



REQUALIFICAÇÃO URBANA NO ENTORNO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA CENTRAL DE RIO DO SUL, SC: DIAGNÓSTICO E ESTRATÉGIAS PARA A VALORIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO

EIXO TEMÁTICO: OUTRAS HISTÓRIAS

Orientador (es):

SALVADOR, Catharina Cavašin

Mestre em Arquitetura e Urbanismo (PósARQ-UFSC); Afiliação: Docente no curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário para o Desenvolvimento do Alto Vale do Itajaí, UNIDAVI
catharina.salvador@unidavi.edu.br

Autores:

HAMM, Taili

Estudante; Discente da nona fase do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário para o Desenvolvimento do Alto Vale do Itajaí, UNIDAVI
taili.hamm@unidavi.edu.br

RESUMO

A relevância do tombamento e preservação de edificações históricas tem se tornado cada vez mais evidente. Segundo Aguiar (2018), a salvaguarda de bens tangíveis ou intangíveis é fundamental para manter a memória de uma nação viva, assegurando que futuras gerações possam adquirir conhecimentos sobre a evolução da humanidade, bem como sobre a história e formação cultural de um país. No Brasil, o IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) é o órgão responsável pela conservação, salvaguarda, preservação e monitoramento do patrimônio cultural.

O patrimônio cultural ferroviário, em particular, desempenha um importante papel na preservação da memória do desenvolvimento econômico e social das regiões onde se estabeleceu. A ferrovia, uma rede técnica de transporte, tem papel fundamental na

estruturação de uma cidade, atuando na definição de processos como o crescimento urbano e a ocupação de áreas urbanas (MEDEIROS, 2011). Assim, as ferrovias representam não apenas um meio de transporte, mas um vetor de desenvolvimento e transformação urbana.

Nesse contexto, práticas de restauro e preservação, destacam que o patrimônio edificado vai além de sua materialidade, envolvendo simbolismos e memórias coletivas (Tângari; Lamounier, 2019). Quando se trata de patrimônio ferroviário, essa abordagem ganha contornos específicos, pois as estações e ferrovias não apenas refletem técnicas construtivas da época, mas também representam a história do desenvolvimento industrial e urbano das regiões (Nizzola; Carneiro, 2010). Assim, as intervenções devem ser integradas, levando em conta a revitalização arquitetônica e a intervenção urbanística (Bonduki, 2010), de modo a garantir que o patrimônio permaneça relevante no cotidiano da população.

A cidade de Rio do Sul, localizada na microrregião do Alto Vale do Itajaí em Santa Catarina, é um exemplo significativo dessa dinâmica. Com uma população de aproximadamente 72.587 habitantes e uma área territorial de 260.817 km² (IBGE, 2022), Rio do Sul foi oficialmente criada em 1930 e experimentou um rápido desenvolvimento econômico impulsionado pela extração de madeira e pela produção agrícola, incluindo farinha de mandioca, açúcar e arroz (Silveira, 2003). A EFSC (Estrada de Ferro de Santa Catarina), implantada no município em 1933, desempenhou um papel essencial nesse crescimento, facilitando o escoamento da produção local (Richter, 1992).

A inserção da ferrovia foi um marco histórico para Santa Catarina. Conforme observado por Silveira (2003), grande parte do desenvolvimento regional, incluindo o de Rio do Sul, foi catalisado pela estrada de ferro, que trouxe melhorias logísticas e novas oportunidades econômicas. No auge de suas operações, a ferrovia contava com 24 estações em funcionamento (Wittmann, 2007). Entretanto, em 1971, a ferrovia foi desativada devido à intensificação do transporte rodoviário, declínio da indústria madeireira e falta de investimentos governamentais (Silveira, 2003). Após a desativação, apenas duas estações da EFSC e um armazém foram tombados pelo IPHAN, sendo uma delas a Estação Ferroviária Central de Rio do Sul, atualmente Museu Histórico Cultural de Rio do Sul Victor Lucas, uma

edificação de tipologia ferroviária com características arquitetônicas únicas, considerada a mais conservada do estado (Figura 01).

Figura 01: Estação Ferroviária Central de Rio do Sul antigamente e atualmente com a priorização do automóvel no entorno da Estação



Fonte: Antigamente em Rio do Sul (2023) e Google Maps (2024).

A Estação Ferroviária Central de Rio do Sul foi inaugurada em 1933. Nos primeiros dias de funcionamento da ferrovia, a estação operou inicialmente no local que mais tarde serviu como armazém, também tombado atualmente (Wittmann, 2007). A estação possui dois pavimentos e sua tipologia construtiva é caracterizada por tijolos aparentes com detalhes em reboco, aberturas em madeira e vidro, e uma estrutura de telhado também em madeira (Wittmann, 2007). Apesar de ter passado por reparos, a identidade do local foi rigorosamente preservada (Figura 01). Atualmente, a edificação serve como sede do Museu Histórico Cultural de Rio do Sul Victor Lucas, que possui um acervo histórico, e está aberta para visitas de segunda a sexta-feira.

