

Resgate histórico: a arquitetura ferroviária em Videira – SC

Historical result: the railway architecture in Videira – SC

Juliana Aparecida Biasi(1), Ana Carolina Rechia(2), Jocileia Peretti(3), Francine Kaviski(4)

1 1 Universidade do Oeste de Santa Catarina (Unoesc), Videira, Santa Catarina, Brasil.

E-mail: juliana.biasi@unoesc.edu.br | ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-1543-9919>

2 Universidade do Oeste de Santa Catarina (Unoesc), Videira, Santa Catarina, Brasil.

E-mail: anacarinarechia@hotmail.com | ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-3354-4058>

3 Universidade do Oeste de Santa Catarina (Unoesc), Videira, Santa Catarina, Brasil.

E-mail: joci.peretti@hotmail.com | ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-0476-7455>

4 Centro Universitário de Maringá (UniCesumar), Curitiba, Paraná, Brasil.

E-mail: francine.kaviski@gmail.com | ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-1292-6022>

Revista de Arquitetura IMED, Passo Fundo, vol. 7, n. 2, p. 161-180, Julho-Dezembro, 2018 - ISSN 2318-1109

[Recebido: 02 fevereiro 2019; Aceito: 28 março 2019]

DOI: <https://doi.org/10.18256/2318-1109.2018.v7i2.3170>

Como citar este artigo / How to cite item: [clique aqui/click here!](#)

Resumo

A construção da ferrovia foi responsável pelo surgimento do município de Videira, situado no meio oeste do estado de Santa Catarina. A partir de entrevistas, estudos de referenciais teóricos e análises fotográficas, este artigo tem como objetivo analisar a arquitetura ferroviária local e traçar um comparativo do uso destas edificações entre os dias atuais e a época em que se utilizava o trem como principal meio de transporte, um período que faz parte da identidade de um país que deixou de utilizar esse modal, o que resultou em diversos espaços ociosos disponíveis a novos usos. Durante a pesquisa constatou-se que toda a estrutura, antes pertencente à Companhia Ferroviária, teve de se adaptar forçosamente a novos usos para passar de uma área degradada e em abandono a uma área frequentada pela população e de grande especulação imobiliária devido a sua posição central na cidade. Nota-se que muitos dos edifícios existentes naquele período foram demolidos ou descaracterizados para atender a usos comerciais, não tendo controle e legislação vigente à época que ponderasse estas ações. O estudo conclui que a arquitetura em questão se enquadra dentro de patrimônio industrial e cultural, tendo em vista seu antigo uso e a importância da ferrovia para a formação da cidade, e que teria sido de grande importância a maior atenção do poder público ao permitir o uso comercial nestes edifícios, essencial para a preservação deste patrimônio pertencente a história do município.

Palavras-chave: Patrimônio ferroviário. Especulação imobiliária. Ferrovia. Uso do solo. Linha férrea.

Abstract

The construction of the railway was responsible for the emergence of the municipality of Videira, located in the midwest of the state of Santa Catarina. Based on interviews, theoretical reference studies and photographic analyzes, this article aims to analyze the local railway architecture and draw a comparison of the use of these buildings between the present day and the time when the train was used as the main means of transportation, a period that is part of the identity of a country that stopped using this modal, which resulted in several idle spaces available for new uses. During the survey, it was found that the entire structure, formerly belonging to Companhia Ferroviária, had to adapt itself to new uses to move from a degraded and abandoned area to an area frequented by the population and of great real estate speculation due to its central position in the city. It is noted that many of the existing buildings in that period were demolished or decharacterized to attend to commercial uses, having no control and legislation in force at the time that pondered these actions. The study concludes that the architecture in question fits within an industrial and cultural patrimony, considering its old use and the importance of the railroad to the formation of the city, and that it would have been of great importance the greater attention of the public power in allowing the commercial use in these buildings, essential for the preservation of this heritage belonging to the history of the municipality.

Keywords: Railway assets. Real estate speculation. Railroad. Use of the soil. Railway.

1 Introdução

Localizada no meio oeste do estado de Santa Catarina, a Vila do Rio das Pedras foi criada em 12 de abril de 1927, com a colonização de imigrantes vindos, principalmente, da Alemanha e da Itália. Em 1921, alterou seu nome para Perdizes e no ano de 1944 teve sua instalação oficializada sob o nome de Videira, referindo-se ao fato de ser um grande centro vitivinicultor do estado na época (SANTA CATARINA, 2013).

A história e a formação desta cidade estão estreitamente ligadas a construção da ferrovia Linha Sul da estrada de ferro São Paulo – Rio Grande do Sul, obra que a partir de 07 de setembro de 1907 movimentou a região que hoje corresponde ao meio oeste catarinense (ESPIG, 2012). A localização da estação de trem foi um dos fatores para a grande procura por terras na região. Conforme Scapin (1997, p.82), “a direção da estrada de ferro, que foi construída pelos Americanos, deu à cidade condições de um progresso especial, pois este trecho está exatamente no centro entre os estados do Paraná e Rio Grande do Sul”.

As edificações localizadas ao longo da Rua Nicolau Cavon em Videira (SC) se enquadram na definição da Carta de Nizhny Tagil (2003), elaborada pelo Comitê Internacional de Preservação do Patrimônio Industrial (TICCIH, 2003), que define que o patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Incluem-se nesta definição edifícios, maquinários, fábricas, oficinas, armazéns, meios de transporte, entre todas as outras estruturas e infraestruturas onde um dia já foram desenvolvidas atividades ligadas à indústria.

Kühl (2009, p. 34), ainda argumenta:

[...] A produção arquitetônica resultante do processo de industrialização é comumente denominada “arquitetura industrial”, seja ela relacionada ou não com um edifício destinado à atividade produtiva. Refere-se, pois, a edifícios pré-fabricados ou àqueles destinados ao funcionamento de meios de transporte etc.

