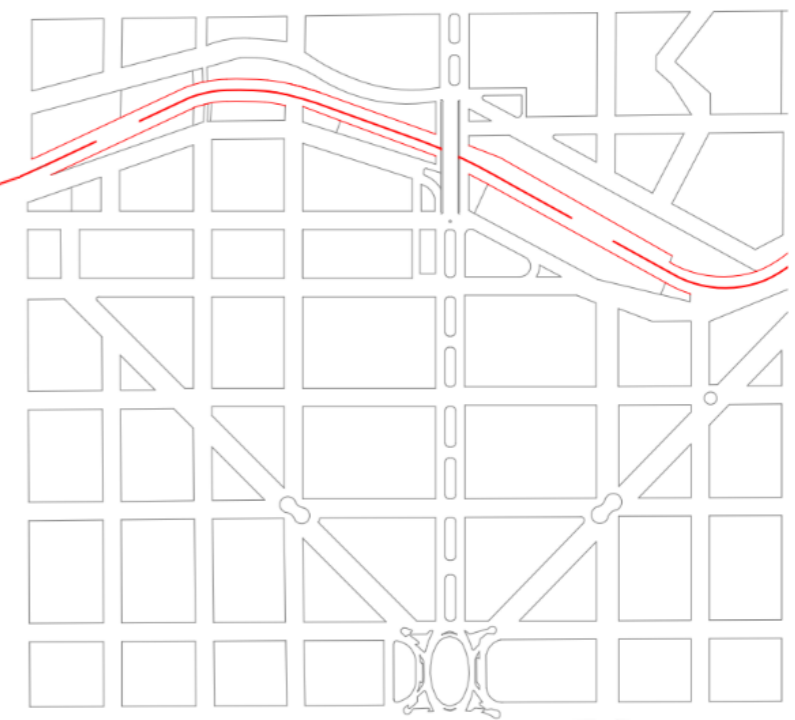


---

*Requalificação Urbana do Núcleo Ferroviário de Erechim (RS):  
A Inserção da Vida Universitária no Contexto Patrimonial*



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO (ARQ562)

ALUNA: NICOLE WEBBER TAGLIETTI

ORIENTADOR: Prof. Me. FÁBIO FERREIRA LINS MOSANER

FLORIANÓPOLIS, 2º SEMESTRE DE 2017.

# Sumário

<b>1. APRESENTAÇÃO</b> .....	<b>4</b>
1.1. Tema .....	4
1.2. Motivação.....	4
1.3. Objetivo .....	4
1.4. Metodologia .....	4
<b>2. A CIDADE DE ERECHIM</b> .....	<b>5</b>
2.1. Aspectos Gerais.....	5
2.2. Histórico e Evolução Urbana .....	6
2.3. Contextualização Urbana Atual.....	10
<b>3. PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO</b> .....	<b>12</b>
3.1. A Rede Ferroviária no Brasil .....	12
3.2. A Malha Ferroviária de Erechim.....	14
<b>4. CAMPUS UNIVERSITÁRIO</b> .....	<b>16</b>
4.1. Panorama Geral .....	16
4.2. Caso Erechinense .....	16
4.3. O Entorno da UFFS.....	19
<b>5. ANÁLISE DO LOCAL</b> .....	<b>20</b>
5.1. Malha Ferroviária - Situação Atual .....	20
5.2. O Centro da Cidade .....	22
5.3. Diagnóstico da Área de Intervenção .....	22
<b>6. ABORDAGEM PROJETUAL</b> .....	<b>28</b>
6.1. Potencialidades do Local .....	28
6.2. Definição do Programa .....	28
<b>7. ESTUDOS DE CASO</b> .....	<b>29</b>
<b>8. O PROJETO</b> .....	<b>31</b>
8.1. Setorização do Programa e Desenvolvimento do Partido .....	31
8.2. Proposta: Implantação, Cortes e Imagens Gerais .....	33
8.3. Parque Linear dos Trilhos e Edificações Propostas .....	36
8.4. Centro de Convivência da UFFS.....	41
<b>9. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	<b>50</b>
<b>10. AGRADECIMENTOS</b> .....	<b>51</b>

# 1. APRESENTAÇÃO

## 1.1 TEMA

Proposta de requalificação urbana para o núcleo ferroviário central de Erechim -RS, através do replanejamento do local e da inserção da vida universitária dentro do seu contexto patrimonial.

## 1.2 MOTIVAÇÃO

Erechim é a cidade na qual nasci e vivi por quase 20 anos. Hoje em dia, mesmo não residindo mais lá, ainda mantenho um vivo contato e possuo um grande carinho pela minha cidade natal, uma vez que a maior parte da minha família ainda ali reside.

Dessa forma, a escolha da temática do trabalho deu-se por uma questão pessoal. A malha ferroviária da cidade (símbolo da colonização e do progresso de Erechim, o marco zero da cidade) encontra-se hoje em total abandono. Seus trilhos, em total esquecimento, tornaram-se áreas de habitação informal e de apropriações, muitas vezes, ilegítimas. Já a edificação da antiga estação (Figura 1) encontra-se deteriorada pelo tempo, com pouca, ou quase nenhuma, utilização, gerando uma área hostil, perigosa e até como cenário de crimes. A estação está localizada na área central da cidade, um local onde a vida urbana e as atividades diárias da comunidade são muito presentes, porém pela falta de uma infraestrutura adequada e de valorização dos bens patrimoniais ali presentes, esses resquícios do passado, ou até “cicatrices urbanas”, não participam do cotidiano da população, não se integram com a malha urbana e não dialogam com a dinâmica da cidade.

Outro fator considerado foi a inserção do novo campus da Universidade Federal Fronteira Sul (UFFS), em 2010, uma vez que suas instalações foram implantadas a 15 quilômetros do centro de Erechim. Tal evento é justificável devido a alguns dos seus cursos envolvem ciências agrárias, porém é questionável ao mesmo tempo quando se considera que a vida universitária deve estar ligada com a vida urbana (no tecido urbano), onde já existem equipamentos, moradias, comércios e serviços para sustentar tal função.

Além disso, a premissa de estudar e trabalhar com Erechim, durante meu projeto final de graduação, permitiu “ver” minha cidade natal de um outro ponto de vista, podendo, agora, analisá-la com o olhar mais crítico que o curso de arquitetura e urbanismo me proporcionou.



Figura 1: Edificação da antiga Estação Ferroviária de Erechim, hoje muito degradada. Fonte: Acervo Pessoal (2016).

## 1.3 OBJETIVO

Esse trabalho tem como objetivo o desenvolvimento de um projeto arquitetônico e urbanístico a fim de recuperar uma das mais importantes áreas da cidade, bem como promover o seu uso atual através de uma melhor infraestrutura e da integração de equipamentos públicos, a fim de garantir ali uma vida comunitária de qualidade. Dessa forma, pretende-se, inclusive, articular esses elementos com a inserção da vida universitária no local para que assim ela esteja presente na vida urbana, em uma relação recíproca de trocas. Além disso, busca-se preservar e qualificar o patrimônio ferroviário local, composto pela estação, as partes remanescentes da linha férrea, bem com o seu traçado, uma vez que tais elementos conformam o marco zero da cidade e foram de grande importância na formação e no desenvolvimento do município.

## 1.4 METODOLOGIA

Entendendo Erechim de um diferente ponto de vista: “Ver” a cidade com os olhos de uma estudante de Arquitetura e Urbanismo, não mais apenas como moradora.

### I. Pesquisa Documental:

- Busca por materiais cartográficos, plantas, mapas, imagens e etc.
- Leitura de artigos, reportagens e revistas com temáticas envolvendo a cidade e projetos sobre a ferrovia, como por exemplo em jornais locais e sites e arquitetura e urbanismo.
- Busca por documentos da legislação local, plano diretor, tombamentos e patrimônio histórico.

### II. Busca por Referências:

- Pesquisa por trabalhos acadêmicos já propostos na cidade.
- Busca ampla por projetos de referência os quais se relacionam ao tema, até então, proposto, como por exemplo, intervenções em estações férreas, projetos envolvendo estações desativadas, campus universitário, parques lineares, equipamentos públicos e entre outros.

### III. Visitas de Estudo / Levantamento de Campo:

- Visita à diferentes locais da cidade, dentro da temática proposta, como a área do núcleo central (estação ferroviária), diferentes bairros por onde a linha férrea passa, novo campus da UFFS e entre outros.
- Análise da possibilidade de intervir no centro da cidade, na área do núcleo ferroviário especificamente.
- Diagnóstico pessoal do local, análise da situação atual.

### IV. Pesquisa Bibliográfica

- Pesquisa sobre o histórico da cidade (visitas à Prefeitura Municipal e ao Arquivo Histórico Municipal).
- Pesquisa sobre o desenvolvimento ferroviário no Brasil/Rio Grande do Sul e a preservação de seus patrimônios.
- Pesquisa sobre o desenvolvimento, conformação e origem de campus universitário no Brasil.

### V. Ensaio Projetuais

- Estabelecer diretrizes de projeto
- Propor ensaios e tentativas iniciais

## 2. A CIDADE DE ERECHIM

### 2.1 ASPECTOS GERAIS

Erechim é um município gaúcho localizado ao extremo norte do Rio Grande do Sul (Figura 2), na região do Alto Uruguai e na microrregião de Erechim, distando 372Km da capital do estado, Porto Alegre. Possui uma população estimada em 102.906 habitantes e área de 430,668 Km<sup>2</sup> (IBGE, 2016). Os municípios vizinhos, os quais formam os seus limites, são: ao Norte, Aratiba e Três Arroios; ao Sul, Getúlio Vargas e Erebango; a Leste Gaurama e Áurea e, a Oeste, Paulo Bento e Barão de Cotegipe. Além disso, o município possui altitude de 783m acima do nível do mar e localiza-se no planalto Rio-Grandense. Apresenta um clima subtropical úmido e vegetação mista entre Mata Atlântica, Mata de Araucárias e Pradarias, predominando a paisagem de campos altos (Prefeitura Municipal de Erechim, 2017).



Figura 2: Localização de Erechim em Relação ao País, Estado e Região. Fonte: adaptado de (Rampazzo, 2004).

Prestes a completar o seu centenário, no próximo ano, o município é o segundo mais populoso do norte do estado (superado apenas pelo município de Passo Fundo), se destaca economicamente pelo setor de serviços e industrial (Figura 3), principalmente na área Metalmeccânica e Agroindustrial. As principais empresas atuantes no município dão o caráter diversificado que a produção industrial de Erechim possui. Entre elas destacam-se a Olfar S/A (ramo de alimentos), a Comil, (setor automotivo), a Intecnial (máquinas e equipamentos), Unetral S/A (comércio - atacado e varejo), Peccin S/A (alimentos), Cavaletti (móveis e estofados) e a Viero (setor da construção civil) (Prefeitura Municipal de Erechim, 2013).

