rivers and Water Bodies:

- Rio Iguaçu
- Rio Uruguai
- Rio Pelotas
- Rio Canoas
- Rio Itajaí
- Rio do Sul
- OCEANO ATLÂNTICO

State Boundaries:

- SÃO PAULO
- PARANÁ
- SANTA CATARINA

Inset Map: A small map of Brazil in the bottom right corner, with the states of São Paulo, Paraná, and Santa Catarina highlighted in yellow to show their location within the country.

Malha férrea do sul do Brasil, em 1984, com destaque para o ramal Porto União-São Francisco do Sul. Fonte: adaptado de Mapas: Rede Ferroviária Brasileira: Traçado 1984. Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1984rffsa05Curitiba.shtml>. Acesso em: 10 maio 2020.

Historicamente, a estação ferroviária e sua respectiva linha férrea tiveram importância considerável para as empresas de Joinville, sobretudo até a década de 1960, período em que ocorreram forte crescimento urbano e acelerada industrialização da cidade. De acordo com o historiador Apolinário Ternes (1984, p. 213), “a estrada de ferro desempenharia papel preponderante no desenvolvimento industrial desta região catarinense”, especialmente para a facilitação do transporte e da circulação de grandes volumes de mercadorias fabricadas em Joinville e seus municípios circunvizinhos.

No que tange à participação da estação no processo de urbanização joinvilense, é pertinente destacar que, nos arredores da linha férrea, ano após ano, foi sendo constituída uma espécie de “vila ferroviária”, com uma rotina pulsante e que não se restringia aos usos fabris da estação ^(SOUZA, 2016). Além das casas dos ferroviários, existiam pensões, bares, oficinas, armarinhos e sapatarias, entre outros comércios que se aproveitavam de sua posição estratégica nas imediações da estação. Em diálogo com esse cotidiano, bem como em decorrência do intenso fluxo de mercadorias, de passageiros e de trabalhadores, a estação foi se configurando como um importante espaço de sociabilidades dos moradores e passantes de Joinville e região.

Ademais, ressalva-se que o processo de estagnação do modal ferroviário em que se inseria a antiga Estação Ferroviária de Joinville se deu a partir da década de 1960, já que o governo brasileiro optou por priorizar o transporte rodoviário e por unificar, sob a tutela de uma autarquia federal – a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) –, as diversas malhas férreas do país (CAVALCANTI NETO et al., 2012; PROCHNOW, 2014).

Não foi diferente com a Estação Ferroviária de Joinville, que vinha de um processo considerável de decréscimo no fluxo de passageiros, especialmente em virtude do crescimento de outros modais de transporte, como a pavimentação da BR 280, rodovia ligando o litoral de São Francisco do Sul ao município de Dionísio Cerqueira, na fronteira do Brasil com a Argentina⁶ (GOULARTI FILHO, 2009).

De qualquer forma, em março de 1992, a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização (PND), instituído pelo Decreto Federal nº 473, de 10 de março de 1992, figurando como o primeiro setor de serviços públicos a fazer parte do programa. Assim, a malha nacional foi dividida em 12 superintendências regionais: SR1-Recife; SR2-Belo Horizonte; SR3-Juiz de

6. Em 1985, cessou definitivamente o transporte de trem de passageiros na estação (SOUZA, 2016).

Fora; SR4-São Paulo; SR5-Curitiba; SR6-Porto Alegre; SR7-Salvador; SR8-Campos; SR9-Tubarão; SR10-Bauru; SR11-Fortaleza; e SR12-São Luiz. Nesse âmbito, tais superintendências compuseram as seis malhas, privatizadas da seguinte maneira: Nordeste: SR1+SR11+SR12; Centro-leste: SR2+SR8+SR7; Sudeste: SR3+SR4; Sul: SR5+SR6; Noroeste: SR10 e Tereza Cristina: SR9.

Abre-se, então, um horizonte de dúvidas sobre como foi feita a desestatização da malha ferroviária do Brasil e acerca do destino dos bens e dos trabalhadores vinculados à RFFSA (SOUSA; PRATES, 1997). Com a privatização da malha sul, houve aumento no fluxo de cargas transportadas por intermédio de sua linha férrea, que passou a ser administrada pela então Ferrovia Sul-Atlântico S/A, posteriormente denominada de América Latina Logística S/A e, na atualidade, Rumo Logística S/A.