Portanto, as edificações que foram construídas em função da estrada de ferro, que ligaria os estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul – que teve sua construção iniciada em 1889, fazem parte do patrimônio industrial local. Prochnow (2014, p. 12-13) relata ainda quanto a patrimonialização de bens relacionadas às ferrovias:

A patrimonialização dos bens ferroviários partiu da admissão de que a memória ferroviária equivalia ao patrimônio ferroviário e, assim, que o patrimônio ferroviário era a própria memória

ferroviária, um valor intrínseco e imanente. Nesse contexto, foi criada dentro do Departamento de Patrimônio Material do Iphan – DEPAM – a Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário – CTPF –, responsável por normatizar a ação de patrimonialização e valorar os pedidos de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário - LPCF – através da Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário - CAPCF. Dessa forma, o Conselho Consultivo do Iphan não participou da valoração desses bens, a não ser em casos de pedidos de tombamento.

Edificações são parte da história e do patrimônio cultural de uma sociedade, são como uma âncora que situa o indivíduo em uma determinada estrutura concretizando uma identidade enraizada (FEIBER, 2008). A arte, e nela inclusa a arquitetura, é a manifestação do conhecimento primordial da humanidade que marca sua presença através de suas obras e criações, as quais transmitem as ideias e princípios de uma sociedade.

2 Metodologia

O presente artigo, que possui caráter qualitativo e exploratório, foi elaborado a partir de pesquisas realizadas pelas autoras em livros, artigos e *sites* especializados no assunto abordado. Para Gil (2008, p.44) as pesquisas exploratórias “habitualmente envolvem levantamento bibliográfico e documental, entrevistas não padronizadas e estudos de caso. [...] Este tipo de pesquisa é realizado especialmente quando o tema escolhido é pouco explorado e torna-se difícil sobre ele formular hipóteses precisas e operacionalizáveis.” Além disso, como forma de trazer ainda mais veracidade ao referido artigo, foram realizadas entrevistas com personalidades videirenses que puderam complementar o conhecimento adquirido através de suas vivências. A análise do estado atual das edificações citadas foi efetuada com base em fotografias antigas obtidas por meio de acervos pessoais de antigos moradores da cidade e por meio de registros atualizados pelas próprias autoras *in loco*.

3 A ferrovia em Videira

A região do meio oeste catarinense teve o início de seu desenvolvimento graças ao advento da construção da estrada de ferro. A ferrovia manteve-se à margem esquerda do Rio do Peixe, que atravessa a região e proporciona grande parte de seu sustento. Devido ao conflito que existia entre as províncias do Paraná e de Santa Catarina, pela administração das terras da região oeste do estado catarinense, houveram conflitos

que desencadearam a Guerra do Contestado (MERLO, 2008). A estação da então Rio das Pedras (atual Videira) foi erguida ainda em 1909, no entanto, foi apenas no dia primeiro de maio de 1910 que o tráfego até a cidade vizinha, Pinheiro Preto, foi inaugurado.

Com o objetivo de finalizar os trechos da ferrovia, considerada estratégica pelo governo federal, a *Brazil Railway Company* (Companhia Ferroviária Brasileira) responsável por sua construção, sob o comando do engenheiro Achilles Stenghel, passou a contratar trabalhadores em massa que eram divididos em cargos – os taifeiros e turmeiros. O empreendimento, que já somava mais de 15 anos, se transformou então em um grande canteiro de obras com homens que revezavam a execução de diversos tipos de trabalho.

Para Espig (2012, *on-line*) os trabalhos na linha férrea podem ser classificados em 3 fases distintas.

Primeiramente um momento de dificuldades, no qual a construção, por uma série de motivos, evoluiu muito lentamente. Esta fase vai de 1899 a 1908, e envolve a construção de um trecho relativamente pequeno do tronco principal Sul. A segunda fase inicia-se com a nomeação de Stenghel para os trabalhos, que começam a evoluir de maneira surpreendentemente rápida. Este é o auge da construção, com a entrada em cena de milhares de turmeiros, e vai até janeiro de 1910. O terceiro momento é marcado pela diminuição progressiva do número de trabalhadores e sua retirada da região, e encerra-se com a chegada da linha às barrancas do Rio Uruguai e com a construção da ponte provisória sobre este (dezembro de 1910).

Para o fornecimento de suprimentos aos trabalhadores, que naquela época totalizavam cerca de 5.500 homens, foram construídos “12 grandes armazéns em pontos estratégicos ao longo da ferrovia” (SCAPIN, 1997, p. 33), entre eles estava o de Rio das Pedras, contribuindo de forma direta para o desenvolvimento da comunidade, que posteriormente se tornaria a cidade de Videira. Perto da conclusão da obra acredita-se que cerca de 8 mil homens trabalhavam na estrada de ferro. Dentre eles, em sua pesquisa, Espig (2012) pode constatar a presença significativa de imigrantes presentes na construção. O trabalho deles era realizado em períodos sazonais, geralmente entre safras quando estes se deslocavam até a estrada de ferro com o objetivo de obter ganhos extras.

Conforme Goularti Filho (2002), mesmo com a presença de índios e caboclos que praticavam a agricultura e pecuária, foi com a construção da estrada de ferro e com a definição de lotes, realizados pela companhia colonizadora, que a região passou a ser povoada, em prol do capitalismo, uma vez que até então, o povoamento era disperso em

meio ao território e pouco monetizado. Na região, o processo de ocupação concentrou-se a partir da decisão da companhia responsável pela ferrovia de construir uma de suas “Residências” no Vale de Rio das Pedras. Essas Residências eram verdadeiros centros de comando que gerenciavam toda a construção, sendo de sua responsabilidade o reconhecimento, limpeza e implantação de estruturas no terreno, que foram iniciadas em 1908 e finalizadas em março de 1909. Naquela época a configuração da cidade ainda era totalmente diferente dos traços apresentados atualmente.

