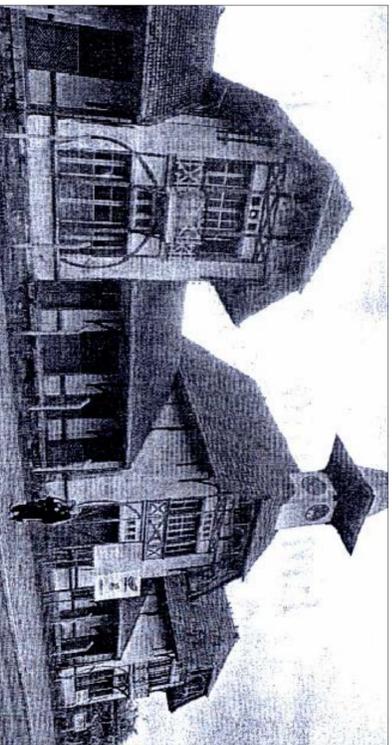


Nos trilhos de Joinville: Revitalização e Resgate Histórico Cultural

Há cerca de dez anos fechada para o transporte de passageiros, a Estação Ferroviária de Joinville se encontra em situação de abandono e bastante deteriorada. Apesar de a Estação ainda manter as características da época da sua construção, incluindo placa, bilheteria, cerca do escritório, janelas, bancos, catracas (que apesar de enferrujadas, ainda funcionam) e alguns móveis, o prédio considerado como essencial para o desenvolvimento do município e que foi um dos principais centros de efervescência sócio-econômica da cidade, apresenta cupins no teto forrado de madeira, que também serve de abrigo a dezenas de pombos. Além disso, as vigas também de madeira, estão comprometidas e começam a curvar-se, as partes de metal deterioram-se consumidas pela ferrugem, as calhas precisam ser restauradas e há necessidade de verificação da parte elétrica.

Desde o seu tombamento, (que iniciou em 1993 e foi concluído em 1996 junto à Fundação Catarinense de Cultura), a Estação aguarda uma revitalização e um destino adequado. De lá para cá, apenas a estação de cargas, que hoje abriga os museus da Indústria e da Bicicleta, foi restaurada e entregue ao Instituto Joinville 150 Anos. Em 2000, o prédio foi adquirido pelo governo municipal e várias já foram as propostas apresentadas pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Joinville (Ippuj), para o local, vinculadas em sua maioria aos aspectos culturais.



FORTE: JORNAL A NOTÍCIA

Análise urbana – Plano Diretor

O plano diretor vigente data de 1973 e constitui-se no instrumento básico do planejamento municipal para a realização do desenvolvimento territorial nos seus aspectos físico-ambiental, econômico, social e institucional.

A área de Intervenção segundo a Lei de Estruturação do Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo, caracteriza-se como SE6a – Setor Especial de Interesse Público – que se destina à proteção do entorno de equipamentos urbanos existentes ou de locais onde devem ocorrer programas ou projetos de interesse público que, por suas características requeiram um regime urbanístico específico, adequado à valorização da obra de interesse público ou do programa. As áreas que compõem o entorno dessa área são caracterizadas como Zonas Residenciais – Destinadas à função residencial unifamiliar ou multifamiliar, facultado outros usos complementares, subdivididos em ZRV – Zona Residencial Multifamiliar Prioritária e ZRVI – Zona Residencial Multifamiliar Diversificada.

Além do uso residencial, têm-se as Zonas de Corredor Diversificado de Expansão da Área Central (ZCD1); e Corredor Diversificado de Bairros (ZCD2); onde se concentram os usos residenciais, comerciais e de serviços, caracterizando-se como expansão da Zona Central, como centros comerciais à escala de bairro e como eixos comerciais ao longo de vias públicas. (Ver anexo V)

A taxa de ocupação máxima permitida pelo plano diretor nas áreas residenciais (ZRV e ZRVI) é de 60% (serviço, comércio ou instituição) e de 50% no caso de edificações exclusivamente residenciais. O mesmo se aplica às áreas de corredor diversificado.

O gabarito máximo permitido varia de 8 a 12 pavimentos nas referidas áreas considerando pé direito de 3,00m

O plano diretor denota a preocupação com a área da estação ferroviária através da definição das atividades do entorno.

A região possui diversificado uso do solo, com predomínio de comércio e serviços. É marcante também incluindo o entorno, o grande número de residências e a presença de fábricas e instituições escolares.

A homogeneidade assegurada pelo plano diretor, configura uma volumetria tanto para a área de estudo quanto para os demais bairros da cidade, muito pobre e com pouca diferenciação morfológica, predominando formas de um ou dois pavimentos.

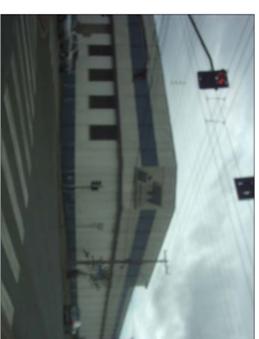
O principal cruzamento da linha ferroviária se dá com a Avenida Getúlio Vargas, que é uma via estrutural de mão única no sentido norte-sul, onde se verifica a presença de comércios e serviços de pequeno porte, com edificações que mantêm uma monotonia em padrões, alturas e volumes.



VISTA AVENIDA GETÚLIO VARGAS
FORTE: PISCILLA AMORIM



VISTA AVENIDA GETÚLIO VARGAS
FORTE: PISCILLA AMORIM



VISTA FABRICA DA CPTA
FORTE: PISCILLA AMORIM



VISTA SHOPPING AMERICANAS
FORTE: PISCILLA AMORIM

PROPOSTA GERAL

Há muito tempo os trens deixaram de ser o meio mais utilizado para transporte de cargas e passageiros. No entanto, mesmo com a desativação de vários quilômetros de trilhos da malha ferroviária catarinense, as estações ferroviárias ainda conservam a memória de um tempo em que locomotivas faziam sonhar com horizontes distantes. (Jornal A Notícia – 1993)

A proposta aqui apresentada não é apenas o fruto de uma idéia pré-estabelecida, mas o resultado de uma grande pesquisa histórica que procurou compreender a relação da linha férrea no contexto da cidade de Joinville, identificando fatos e ampliando conhecimentos que pudessem resgatar aspectos econômicos e sociais que a ferrovia trouxe a esta região.

Por ser um elemento referencial na cidade e principalmente na cultura do povo, sugere então, o reaproveitamento do trecho do Ramal São Francisco, que corta grande parte da área urbanizada do município de Joinville, como alternativa de lazer e para incrementar o transporte coletivo da referida cidade e demais que compõem o percurso entre São Francisco do Sul e Maíra.

Os trilhos da rede ferroviária separaram a zona sul do centro da cidade e ficam num dos locais mais movimentados do município. A poluição sonora é um dos principais incômodos ocasionados pelo movimento dos trens de carga na área central de Joinville. O apito dos trens é exigido como norma de segurança e por muito tempo tem sido motivo de constantes reclamações feitas pelos moradores do entorno por onde passam os trens.



ORIENTADOR: NELSON POPINI VAZ

TCC. UFSC 2007/02

MOVIMENTO