3 PERCURSO DO TOMBAMENTO EM ESFERA ESTADUAL

O processo para viabilizar o tombamento da Estação Ferroviária de Joinville em instância estadual iniciou-se no ano de 1994 com a protocolização do pedido de tombamento à FCC. Cabe destacar que a FCC já vinha desenvolvendo, desde 1980, em parceria com o Iphan, pesquisas de salvaguarda do patrimônio catarinense atinente à história de imigrantes de origem europeia, nomeadamente alemã e italiana (PISTORELLO, 2015).

Na notificação de tombamento nº 05/94, a FCC, representada por seu diretor-geral Iaponan Soares, salientou que o tombamento era o reconhecimento do “valor histórico, artístico, etnográfico ou paisagístico do bem” (FCC, 1996, p. 3) e que isso a equiparava aos demais monumentos de Santa Catarina. A concepção de patrimônio aqui apresentada era diretamente associada ao suposto caráter monumental da estação, o que foi repetido numerosas vezes no processo. Mas de que maneira o caráter monumental veio à tona?

Partindo do princípio de que os espaços físicos não são por si só valiosos, faz-se necessário promover uma versão consensual da história, sancionada pelo Estado, que os legitime enquanto “discurso[s] autorizado[s] do patrimônio” (SMITH, 2006, p. 6). Essa legitimação é feita em âmbito técnico – entenda-se, arquitetônico –, ressaltando signos que, retoricamente, materializam, na fachada da estação, uma arquitetura de influência alemã, tais quais: o jogo de volumetria da construção; o telhado de aspecto teuto-brasileiro; e os elementos de madeira em composição geométrica, dando-lhe acabamentos, além das demais características que constituem a “notória originalidade arquitetônica da Estação Ferroviária de Joinville” (Figura 3).

FIGURA 3

Estação Ferroviária de Joinville com destaque para os supostos signos da arquitetura alemã mencionados na justificativa técnica do dossiê de tombamento da Fundação Catarinense de Cultura (1996).
Fonte: autores (2019).



É compreensível que os aspectos arquitetônicos ganhassem destaque no dossiê de patrimonialização da estação, tendo em vista que era justamente a sua dimensão edificada que se elevava à categoria de patrimônio de Santa Catarina. Aliás, no estado, concorda-se com a historiadora Janice Gonçalves (2011) acerca da política de preservação do patrimônio cultural que, historicamente, esteve voltada para a valoração positivada do “talento construtivo de gerações de imigrantes e seus descendentes” (GONÇALVES, 2011, p. 8), quase sempre privilegiando a proteção de edificações capazes de ilustrar valores arquitetônicos.

No processo, a justificativa histórica do tombamento recorreu à historiografia de Joinville, nomeadamente à obra de Carlos Ficker (1965), *História de Joinville: subsídios para a crônica da Colônia Dona Francisca*, transcrevendo no processo todas as menções à estação ferroviária encontradas, com destaque aos aspectos econômicos do advento da linha férrea no passado da região⁷.

7. No processo de tombamento, tanto a justificativa técnica quanto a justificativa histórica são assinadas pela arquiteta Fátima Regina Althoff. Fátima é graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Santa Catarina (1983), com especialização em Conservação e Restauração de Monumentos e Conjuntos Históricos pela Universidade Federal da Bahia (1988). Atua, desde 1983, como analista técnica em gestão cultural na FCC.

O processo de tombamento tramitou internamente na FCC em um cenário concomitante a vários outros bens culturais do norte catarinense, tais como a Sociedade Harmonia Lyra⁸, de Joinville, e o antigo Cine Brasil⁹, de São Bento do Sul. A tramitação incluiu a análise de especialistas em patrimônio vinculados à Diretoria de Patrimônio Cultural (Dipa) e à Gerência de Patrimônio Arquitetônico e Paisagístico (Gepat). Em ambas as instâncias, o tombamento foi aprovado por unanimidade, sobretudo contando com a chancela de seu conselheiro e relator, o jornalista e historiador joinvilense Apolinário Ternes. É interessante observar que, ao escrever sobre a história de Joinville, Ternes (1984; 1993) asseverou numerosas críticas aos escritos de Carlos Ficker (1965). Contudo, mesmo que a obra de Ficker não tenha sido explicitamente mencionada nas referências do processo de tombamento estadual da estação, é inegável que ela foi utilizada para fundamentar sua justificativa histórica, a qual recebeu a chancela de Ternes¹⁰.