A estrutura implantada em Rio das Pedras incluía [...]: construção de pequenas casas, grandes alojamentos para pernoite, galpões refeitório, galpões para guardar as ferramentas (enxadas, pás, picaretas, machados, serras, carrinhos-de-mão, alavancas e rastéis de ferro, etc); local onde eram precariamente atendidos doentes ou mesmo os acidentados durante os trabalhos; armazém para abastecer os empregados, fábrica de caixões uma vez que a Companhia cobrava até mesmo para enterrar seus trabalhadores, alojamento para os integrantes da equipe de comando, escritório do engenheiro residente, Igreja, cemitério e salão de baile no estilo “saloon” (SCAPIN, 1997, p. 52).

Para Galvão Júnior (2006), arquiteto do Iphan, o patrimônio ferroviário compõe um dos fenômenos históricos fundadores da modernidade no Brasil.

Uma modernidade representada nas novas relações de trabalho, de produção, de transporte que geraram situações que demandavam organização laboral e social, necessidade de moradia, de regras sociais, de uma nova gestão do espaço urbano. Isso incidia, claramente, na arquitetura e na urbanização das cidades nascentes. Nessa perspectiva, seu valor está na fundação de cidades e na constituição de sua forma, indicando a direção que deveria seguir, ao longo de suas estradas de ferro, orientada por rios ou pelo mar, onde estavam os portos por onde escoaria a produção (PROCHNOW, 2014, p. 59).

Ainda conforme Scapin (1997, p. 53) “a então Terceira Residência manteve esta estrutura até o final de 1910, mesmo depois de ter sido inaugurada a Estação Rio das Pedras no dia 1º de maio de 1910. As construções começaram a ser demolidas em fevereiro de 1911”. A implantação deste centro de comando e da estação na localidade tornou-a estrategicamente importante, passando a ser relevante a nível regional uma vez que acabou por abrir caminhos para a colonização de pioneiros e desbravadores.

É possível identificar a diferença da malha urbana antes e depois de 1910, através do relato de Manoel Roque dos Santos, colaborador da *Brazil Railway Company* na

época. Após concluir seu trabalho na ferrovia, Manoel acabou se estabelecendo na região. Conforme Manuel:

Aqui só tinha carreiros de caça e mato, não se conhecia sequer um metro de estrada e eu fiz alguns quilômetros. Cheguei aqui a 9 de abril de 1908, jovem de vinte um e meio. Só encontrei caça e mato virgem. Como estrangeiro de além-mar fui o primeiro desbravador deste lugar (SCAPIN, 1997, p. 58).

A inauguração da ferrovia deu início ao grande ciclo de colonização da região em que Videira está inserida com a “vinda de centenas de famílias procedentes dos mais diferentes pontos do solo pátrio e, ainda, de pessoas que deixando a longínqua terra mãe, optaram por viver neste chão” (SCAPIN, 1997, p. 58).

A fim de legalizar a compra e venda de lotes na nova comunidade, a ação da *Brazil Development e Colonization Company*¹ de demarcação de terras que pertenceriam à Companhia Ferroviária fez com que estes percebessem que grande parte dos terrenos já eram de posse de grandes fazendeiros e pessoas influentes que, ainda em 1889, previram o quanto as áreas próximas a ferrovia seriam valorizadas e atingiriam excelente preço.

Em pouco tempo a estação da Estrada de Ferro tornou-se pequena para receber tantas pessoas, homens, mulheres e crianças que diariamente desembarcavam. Cada vez que o trem se fazia anunciar através dos apitos estridentes, prenunciava também a chegada de novos colonos. [...]. A grande maioria se estabeleceu na margem esquerda do Rio do Peixe, alguns permaneceram na vila enquanto que outros, tendo comprado terras no interior para lá se dirigiram, abrindo com facões a trilha de acesso às propriedades que haviam adquirido (SCAPIN, 1997, p. 73).

A partir desse fato, se faz claro que a ferrovia contribuiu de forma direta no desenvolvimento da região. “Em 1935, um jovem de Stuttgart publicou um texto” (SCAPIN, 1997, p. 82) descrevendo a então Rio das Pedras e atual Videira que naquela época já contava com duas grandes lojas que vendiam de tudo, hotéis, casas para trabalhadores, farmácias, uma pequena igreja católica e ao lado dela a casa paroquial e mais algumas residências. No centro da vila localizava-se uma pequena escola de irmãs franciscanas e próximos a Estação Ferroviária, um bar, um barbeiro, um alfaiate e uma casa de banhos. O autor ainda demonstra sua surpresa já que em um período

1 1 Companhias de Desenvolvimento e Colonização do Brasil - empresa fundada especificamente para atuar na colonização da região.

de 10 anos, mais de 400 casas e construções teriam sido erguidas. Para ele, tudo isto mostrava sinais de progresso.

4 A vila se transforma em cidade

As construções que se concentravam às margens do maior e mais eficiente meio de transporte da época, a ferrovia, possuíam particularidades que as distinguem das demais. Com o tempo, as terras do meio oeste catarinense tornaram-se atrativas especialmente pela extração de madeira em abundância e terras disponíveis, como descrito por Goularti Filho (2009, p. 104) “nas províncias do Paraná e Santa Catarina, destacavam-se duas mercadorias dentro do padrão de acumulação agrário mercantil exportador, a erva-mate e a madeira. Ambas eram exploradas de forma artesanal e necessitavam de estrutura de transporte para serem escoadas para os portos”. Assim sendo, muitos dos trabalhadores da estrada de ferro acabaram por se fixar na região.

Em entrevista realizada com a historiadora e autora do Livro “Videira nos Caminhos de sua História”, Alzira Scapin, esta relata as diversas funções da ferrovia. O trem naquela época era o mais eficiente meio de transporte, e conforme Alzira, também o único meio de escoamento de produtos. “Tudo o que se produzia era transportado por meio da ferrovia” (SCAPIN, 2018). A estrada contribuiu não apenas com o transporte de carga e descarga, mas também na locomoção de passageiros. Em entrevista realizada com um antigo morador da cidade nascido em uma comunidade próxima a Videira em 1947, Padre Deolino Pedro Baldissera (2018) relatou que utilizou o trem para chegar à cidade de São Paulo durante sua formação, havia três tipos de linhas: o direto, o qual levava apenas passageiros nos horários matutino e vespertino, sendo que cada viagem possuía um destino - Rio Grande do Sul ou São Paulo; o misto, que compreendia além do transporte de passageiros, vagões de carga, este por sua vez, possuía apenas um horário o que o tornava a opção mais popular e mais utilizada em viagens curtas devido ao seu baixo custo em relação à linha direta; e o trem de carga, que transportava apenas mercadorias (podendo ser tanto animais quanto produção agrícola). Havia também o trem internacional, que passava sem horário específico, vindo da Argentina em direção a São Paulo.