A estação é hoje uma das edificações ferroviárias mais bem conservadas do estado. Embora a estação permaneça como um elemento de referência e identidade local, ela se encontra em um meio urbano consolidado e descaracterizado (IPATRIMÔNIO, S.D). As características do entorno edificado rompem com a ambiência e coerência necessárias para a valorização desses

elementos de referência e identidade. Portanto, este estudo tem como objetivo investigar o contexto urbano no entorno das edificações ferroviárias tombadas em Rio do Sul, com o intuito de subsidiar a proposição de uma intervenção urbanística voltada à valorização da Estação Ferroviária Central de Rio do Sul. Para atingir esse objetivo, adotam-se os seguintes objetivos específicos: 1. Identificar edificações históricas relevantes no entorno imediato; 2. Analisar patologias da paisagem que prejudicam a ambiência com o patrimônio edificado, bem como símbolos, significados e aspectos históricos locais; 3. Sintetizar as condicionantes espaciais existentes com base em uma leitura urbana do recorte de estudo, observações *in loco* e mapeamento comportamental. Ao identificar e abordar as patologias urbanas e as interações dos usuários com o ambiente construído, busca-se promover uma melhor integração e valorização do patrimônio ferroviário, reforçando sua importância histórica e cultural para a cidade e a região.

METODOLOGIA

O estudo realizado na Estação Ferroviária Central incluiu um mapeamento comportamental e análise de dados de observação, levando em consideração o perfil dos usuários, atividades realizadas, interações sociais e locais de aglomeração. Foram analisadas três qualidades urbanas principais: conforto, acessibilidade e vitalidade. Com base nesses dados, foram propostas diretrizes para intervenção urbanística, focadas em mobilidade urbana, diversidade de usos do solo, patrimônio, turismo e identidade.

A intervenção urbana no entorno da Estação Ferroviária foi realizada respeitando o contexto histórico e adotando elementos contemporâneos que não interferissem na harmonia do conjunto (Nizzola; Carneiro, 2010; Bonduki, 2010; Tângari; Lamounier, 2019). Dessa forma, a reurbanização viária incluiu intervenções de melhoria na infraestrutura, inserção de mobiliário urbano, sinalização turística, criação de vias compartilhadas, redução de faixas de rodagem e estratégias de drenagem urbana. Para os edifícios históricos no entorno da estação, foram sugeridas intervenções para preservação e novos usos, visando atrair um público diversificado. Entre as propostas estão a recuperação das características arquitetônicas originais, definição de projeto cromático para fachadas e parâmetros para letreiros

comerciais. Essas intervenções visam melhorar a ambiência e a visibilidade das edificações históricas, promovendo a preservação do patrimônio cultural da região.

RESULTADOS

O protocolo de observação identificou diversas características do espaço físico. A presença de pessoas de diferentes faixas etárias foi considerada positiva para a segurança urbana, considerando-se a "presença de olhos para a rua" e a vigilância natural (Jacobs, 2000). No entanto, a baixa caminhabilidade e predominância de veículos motorizados indicam fragilidades na infraestrutura urbana. O entorno da Estação, onde se localiza o terminal rodoviário, concentra a maior parte das pessoas. Este fato pode ser considerado positivo, uma vez que proporciona maior facilidade de locomoção para usuários e visitantes através de transportes de massa. Outro fator que atrai pedestres ao local é a predominância de comércio e serviços, que promovem atratividade e geram empregos, resultando em um comportamento de passagem ao longo do dia e atraindo usuários de todas as faixas etárias.

O estudo do uso e percepção do espaço físico, fundamentado na teoria da proxêmica (Hall, 1996) revelou uma predominância de interações sociais em distâncias pessoais. Ao interpretar o espaço ao redor de uma pessoa considerado confortável para interações pessoais, verificou-se a presença de interações muito próximas. As pessoas estavam geralmente acompanhadas de familiares, parceiros íntimos ou amigos, apresentando uma distância pessoal e íntima (Hall, 1996). Este dado pode indicar que a dinâmica social é fruto de um ambiente físico que promove segurança e conforto, favorecendo o engajamento com proximidade física. Além disso, por ser uma localização central, pode constituir-se como um ponto de encontro comunitário popular. No entanto, a falta de mobiliário urbano adequado prejudica a convivência e socialização, assim como a escassez de arborização e iluminação pública adequada gera desconforto e insegurança para pedestres e ciclistas. A presença de uma via arterial e estacionamentos ao redor da Estação também impacta negativamente na caminhabilidade e acessibilidade do local.

Figura 02: Proposta de intervenção com retirada do estacionamento, criação de espaços de permanência e contemplação, provisão de infraestrutura ciclovitária e arborização urbana



Fonte: Elaborado pela autora (2023).