No enquadramento da Estação Ferroviária de Joinville enquanto patrimônio cultural de Santa Catarina, as justificativas construídas pelos

8. O prédio da Sociedade Harmonia Lyra, tombado em 30 de setembro de 1996, por meio do Decreto Estadual nº 1.223, é composto de dois elementos principais: o teatro e o salão nobre. A sociedade é uma das mais antigas da cidade, tendo sido fundada em 1858 sob a alcunha *Harmonie* e, depois da fusão com a Sociedade Lyra, em 1921, recebeu seu nome atual (FICKER, 1965).

9. Inaugurado em 1946, o Cine Brasil representava, em seu tempo, um dos cinemas mais modernos de Santa Catarina. Foi tombado em 24 de junho de 1998, por meio do Decreto Estadual nº 2.980. Atualmente, a edificação é sede do Centro Cultural Dr. Genésio Tureck.

10. Notam-se as semelhanças: a) processo de tombamento estadual: “O primeiro traçado do ramal de São Francisco do Sul, da estrada de ferro São Paulo-Rio Grande passava a 25 km de Joinville. Em 1902, após as solicitações da câmara municipal ao então ministro da Viação, Dr. Lauro Müller foram feitas as devidas modificações e a cidade passou a figurar no ramal projetado. No ano de 1905 o engenheiro fiscal, Dr. Campos Mello, recebe a planta da estação para dar parecer, e já no início de 1906 a obra encontrava-se em estado bastante adiantado. Construída em terreno do Sr. Joenck na antiga rua Santa Catarina, teve como empreiteiro o Sr. Max Miers, sob a administração do Sr. Fernando Lepper. Finalmente a estação é inaugurada em 29 de junho de 1906, com a presença do 1º presidente a visitar Joinville, Afonso Pena [Afonso Pena esteve em Joinville somente em agosto para a inauguração oficial. No fim de julho aconteceu a passagem do primeiro comboio pela estação]. Ficava assim concluído o trecho da estrada ligando São Francisco do Sul a Joinville, com a chegada do primeiro comboio nesta mesma data” (FCC, 1996, p. 5); b) “pelo projeto inicial, o traçado da linha passava a uns 25 kms ao sul, sem atingir Joinville. Em setembro de 1902, a câmara municipal dirigiu veemente apelo ao então ministro da Viação, Dr. Lauro Müller, solicitando a modificação do traçado da linha férrea, incluindo Joinville ao ramal projetado” (FICKER, 1965, p. 347); c) “engenheiro fiscal, senhor Dr. Campos Mello, em novembro do mesmo ano de 1905, recebeu, para dar parecer, a planta da Estação de Joinville. Já em princípios de 1906, estava em adiantado estado de construção o edifício, obra magnífica, quase no extremo da rua Santa Catarina, construída nos terrenos do senhor Joenck, sob a administração do senhor Fernando Lepper” (FICKER, 1965, p. 349); d) “o dia 29 de julho de 1906 fica gravado na história da estrada de ferro com a chegada do primeiro comboio na estação de Joinville recém-terminada” (FICKER, 1965, p. 351).

especialistas e agências espelhavam um esforço por fazer nascer um valor artificial para o bem. A esse respeito, a socióloga francesa Nathalie Heinich (2018) enfatiza que, para um artefato adentrar no conjunto do patrimônio cultural de uma nação, ele precisa atender a critérios fabricados por órgãos governamentais e que são amplamente usados por especialistas ao definirem os regimes de valor do bem.

Dos critérios discutidos por Heinich (2018) – prescritos e unívocos; prescritos e ambivalentes; latentes; e proscritos –, a justificativa para o tombamento da estação parece dialogar com quase todos eles. Os critérios prescritos e unívocos são aqueles ligados a uma concepção de patrimônio de senso comum e tendem a ser sempre positivos. No caso da estação, dizem respeito à sua importância no contexto econômico-social, desde o início do século XX. Cabe destacar que a justificativa histórica para o tombamento ressaltou, quase em sua totalidade, o período de inauguração da estação e seus primeiros anos de funcionamento. Esse distanciamento temporal foi um elemento fundamental para justificar o motivo para tombá-la. Desse modo, a ausência de discussão historiográfica no dossiê dá a entender que o valor de anciandade do bem é um fim em si mesmo: deve-se preservá-lo porque é antigo, e vice-versa.