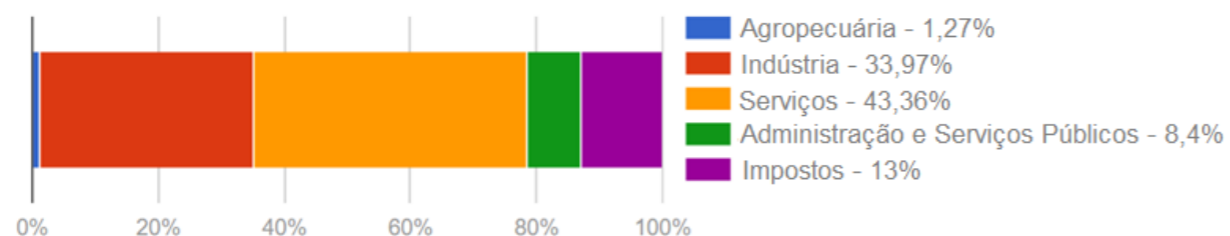


Figura 3: Participações de cada setor produtivo no PIB municipal. Fonte: adaptado de (IBGE, 2013)

A população erechinense encontra-se, em sua maioria, no perímetro urbano da cidade (94%), enquanto apenas 6% reside no campo (IBGE, 2010) – Figura 4. O município possui um IDH elevado (0,776), ainda de acordo com os dados do IBGE (2010). Segundo a mesma fonte, Erechim possui 90,02% do seu esgoto tratado, 78,4% das vias públicas arborizadas e 39,3%, das mesmas, urbanizadas. Além disso, a cidade já foi considerada entre as 150 melhores do país, de acordo com o estudo realizado pela revista IstoÉ e Austin Rating, a “Capital da Amizade”, como é popularmente conhecida, está na posição de número 131, no ranking geral, ocupa a 45ª posição no ranking que destaca os Indicadores Sociais e a 21ª colocação no segmento Educação (Prefeitura Municipal de Erechim, 2015).

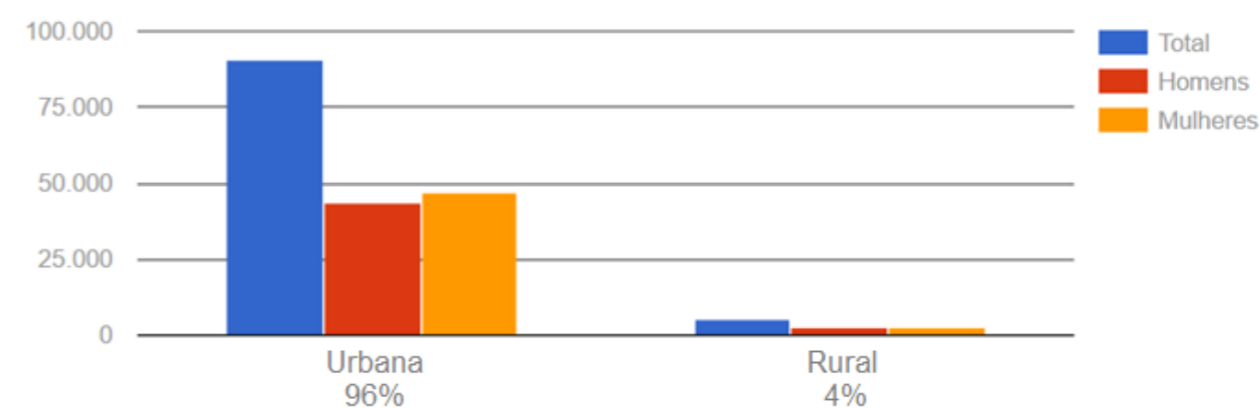


Figura 4: População residente no município de Erechim, por domicílio e sexo. Fonte: adaptado de (IBGE, 2010)

O município também é considerado um polo atrativo no ramo da educação. Segundo o IBGE (2013), Erechim possui 33 pré-escolas, 34 de ensino fundamental e 14 de nível médio. Além disso, encontram-se diversas instituições de ensino superior, como as de cunho privado (cursos de graduação/pós-graduação e técnico) e públicas (também com cursos de graduação/pós-graduação e técnico) como o Instituto Federal do Rio Grande do Sul (IFRS), a Universidade Estadual do Rio Grande do Sul (UERGS) e, inclusive, SENAI, SENAC e uma Escola de Belas Artes. Mais recentemente, em 2010 o município tornou-se sede da Universidade Federal Fronteira Sul (UFFS), o que reafirma o seu caráter de referência educacional dentro da sua região, atraindo, principalmente, a população jovem de seus municípios vizinhos, sendo esse mais um fator de influência na economia local (Piran, 2015).

Dessa forma, a cidade é considerada um centro de referência em relação aos seus municípios vizinhos, sendo hoje o maior centro urbano industrial e comercial da região, fato que a eleva ao título de a “Capital do Alto Uruguai”. Além disso, por estar localizada no centro geográfico da sua região, Erechim recebeu mais ações de infraestrutura dos governos Estadual e Federal, além de empreendimentos privados, através dos anos. Como exemplo disso, vale ressaltar os investimentos viários realizados no município como a implantação da ferrovia São Paulo-Rio Grande (hoje desativada) e de algumas das principais rodovias federais e estaduais (Figura 5) como a BR153, BR480, RS420, RS331, RS211, RS135 e RS477 (Piran, 2015).



Figura 5: Esquerda - Limite Municipal de Erechim. Destaque para as rodovias Federais e Estaduais e a sua mancha urbana central. Fonte: Google Maps. Direita - Vista aérea do centro de Erechim. Fonte: (Jornal Diário da Manhã, 2015)

## 2.2 HISTÓRICO E EVOLUÇÃO URBANA

A pesquisa histórica apresentada a seguir, tem como base a Dissertação de Mestrado de Karla Funfgelt: História da Paisagem e Evolução Urbana da Cidade de Erechim – RS (2004); apresentado à UFSC, para a obtenção do Título de Mestre em Geografia, orientada pela Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Margareth de Castro Afeche Pimenta. Dessa forma, os dados retratados a seguir fazem referência à tal obra. Já as informações as quais não pertencerem ao trabalho da autora, serão devidamente referenciados.

A ocupação das terras do Norte gaúcho data desde o fim do século XIX, período no qual tal região era ocupada pelos índios Kaingángs (ou Caigangues), bandeirantes paulistas, caboclos e, inclusive, por fugitivos da Revolução Farroupilha (1835) e federalista (1893). O nome “Erechim” provém dessa origem indígena e significa “Campo Pequeno”, possivelmente pelo fato de os antigos campos da região serem cercados por florestas (Prefeitura Municipal de Erechim, 2017)

A partir do século XX, deu-se início à demarcação de terras da região do Alto Uruguai, em 1904, juntamente com a abertura do traçado da estrada de ferro São Paulo – Rio Grande – EFSPRG (inaugurada oficialmente em 1910), a qual atravessava o Estado, tendo início na cidade de Santa Maria (Figura 6). Ao longo desse processo de demarcação de terras e estações (cada estação daria origem a um novo povoado, através dos excedentes de imigrantes das colônias mais antigas), ocorria a expulsão dos moradores primitivos da região.

A antiga colônia de Erechim foi criada em meados de 1908, ainda como parte do distrito de Passo Fundo, e ocupada entre os anos de 1909 e 1910, com um total de 36 colonos. Tais famílias de imigrantes, provindo de outras colônias do estado, eram atraídas pela fertilidade das terras, pela presença da ferrovia e pelos frondosos pinheirais (Cassol, 1979). As primeiras edificações construídas, durante a ocupação inicial da sede, foram: o escritório da Comissão de Terras (a qual administrava a colônia); a enfermaria; o depósito de materiais e dois barracões para a hospedagem dos imigrantes recém-chegados.

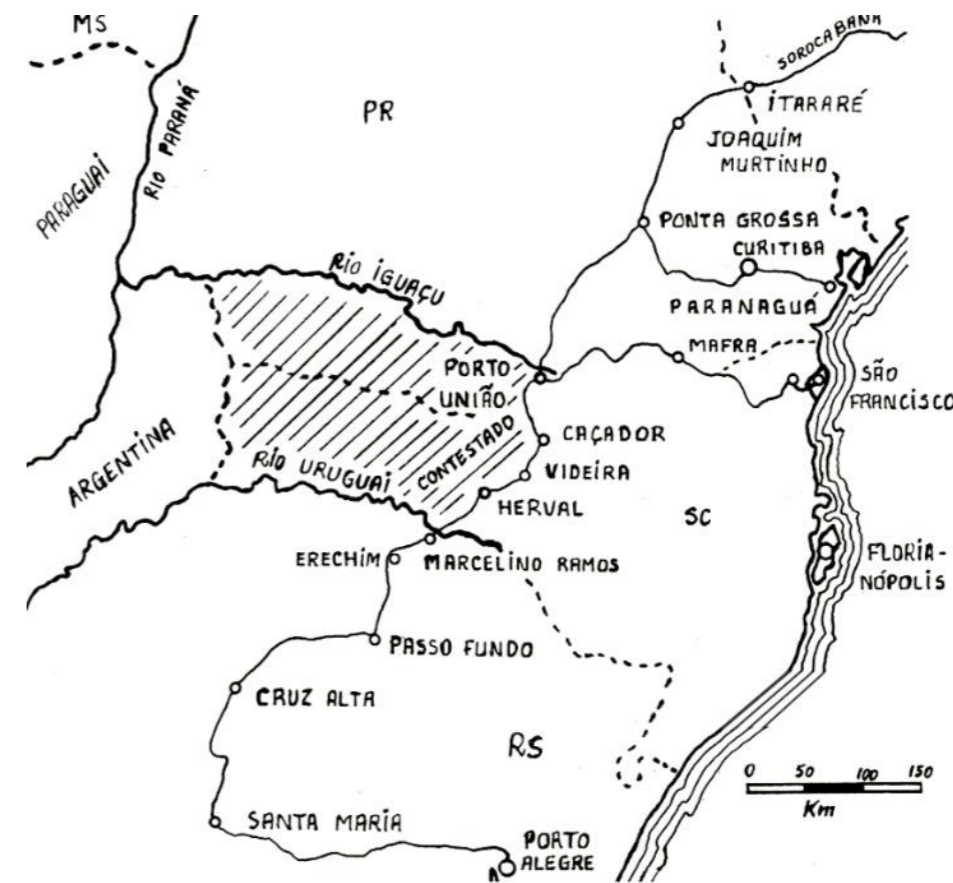


Figura 6: Traçado original da antiga EFSPRG, destaque para a localização de Erechim. Fonte: adaptado de (Cavalcanti, 1986)

Já em 1912, o povoado passou a receber uma grande leva de imigrantes internacionais, principalmente, de nacionalidades Italiana, Alemã, Polonesa, Russa e Israelita, além da população provinda de outras colônias do estado gaúcho. Nesse ano, a colônia de Erechim alcançou uma população em torno de 15mil pessoas. Juntamente com o incentivo dessa ocupação da região, a linha férrea continuava com o seu crescimento, gerando novas estações e novos povoados. Em 1913 foi concluída a ponte de ferro sobre o Rio Uruguai, na cidade vizinha de Marcelino Ramos, efetuando a ligação do Rio Grande do Sul com Santa Catarina.

Em pleno desenvolvimento, com sua população aumentando a cada ano, com os seus lotes cada vez mais ocupados e com a sua produção agrícola acelerada (principalmente produtos de subsistência dos habitantes e de exportação como erva-mate, madeira, feijão e batata) a colônia de Erechim teve a sua sede efetivada no Povoado de Paiol Grande, nas proximidades da linha férrea (porção central de Erechim, atualmente), devido à sua localização estratégica.

Por esse motivo, em 1914, Erechim teve seu traçado urbano planejado pelo Eng. Carlos Torres Gonçalves, o qual inspirou-se em conceitos urbanísticos usados nos traçados de Washington (1791), Paris (1850), Buenos Aires (1894) e Belo Horizonte (1897). O projeto foi caracterizado pelas suas amplas ruas e avenidas, com forte hierarquização através do uso de diagonais, do traçado em xadrez com pontos de convergência e com a presença de praças localizadas nos eixos das avenidas (Prefeitura Municipal de Erechim, 2017). Torres Gonçalves teve de seguir, inclusive, diretrizes estabelecidas pelo governo estadual, seguindo os ideias positivistas e racionalistas da época, a partir do urbanismo barroco e considerando a circulação como função primordial. Vale ressaltar que a existência da via férrea não interferiu na aplicação do projeto, uma vez que ele foi apenas sobreposto às linhas de trens, não interrompendo o traçado urbano, apenas o fragmentando.