Tudo na cidade se relacionava ao trem. O passeio das famílias era na estação, o apito da fábrica da Perdigão (atual *BRFoods*) e o apito do trem marcavam muitas coisas: a hora de começar o almoço, hora de ir pra fábrica, hora da criança se arrumar pra ir pra escola. Quando tinha o trem internacional as pessoas vestiam suas melhores roupas para ir ver quem chegava – “era como se fosse o Oscar” (SCAPIN, 2018).

Os principais elementos arquitetônicos (Figura 1) relacionados à ferrovia que se tem conhecimento e serão analisados neste artigo são: a estação ferroviária; uma moradia dos ferroviários; a casa de pernoite dos funcionários; o telégrafo e sua réplica; e os galpões de abastecimento, estes últimos já inexistentes.

Figura 1. Mapa dos principais elementos arquitetônicos ferroviários existentes atualmente na cidade de Videira (SC)



Fonte: Adaptado pelas autoras do Google Maps, 2108.

Na estação realizavam-se os embarques e desembarques. Como descrito por Padre Deolino (BALDISSERA, 2018), ela era um verdadeiro ponto de encontro, onde os parentes recepcionavam ou se despediam de familiares, onde visitantes, equipamentos e mercadorias chegavam. Vale ressaltar que as mercadorias produzidas nas terras pertencentes à região do Alto Vale do Rio do Peixe eram rapidamente transportadas para São Paulo e Rio de Janeiro, pelos trilhos da EFSPRG² (MERLO, 2008). Internamente, além da bilheteria, havia ainda um espaço comercial destinado a servir refeições e bebidas aos usuários. Conforme descrito por Scapin (2018), próximo à estação encontrava-se uma belíssima fonte, uma espécie de cachoeira, onde os viajantes podiam servir-se de água fresca.

As edificações à beira dos trilhos, na então conhecida Rua Beira Rio (atual Rua Nicolau Cavon), eram especialmente construídas e destinadas aos funcionários da ferrovia, além de atender a demanda que os trens e a própria ferrovia exigiam. Conforme relato do Padre Deolino (BALDISSERA, 2018), próximo aos trilhos existiam ainda galpões de reabastecimento das locomotivas movidas a vapor que armazenavam água e madeira. Ademais, as construções localizadas próximas à ferrovia eram as residências e centros administrativos da companhia responsável, edificações construídas linearmente e paralelas a passagem do trem, em sua maioria utilizadas por colaboradores e empregados da estrada de ferro - cada uma dessas moradias se diferenciava entre si, de acordo com o grau hierárquico que seu usuário desempenhava na ferrovia.

2 EFSPRG: Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande.

A Casa do Telégrafo, com sua icônica estrutura, situava-se próxima à Estação Ferroviária. Juntas, as duas edificações faziam parte do ponto mais importante da cidade - ali concentrava-se o transporte e a comunicação da localidade. “O telégrafo não era utilizado apenas pela ferrovia, se você precisasse mandar ou receber algo eles permitiam” (SCAPIN, 2018). A importância destes marcos históricos devia-se não exclusivamente ao fato de serem construções que exerceram impacto econômico e administrativo na cidade.

[...] qualquer obra arquitetônica, não importa a técnica utilizada em sua feitura, relaciona-se com o espaço e com a sociedade em que estava inserida, é elemento participante das transformações ali ocorridas ao longo do tempo, por vezes provocando mudanças profundas, e é parte integrante da percepção de uma dada realidade. O que importa não é unicamente a lógica do objeto em si, mas como esse objeto insere-se e é apreendido numa dada realidade – historicamente estratificada – física, cultural, social, cultural, etc. (KÜHL, 2010, p. 29).

Outras edificações importantes advindas desse período, relacionadas à estrada de ferro, encontravam-se na chamada Rua do Comércio (atual Rua Saul Brandalise), e ainda conforme relato de Padre Deolino (BALDISSERA, 2018), era onde as famílias encontravam todas as mercadorias necessárias a sua sobrevivência, desde grãos e alimentos até tecidos e ferramentas. Tudo passava pelo trem – o que era produzido na comunidade vendia-se para outros centros e o que ali não se produzia, era trazido por ele até a população. Naquele local todos se conheciam e se encontravam.

5 A arquitetura ferroviária em Videira na atualidade

Com o passar dos anos, mesmo com seu papel fundamental na colonização e desenvolvimento da cidade, o trem e seu legado têm sido ignorados. “A diminuição da utilização do comboio, como principal forma de mobilidade, e a falta de atratividade na sua competitividade refletiu-se no encerramento sucessivo de linhas e abandono das infraestruturas a ele associadas. Este panorama levou a repensar o destino destes bens” (HAGATONG, 2014, p. 106).

A atual Rua Nicolau Cavon, que antigamente possuía a função de suprir as necessidades da ferrovia, hoje não se relaciona mais com a mesma. Diferentemente de sua fundação, quando sua finalidade era essencialmente residencial e administrativa, hoje é quase que inteiramente comercial. As então estradas de terra agora encontram-se pavimentadas e grande parte das edificações utilizadas por ferroviários já não existem mais. Restaram apenas dois exemplares das residências – um deles abriga um depósito de uma loja de materiais de construção e o outro uma loja de confecções.