Ainda tratando-se do distanciamento temporal estrategicamente evocado entre o tempo presente e o período em que foi inaugurada a estação, as palavras de Carlos Fortuna (2012) inspiram a reflexão:

A prática institucional da conservação do patrimônio exige, antes de mais, que seja criada uma distância histórica, pela qual os objetos, lugares ou as práticas sociais podem ser vistos como documentos de um passado mais ou menos longínquo. A criação desta distância temporal é essencial para que se possa nomear e dar significado próprio ao patrimônio (FORTUNA, 2012, p. 24).

Os critérios prescritos e ambivalentes são aqueles que podem ser positivos ou negativos, dependendo da situação e do contexto. Nathalie Heinich (2018) cita como exemplo desse critério a raridade, que é positiva para a concepção mais tradicional do patrimônio, mas também pode ser entendida como negativa, para uma abordagem que tenta discernir série, categorias e tipos patrimoniais. No dossiê de tombamento é recorrente a menção à estação como um exemplar único do patrimônio ferroviário brasileiro, em razão de sua arquitetura teuto-brasileira “original”.

Por sua vez, os critérios proscritos são considerados subjetivos demais para serem utilizados como fundamentação científica, mas costumam ser recorrentes nas justificativas – exemplos como a beleza, o bonito, o exuberante, o esplendor –, e também ficaram evidentes no dossiê de tombamento da estação. Em tal documento, a edificação é retratada como uma espécie de “cartão-postal da cidade”, e seus valores estéticos foram acionados para sustentar a imaginada autenticidade arquitetônica alemã do bem (FCC, 1996, p. 8).

4 O TOMBAMENTO FEDERAL DA ESTAÇÃO

No ano de 2007, o Iphan desenvolveu um projeto de salvaguarda do patrimônio dos imigrantes em Santa Catarina sob a denominação de “Roteiros nacionais de imigração”. Cabe destacar que o imigrante concebido no projeto dizia respeito aos grupos considerados significativos pelo órgão – alemães, italianos, poloneses e ucranianos –, e que a opção por Santa Catarina estaria ligada ao pioneirismo na salvaguarda do patrimônio imigrante. Segundo Pistorello (2018, p. 11), “dos 61 bens tombados pelo Iphan”, um seria representativo à memória da imigração ucraniana, três à polonesa, seis alusivos à italiana, quatro apontados como produto da colonização ítalo e teuta e os demais “47, concernentes aos imigrantes alemães”.

O projeto “Roteiros nacionais de imigração” também visava a instituir roteiros de visitação, especialmente de cunho turístico. Contudo,

[...] ao contrário do que infere seu título, o projeto não institui roteiros efetivamente. Marina Cañas, arquiteta do Iphan de SC em 2011, observa que as questões problemáticas do projeto “Roteiros” são justamente seus conceitos, a começar pelo título. O Iphan atribuiu um nome ao projeto que não se adequa à proposta de roteiros, de forma geral, pois a instituição apenas mapeia os bens que podem integrar roteiros. Quem institui tais roteiros são os agenciadores de turismo, que também acabam atribuindo valores ao patrimônio, na medida em que destacam ou não os bens sugeridos (PISTORELLO, 2015, p. 49).

É interessante observar no projeto “Roteiros nacionais de imigração” que os bens propostos pelo Iphan à salvaguarda supostamente tinham dimensão mnemotécnica, de materialidade e simbolismo, que, pelo tangível, remontariam à herança e à memória da imigração. Nesse sentido, houve, pois, a promoção de um passado estrategicamente escolhido pelo Iphan e

seus especialistas, com um nível intencional de valorização e apagamento. Mas por que o patrimônio imigrante? Por que no Sul do Brasil?

No que diz respeito à política do Iphan de salvaguarda do patrimônio, Marins (2016) afirma que, desde os anos de 1980, a instituição empreendeu esforços no sentido de promover a diversidade cultural em relação aos bens salvaguardados, tendo em vista que, em suas primeiras décadas, o órgão privilegiou a arquitetura mineira do século XVIII e os conjuntos urbanos homogêneos. Isso fez com que a maioria dos bens protegidos ficasse restrita ao Sudeste e ao Nordeste do Brasil¹¹. Nessa direção, Marins (2016, p. 21) diz: “Houve um esforço considerável na primeira década do século XXI no sentido de dilatar o que então passou a ser chamado de ‘estoque patrimonial’ do Iphan no que tange aos bens edificadas”. Esse ímpeto de balancear a distribuição dos bens fez que, entre 2000 e 2011, o Sul se convertesse na região com mais nomeações de patrimônio pelo Iphan.