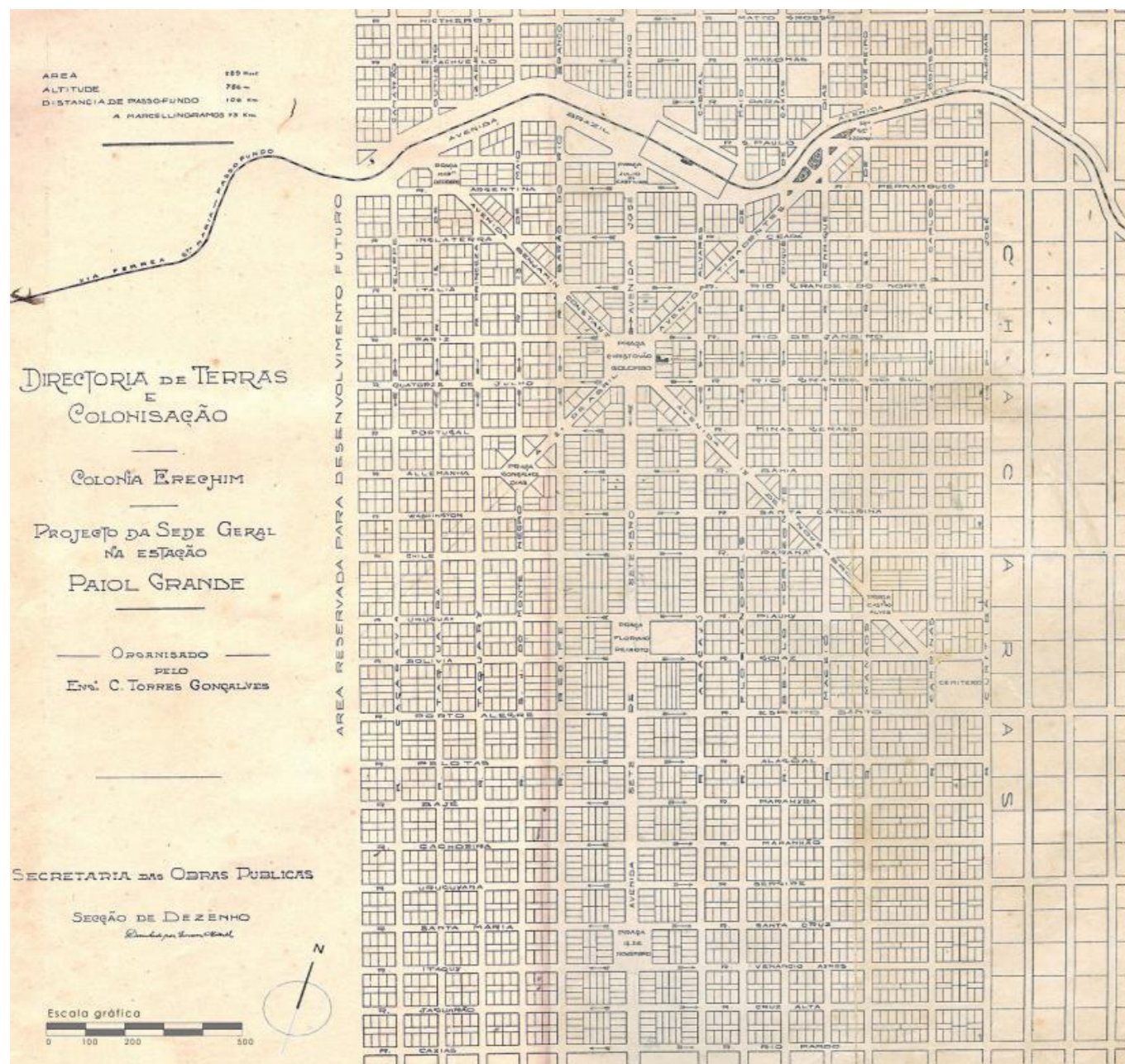


Figura 7: Projeto do Eng. Carlos Torres Gonçalves para a sede da Colônia de Erechim (área central), 1914. Fonte: (Funfgelt, 2004, p. 18)

Em 1915 a população da sede, Paiol Grande, chegava a 520 habitantes, já a colônia possuía uma população total de 27mil habitantes nesse período. A colônia de Erechim foi a mais nova e uma das que mais prosperou, em relação às outras fundadas no estado, devido à sua organização de terras, à forma como foi gerida, à fertilidade das terras, ao seu potencial madeireiro e ervateiro, à sua produção industrial (transformação de produtos suínos) e a comercialização junto à ferrovia, a qual garantia o escoamento (nacional e internacional) de toda a produção (Cassol, 1979).

A colônia de Erechim foi elevada à categoria de Município em 30 de Abril 1918 (data oficial da sua emancipação), através de um decreto do governo do Estado. Nesse processo de emancipação, a sua sede teve a sua denominação de Vila Paiol Grande alterada para Vila Boa Vista – Figura 8. Em 1922 houve mais uma alteração em seu nome oficial, passando a ser Boa Vista de Erechim.

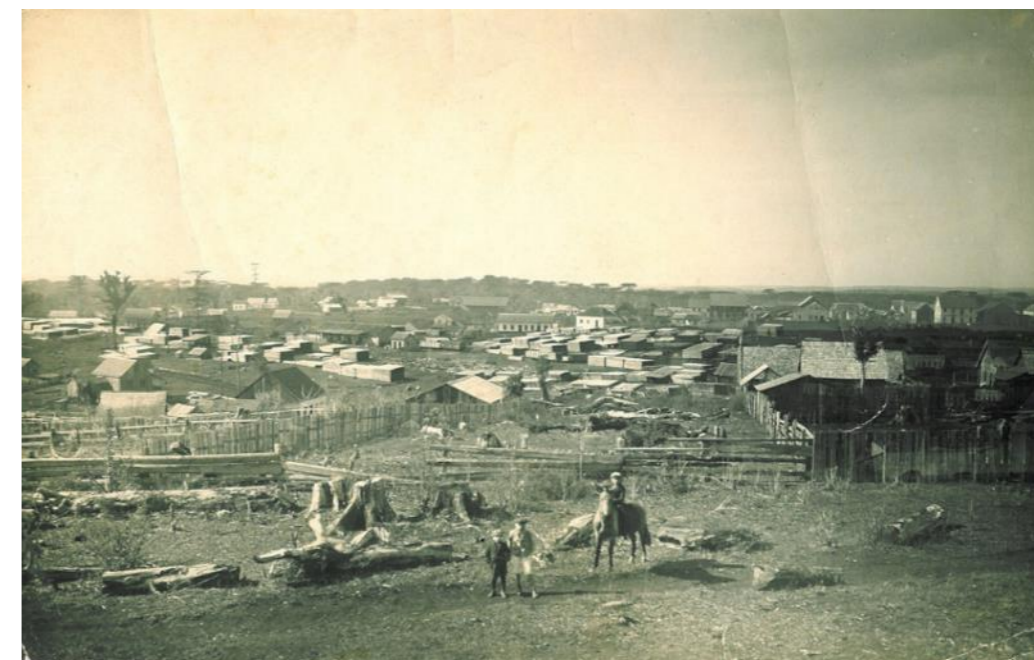


Figura 8: Vista da então Vila Boa Vista, em 1917. Destaque para a grande utilização da madeira nas construções e para comercialização, através da linha férrea. Fonte: (Funfgelt, 2004, p. 26)

A partir daí o município passou a se desenvolver ainda mais, alcançando 40 mil habitantes até 1921, caracterizado por pequenas propriedades rurais, pela prática da agricultura de subsistência pela inserção da cultura do trigo e a instalação de frigoríficos, de acordo com Cassol (1979). Já na década de 30, o município foi mais uma vez dividido administrativamente, juridicamente e espacialmente em novos distritos, elevando-se a sede municipal à categoria de cidade, determinando áreas urbanas e suburbanas (inclusive para a implantação de lotes para famílias de baixa renda) e alterando seu nome para José Bonifácio (Figura 9).

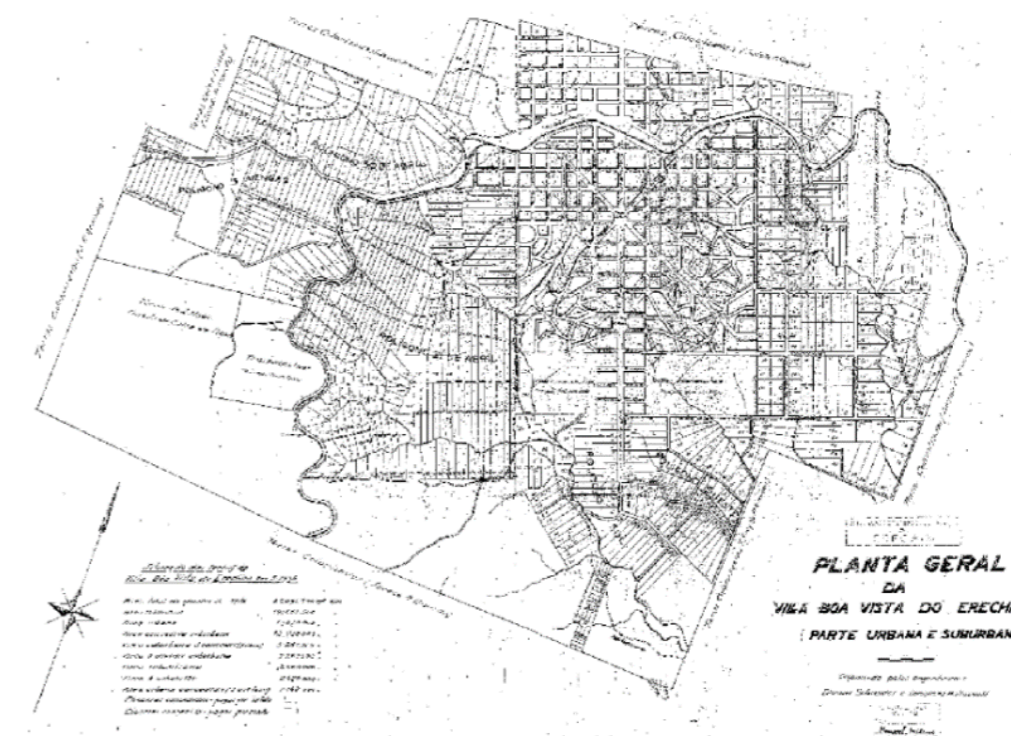


Figura 9: Planta Urbana da Vila Boa Vista de Erechim, 1936. Destaque para suas porções urbanas e suburbanas. Fonte: (Funfgelt, 2004, p. 33)

Dessa forma, nos anos 40, a cidade atinge um alto grau de desenvolvimento, ampliando assim, o seu potencial como centro de comercialização e industrialização de produtos agrícolas (nesse período, iniciou-se o uso de maquinários motorizados e elétricos, o que modificou o cenário da produção do campo até então conhecido), bem como da comercialização de utensílios e bens de consumo para os colonos. Além disso, várias indústrias do setor madeireiro ainda se instalavam na região, para a exploração dos pinheirais existentes. Em 1944, o município tem o seu nome alterado, definitivamente para Erechim (Figura 10).