Sabendo que intervenções em áreas ferroviárias exigem um equilíbrio entre conservação histórica e adequação aos usos contemporâneos (Nizzola; Carneiro, 2010), o projeto de requalificação buscou garantir que esses espaços continuem relevantes para a cidade e sua população. A proposta de intervenção visa valorizar a edificação histórica, transformando o estacionamento em espaços de permanência para promover benefícios como segurança, vitalidade urbana e conforto (Figura 02). A melhoria da infraestrutura, a promoção de áreas de convivência e a preservação do patrimônio são aspectos destacados na proposta de intervenção, visando atender às necessidades da população e usuários do local. O objetivo é promover a preservação do patrimônio local, fazendo com que permaneça relevante no cotidiano da população, contribuindo para a requalificação do entorno e proporcionando uma melhor qualidade de vida para os habitantes e visitantes.

Como conclusão, destacamos que as intervenções urbanas em centros históricos demandam abordagens cuidadosas que conciliam valores históricos com demandas contemporâneas da cidade. Quando se trata de patrimônio ferroviário, essa abordagem ganha contornos

específicos, pois as estações e ferrovias não apenas refletem técnicas construtivas da época, mas também representam a história do desenvolvimento industrial e urbano das regiões (Tângari; Lamounier, 2019).

A proposta de requalificação urbana do entorno da estação não tratou da conservação da edificação em si, mas buscou promover uma nova leitura do espaço público, integrando-o à vida urbana. Assim, trabalhos futuros devem considerar um planejamento integrado, que considere a revitalização arquitetônica em conjunto com intervenções paisagísticas e urbanísticas. Nesse sentido, projetos arquitetônicos devem contemplar tanto a conservação do edifício com a manutenção das características históricas, quanto a inserção de novos usos. Por fim, a integração de patrimônios ferroviários a propostas urbanísticas mais amplas reforça o papel dessas edificações na memória coletiva e contribui para a qualificação dos espaços, dialogando com a história e a identidade das cidades.

PALAVRAS-CHAVE: Patrimônio Ferroviário, Intervenção Urbanística, Valorização do Patrimônio.

REFERÊNCIAS

BONDUKI, Nabil. *Intervenções urbanas na recuperação de centros históricos*. Brasília, DF: Iphan/Programa Monumenta, 2010.

DE AGUIAR, Thais A. Tombamento: Instituto protetor do patrimônio histórico brasileiro. Multi debates, v.2, nº 2, pg 377 – 393, setembro de 2018. Disponível em: <https://www.revista.faculdadeitop.edu.br/index.php/revista/article/view/99/106>. Acesso em: 25 de junho de 2024.

DE AGUIAR, Thaís Almeida. TOMBAMENTO: INSTITUTO PROTETOR DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO BRASILEIRO. **Multidebates**, v. 2, n. 2, p. 377-393, 2018.

Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal.

HALL, Edward T. **A Dimensão Oculta**. São Paulo: Editora Unesp, 1996.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Panorama – Brasil, Santa Catarina, Rio do Sul. 2023. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/rio-do-sul/panorama>. Acesso em: 25 de junho de 2024.

IBGE - **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Cidades e estados – Rio do Sul. 2024. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/sc/rio-do-sul.html> . Acesso em: 24 de outubro de 2024.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO CULTURAL, IPHAN. **Bens Tombados**. Brasília - DF, 2014. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/126>. Acesso em: 25 de outubro de 2024

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Editora Martins Fontes, 2000.

NIZZOLA, Liliane Janine; CARNEIRO, Fernanda Gibertoni. *Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário*. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, 2010.

MEDEIROS, Gabriel Leopoldino Paulo de. *Caminhos que estruturam cidades: redes técnicas de transporte sobre trilhos e a conformação intra-urbana de Natal (1881-1937)*. 2011.

RICHTER, Klaus. **A Sociedade Colonizadora Hanseática de 1987 e a colonização do interior de Joinville e Blumenau**. Blumenau: Editora da FURB; Florianópolis – SC. Editora da UFSC, 1992.

Rio do Sul – Antiga Estação Ferroviária. **Ipatriônio**, [s.d]. Disponível em: <https://www.ipatrimonio.org/rio-do-sul-antiga-estacao-ferroviaria/>. Acesso em: 24 maio 2024.

SILVEIRA, Márcio R. **A Importância Geoeconômica Das Estradas De Ferro No Brasil**. Tese de Doutorado. Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente – SP, 2003.

TÂNGARI, Vera R.; LAMOUNIER, Alex A.. *Territórios e Paisagens Ferroviárias: aspectos morfológicos, identitários e patrimoniais*. 2019. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/PROARQ-UFRJ, Rio de Janeiro.

WITTMANN, Angelina C. R. **A Ferrovia no Vale do Itajaí: Estrada de Ferro de Santa Catarina**. Blumenau: Editora EDIFURB, 2007.