Ainda assim, Marins (2016) ressalta que se deve entender o esforço de ampliar o “estoque patrimonial” como a manutenção da personificação étnica de cada região traçada pelo Iphan no início de seu funcionamento, quando ele protegia, antes de tudo, aquilo que presumidamente concernia à identidade nacional brasileira. Dessa maneira, o autor destaca:

O reconhecimento da imigração pelo instituto do tombamento cumpre um papel geográfico oposto ao do candomblé. A presença de imigrantes no Norte, no Nordeste e sobretudo no Sudeste é eclipsada por uma priorização da região Sul, percebida e protegida como o lócus privilegiado do imigrante, tido tradicionalmente pelo ideário modernista do Iphan como estrangeiro (MARINS, 2016, p. 24).

O dossiê de tombamento dos bens elencados no projeto “Roteiros nacionais de imigração” do Iphan, segundo Pistorello (2015; 2018), constitui a síntese de uma pesquisa realizada ao longo de 20 anos de trabalho da FCC e tinha um discurso de tom celebratório, em que se universalizava e generalizava o imaginário no tocante ao imigrante e à sua relação com o território, por vezes tendo sido “representado como o imigrante colonizador,

11. Janice Gonçalves (2011, p. 4) destaca que, na história do Iphan, “os tombamentos federais privilegiaram [...] a herança arquitetônica da dominação portuguesa, em combinação com o esplendor barroco; nestes termos, compreensivelmente o estado de Santa Catarina não foi considerado possuidor de acervo significativo”.

da era pré-industrial”, cuja “força de trabalho” presumidamente “ligava-se às atividades do campo” (PISTORELLO, 2018, p. 19).

No dossiê, os bens foram divididos em oito categorias, sendo elas referentes aos aspectos arquitetônicos e urbanísticos de onde estavam instalados os bens a serem preservados. A Estação Ferroviária de Joinville fazia parte do item 8, intitulado “Conjuntos urbanos e obras de infraestrutura e transporte”, tendo sido inserida ali por sua peculiaridade arquitetônica, com bastante destaque para elementos da edificação, como escadas, pisos e afins, sendo única no contexto de imigração e do patrimônio ferroviário brasileiro. Segundo o Iphan (2007, p. 339), a Estação Ferroviária de Joinville pode ser considerada “um exemplar excepcional da arquitetura teuto-brasileira e também do patrimônio ferroviário, de inquestionável valor histórico, estético e cultural”.

O texto do dossiê de tombamento ainda menciona a desativação do complexo da estação e a aquisição do prédio pela prefeitura de Joinville, em 1999, com a intenção de preservá-lo. Mesmo com a finalização do contorno ferroviário de Joinville – obra que faria que a linha férrea fosse transferida para fora do perímetro urbano da cidade –, os trilhos deveriam permanecer lá, em virtude da sua importância enquanto patrimônio ferroviário. Essa excepcionalidade foi apontada ao se defender o valor histórico, cultural e estético do edifício e, dessa forma, seu tombamento em âmbito federal. Assim, a aprovação do tombamento dos bens incluídos no projeto “Roteiros nacionais de imigração” ocorreu em 2011, sob a premissa de que enriqueceria a memória técnica construtiva de imigrantes no Sul do país.; a inscrição oficial da antiga Estação Ferroviária de Joinville no Livro de Tombo Histórico se deu anos mais tarde, em 2015.

5 DE ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA À ESTAÇÃO DA MEMÓRIA DE JOINVILLE

Simultaneamente ao projeto “Roteiros nacionais de imigração”, a prefeitura de Joinville visava a converter a Estação Ferroviária de Joinville em Estação da Memória de Joinville. No ano de 2003, iniciou-se uma reforma da estação, que seria concluída em abril de 2008, quando esta seria inaugurada sob a nova alcunha.