Figura 10: Superior: Vista aérea de Erechim nos anos 40. Fonte: (Funfgelt, 2004, p. 35) – Inferior: Vista da área central da cidade, também na década de 40. Fonte: (Piazzetta, 2006)

Em 1950, a população de Erechim cresce significativamente atingindo cerca de 15mil pessoas e, pela primeira vez o contingente urbano ultrapassa o rural, ainda de acordo com a mesma fonte. Foi nessa época que se estabeleceu na cidade o seu grande parque municipal (conhecido hoje como Parque Longines Malinowski), o qual contém vegetação nativa ainda preservada, sendo na época também utilizado para estocar cavalos e alimentos.

Durante essa intensa ocupação do perímetro urbano e suburbano da cidade, ocorrida nos anos 50 – figura 11, observa-se que o seu crescimento se deu nas regiões noroeste/oeste, devido à criação de diversos loteamentos pelo estado, acompanhando o desenvolvimento industrial desse setor, bem como da região sul/sudoeste, na qual foram criados loteamentos muitas vezes como bairros operários e para as classes mais baixas da população, repetindo o ocorrido da década de 30. Na atualidade, percebe-se que essas porções da cidade (sentido sul) bem com os bairros periféricos, afastados no núcleo urbano central, continuaram com essa característica de abrigarem a parcela mais pobre da população erchimense.

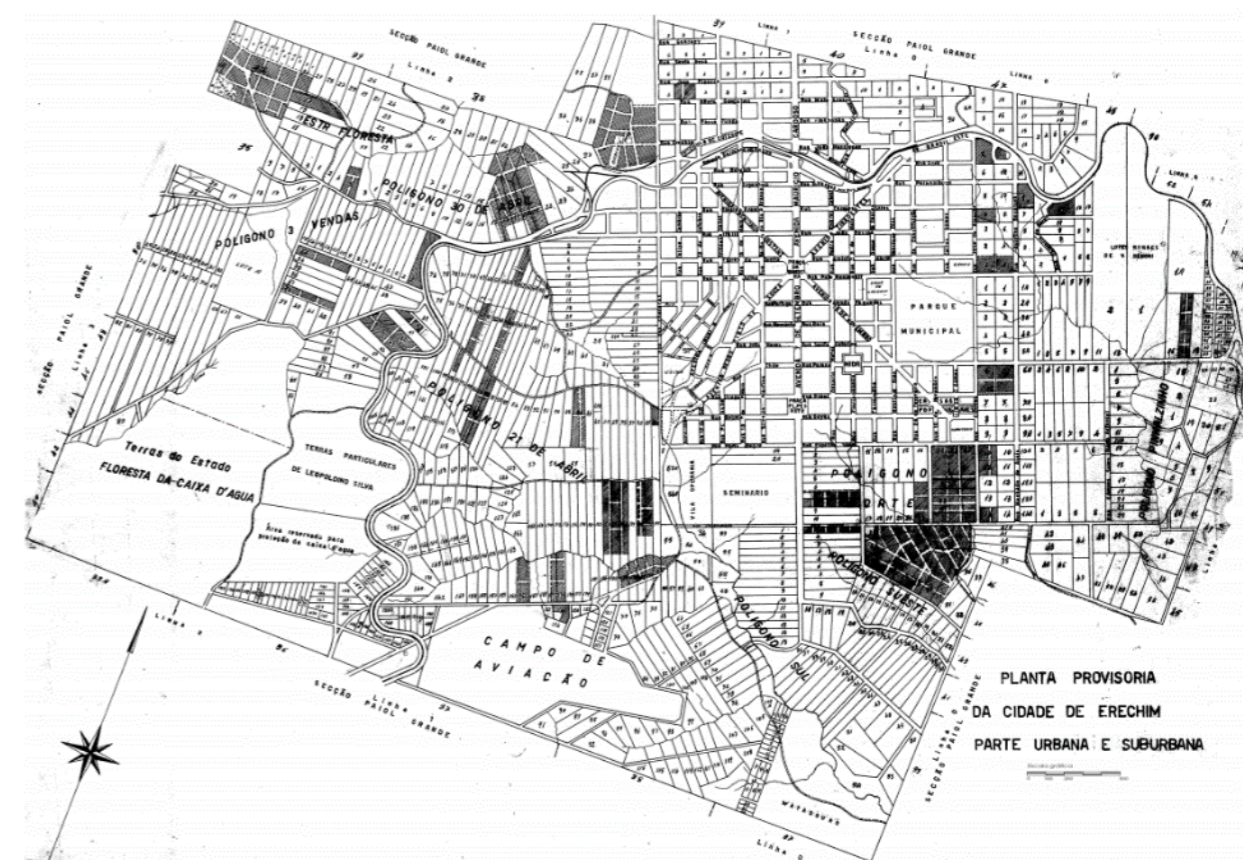


Figura 11: Planta Urbana de Erechim, nos anos 50. Destaque para a forte delimitação do núcleo central e, também, para os novos loteamentos periféricos planejados pelo Estado. Fonte: (Funfgelt, 2004, p. 40)

Além do crescimento horizontal da cidade, no fim dessa década se inicia o processo de verticalização das edificações, as quais possuíam, até então 4 pavimentos no máximo, porém em 1957 permite-se a construção de um edifício de 12 pavimentos na área central da cidade, alterando a paisagem e a horizontalidade de Erechim (figura 12).

As décadas de 50 e 60 marcaram o auge do desenvolvimento econômico do município, ainda de acordo com a mesma fonte. Nesse período instalaram-se em Erechim diversas indústrias como serrarias, madeireiras, metalúrgicas e do setor alimentício devido aos incentivos fiscais propostos pelo prefeito da época. Além disso, devido à grande produção agrícola foi criada, na época a primeira cooperativa do município (COTREL), a qual possui grande influência em Erechim e região ainda na atualidade. Como parte da divulgação e comercialização da produção agrícola e industrial, a prefeitura cria, em 1966, a Feira Regional Industrial e Agropecuária de Erechim, a FRINAPE, sediada em um espaço próprio para as exposições dos produtos. Essa feira ainda acontece nos dias de hoje e possui uma grande influência econômica em um nível regional.





Figura 12: Centro de Erechim em 1950 (esquerda), 1955 (centro) e 1958 (direita). Destaque para a mudança dos gabaritos dos edifícios centrais. Fonte: (Jornal Boa Vista, 2016)

É, também, na década de 60 em que o aeroclube até então existente em Erechim, se torna o aeroporto da cidade, a fim de estabelecer uma melhor conexão com o restante do país. Além de receber voos domésticos (principalmente para Porto Alegre), o aeroporto passa a transportar produtos das indústrias locais (frigoríficos, em sua maioria), realizando a comercialização dos mesmos com empresas de maior porte, como a SADIA, por exemplo.

Além disso, como consequência do “surto rodoviário” promovido, principalmente, durante o governo de Juscelino Kubitschek (1956 – 1961), se inicia o processo de decadência da linha férrea, elemento até então primordial e determinante no desenvolvimento do município. Dessa forma, a economia erechinense começa um processo de estagnação entre os anos 1960 e 1970 (figura 13), especialmente em relação à sua produção agrícola, uma vez que a exportação e a comercialização dos seus produtos não era mais tão efetiva pela ferrovia e as rodovias ainda eram muito precárias na região, além do fato de a ponte de ligação entre os estados do Rio Grande do Sul e Santa Catarina, sobre o Rio Uruguai, ainda não existir, consequentemente o transporte dos produtos era feito por balsas, o que dificultava ainda mais a comércio na região. Dessa forma, a atividade agrícola do município foi sendo gradativamente substituída pelas atividades comerciais e industriais, durante a década de 70.



Figura 13: Vista do centro da cidade, entre os anos 60 e 70. Fonte: (Arquivo Histórico Municipal, 2017)

Com a industrialização cada vez mais presente no perímetro urbano da cidade, a prefeitura municipal, a partir de 1974, instaura políticas de incentivo à industrialização (principalmente por meio de incentivos fiscais para as empresas) e à implantação de uma área industrial na cidade, a fim de abrigar de uma forma adequadas as instituições presentes, evirando assim a problemática ambiental que as indústrias geravam por estarem inseridas na malha da cidade. Por isso, em 1979 iniciam-se as obras de infraestrutura do Distrito Industrial de Erechim, localizado no polígono sul da cidade, próximo a BR153. Tal fato decretou de vez o fim da ferrovia no município, uma vez que a principal atividade econômica do município passa a se localizar nas margens das rodovias. Vale ressaltar, inclusive, que a implantação do distrito industrial (figura 14) na porção sul do município reforçou o caráter de “bairros operários” das comunidades ali localizadas.



Figura 14: Distrito Industrial de Erechim em 1988, localizado na porção sul da cidade. Fonte: (Arquivo Histórico Municipal, 2017)

Os investimentos no setor industrial, bem como o asfaltamento das principais rodovias e a construção da ponte na divisa com o estado de Santa Catarina, foram elementos que impulsionaram a economia local durante os anos 80 e assim o município volta a crescer. Foi nessa época em que as grandes empresas comerciais e de campanhas publicitárias se instalaram em Erechim e região, alterando o cenário comercial que até então se restringiam às casas comerciais (de pequeno e médio porte) montadas pelas famílias de imigrantes.

Durante esse período, inclusive, surgem as primeiras discussões sobre a necessidade de se elaborar um plano diretor para o município. O estudo para a aplicação do plano começou em 1975, porém sua aprovação ocorreu apenas no ano de 1981. Uma vez em vigor, o plano diretor estabeleceu o Zoneamento Urbano do município, parcelando a cidade em setores de atividades, determinando usos e índices urbanístico para cada uma delas.

Em meio a esse processo, Erechim teve o seu perímetro urbano alterado, o que resultou em uma área seis vezes maior que a estabelecida até então (figura 15). Dessa forma, vários loteamentos foram inseridos nos perímetros urbano e suburbano da cidade a fim de ocupar os vazios existentes e expandir a malha urbana, criando assim porções desocupadas à espera de valorização imobiliária.

Entre as décadas de 80 e 90 além da sua expansão horizontal, ocasionada pelos novos loteamentos nos bairros periféricos ao centro (relativamente mais baratos do que os da área central), se acentua o processo de verticalização principalmente pela valorização dos lotes centrais e pelos índices construtivos estabelecidos pelo plano diretor.



Figura 15: Vista Aérea de Erechim, anos 80 (esquerda) e 90 (direita). Fonte: (Arquivo Histórico Municipal, 2017)

Já nos anos 90, a indústria e os serviços se afirmam como atividades principais do município, tendo a agricultura como atividade secundária. O comércio também passa a ter grande expressão dentro do cenário econômico, uma vez que ele passa a se espalhar pela cidade, criando novos centros comerciais além do centro da cidade. Em 1992 e 1994, são elaboradas novas versões do plano diretor e, com isso, parte do zoneamento da cidade muda, principalmente na área central, onde ocorre um incentivo à verticalização, à ocupação total do lote no nível térreo e à construção de edifícios de uso misto. Dessa forma, o centro da cidade sofre um processo de valorização e adensamento, juntamente com o “boom” imobiliário incentivado pelas políticas governamentais de financiamento. Entre os anos 90 e os anos 2000, a prefeitura promove a implantação de loteamentos sociais pelo município, porém ainda com as mesmas características ocorridas nos anos 30 e 50: criação de bairros “operários” na faixa sul da cidade, em conjunto com a rodovia BR 153, reafirmando a periferação dessa porção da cidade.

