

# Nos filhos de Joinville: Revitalização e Resgate Histórico Cultural

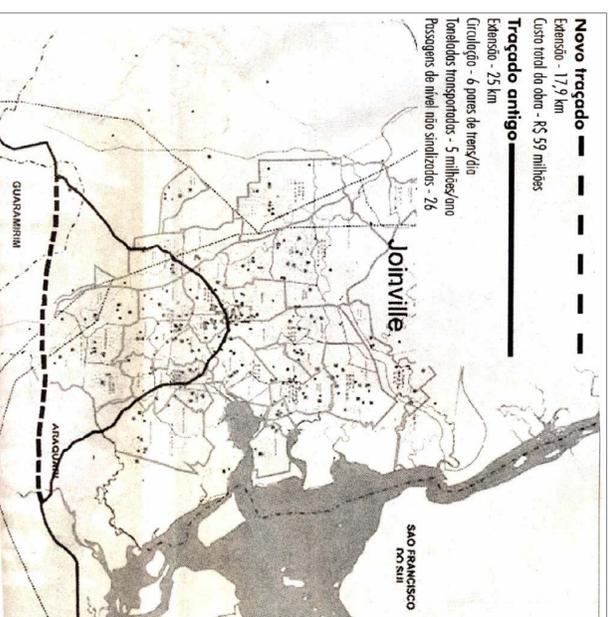
A linha férrea têm sido, para Joinville, um importante eixo articulador e sua utilização é inerente ao cotidiano da cidade. Suas marginais são extremamente utilizadas por pedestres e ciclistas a fim de encurtar distâncias entre os principais pontos de comércio, serviços e lazer, passando a ser um dos principais caminhos ao trabalho, tanto para ciclistas como pedestres. Tal fato, aliado à falta de segurança nos cruzamentos urbanos já ocasionaram diversos acidentes. Uma medida para a diminuição dos acidentes, seria a implantação de controle eletrônico ou instalação de cancelas nos locais de cruzamentos.

A partir de 1997, houve intensificação da utilização da ferrovia aproximando ainda mais o contato com a população. Conforme dados do Ippuj, os trilhos do trem cortam 25 cruzamentos urbanos e por isso os congestionamentos são constantes na Avenida Getúlio Vargas, principal via de acesso à zona sul, e também na Rua São Paulo, acesso da zona sul ao centro.

Diante desses problemas, sugere-se a criação de um desvio da linha ferroviária, a ser utilizada para o transporte de cargas, para fora do perímetro urbano. Conforme a proposta da prefeitura municipal, em Guarimirim, primeira estação ferroviária antes de chegar a Joinville, a estrada de ferro seria desviada da área por onde passa atualmente, densamente urbanizada, seguindo diretamente para Araquari em direção ao Porto de São Francisco do Sul. (Fig.33)

Já o transporte de passageiros, poderia continuar sendo feito pelo centro da cidade. Visto que o transporte coletivo é um serviço que possui uma relação estreita com a comunidade e que dá suporte ao crescimento da cidade, na medida em que permite induzir e direcionar a expansão ordenada da área urbana; a retomada do trem como transporte urbano de passageiros surge como alternativa de transporte coletivo de massa rápido, eficiente, menos poluente, de menor custo e que trará benefícios para a cidade, principalmente no que se refere aos congestionamentos presenciados diariamente na Avenida Getúlio Vargas e demais cruzamentos da linha férrea.

No trajeto da linha férrea, seriam criadas subestações alimentadas também com o sistema de transporte coletivo existente na cidade (ônibus). De modo a impulsionar o uso de bicicletas, propõe-se a implantação de bicicletários junto às estações de integração dos sistemas de transporte (subestações). Além das subestações criadas ao longo do trajeto dentro da cidade de Joinville, consideram-se também os locais originais, onde já funcionava uma estação em outros tempos (válido para as demais cidades incluídas na linha).