Depois da aquisição do prédio, em 1999, houve um projeto para transformá-lo em algo chamado “Estação da música”, que acabou não

se concretizando. Nesse contexto, discutia-se na Fundação Cultural de Joinville a necessidade de criação de um espaço de memória que englobasse as diferentes fases de desenvolvimento da cidade, já que, nas palavras de Charles Narloch¹² (2010), um dos idealizadores e gestores envolvidos no processo de constituição da Estação da Memória, o Museu Arqueológico de Sambaqui de Joinville¹³ lidava com um recorte temporal anterior à Colônia Dona Francisca, e o Museu Nacional de Imigração e Colonização de Joinville¹⁴ abordava a memória da imigração alemã e o patrimônio teuto e luso-brasileiro. Assim, segundo ele, havia um olhar de estranhamento de parte da população joinvilense, que, enquanto espaço de memória, não era representada por esses locais.

Partindo desse princípio, a Estação da Memória tinha a “pretensão de dar conta dos vários momentos importantes da história de Joinville, começando pelo homem do sambaqui e chegando à contemporaneidade, ao momento atual” (NARLOCH, 2010, p. 61). A exposição visava a dar conta da diversidade étnica das migrações para Joinville, constituindo-se enquanto “um lugar da memória coletiva em que todos e todas possam se sentir contemplados” (NARLOCH, 2010, p. 61-62). Nesse sentido, a Estação da Memória seria uma iniciativa do poder público com o objetivo de contemplar grupos sociais e indivíduos até então sem representatividade ou laços de pertencimento com relação aos espaços de memória do município e que, em certa medida, poderiam ser contemplados pela nova unidade patrimonial Estação da Memória.

O depoimento de Charles Narloch (2010) demonstra que a criação da Estação da Memória esteve envolvida em um ímpeto de quebra do monopólio do Museu Nacional de Imigração e Colonização como lugar de memória e referencial de identidade oficial da cidade de Joinville. Supostamente, a estação seria o meio para democratizar, corrigir e pluralizar a memória social de Joinville.

12. Charles Narloch atuou, entre 1995 e 2012, na FCC e na Fundação Cultural de Joinville como diretor executivo e diretor de arte.

13. Com acervo de 45 mil artefatos, atua na preservação do patrimônio arqueológico e na pesquisa sobre povos construtores de sambaquis que habitaram a região há mais de 5 mil anos.

14. Criado pela Lei federal nº 3.188, de 2 de julho de 1957, narra histórias relacionadas à imigração alemã no Sul do Brasil, com base em um acervo de objetos e documentos escritos no tocante ao processo histórico de imigração e colonização no Sul do país.

Em abril de 2008 foi inaugurada a Estação da Memória, dotando-a dos seguintes objetivos:

I - Atuar como centro de referência de memória das identidades que estabelecem a diversidade cultural de Joinville e região, levando em conta os diferentes momentos e aspectos de sua história;

II - Estimular o conhecimento e o reconhecimento da pluralidade cultural de Joinville e região, representada por unidades museológicas, espaços de memória, atrativos turísticos e demais bens culturais materiais e imateriais;

III - Salvar e expor acervos materiais e imateriais relacionados a sua própria história, à memória da estrada de ferro e aspectos ligados a ela, bem como à memória do trabalho em Joinville e região;

IV - Atuar em políticas públicas de educação para a valorização do patrimônio cultural como estratégia de construção da noção de pertencimentos e identidades, voltados ao reconhecimento do passado e projeção do futuro (JOINVILLE, 2010).

Em linhas gerais, a análise dos objetivos da Estação da Memória revela o esforço do poder público municipal em fabricar um patrimônio cultural para o presente de Joinville. Usando retoricamente a historicidade da antiga estação ferroviária, a intenção da prefeitura parecia ser mediar e acomodar, na estação, grupos sociais e históricos pouco abordados em outros espaços de memória de Joinville. Entretanto, como nos lembra o sociólogo Paulo Peixoto (2004, p. 202), com a ascensão de um patrimônio também se faz o “anúncio da morte de uma identidade”, a “necessidade de inscrever na memória coletiva algo que corre o risco de se perder”, por vezes evocada como recurso retórico. Portanto, o que a nova patrimonialização teria a comunicar em relação às duas anteriores, que fizeram uso do conveniente argumento de que a estação foi produzida e, em termos históricos, se expressou como um bem arquitetonicamente germânico?