### 2.3 CONTEXTUALIZAÇÃO URBANA ATUAL

Na atualidade, percebe-se que a especulação imobiliária e as decisões governamentais contribuíram para a formação da periferia da cidade, aumentando o número de bairros distantes do centro. A economia continua se destacando no setor de serviços e industrial (indústrias localizadas no distrito industrial, principalmente, abastecidas pelo sistema viário, especialmente a BR 153, ao sul da cidade) e, agora, percebe-se a reafirmação dos centros comerciais secundários, porém o bairro centro e, os mais próximos a ele, continuam sendo os principais detentores dos equipamentos urbanos e áreas de lazer da cidade. Esses fatores reforçam a descaracterização pela qual o núcleo original passou através dos anos, uma vez que a estação ferroviária, e seu entorno, deixaram de fazer parte da dinâmica da cidade.

O mapa apresentado a seguir (Mapa 01, página 11), representa a delimitação da mancha urbana mais densa do município, atualmente. Nele, são representadas a primeira ocupação, o plano original de 1914, a localização da estação ferroviária e as principais rodovias de acesso ao município (BR153, BR480, RS420, RS331, RS211, RS135 e RS477) que, juntamente com os resquícios da malha ferroviária, conformam o território da cidade.

Dessa forma, a região delimitada entre a principal rodovia (BR153) e o percurso da ferrovia se caracteriza pela presença dos bairros mais densos, verticalizados e consolidados da cidade, contando com 15 dos 58 bairros existentes no município, de acordo com a prefeitura (figura 16), é nessa região que se encontram a maioria das instituições de ensino (públicas e privadas) e órgãos públicos, bem como serviços de saúde, áreas de lazer, instituições culturais, comércios e serviços em geral. Os demais bairros se distribuem além da mancha formada pela orla ferroviária a BR153. Ao Norte desse polígono central da cidade,

encontram-se os bairros de maior renda (como o Vale do Dourado, Ipiranga e Morro da Cegonha), enquanto no Sul encontram-se os de menor renda (como o Progresso, Cristo Rei, Petit Village e Presidente Castelo Branco. A oeste do centro, localiza-se uma das áreas de expansão da cidade, destacando-se a presença da Cooperativa da cidade, juntamente com bairros “operários”, como o Três vendas, Koller, Aldo Arioli e entre outros. Essa caracterização se repete na porção leste da cidade, destacando-se a presença do distrito industrial, juntamente com bairros como José Bonifácio, Linho, Atlântico e entre outros.

A cidade conta com um sistema de transporte público realizado por ônibus, existindo um terminal central, 300 pontos de parada e 54 linhas disponíveis para os aproximados 15000 usuários diários do transporte - cerca de 15% da população (SICS, 2016). Esse sistema cobre boa parte do território do município e atende à demanda necessária, uma vez que as linhas convergem para o centro. Contudo, de acordo com o estudo realizado durante o Seminário Internacional de Construções Sustentáveis (2016), entre os anos de 2000 e 2016, isso é justificado pelo fato de a população ter crescido 13,90%, enquanto a frota de veículos particulares aumentou 138%, o que indica o transporte individual como sendo o mais utilizado no município, em detrimento das outras opções como o transporte coletivo, por exemplo.

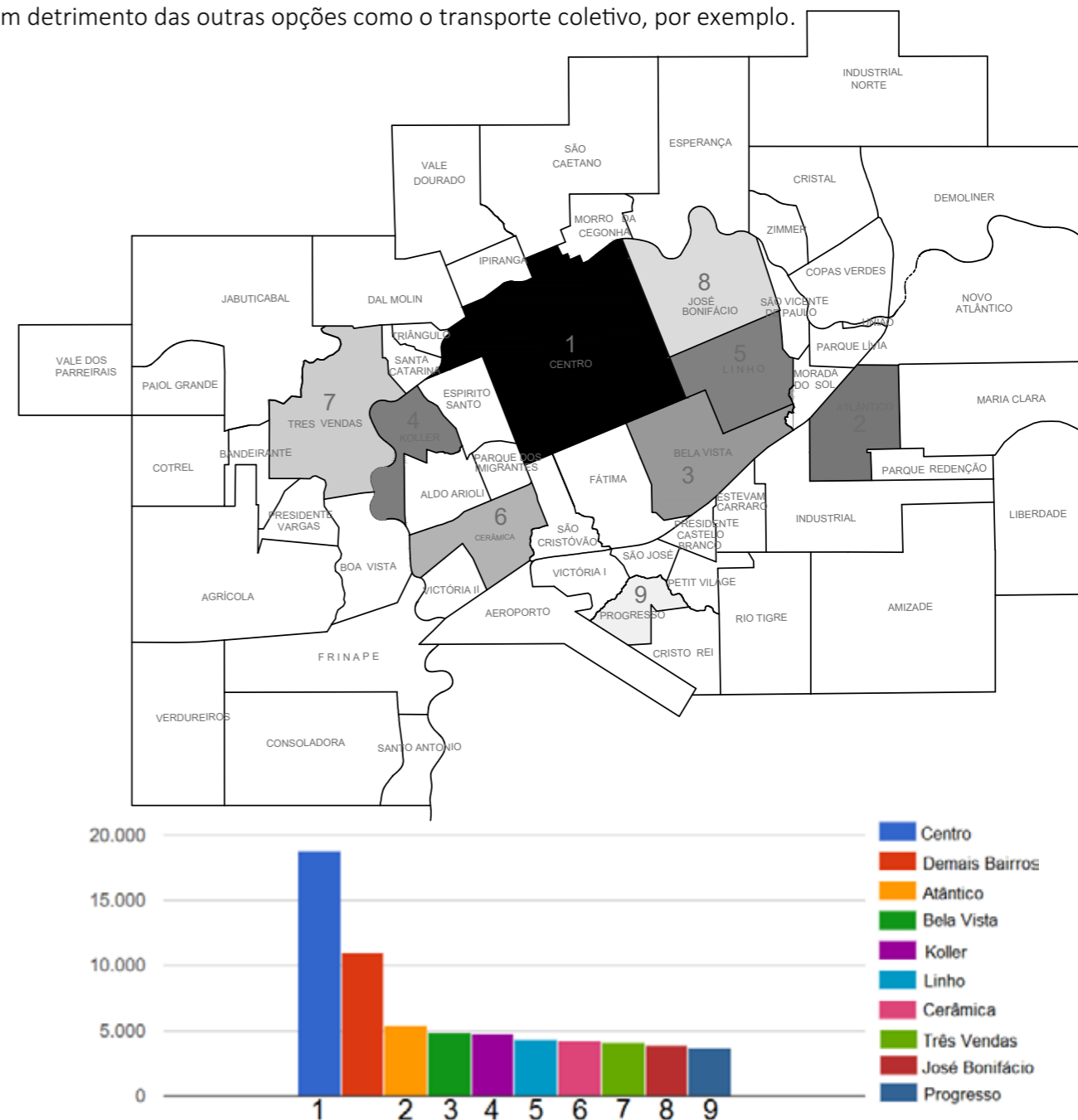
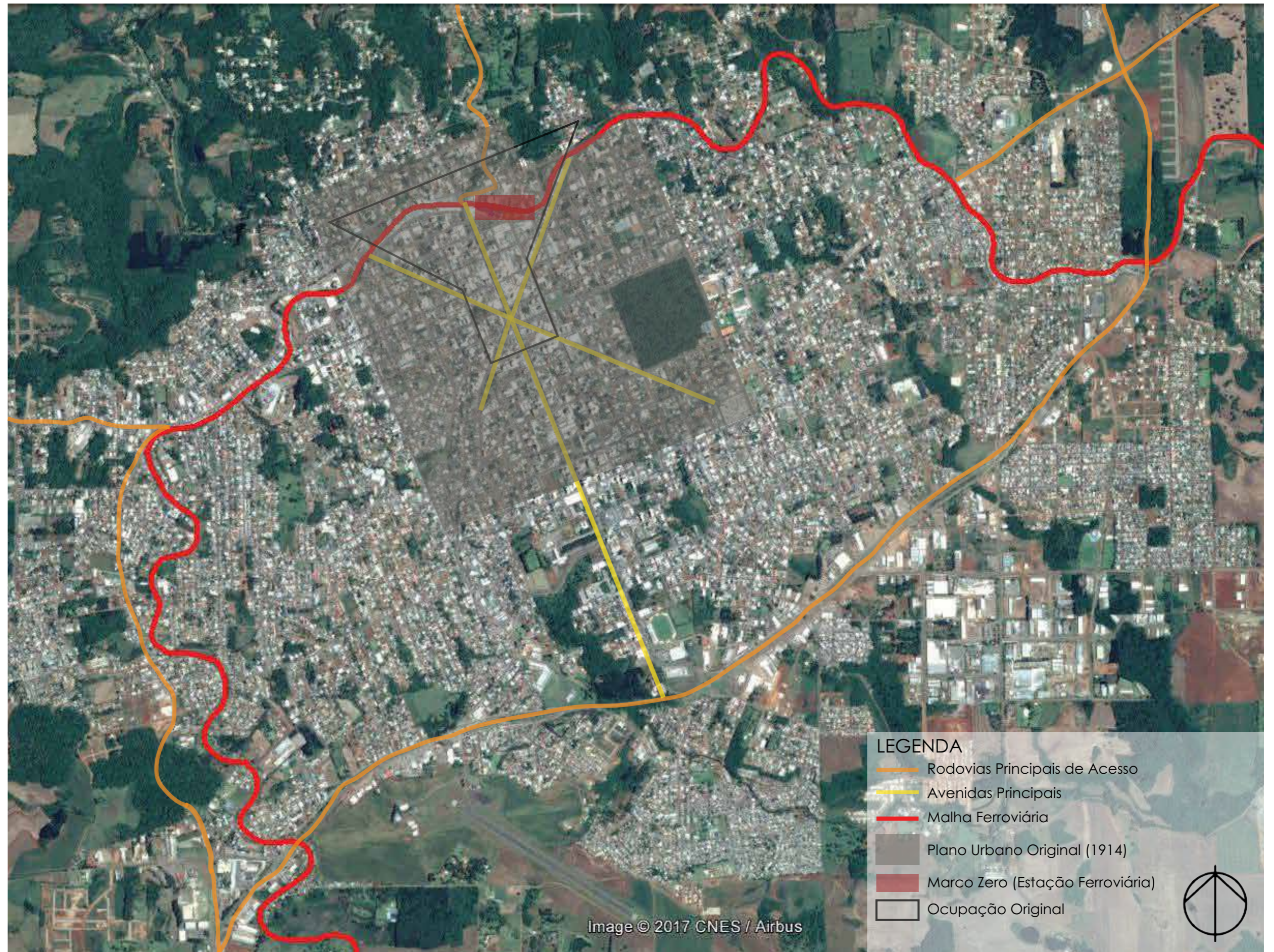


Figura 16: Acima – Mapa das delimitações dos Bairros de Erechim, destaque para os mais populosos (Elaborado pela autora). Abaixo- Gráfico dos Bairros de Erechim de acordo com a população. Fonte: Censo IBGE 2010, adaptado de (População, s.d.) 10

# MAPA 01: CENTRO URBANO

(FONTE: GOOGLE EARTH – ADAPTADO PELA AUTORA)



### 3. PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

#### 3.1 A REDE FERROVIÁRIA NO BRASIL

##### Breve histórico:

As ferrovias surgiram gradativamente, através de uma relação direta com o transporte de minérios, desde de suas minas de exploração até suas fábricas de fundição, tendo essa função iniciada na Europa. Foi na Alemanha, por volta de 1530, em que surgiram os primeiros trilhos ainda de madeira, utilizando a tração humana e animal. Após dois séculos, em 1767, ocorre a substituição dos trilhos de madeira por ferro forjado, porém os principais avanços tecnológicos desse período foram as criações das máquinas à vapor e, mais tarde, das locomotivas. Após vários aperfeiçoamentos construtivos nos maquinários e nas estruturas dos trilhos, foi no século XIX que o sistema ferroviário se expandiu rapidamente, tal evento foi marcado pela primeira linha a conectar duas cidades (Liverpool e Manchester, na Inglaterra), a fim de transportar pessoas e cargas. Dessa forma, em menos de um século o sistema ferroviário se espalhou pelo mundo, transformando a indústria e a economia de cada país no qual era instalado (Thomé, 1983).