Os elementos arquitetônicos originais destas edificações não possuem devido registro, o que torna sua análise em relação ao seu estado atual imprecisa. A Carta de Nizhny Tagil (TAGIL, 2003), já citada anteriormente, ressalta a importância da identificação, do inventário e da investigação dos patrimônios industriais. Segundo ela, “todas as coletividades territoriais devem identificar, inventariar e proteger os vestígios industriais que pretendem preservar para as gerações futuras” (TAGIL, 2003, *on-line*). O que se pode afirmar realmente é que além da mudança de finalidade, estas edificações foram submetidas a reformas e adaptações, descaracterizando-as no decorrer do tempo, como pode ser visto na Figura 2, uma antiga residência que teve suas janelas frontais removidas no ano de 2017 para dar espaço a vitrines de uma loja de confecções.

Figura 2. As modificações da fachada de uma antiga residência ferroviária (a) existente na atual Rua Nicolau Cavon utilizada como comércio de confecções (b)

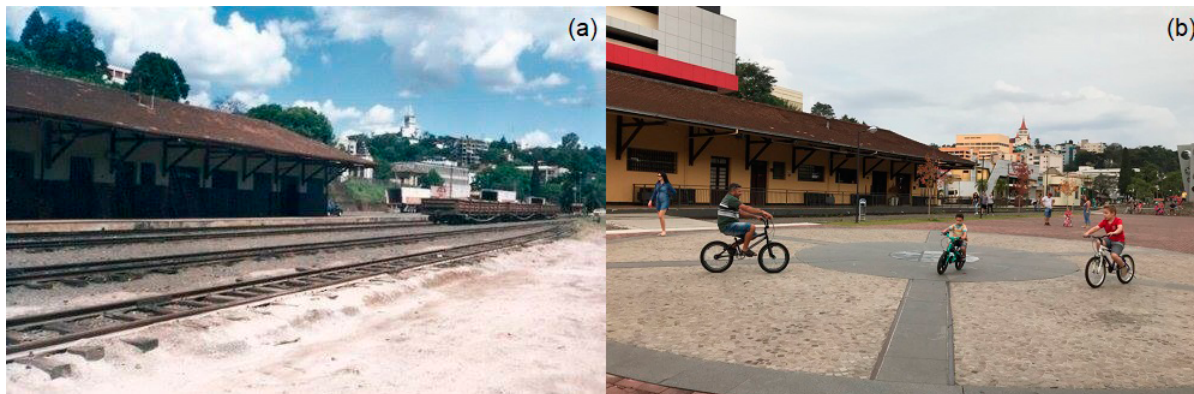


Fonte: (a) Adaptado pelas autoras do acervo pessoal de Antônio Carlos Rebellato, 2010; e (b) As autoras, 2108.

Tal como na arquitetura ferroviária europeia, os modelos implantados seguiram padrões com desenhos repetitivos e pré-fabricados após a I Guerra Mundial (GLANCEY, 2013). A residência da Figura 2 (a) tem sua planta elevada pelos alicerces, o que implica a presença de uma escada de poucos degraus para dar acesso à entrada principal. Sua fachada simétrica possui em seu centro uma varanda coberta com acesso à residência feito por portas duplas ladeadas de duas janelas laterais. Os panos do telhado, cobertos com telhas cerâmicas, dividem-se em várias águas que preservam sua simetria e deixam dois oitões trapezoidais aparentes na elevação frontal. A simplicidade decorativa da arquitetura se dá através dos requadros, presentes nas quinas e oitões, e requadros acima das janelas, que formam delicados capuzes coroando as mesmas. Também são notados a criação de almofadas presentes nos parapeitos da varanda, um friso liso abaixo das pingadeiras, os brasões da Companhia Ferroviária fixados nos dois frontões da fachada principal, a porta principal almofadada em madeira, com janelas à meia altura e bandeira fixa de madeira e vidro, janelas em madeira e vidro com duas folhas de abrir divididas por mainéis em seis seções e uma bandeira fixa dividida em duas seções.

A estação ferroviária, por sua vez, passou por diferentes períodos e mudanças. Esta inicialmente localizava-se a Oeste dos trilhos do trem durante um período indeterminado, foi mais tarde realocada para o lado leste da linha férrea onde encontra-se hoje. Atualmente a edificação tem seu uso modificado, é utilizada para abrigar um restaurante e duas lojas de produtos artesanais do município, que fazem parte de rotas turísticas da região e que tem por finalidade a divulgação da cultura videirense (Figura 3).

Figura 3. A estação ferroviária de Videira nos anos 1970 (a) a mesma no ano de 2018 (b)



Fonte: (a) Adaptado pelas autoras do acervo pessoal de Antônio Carlos Rebellato, 1970; e (b) As autoras, 2018.

Conforme análises fotográficas, nota-se que a estrutura da construção permanece relativamente a mesma – infraestrutura em concreto, fechamento de tijolos de alvenaria, cobertura com estrutura em madeira, com treliças aparentes na plataforma de embarque, telhas cerâmicas e pintura em tons de amarelo claro com detalhes de madeira aparente. Internamente passou por reformas de modo a adequar a estrutura ao seu novo uso. Na linha férrea foi implantado o Parque Linear do Rio do Peixe no ano de 2016, com o objetivo de dar novo uso, de lazer à população, a um espaço ocioso e marginalizado.

O telégrafo (Figura 4) descrito por Alzira Scapin (2018), servia como o principal meio de comunicação da população ali residente entre os anos 20 a 50, hoje este já não se encontra em seu local de origem que era ao lado da residência para pernoite dos funcionários da Companhia Ferroviária. Uma réplica foi construída em 2004, pela Prefeitura Municipal de Videira, e posicionada em frente ao seu antigo espaço, próximo à estação. Porém a nova construção não possui o mesmo valor histórico e sentimental do original. Para a moradora Alzira, apesar de seu valor estético, a nova Casa do Telégrafo não pode ser comparada em valor ao seu original. A partir do ano de construção da réplica até o ano de 2016 a cópia do telégrafo foi utilizada como centro de comando da Polícia Militar. Atualmente o edifício abriga o CAT (Centro de Atendimento ao Turista).