Nesse ponto é interessante dizer que, ao passo que a Estação Ferroviária de Joinville era tombada por ser elemento constituinte do patrimônio imigrante nacional – em uma narrativa de um passado estrategicamente escolhido e que privilegiava a memória do imigrante alemão –, ela também era pensada e constituída enquanto espaço depositário da memória social de outros grupos e atores sociais de Joinville. Portanto, nota-se a dimensão multifacetada da cidade e de seu patrimônio interpolando e reivindicando lugar na histórica plataforma da Estação Ferroviária de Joinville.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo deste artigo, pretendemos evidenciar que a constituição da estação ferroviária enquanto patrimônio cultural, em âmbito estadual ou federal, esteve ligada a uma concepção monumental do bem. Cabe lembrar que, na notificação de tombamento enviada pela FCC para a Fundação Cultural de Joinville, se ressaltou que a estação poderia se tornar um importante monumento do estado de Santa Catarina. O mesmo poderia ser dito em relação ao tombamento federal da estação, que deu destaque para o exemplar excepcional da arquitetura teuto-brasileira e para seu caráter extraordinário enquanto patrimônio ferroviário nacional. Foi, pois, a dimensão tangível do bem que ganhou destaque nas políticas preservacionistas do Iphan, da FCC e da Fundação Cultural de Joinville.

Mas, afinal, patrimônio para quem? Para os ex-ferroviários, cuja memória do trabalho foi apagada tanto da historiografia quanto das justificativas para tombamento? Para os descendentes de imigrantes germânicos, que, em certa medida, foram retoricamente contemplados pelo “Roteiros nacionais de imigração”, mesmo que o projeto não tenha ido muito além dos tombamentos? Para as populações cujas trajetórias não estavam contempladas pelo Museu Nacional de Imigração de Joinville nem pelo Museu Arqueológico de Sambaqui de Joinville? Ao que tudo indica, no contexto dos vários tombamentos da estação, essas questões não foram enfrentadas de maneira adequada, muito menos profunda. A estação foi entendida como um espaço de memória que, em si, iria despertar o sentimento de identificação tanto daqueles que com ela interagissem como de sujeitos imaginários, mencionados nas suas leis e dossiês de tombamentos.

Segundo Marc Guillaume (2003), os esforços de conservação nas sociedades industriais do Ocidente têm uma dimensão de contraponto às ameaças e incertezas do futuro, cuja vontade de conservar é muito mais que nostalgia do passado. Tais esforços lidam com o luto, com um universo destinado à obsolescência. Nesse sentido, é perceptível que, em instância estadual, o tombamento atuou como mecanismo para garantir a continuidade da edificação, tendo em vista a proximidade temporal com o leilão da malha Sul no processo de desestatização da rede ferroviária federal e as incertezas dos usos da estação pelos novos proprietários, a empresa concessionária vencedora do leilão, a Ferrovia Sul-Atlântico S/A.

No que tange ao tombamento estadual, podemos afirmar que ele se inseriu em um conjunto de medidas prévias da FCC, uma vez que muitos outros já vinham sendo promovidos com vistas a mediar uma espécie de “retórica da perda” do patrimônio catarinense (GONÇALVES, 2011). Foi apoiando-se na história quase centenária da edificação e na sua importância socioeconômica que se procurou, então, garantir sua preservação enquanto patrimônio cultural catarinense – ou melhor, de acordo com a própria FCC (1996), um legítimo monumento do estado de Santa Catarina.

Em âmbito federal, o processo de atribuição de sentido patrimonial à estação foi realizado no marco do projeto “Roteiros nacionais de imigração”, que teve a participação de agentes especializados – *experts* do patrimônio – dedicados à seleção de bens culturais catarinenses supostamente dignos de transmissão ao futuro. Todavia, a instituição dos roteiros ficou a cargo de agências, agentes e agenciadores do turismo em Santa Catarina, o que fez que novos sujeitos pasassem a difundir e a fabricar sentidos de patrimônio para a estação.

Conclui-se dizendo que, por vezes, a fabricação do patrimônio alimenta-se da historicidade de bens culturais de uma cidade e, por outras, as interpretações patrimoniais de técnicos e especialistas são díspares daquelas construídas pelos cidadãos comuns. Assim, há um processo multifacetado de atribuição de significados ao patrimônio, cujo resultado é produto de negociações, tensões e conflitos. Em relação à Estação Ferroviária de Joinville, isso não nos parece ser diferente.