Já no cenário nacional, ainda de acordo com Thomé (1983), logo após a independência do país, o governo (Regência de Padre Diogo Feijó) e os meios empresariais brasileiros da época, incentivaram a implantação das ferrovias no país, até então o sistema mais moderno e eficiente de transporte, uma vez considerando sua facilidade e rapidez para o escoamento das safras de café, principalmente. Dessa forma, o governo possuía o objetivo de substituir as tropas de burros de cargas e de atrair investimentos privados e estrangeiros para o país. Em 1835, o Governo Imperial procurou investidores e lançou a proposta de uma linha férrea que conectasse a sede da Corte (Rio de Janeiro) com as províncias de São Paulo e Minas Gerais. As tentativas, do então Regente do Brasil, de atrair capital estrangeiro falharam, porém, tais iniciativas atraíram o economista e diplomata brasileiro Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá que que, após receber a concessão do governo, deu início a construção da primeira estrada de ferro do país, ligando a Bahia de Guanabara (RJ) à raiz da Serra de Petrópolis: A Estrada de Ferro Grão-Pará, como ficou conhecida, inaugurada em abril de 1854. A segunda estrada de ferro a ser construída foi a D. Pedro II (Estrada de Ferro Central do Brasil), em 1858, saindo do Rio de Janeiro rumo aos estados próximos (mais tarde, ela se tornou um dos principais eixos de desenvolvimento do país). A terceira foi a Recife and São Francisco Railway Company, organizada pelo Barão de Mauá com capital inglês (1858), para conectar Recife ao Rio São Francisco. Mais tarde, em 1867, surge outra ferrovia pioneira no país, a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, com o objetivo de conectar Santos à São Paulo (além de se juntar com a E.F. D. Pedro II), também com capital inglês através da empresa São Paulo Railway Company (figura 17).

A partir de então, até o final do século XIX, outras concessões surgiram pelo país devido aos incentivos adotados pelo Governo Imperial (Tabela 1). A implantação do sistema ferroviário pelo país acarretou algumas consequências (muitas continuam até os dias de hoje) como: diversidade de bitolas, o que dificulta a integração; traçados das malhas de forma sinuosa e extensa, além de estarem dispersas e isoladas umas das outras (DNIT, s.d.).

Nome da Ferrovia	Ano de Início
Companhia Paulista	1872
Companhia Sorocabana e Mogiana	1875
Central da Bahia	1876
Santo Amaro	1880
Paranaguá a Curitiba	1883
Porto Alegre a Novo Hamburgo; Dona Tereza Cristina;	1884

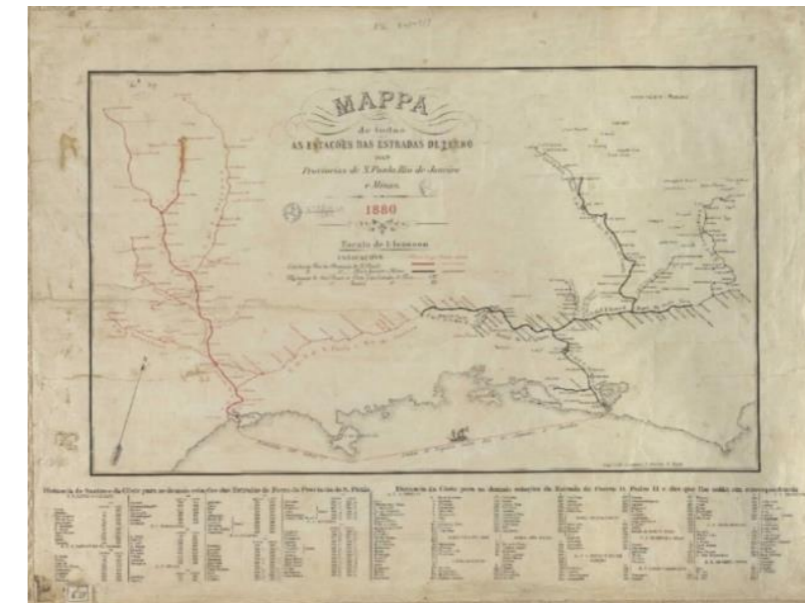


Figura 17: Estações das estradas de ferro das províncias de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais em 1880. Fonte: (BDLB, 2012)

##### Expansão da Malha e Decadência das Ferrovias Brasileiras:

A partir do início do século XX, durante o período da República Velha, iniciou-se o processo de expansão da malha ferroviária brasileira. Além da ampliação das estradas de ferro citadas anteriormente, surgiram outras como: Estrada de Ferro Vitória a Minas, em 1903, a Ferrovia Madeira-Mamoré em 1912, a Estrada de Ferro São Paulo Rio Grande (Itararé - Santa Maria) em 1910 e a expansão no sul do Paraná, a fim de conectar Curitiba e os portos de São Francisco e Paranaguá em 1917. Mais tarde, em 1930, ocorreu a introdução da tração elétrica no lugar da à vapor, modernizando o sistema nacional em relação ao transporte de cargas (DNIT, s.d.).

Ainda na década de 30, durante o governo de Getúlio Vargas, iniciou-se o processo de saneamento e reorganização das ferrovias a fim de promovê-las em busca de investimentos nacionais e internacionais. Foi nessa época também, que o governo federal começou a nacionalizar as ferrovias controladas por capital estrangeiro, assumindo assim o controle de várias delas para prevenir que falissem. No entanto, por falta de planejamento e de recursos em um período entre guerras, os investimentos diminuíram, além do fato de o sistema rodoviário começar a se desenvolver com força no país. Já nos anos 50, devido aos déficits das ferrovias nacionais, promoveu-se a estatização das linhas férreas através da criação da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), em 1957, com o objetivo de administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar, diminuir os gastos e melhorar o tráfego das estradas de ferro da União, as quais atravessavam todo o país (DNIT, s.d.).

Dessa forma, durante as próximas décadas de 60, 70 e 80, muitos trechos considerados deficitários foram desativados e, com a crescente valorização do transporte rodoviário, as constantes crises econômicas enfrentadas pelo governo e da severa redução de investimentos, o sistema ferroviário entra em crise. A RFFSA é fortemente atingida e, sem recursos suficientes e com altas dívidas adquiridas, bem como com a decorrente degradação da infra e superestrutura dos trilhos, é afastada, pelo governo federal, da administração dos transportes urbanos. Dessa forma, já nos anos 90, inicia-se o processo de desestatização das ferrovias nacionais (Tabela 2), através de um processo de privatização proporcionado pela “Lei das Concessões”, de 1995, a qual promoveu o leilão das estradas de ferro à diversas concessionárias pelo país (hoje fiscalizadas pela ANTT, criada em 2001), extinguindo-se assim, em 1999, a RFFSA (DNIT, s.d.).

TABELA 2: Desestatização da Malha da RFFSA. Fonte: (ANTT, 2013)

Malhas Regionais	Data do Leilão	Concessionárias	Início da Operação	Extensão (Km)
Oeste	05.03.96	Ferrovias Novoeeste S.A.	01.07.96	1.621
Centro-Leste	14.06.96	Ferrovias Centro-Atlântica S.A.	01.09.96	7.080
Sudeste	20.09.96	MRS Logística S.A.	01.12.96	1.674
Tereza Cristina	26.11.96	Ferrovias Tereza Cristina S.A.	01.02.97	164
Sul	13.12.96	ALL-América Latina Logística do Brasil S.A	01.03.97	6.586
Nordeste	18.07.97	Companhia Ferroviária do Nordeste	01.01.98	4.238
Paulista	10.11.98	Ferrovias Bandeirantes S.A.	01.01.99	4.236
<b>Total</b>				<b>25.599</b>

### Cenário Atual e o Patrimônio Ferroviário:

De acordo com a Confederação Nacional do Transporte - CNT (2015) o sistema ferroviário, no Brasil, teve um considerável crescimento desde que se iniciou o processo de concessão das malhas federais à iniciativa privada. Atualmente, a malha ferroviária brasileira (figura 18) transporta as principais commodities minerais e agrícolas, como por exemplo, minério de ferro, soja, açúcar, carvão mineral, grãos, milho, farelo de soja, óleo diesel, celulose, produtos siderúrgicos, ferro gusa (ordem da maior porcentagem para a menor, respectivamente) e entre outros. Dessa forma, considerando os vários anos em que o sistema ficou estagnado (antes das concessões), hoje as ferrovias em operação são responsáveis por 21% do transporte da produção de carga do país, valor baixo, considerando o seu potencial. A densidade atual da malha também é extremamente baixa, uma vez comparada com outros países como Estados Unidos, Índia e China, por exemplo.

De acordo com o Ministério dos Transportes (2016), no Brasil, existem 3 tipos de bitola: larga (1,60m), métrica (1,00m) e a mista. A maior parte malha ferroviária nacional se concentra nas regiões sul e sudeste com predominância para o transporte de cargas. A ANTT prevê R\$ 91 bilhões de investimentos relacionados ao PIL (Programa de Investimento em Logística) nas ferrovias brasileiras nos próximos 25 anos (2014-2038).

Em relação ao patrimônio ferroviário nacional, de acordo com a Lei 11.483, de 31 de maio de 2007, o IPHAN possui a responsabilidade de receber, administrar, zelar pela sua guarda e manutenção dos bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, provenientes da extinta Rede Ferroviária Federal SA (RFFSA), incluindo desde edificações como estações, armazéns, rotundas, terrenos e trechos de linha, até material rodante, como locomotivas, vagões, carros de passageiros, maquinário, além de bens móveis como mobiliários, relógios, sinos, telégrafos e acervos documentais. Segundo inventário da ferrovia, são mais de 52 mil bens imóveis e 15 mil bens móveis, classificados como de valor histórico pelo Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (Preserfe), do Ministério dos Transportes (IPHAN, 2014).

Dessa forma, foi instituída a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, por meio da Portaria Iphan nº 407/2010, tendo até 2015, 639 bens inscritos distribuídos por 18 estados brasileiros, além do Distrito Federal, sendo, muitos deles, protegidos por tombamento. Após a inscrição, os bens são avaliados pela equipe técnica da Superintendência do Estado onde estão localizados e, posteriormente, passam por apreciação da Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário (CAPCF), cuja decisão é homologada pela Presidência do Iphan. Os bens não operacionais são transferidos ao Instituto, enquanto bens operacionais continuam sob responsabilidade do DNIT, que atua em parceria com o Iphan visando à preservação desses bens (IPHAN, 2014).