Figura 4. A Casa do Telégrafo original (a) e sua réplica (b)



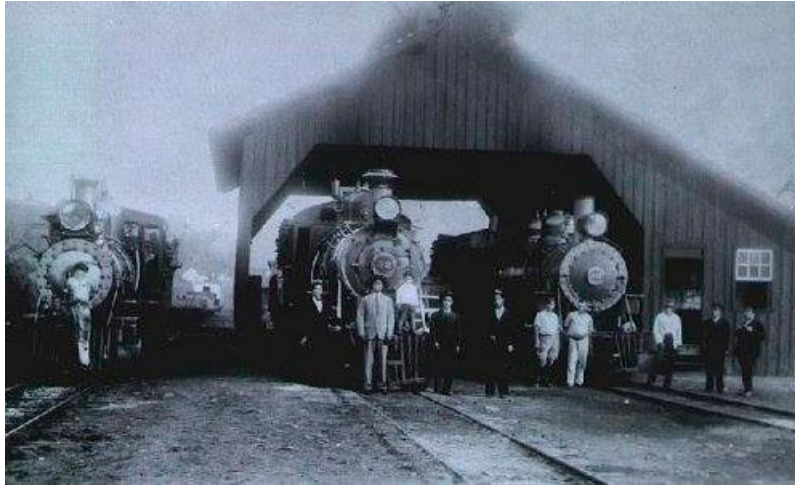
Fonte: (a) Adaptado pelas autoras do acervo pessoal de Antônio Carlos Rebellato, 1994; e (b) As autoras, 2018.

Com fachada e planta simétrica, a edificação apresenta duas laterais com formato de ferradura e o corpo de entrada central com planta que adapta uma forma retangular e outra oval formando uma fachada convexa remetendo ao estilo *Art Nouveau*, com linhas mais orgânicas. A decoração das fachadas foi realizada com requadros no contorno das portas de madeira e das janelas de ferro. Um óculo, foi locado na platibanda do corpo que demarca a frente do edifício, esse mesmo corpo foi coroado com uma pirâmide escalonada onde esteve fixada a antena do telégrafo. Ainda existia um friso que enquadrava as duas janelas centrais da fachada principal, de forma retangular, e seguia em forma de ferradura para enquadrar o óculo na platibanda.

Ao ser comparado o edifício original à sua réplica, é possível verificar a diferença de proporção entre eles, principalmente no que tange à altura do edifício. O espaçamento entre as janelas nas laterais do edifício também foi reduzido e o friso, que antes enquadrava as janelas e o óculo, passou a enquadrar somente o segundo, obtendo um formato de ferradura menos elaborado.

Os galpões (Figura 5), bem como outras edificações destinadas à manutenção da ferrovia e do trem, que se encontravam nessa região, foram extintos. Hoje não há vestígios de suas localizações exatas, apenas a lembrança de algumas pessoas que naquela época viveram e de filhos que ouviam as histórias de seus pais e repassam à comunidade por meio de conversas e relatos.

Figura 5. Antigo depósito ferroviário da cidade de Videira, construído em madeira



Fonte: Adaptado pelas autoras do acervo pessoal de Antônio Carlos Rebellato, 1940.

Na seção do documento elaborado pela Comissão Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial (Carta de Nizhny Tagil, 2003) que trata especificamente a respeito da manutenção e conservação do patrimônio industrial, lê-se:

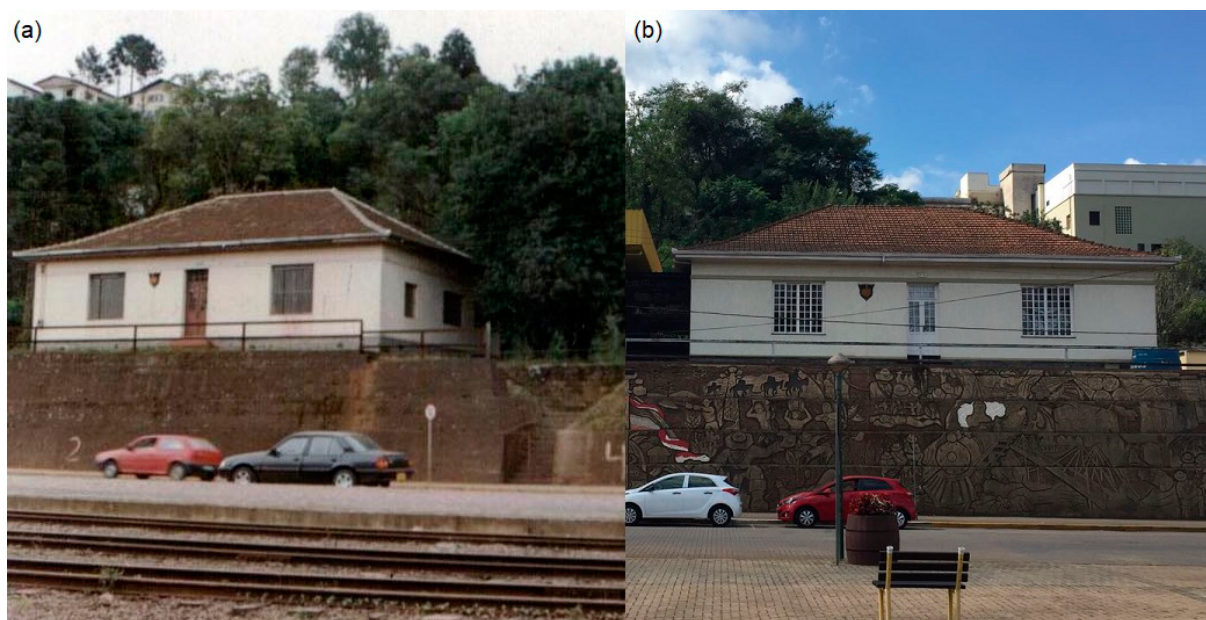
A conservação *in situ* deve considerar-se sempre como prioritária. O desmantelamento e o deslocamento de um edifício ou de uma estrutura só serão aceitáveis se a sua destruição for exigida por imperiosas necessidades sociais ou econômicas. A adaptação de um sítio industrial a uma nova utilização como forma de se assegurar a sua conservação é em geral aceitável salvo no caso de sítios com uma particular importância histórica. As novas utilizações devem respeitar o material específico e os esquemas originais de circulação e de produção, sendo tanto quanto possível compatíveis com a sua anterior utilização. É recomendável uma adaptação que evoque a sua antiga atividade (TICCIH, 2003, *on-line*).

