

FORMULÁRIO 2

ARQUITETURA FERROVIÁRIA **(PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO)**

(Estações Ferroviárias (cargas e passageiros), Pontes, Pontilhões, Túneis, Elevados construídos no início do século XX, Máquinas e Equipamentos Rodantes, Trilhos e Dormentes, etc.)



MUNICÍPIO: Rio do Sul

Denominação do Local: Rede Feminina de Combate ao Câncer

Nome e Endereço do Proprietário Atual: Rede Ferroviária Federal de Santa Catarina, sendo a Prefeitura Municipal de Rio do Sul sua permissionária.

Nome dos Proprietários Anteriores e Datas de Propriedade do Imóvel: Rede Ferroviária Federal de Santa Catarina, funcionando como estação até a extinção da Estrada de Ferro em 1971. Hoje funciona Rede Feminina de Combate ao Câncer

Ano de Construção: Década de 1930

Endereço de Localização do Imóvel: Av. Oscar Barcelos e Largo Paula C. Ferreira – Centro – Rio do Sul - SC

Importância do Imóvel para a Coletividade: Faz parte de um conjunto de edificações desta tipologia que poderá formar um roteiro cultural ferroviário. Além, de preservar a história da Estrada e Ferro.

Breve Histórico do Imóvel: Estação de cargas construída na década de 1930, que servia somente para cargas, sendo a próxima estação de passageiros. Que continuava a construção da ferrovia em rumo a Barra do Trombudo.

Estação de grande importância, facilitando o fluxo das mercadorias a serem transportadas. Hoje funciona a Rede Feminina de Combate ao Câncer.

A obra de arquitetura é testemunho histórico acumulado e sedimentado dos modos de vida do homem, não só daquele que a concebeu, mas igualmente dos que viveram através dos tempos e lhe conferiram novos usos e significados simbólicos.

Como documento histórico, a obra de arquitetura manifesta uma evolução linear dos valores de uso por parte da sociedade e das formas de pensamento que ela lhe transfere e que potencia as qualidades presentes com o valor agregado de uma continuidade histórico-cultural que só se perde com sua destruição física.

Uso Original do Imóvel: Estação de Cargas da Estrada de Ferro.

Uso Atual do Imóvel: Rede Feminina de Combate ao Câncer

Proposta de Uso para o Imóvel: Museu Ferroviário

Estado de Conservação Atual do Imóvel: Bom estado, pois passou por uma reforma recentemente, porém seu interior já foi bastante modificado.

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.) Passou por uma reforma em 2003, com a recuperação da cobertura tendo seu madeiramento substituído por peças idênticas instaladas na sua forma original, recuperação das esquadrias e pintura em geral.

Observações Gerais/Curiosidades sobre o Imóvel: Em 1907, já com alguns trabalhos preliminares em andamento, começavam a chegar ao Porto de Itajaí e depois, via fluvial, ao Porto de Blumenau, em Itoupava Seca, os primeiros trilhos e outros materiais necessários para a construção da ferrovia.

O primeiro trecho de 70 km da “SANTA CATHARINA EISENBAHN GESELLSCHAFT” (Estrada de Ferro Santa Catarina Sociedade Anônima), construída entre os anos de 1908 e 1909 pela construtora Bachstein & Koppel, contratada para esta finalidade, com o objetivo de agilizar e melhorar as condições de vida da comunidade colonizadora que estava se instalando entre Blumenau e Ibirama.

Em novembro de 1907 o vapor “Koblenz”, trouxe a primeira locomotiva a 0-6-0T da fabricante Alemã, Ornstein & Koppel de Berlim. Esta locomotiva permanece até hoje exposta nos jardins da Prefeitura Municipal de Blumenau, a velha conhecida “MACUCA”.

No dia 03 de maio de 1909, rodou o primeiro trem oficial da Estrada de Ferro Santa Catarina, inaugurando os primeiros 30 km, partindo da Estação de Blumenau até a estação de Warnow. A partir desta data, começaram a circular regularmente os trens entre Warnow e Blumenau, marcando uma nova era de progresso e desenvolvimento para o Vale do Itajaí. Posteriormente, além da sua imensa utilidade pública, colocou a comunidade interiorana em rápido contato com o Porto de Itajaí, através de suas estações equipadas com telégrafo.

Além do transporte de cargas e passageiros, havia composições especiais para transporte de tropas militares, autoridades políticas e para eventos culturais de grande envergadura em Blumenau, pois facilitava o acesso a estes eventos de forma rápida e eficiente as comunidades vizinhas.

A ferrovia progredia rapidamente, chegando a 03 de junho em Ascurra e no dia primeiro de outubro de 1909 à localidade de Hansa, local onde hoje se encontra o trevo da BR 470 que possibilitava o acesso por rodovia a Ibirama.

A Estrada de Ferro Santa Catarina foi a primeira obra verdadeiramente planejada no Vale do Itajaí.

O leito da ferrovia foi construído em uma altitude que uma enchente tida como moderada não pudesse alcançar, entretanto consta que somente a grande cheia de 1911 conseguiu alcançar o leito ferroviário somente em alguns pontos.

O objetivo era ir mais para o Oeste como também para o Leste. Em 1923 reiniciaram as obras com o objetivo principal, chegar a Rio do Sul e em 1926 com o objetivo de também chegar ao Porto de Itajaí. As dificuldades encontradas para transpor a Serra do Mar, no local de nome Subida, retardaram as obras e a inauguração da estação de Lontras ocorreu somente em abril de 1929.

Em 1930 foi inaugurada a monumental Estação Ferroviária de Rio do Sul e sem qualquer dúvida a mais bela de todas.

Posteriormente, em 1937 era inaugurado o trecho Rio do Sul até Barra do Trombudo.

Entretanto, o trecho Blumenau a Itajaí só seria inaugurado em 1954. Sua construção demorou 18 anos, em virtude da necessidade de imensos aterros e muito mais devido às dificuldades na obtenção de recursos, uma vez que a obra paralisou e necessitou por diversas vezes da intermediação de autoridades locais.

Os últimos prolongamentos da Estrada de Ferro Santa Catarina aconteceram em 1958, quando os trilhos chegaram até Trombudo Central, e em 1964 quando os trilhos chegaram a São João da Agrolândia.

Portanto, apenas sete anos antes de ser desativada, a ferrovia ainda estava em fase de construção, isto sem falar nos trabalhos de construção da rota que deveria tirar os trilhos do centro de Indaial.

Nome e Assinatura do Agente Cultural: Cátia Dagnoni e Franciane Giese

Data de Preenchimento do Formulário: 26 de setembro de 2006