Figura 18: Sistema Ferroviário Brasileiro. Fonte (CNT, 2015)

Além disso, é possível inserir o Patrimônio Ferroviário dentro dos conceitos de Patrimônio Industrial, estabelecidos pela Comissão Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage, ou TICCIH) na carta de Nizhny Tagil, em 2003, uma vez que tais vestígios materiais (a estação ferroviária, seus trilhos, locomotivas e edificações de apoio, assim como as próprias paisagens por elas formadas, por exemplo) fazem parte de um processo histórico (a Revolução Industrial) o qual marcou profundamente o percurso da humanidade, apresentando pois, um valor humano universal, justificando assim a importância da sua identificação, do seu estudo interdisciplinar, da sua conservação, da sua proteção legal e do seu reconhecimento perante a sociedade.

Outro fator importante a ser considerado, em relação ao patrimônio ferroviário e industrial, é a conservação de todos seus elementos como um sistema, ao invés de itens autônomos e isolados. No caso das ferrovias, em particular, ressalta-se a importância de tratar o complexo ferroviário como um sistema, uma vez que seus trilhos alteram as paisagens naturais e construídas, além do fato de os elementos da vida urbana se organizarem em torno das estações (Kuhl, 2016).

Sendo assim, como afirma Beatriz Kuhl em sua obra "Patrimônio Industrial: algumas questões em aberto", de 2010, qualquer intervenção, em um contexto patrimonial, deve ser justificada a partir da premissa de "o que" e "o por que" se preserva, uma vez que tais elementos a serem conservados representam as características de uma dada sociedade e relacionam-se com ela e com o espaço no qual estão inseridos, participando ativamente das transformações ali ocorridas ao longo do tempo. Dessa forma, ressalta-se, inclusive, a necessidade de também valorizar o patrimônio imaterial ali presente, como as atividades sociais ali realizadas, a relação de um certo bem com a estrutura da cidade e seus aspectos culturais, econômicos e históricos, respeitando assim aquilo que o caracteriza.

### 3.2 A MALHA FERROVIÁRIA DE ERECHIM

#### As ferrovias no Rio Grande do Sul e em Erechim - Breve histórico:

Por volta de 1885, o Engenheiro João Teixeira Soares iniciou um estudo de viabilidade de implantação de uma ferrovia a qual conectasse o eixo Rio-São Paulo com o extremo sul do país (PR, SC e RS), uma vez que tais estados eram servidos até então, apenas por ferrovias longitudinais, como a Porto Alegre – Novo Hamburgo, no século XIX e Porto Alegre – Uruguaiana e Cacequi – Rio Grande, já no século XX. O objetivo do engenheiro era traçar uma ferrovia interiorana a qual atravessasse as muitas áreas desocupadas, podendo assim promover a colonização desses estados do Sul, uma vez que o Governo Imperial já realizava esse processo estabelecendo imigrantes em áreas estratégicas, através de empresas colonizadoras especializadas (nacionais e internacionais) (Thomé, 1983).

Dessa forma, ainda no século XIX, começaram-se as pesquisas de terrenos para os possíveis caminhos para a construção da linha férrea, com investimentos de capital inglês e francês. Sendo assim, optou-se por um traçado praticamente em linha reta, partindo da cidade de Itararé (São Paulo), pela sua conexão com a Linha Sorocabana (a qual se direcionava à cidade de São Paulo) até Santa Maria (Rio Grande do Sul), pela sua conexão com as linhas as quais se destinavam à Uruguaiana, Rio Grande e Porto Alegre. Em 1910, a Itararé – Santa Maria (bitola métrica – 1m), ou Estrada de Ferro São Paulo Rio Grande (EFSPRG), ou ainda a “ferrovia colonizadora”, foi oficialmente inaugurada – figura 19 (Thomé, 1983).

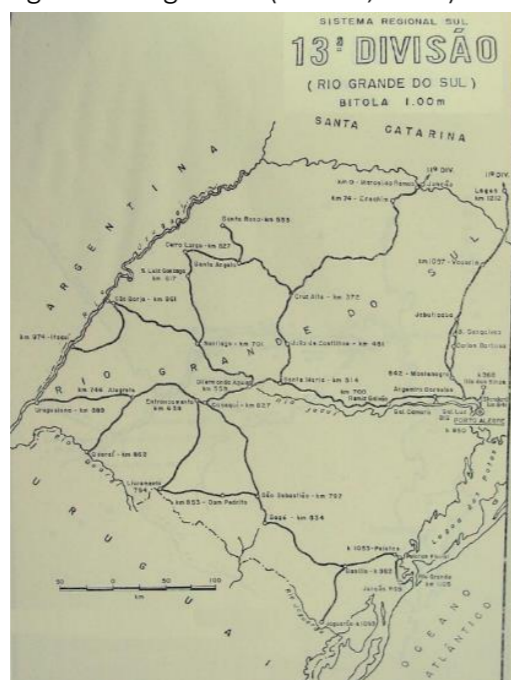


Figura 19: Estradas de Ferro do Rio Grande do Sul, séc. XX

Como relatado no item 2.2 dessa pesquisa, a estrada de ferro chegou ao município de Erechim no ano de 1904 e, a partir daí a cidade começou se formar e a se desenvolver. A ferrovia teve um papel primordial no desenvolvimento industrial e agrícola da região, bem como na formação da sua população e na conformação territorial do município. Na imagem a seguir (figura 20), percebe-se que a área do núcleo central junto à Estação, não foi inserido ao conjunto urbano da cidade após a sua decadência (anos 50 e 60), uma vez que o prédio e todo o complexo ferroviário permanecera subutilizados (inclusive até os dias de hoje) e não foram considerados nos projetos por parte da prefeitura e nas construções realizadas nos terrenos do entorno.

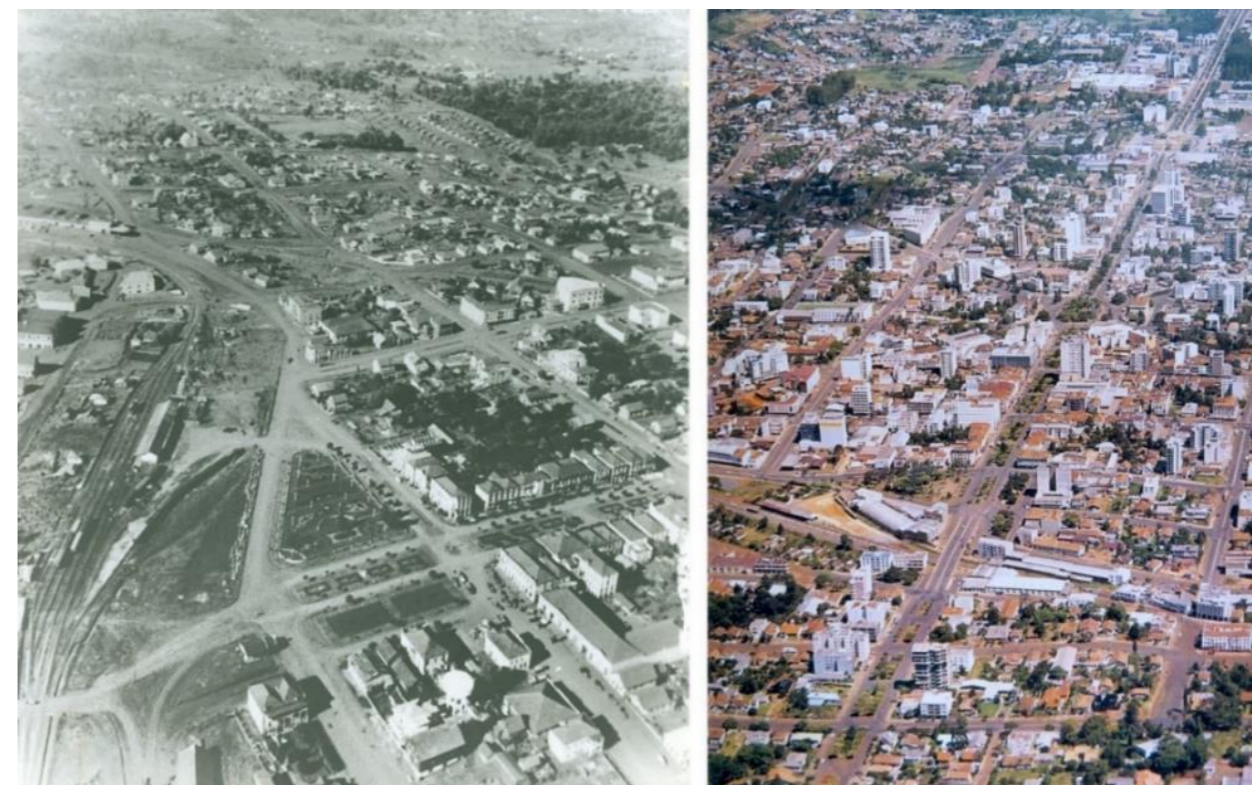


Figura 20: Vistas aéreas de Erechim em 1949 e 1993. Destaque para a área do núcleo central da cidade, junto à Estação Ferroviária. Fonte: (Arquivo Histórico Municipal, 2017)

#### Cenário Atual e o Patrimônio Ferroviário:

Como visto anteriormente, a concessionária América Latina Logística do Brasil – AS (ALL) tomou posse da malha ferroviária presente no sul do Brasil em 1997. Desde então, a empresa atua nos estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, com uma extensão total de 7.304Km, segundo a ANTT (2013). No ano de 2015, a ALL foi incorporada à empresa Rumo Logística Operadora Multimodal SA (Rumo – ALL), expandindo o seu alcance para os estados do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, com um total de 12Km de extensão de malha ferroviária.

A Rumo-ALL malha sul possui conexão com os principais portos do Sul do país e, por isso, a malha é utilizada para o escoamento de grãos como soja, açúcar, milho além de transportar óleo diesel e produtos industrializados na área da construção civil, siderurgia, bens de consumo e até alimentícia. Em 2014, a ALLMS havia 440 locomotivas e um pouco mais de 12mil vagões em operação (CNT, 2015). No Rio Grande do Sul, do trecho de 3.559Km de ferrovia, somente 2.108 estão ativados e outros 368Km estão com a utilização suspensa, incluindo o setor Marcelino Ramos até Santa Maria, passando por Erechim, Viadutos e Gaurama (Prefeitura Municipal de Erechim, 2010).

Em Erechim, especificamente, a malha ferroviária a qual atravessa o município não é utilizada pela concessionária desde 1997, ano em que foi oficialmente desativada, de acordo com a Prefeitura Municipal. Dessa forma a Rumo – ALLMS detinha a posse dos bens ferroviários do município, o que dificultava as ações da Prefeitura de serem realizadas, uma vez que ao longo dos anos, propostas de reforma e reutilização do espaço foram apresentadas para o município, porém pelo fato de a prefeitura não possuir as escrituras e as licenças necessárias nada foi feito, como afirma o ex-secretário de Cultura do município, Mauro Lanzana, em entrevista ao Jornal Bom Dia (2017).

Entretanto, em janeiro de 2017, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) anunciou que uma grande quantidade de termos de transferências de bens móveis e imóveis foram enviados

pela então RFFSA, em relação aos objetos ferroviários, os quais não estão mais em uso, registrados e arrendados pelas concessionárias. Sendo assim, após décadas como propriedade de empresas privadas, a Estação Férrea de Erechim voltará a pertencer ao município, devido ao de cessão concedido pelo DNIT, como divulgado pelo Jornal Bom Dia (2017).