As antigas construções deram espaço a edifícios novos com infraestrutura e materiais diferentes dos empregados na época, quando se utilizava principalmente a madeira, legado da colonização italiana daquela margem do rio e a alvenaria de tijolos maciços ou de dois ou quatro furos. Hoje são quase que em sua totalidade em alvenaria, em prol de atender à demanda a qual necessita a população. Assim como as edificações, a pavimentação das ruas também recebeu um novo tratamento, já que anteriormente atendia quase que exclusivamente carroças e animais de carga, atualmente é asfaltada e conta com um sentido de mão única afim de garantir o tráfego seguro dos veículos automotores, bem como motocicletas e pedestres que por aquele espaço circulam.

A tradição das famílias de se deslocarem em direção à estação do trem, em busca de lazer e como forma de ponto de encontro entre familiares e amigos, ainda é realizado à beira do Rio do Peixe - mesmo após a passagem dos anos e a evolução das

idades e tecnologias, esse hábito continua presente no local. A fim de garantir maior conforto e adequação do espaço, os trilhos do trem deram lugar ao Parque Linear Rio do Peixe, projeto realizado e implantado pela Prefeitura Municipal. Espaço que promove a interação social e revitalização urbana da região, porém sem alguma alusão às atividades anteriormente realizadas naquele local são encontradas. O único tributo existente nesta rua é um paredão esculpido abaixo da antiga casa de pernoite dos ferroviários, ainda remanescente. Localiza-se em frente à réplica da Casa do Telégrafo e, apesar de possuir boas intenções ao trazer elementos culturais que foram marcantes no surgimento da cidade de Videira, pouco se valoriza esta obra, que se tornou um mero elemento em meio à malha urbana e que passa completamente despercebido a maior parte da população, fato devido também à sua localização, com grande desnível acima da Rua Nicolau Cavon (Figura 6).

Figura 6. A Casa de pernoite aos funcionários da ferrovia com fachadas preservadas atualmente



Fonte: (a) Adaptado pelas autoras do acervo pessoal de Antônio Carlos Rebellato, 1994; e (b) As autoras, 2018.

A construção ainda mantém grande parte de suas características arquitetônicas externas, com um telhado de quatro águas, alicerces que elevam o edifício, porta de entrada central com portas duplas em madeira e vidro, tal qual foi a descrita na primeira residência deste artigo, um friso reto, decorativo – localizado acima das aberturas que se estende por todas as fachadas – e o brasão de identificação que o edifício era pertencente à Companhia Ferroviária. De modificações nota-se a alteração da cor do friso e das aberturas, assim como a substituição das janelas.

Quando indagada sobre sua opinião sobre a preservação dos bens históricos do município, Alzira Scapin aponta:

A única coisa que temos preservada e está muito bem cuidada é o Museu do Vinho. E ele existe pois antes dele existia uma ferrovia e pessoas que desenvolveram o distrito e depois o município. Hoje o que nós temos referente a ferrovia é a réplica do telégrafo e a casa em frente dele, que é original da época. Toda a rua Nicolau Cavon era dos funcionários da ferrovia – os escritórios de administração, e as residências dos funcionários mais graduados e que possuíam arquitetura diferente – eram construções muito bonitas e apresentáveis. A casa dos funcionários não tão importantes também ali se situavam. Era realmente maravilhoso andar por aquela rua, você era levado a outro espaço devido às construções que ali existiam. E o telégrafo era simplesmente maravilhoso, uma obra prima. Sempre digo que o telégrafo era a construção mais bonita que Videira já teve, com o advento dessa nova estação (a atual já é a segunda). “Pro lado de cima” tinha uma vertente de água que era simplesmente maravilhosa. As pessoas desciam do trem e iam até a vertente tomar água. Tudo isso devia ter sido preservado, mas não existe essa preocupação, de deixar pro teu descendente como era a cidade antes. A cidade se desenvolveu por causa da ferrovia (SCAPIN, 2018).

A falta de cuidado e preocupação por parte das autoridades responsáveis pela preservação do patrimônio da cidade é refletida nos rumos que ela tomou. Sua história, antes contada através de edificações, há muito presentes em sua formação, hoje já não mais existem, e com muita dificuldade encontram-se registros daquela época. Muito do que foi vivido, além de fatos cruciais para a existência e formação do município, foi perdido. Este despreparo não é exclusivo da cidade de Videira.

A preocupação com o legado do processo da industrialização, apesar de já aparecer no século XIX, tornou-se mais sistemática a partir dos anos 1960, catalisada, em especial, pela destruição de edifícios significativos – caso da Bolsa de Carvão e da Estação Euston em Londres, no início dos anos 1960, e do Mercado Central de Paris, no início dos anos 1970 –, o que acabou por acirrar as discussões e promover iniciativas de preservação (KÜHL, 2010, p. 24-25).

Scapin (2018) ainda ressalta: “hoje olho para os prédios da Nicolau Cavon com indiferença, me parece que estão no lugar errado – ali não é o lugar deles. Ali era um lugar de preservar”.

6 Considerações finais

O estudo constatou que a arquitetura analisada se enquadra dentro dos conceitos de patrimônio industrial e cultural tendo em vista seu uso em outras épocas, como principal meio de transporte para passageiros e produtos advindos de outras regiões, o que foi de grande importância para a formação da cidade.

É facilmente notado que, com o passar dos anos, a ferrovia deixou de ter o caráter de principal meio de locomoção na região, seja de carga ou como meio de transporte a passageiros, o que ocasionou o abandono das edificações antes utilizadas e sua degradação devido à falta de manutenção. Com o passar dos anos e o crescimento da cidade foi inevitável que as instalações, próximas ao centro da cidade, fossem adquiridas em leilões e posteriormente tivessem seu uso modificado. A maioria dos edifícios passou a ter caráter comercial, sendo demolidos para dar lugar a construções maiores, que abrigariam mais lojas, ou descaracterizados com a troca de elementos arquitetônicos.