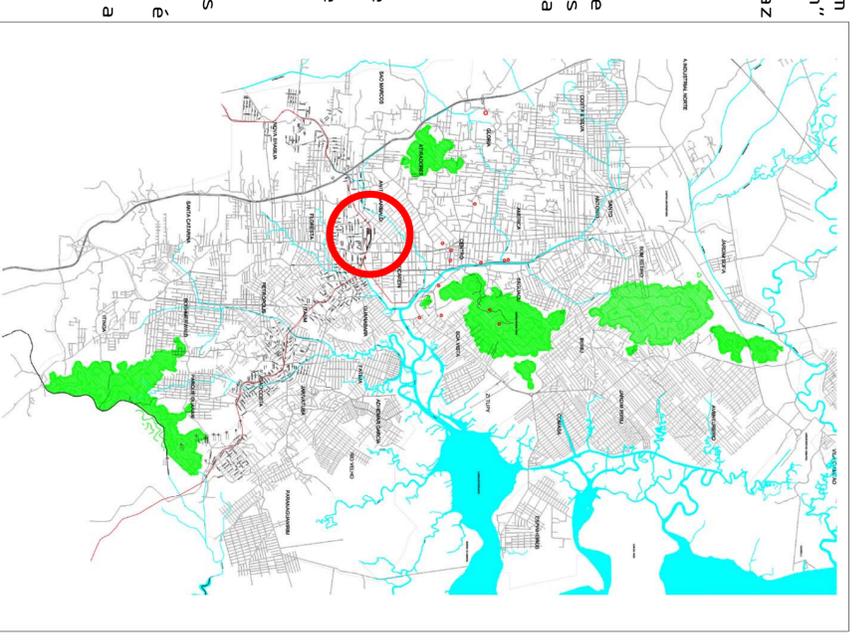
FONTE: JORNAL A NOTÍCIA

Pontos importantes da cidade que fazem parte do nosso patrimônio cultural se “apagaram” diante do progresso. No “Patrimônio” reconhecemos aquilo que nos identifica e nos traz referências. Por isso, ressaltar-se a importância de valorizar a arquitetura da cidade, aquilo que lhe é peculiar, e incentivar o reconhecimento de obras e espaços considerados relevantes em nossa trajetória histórica.

Esta proposta vem acima de tudo reconhecer o cidadão como uma figura intinerante no contexto urbano, o coautor na construção dos espaços e suas formas de apropriação., ) procura estabelecer diretrizes que venham auxiliar o desenvolvimento da cidade, sem que a linha férrea seja tomada como empecilho.

Desde a colonização, Joinville tem como característica ser ordeira e disciplinada. O culto ao trabalho “marca registrada” dos discursos, tem uma conotação especial na região. O fato de ser uma cidade onde a indústria é a principal fonte de renda faz com que os investimentos se voltem para este setor em detrimento dos relacionados ao lazer e cultura da população.

Diante disso é verificado também, descompasso nos investimentos de infra-estrutura feitos na zona norte (onde se concentra a maior parte das indústrias) em detrimento dos demais compartimentos da cidade. A posição da estação é estratégica, visto que se encontra num importante eixo viário da Zona Sul do município, a Avenida Getúlio Vargas, e o entorno das edificações é composto basicamente por bairros predominantemente residenciais carentes desse tipo de atividades. Portanto, a implantação de novos equipamentos significaria um ganho para os moradores dessa região, principalmente.



O projeto abrange a estação ferroviária e o galpão de cargas da RFFSA incluindo áreas verdes adjacentes aos mesmos, a Praça Monte Castelo, em frente ao conjunto ferroviário e pátio de manobras.

Os referenciais de conteúdo programático foram obtidos em sua maioria da pesquisa de antigas tradições referentes à cultura local na qual o projeto se baseia com o intuito de resgatar e dar ênfase às mesmas, complementando deste modo o turismo da cidade. A dança, a música, os jogos, esportes e gastronomia são aspectos inerentes a essas tradições, identificados no cotidiano dos nossos ancestrais, daqueles que contribuíram para a formação da sociedade joinvilense.

Com a conversão da linha férrea, na área urbana central, como nova alternativa para o transporte coletivo; os imóveis da linha férrea seriam recuperados, transformando-se num grande parque linear, constituído de edifícios culturais (museus, bibliotecas) e desportivos (ciclôvias, passeios, aparelhos de ginástica), sempre tendo o cuidado de manter isolada a linha do trem, através de barreiras naturais ou construídas como forma de segurança.

Partindo do pressuposto que um processo de revitalização pode fortalecer a identidade cultural local, na medida em que prevê ações de preservação do patrimônio histórico e arquitetônico; a criação de novos espaços de lazer e convivência reforça esse processo, favorecendo a manutenção do lugar e evitando o descuido experimentado durante as décadas passadas. A possibilidade da criação de um espaço multifuncional, com diferentes atividades, além de trazer novos usos para a área da estação ferroviária, valorizará os serviços e o comércio local, será gerador de empregos e irá preservar monumentos importantes para a cidade de Joinville



ORIENTADOR: NELSON POPINI VAZ

TCC. UFSC 2007/02