REFERÊNCIAS

BOLDORINI, Marília Garcia; MEIRA, Roberta Barros. O contar sobre a cidade: a biografia e as memórias que distinguem o lugar. *Diálogos*, Maringá, n. 22, p.140-159, 2018.

CAVALCANTI NETO, José Rodrigues *et al.* Avanços e desafios na preservação do patrimônio ferroviário pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. In: COLÓQUIO LATINO-AMERICANO SOBRE RECUPERAÇÃO E PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL, 5., 2012. *Anais [...]*. São Paulo: Iphan, 2012.

FICKER, Carlos. *História de Joinville*: subsídios para a crônica da Colônia Dona Francisca. Joinville: Ipiranga, 1965. 447 p.

FORTUNA, Carlos. Patrimônio, turismo e emoção. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, Coimbra, n. 97, p. 22-40, 2012.

FUNDAÇÃO CATARINENSE DE CULTURA. *Tombamento da Estação Ferroviária de Joinville*. Florianópolis: FCC, 1996.

GONÇALVES, Janice. Em busca do patrimônio catarinense: tombamentos estaduais em Santa Catarina. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA DA ANPUH, 26., 2011. *Anais [...]*. São Paulo: Anpuh, 2011. p. 1-11.

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, 2009.

GUILLAUME, Marc. *A política do patrimônio*. Porto: Campo das Letras, 2003. 152 p.

HEINICH, Nathalie. A fabricação do patrimônio cultural. Tradução de Fernando Cesar Sossai e Diego Finder Machado. *Fronteiras*, Florianópolis, n. 32, p. 175-186, 2018.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. *Roteiros nacionais de imigração: dossiê de tombamento*. Florianópolis: Iphan, 2007. 2 v.

JOINVILLE. *Decreto nº 17.008, de 30 agosto de 2010*. Cria a unidade da Estação da Memória, com sede no conjunto da antiga Estação Ferroviária de Joinville. Joinville: Câmara Municipal, 2010.

MARINS, Paulo César Garcez. Novos patrimônios, um novo Brasil? Um balanço das políticas patrimoniais federais após a década de 1980. *Estudos históricos*, Rio de Janeiro, v. 29, n. 57, p. 9-28, jan./abr. 2016.

NARLOCH, Charles. Charles Narloch: entrevista oral [Entrevista concedida a] Fernando Cesar Sossai e Ilanil Coelho. *Acervo do Laboratório de História Oral da Universidade da Região de Joinville*, Joinville, 1 fev. 2010.

PEIXOTO, Paulo. A identidade como recurso metonímico dos processos de patrimonialização. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, Coimbra, n. 70, p. 183-204, 2004.

PISTORELLO, Daniela. “O Brasil da diversidade?”: patrimônio e paisagem cultural no projeto Roteiros nacionais de imigração. 2015. 199 f. Tese (Doutorado em História) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas.

PISTORELLO, Daniela. Disputas e tensões no projeto “Roteiros nacionais de imigração” de Santa Catarina. *Confluências culturais*, Joinville, v. 7, n. 1, p. 9-20, 2018.

PROCHNOW, Lucas Neves. *O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação*. 2014. 177 f. Dissertação (Mestrado em Preservação do Patrimônio Cultural) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro.

SMITH, Laura Jane. *Uses of heritage*. Londres: Routledge, 2006. 368 p.

SOUSA, Raimunda Alves de; PRATES, Haroldo Fialho. O processo de desestatização da RFFSA: principais aspectos e primeiros resultados. *Revista do BNDES*, Rio de Janeiro, v. 4, n. 8, p. 119-142, dez. 1997.

SOUZA, Giane. Estação Ferroviária de Joinville: lugar de trabalho e passagem para lugar de memória. In: SEMINÁRIO NACIONAL HISTÓRIA E PATRIMÔNIO CULTURAL, 1., 2016, Porto Alegre. *Anais [...]*. Porto Alegre, 2016. p. 290-305.

TERNES, Apolinário. *História de Joinville: uma abordagem crítica*. 2. ed. Joinville: Meyer, 1984. 296 p.

TERNES, Apolinário. *Joinville, a construção da cidade*. São Bernardo do Campo: Bartira, 1993. 212 p.