Conforme argumenta Kühl (1998, p. 222):

[...] As rápidas transformações urbanas, sociais, econômicas e demográficas das últimas décadas têm levado ao desaparecimento de numerosos testemunhos do passado de diversos países. O patrimônio histórico que concerne à indústria é especialmente sensível por ocupar, geralmente, vastas áreas em centros urbanos e sua obsolescência e falta de rentabilidade tornam bastante delicada a questão de sua preservação.

Khül (2009) também argumenta sobre as ligações indissolúveis ligadas às obras arquitetônicas de patrimônio industrial, como questões urbanas e, às vezes territoriais. Por muitas vezes estas obras ocupam grandes áreas centrais que sofrem com a especulação imobiliária e, por conta destes fatos, é “da maior relevância a inter-relação entre restauro e o planejamento urbano e territorial, e questões econômicas e políticas” (KÜHL, 2009, p. 22).

O Poder Público, à época da aquisição destas edificações pelo poder privado, nada fez para impedir ou mediar as alterações e demolições ocorridas. A única edificação que se encontra em posse do poder público, e que é a que possui suas características mais bem preservadas, é a estação ferroviária que agrega novos usos sem agredir suas fachadas externas. O processo para a locação ocorre por meio de licitação e a Secretaria de Turismo de Videira é taxativa com os inquilinos, requerendo que as características externas não sejam alteradas.

Conclui-se por fim que a cidade é como um organismo vivo, e para que o uso de edifícios antigos consiga preservar sua história e integridade é necessário o interesse e

ação do poder público junto ao privado e à comunidade. Todos estes atores têm papel fundamental nas ações tomadas para a preservação de bens regionais e locais, em um país de grandes territórios e pluralidades culturais, onde bens atendidos e protegidos pelos órgãos responsáveis muitas vezes não atendem às necessidades da sociedade local.

Referências

- BALDISSERA, Deolino Pedro: entrevista [abr. 2018]. Entrevistadora: Ana Carolina Rechia. Videira, 2018. 01 gravação (14 minutos). Entrevista concedida para a elaboração do artigo: Resgate Histórico: A Arquitetura Ferroviária em Videira-SC.
- CARTA DE NIZHNY TAGIL. The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH). Tradução APPI – Associação Portuguesa para Património Industrial. 2003. Disponível em: <http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>. Acesso em: 9. abr. 2018.
- ESPIG, Márcia Janete. A Construção da Linha Sul da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (1908 – 1910): mão de obra e migrações. *Varia História*, Belo Horizonte, v. 28, n. 48, p. 849-869, 2012.
- FEIBER, S. D. *O Lugar: Vivências e Significados*. Cascavel: ASSOESTE, 2008.
- GALVÃO JUNIOR, José Leme. Patrimônio ferroviário na arquitetura e no urbanismo. *Revista Eletrônica do Iphan*. Dossiê Herança Industrial – IPHAN, nº 4, mar./abr. 2006.
- GIL, Antônio Carlos. *Métodos Técnicos de Pesquisa Social*. 6. ed. São Paulo: Editora Atlas AS, 2008.
- GLANCEY, Jonathan. *Guia Ilustrado Zahar Arquitetura*. 1. ed. Rio de Janeiro: Dorling Kindersley, 2013.
- GOULARTI FILHO, Alcides. *Formação econômica de Santa Catarina*. Florianópolis: Cidade Futura, 2002.
- GOULARTI FILHO, Alcides. A Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande na formação econômica regional em Santa Catarina. *Revista Geosul*, Florianópolis, v. 24, n. 48, p. 103-128, jul./dez. 2009.
- HAGATONG, Ana Teresa Martins (2014). Patrimônio Industrial Ferroviário - Uma Arquitetura em risco. *Revista Arquitectura Lusíada*, n. 5, p. 101-115, 2014. ISSN 1647-900
- KÜHL, Beatriz Mugayar. *Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação*. São Paulo: Ateliê Editorial: FAPESP: Secretaria da Cultura, 1998. 436 p.
- KÜHL, Beatriz Mugayar. Patrimônio industrial: algumas questões em aberto. *Arq. urb*, n. 3, p. 23-30, 2010.
- KHÜL, Beatriz Mugayar. *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: problemas teóricos de restauro*. Cotia: Ateliê Editorial. 2009. 436 p.
- MERLO, Marlon Cunha. *O Transporte Ferroviário Brasileiro com destaque para o estado de Santa Catarina*. Itajaí: UNIVERSIDADE DO VALE DO ITAJAÍ, 2008.
- OLIVEIRA, Joana Catarina Brito. *O Museu contemporâneo. Processos de transformação de um equipamento urbano*. 2012. 238 f. Dissertação (Mestrado Integrado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura, Universidade do Porto, Porto, Lisboa, 2012.

PROCHNOW, Lucas Neves. *O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação*. 2014. 177 f. Dissertação (Mestrado em Preservação do Patrimônio Cultural) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro.

SCAPIN, Alzira: entrevista [abr. 2018]. Entrevistadoras: Ana Carolina Rechia e Jociléia Peretti. Videira, 2018. 01 gravação (36 minutos). Entrevista concedida para a elaboração do artigo: Resgate Histórico: A Arquitetura Ferroviária em Videira-SC.

SCAPIN, Alzira. *Videira nos Caminhos de Sua História*. V. 1. Videira: Prefeitura, 1997.

SANTA CATARINA. *Guia Turístico Vale do Contestado*. 3. ed. Florianópolis: Letras Brasileiras, 2013. 107p.

TICCIH Internacional. Carta De Nizhny Tagil Sobre O Patrimônio Industrial. Tradução TICCIH – Brasil. 2003. Disponível em: <http://www.patrimoniointustrial.org.br/modules.php?name=News&file=article&sid=29>. Acesso em: 9 abr. 2018.