

## FORMULÁRIO 1

### ARQUITETURA DIFERENCIADA (PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO)

(Barragens/Represa, Chaminés, Estufas de Fumo,  
Moinhos, Rodas d'água, Pontes, Carvoeiras,  
Alambiques, etc.)

**MUNICÍPIO:** Rio do Sul

**Denominação do Local:** Acervo Estrada de Ferro

**Nome e Endereço do Proprietário Atual:** Museu Histórico Cultural de Rio do Sul – Rua Oscar Barcelos, s/n – Antiga Estação Ferroviária - Centro

**Nome dos Proprietários Anteriores e Datas de Propriedade do Imóvel:** Rede Ferroviária Federal de Santa Catarina, Comunidade em geral, hoje Museu Histórico.

**Ano de Construção:** Dec. 1920 a 1950

**Endereço de Localização do Imóvel:** Museu Histórico Cultural de Rio do Sul – Rua Oscar Barcelos, s/n – Antiga Estação Ferroviária – Centro.

**Importância do Imóvel para a Coletividade:** A estrada de ferro contribuiu para o desenvolvimento do Vale e Alto Vale do Itajaí.

Preservar a memória viva do passado, para servir de exemplo as futuras gerações. No caso da estrada de ferro, a maioria dos jovens ignoram a presença dos restos ferroviários, e não sabem posicionar-se quando encontram alguma obra abandonada.

**Breve Histórico do Imóvel:** Destaca-se entre o acervo: bilheteiras, relógio e móveis da década de 1930, traje do chefe da estação, trilhos, pregos, entre outros.

Material doado por trabalhadores da Estrada de Ferro e em comodato da Rede Ferroviária de Santa Catarina.

Em novembro de 1907, o vapor “Koblenz” trouxe a primeira locomotiva, rodagem 0-60T, de Berlim, locomotiva esta que hoje está exposta em Blumenau.

A ferrovia progredia rapidamente, chegando em 1909 em Hansa.

A Estrada de Ferro foi a primeira obra planejada, no Vale do Itajaí. Seu leito foi construído em altitude tal, que uma enchente tida como moderada não a pudesse alcançar.

Em 1923, começou a ser construído o trecho ferroviário em direção a Rio do Sul, sendo que para isso era necessário galgar os contrafortes da Serra do Mar, em Subida. Em razão das dificuldades que a serra oferecia aos construtores, este trecho só pode ser inaugurado na Estação de Lontras em 1929. Somente em 1937 seria inaugurado o trecho até Rio do Sul e em 1937, inaugurava-se o trecho Rio do Sul até Barra do Trombudo.

O último prolongamento da estrada de Ferro Santa Catarina aconteceu em 1958, quando os trilhos chegaram até Trombudo Central.

Referência: Rio do Sul: nossa história em revista. Fundação Cultural de Rio do Sul. Arquivo Público Histórico de Rio do Sul. Tomo III, n.4, 2001. Rio do Sul: Nova Era, 2001.

**Uso Original do Imóvel:** Utilizado na construção da estrada de ferro e nas estações.

**Uso Atual do Imóvel:** Exposição

**Proposta de Uso para o Imóvel:** Exposição Museológica

**Estado de Conservação Atual do Imóvel:** Bom

## PROJETO RESGATE DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO ALTO VALE DO ITAJAÍ

**Caso o Imóvel passou por alguma reforma, descrever como e quando foi feita a mesma e quais os materiais que foram utilizados nessa(s) reforma(s) (tijolo, cimento, argamassa, etc.)**

**Observações Gerais/Curiosidades sobre o Imóvel:** No final da década de 50, o Brasil daria uma guinada muito grande, favorecendo o transporte rodoviário em detrimento do ferroviário. Muitas ferrovias brasileiras, por aqueles tempos já eram fechadas, em virtude de não darem lucro, mas a nossa E.F.S.C., continuava operando seu material e sua linha já obsoleta devido à falta de recursos, isto porque não tínhamos nós ainda, uma rodovia confiável, visto que a BR-470 só seria concretizada nos idos de 1968/69. Quando isto ocorreu, agravou-se ainda mais a situação econômica da nossa ferrovia. Nossa gente conheceu a pressa, a rapidez de entrega que a BR 470 oferecia, magia de chegar onde se queria em pouco tempo, além de conhecermos também, a partir de 1970, os modernos caminhões e carros que então já não eram mais chamados de automóveis. Os enormes cargueiros de trinta e tantos vagões que diariamente cruzavam por Indaial, transformaram-se rapidamente em acanhados trens mistos, de no máximo oito vagões e começaram a ser todos como estorvo e chacota por parte da comunidade, que se envergonhava da ferrovia então obsoleta, e que não soube valorizar o passado glorioso que a ferrovia escondia. Foi assim, que os próprios trens de passageiros, que ainda transportavam as pessoas a preços baixíssimos, passaram a ser desprezados. Todos queriam usufruir dos modernos ônibus mais rápidos, mais confortáveis e também mais pontuais.

A Ferrovia encerrou suas atividades, no dia 13 de março de 1971.

Referência: Rio do Sul: nossa história em revista. Fundação Cultural de Rio do Sul. Arquivo Público Histórico de Rio do Sul. Tomo III, n.4, 2001. Rio do Sul: Nova Era, 2001.

**Nome e Assinatura do Agente Cultural:** Cátia Dagnoni

**Data de Preenchimento do Formulário:** 26 de setembro de 2006