Dessa forma, a prefeitura municipal pretende colocar em prática seu projeto de restauração e reutilização da estação e da malha ferroviária, elaborando ainda antes das determinações do DNIT. Atualmente, a edificação da estação ferroviária está sendo usada por alguns grupos artísticos e culturais do município, para praticarem aulas e ensaios, como a Banda Sinfônica Municipal, Escola de Capoeira e Cultura Afrodescendente, e o Grupo Avanti (grupo de dança da cultura Italiana), porém de acordo com informações da prefeitura, em conversa com o Diretor Técnico do Departamento de Obras da Prefeitura Harryson Testa, realizada em maio de 2017, os grupos citados quase não fazem mais uso do espaço, devido à falta de infraestrutura e segurança no local. Além disso, na parte leste da edificação (limitada por um muro), residem duas famílias de antigos funcionários da estação.

O prédio da antiga estação ferroviária é considerado como patrimônio apenas pelo município através da Lei 3.311, de 19 de setembro de 2000, a qual determina como patrimônio histórico e cultural do município, a mancha ferroviária de Erechim, englobando o prédio da estação férrea, as construções de apoio, a gare, os antigos depósitos e o próprio largo. Apesar de existir a lei municipal, a estação ferroviária de Erechim não é reconhecida como patrimônio nem pelo órgão nacional (IPHAN) e nem pelo estado do Rio Grande do Sul (IPHAE), tendo esse último tombado apenas, no município, o Castelinho (antiga sede da Comissão de Terras do Estado) em 18 de março de 1991.

#### O Projeto da Prefeitura:

O projeto do Museu Histórico de Erechim foi lançado em novembro de 2011 e elaborado pela Secretaria de Cultura, Esporte e Turismo (figura 21). O objetivo é restaurar o prédio da antiga estação e transformá-lo em um museu histórico para o município, realocando para ali, inclusive, o Arquivo Histórico Municipal. Além disso, a ideia é criar uma praça com a temática da ferrovia, através do uso de dormentes no piso e em muros presentes no terreno e da alocação de um café, o qual funcionaria dentro de um vagão de trem. O prédio também contaria com um pequeno auditório (e área de exposição temporária), além da área para exposição permanente. O orçamento previsto para a obra, na época da elaboração do projeto, foi estimado em R\$274.000,00.

Esse projeto foi elaborado juntamente com o do novo terminal de transporte coletivo (inaugurado em 2012), o qual foi implantando no terreno da ferrovia onde antigamente era o pátio de manobra das locomotivas (cedido pela Rumo-ALLMS). O terminal possui apenas uma estrutura metálica para sustentar a cobertura da plataforma de embarque, um banco linear de concreto ao longo de sua extensão e capacidade para a parada de 11 veículos simultaneamente. De acordo com a prefeitura, 16mil pessoas utilizam o serviço diariamente e o investimento da obra chegou a R\$680.000,00.

Com exceção do terminal de transporte público, atualmente, o projeto da estação encontra-se estagnado, uma vez que desde de sua elaboração não foi implementado por problemas burocráticos com os donos do terreno, a Rumo-ALL. De acordo com Testa, o projeto encontra-se em estado de negociação com os gerentes da empresa Rumo, para que se finalize o processo de transferência dos bens ferroviários para o município, após a cessão concedida pelo DNIT. Em sequência, o objetivo seria implementar o projeto do museu e, inclusive, realizar um estudo de implantação de um sistema de transporte coletivo nos trilhos

(similar à um VLT urbano), juntamente com vagões fixos para o uso de restaurantes e bares, porém essa hipótese ainda não possui uma proposta concreta.



Figura 21: Imagens do projeto elaborado pela Prefeitura. Vistas externas e interna do museu proposto. Fonte: (Secretaria de Cultura, Esporte e Turismo, 2011)

O projeto do terminal, desenvolvido pela prefeitura, está totalmente inadequado, pois obstrui a visão da estação, desrespeita o caráter patrimonial da mesma, uma vez que a sua implantação nega a sua existência e não a incorpora em seu projeto. Além disso, os muros construídos bloqueiam e isolam a estação, bem como os seus trilhos, desconfigurando o caráter de acolhimento e chegada que ali existia, aumentando a insegurança do local e excluindo, inclusive, esse contexto do cotidiano da população.

Já em relação ao projeto proposto pela prefeitura para a utilização da estação, ele pode ser considerado insuficiente, uma vez que apenas estabelece um uso para a edificação e não trabalha com o seu entorno de uma forma adequada, mantendo o terminal de ônibus (o qual bloqueia a sua visão e não valoriza o seu acesso) e não propondo uma inserção e conexão da estação com a malha da cidade (apenas estabelecendo uma pequena calçada de acesso).

## 4. CAMPUS UNIVERSITÁRIO

### 4.1 PANORAMA GERAL

As origens das universidades remetem ao século XV, na Europa, onde a divisão do trabalho e o surgimento de novas corporações de ofício marcaram a época, devido aos processos de transmissão do conhecimento proporcionado por elas, através da formação de corporações conhecidas como *universitas*. Dessa forma, conforme as cidades iam crescendo, essas corporações passaram a adquirir edifícios próprios para as suas aulas, reuniões e a biblioteca. Com o passar do tempo, a sede de cada “curso” passou de salas alugadas para edificações urbanas majestosas em meio as cidades, já que elas passavam por um processo de expansão. Esses conjuntos de prédios urbanos formaram as universidades, como na Inglaterra (Oxford e Cambridge), por exemplo. Sendo assim, o território da universidade definia-se pelos seus elementos construídos e não por um sítio (fechado e afastado da cidade), ou seja, o ensino se integrava à malha urbana e se constituía como um elemento do seu crescimento (Buffa & Pinto, 2016).

Já nos Estados Unidos, ainda de acordo com Buffa & Pinto (2016), o conceito de Universidade variava para a concepção de comunidade, ou minicidades (*colleges e universities*). As instituições de ensino americanas constituíam em seus espaços não apenas salas de aulas e bibliotecas, mas também moradia, refeitório e espaços recreativos, apresentando uma certa autonomia. Dessa forma, esses *colleges* geralmente se localizavam nas bordas da cidade, ou até no campo, em sítios com muito verde, rompendo com a tradição europeia. Essas localidades afastadas eram cercadas, apresentavam suas próprias normas e tinham uma conceituação “romantizada” da vida no campo, onde o estudante poderia se dedicar exclusivamente aos estudos e à pesquisa, oferecendo a ele uma formação integral.

#### E O BRASIL?

No caso brasileiro, as primeiras instituições de ensino se desenvolveram com a chegada da família real, no século XIX. Na época, foram criados cursos para suprirem as demandas da corte, ou seja, profissionais para sustentarem o Estado, como cursos militares, de medicina, de direito, engenharias, economia, agronomia (entre outros), bem como a Academia de Belas Artes. Dessa forma, as primeiras universidades brasileiras surgiram a partir da junção de diversas escolas autônomas, como é o caso da Universidade do Rio de Janeiro (1920) e a Universidade de São Paulo (1934). Essas primeiras universidades (criadas entre 1920 e 1930) se caracterizavam pela justaposição de cursos existentes – as faculdades, aqueles formados para suprirem as necessidades do Estado e, inclusive, por se localizarem em prédios imponentes, em sítios dentro da malha urbana denominados como cidades universitárias (Buffa & Pinto, 2016).

Já a partir dos anos 60, ocorre o processo de expansão do ensino superior (reforma universitária de 1968), principalmente com o objetivo de produzir conhecimento e expandir o desenvolvimento científico, tecnológico e econômico do país. Essas novas universidades criadas passaram a ser consideradas como campus universitário, sendo implantadas de forma fechada (mais fácil de controlar), em terrenos afastados da cidade e seguindo o modelo norte americano, não mais o europeu. Dessa forma, as novas universidades eram geridas como empresas, de uma forma racional, eficiente (Buffa & Pinto, 2016).

Ainda de acordo com a mesma fonte, após a reforma de 68, as faculdades foram substituídas por centros e departamentos, o que modificou a estruturação das universidades: o que antes se localizava em um grande edifício, se dividiu em vários menores. Essas alterações atingiram até as universidades antigas, uma vez que elas também passaram por mudanças estruturais e, em muitos casos, foram transferidas para áreas afastadas da cidade. Contudo, as instituições brasileiras nunca atingiram o grau de autossuficiência que

as americanas possuíam, devido à motivos financeiros, políticos e de gestão. Por isso, elas acabaram se tornando ambientes monótonos, apenas como local de passagem e sem vida cotidiana, uma vez que tudo se encontra “lá fora”, em meio a vida urbana, promovendo assim uma segregação física e social do ensino superior.

### 4.2 CASO ERECHINENSE

#### A Universidade Federal Fronteira Sul

De acordo com o seu próprio site, a Universidade Federal da Fronteira Sul (UFFS) é uma instituição de ensino superior pública criada pela Lei Nº 12.029 de 2009, ela abrange mais de 400 municípios da Mesorregião Grande Fronteira Mercosul – Sudoeste do Paraná, Oeste de Santa Catarina e Noroeste do Rio Grande do Sul. Sua instalação deu-se nessa porção do país devido a carência de universidades de cunho público nessa região, como parte do programa nacional de interiorização das universidades federais públicas do país, iniciado em 2004, com a finalidade de atender a população distante dos grandes centros urbanos, expandindo assim o alcance do ensino superior. As cidades contempladas pela UFFS foram: Chapecó (SC), Realeza e Laranjeira do Sul (PR), Erechim, Passo Fundo e Cerro Largo (RS).

Em Erechim, especificamente, a universidade foi implantada em 2010, tendo sua sede abrigada, temporariamente, junto ao Seminário Nossa Senhora de Fátima. A universidade conta com aproximadamente 2000 alunos, além de professores e servidores, e 11 cursos de graduação: Agronomia, Agronomia (Turma especial - Pronera), Arquitetura e Urbanismo, Ciências Sociais, Engenharia Ambiental e Sanitária, Filosofia, Geografia, História, História (Turma especial - Pronera), Curso Interdisciplinar em Educação do Campo (Ciências da Natureza) e Pedagogia; 6 cursos de especialização, 3 programas de mestrado e 1 de doutorado. No ano de 2015, foi inaugurada a sede oficial do campus universitário, às margens da RS135, em um terreno doado pela prefeitura municipal, distante 15Km do centro da cidade. O mapa ao lado (Mapa 02) demarca a localização do Campus da UFFS-Erechim e a sua relação de distanciamento para com o centro da cidade, bem como em relação ao seu plano urbano original (1914) e o núcleo ferroviário (estação ferroviária), na qual encontra-se o terminal de transporte coletivo municipal.

#### O Campus Universitário de Erechim

O novo Campus da UFFS de Erechim é composto por: dois blocos de salas de aulas (estando um em construção) e, também, secretarias, assessorias da universidade e coordenaria acadêmica geral, bem como um auditório, uma cantina e a biblioteca universitária; um bloco dos professores com salas de professores, secretarias e coordenação dos cursos, auditório, cantina, secretaria de pesquisa e pós-graduação; três blocos de laboratórios com salas de pesquisas e experimentação das áreas envolvidas pelos cursos presentes; e um restaurante universitário (Mapa 03 abaixo).

A principal característica da universidade é de não possuir centros e departamentos na sua hierarquia, apenas coordenadorias e secretarias de curso. Dessa forma, todos os cursos usufruem dos mesmos espaços construídos dentro do campus, como as salas de aulas e laboratórios. A universidade ainda não conta com uma moradia estudantil, porém já vem sendo cobradas pelos estudantes.

Considerando os modelos de campus apresentados anteriormente e o breve histórico das universidades no país, é possível determinar que a lógica de implantação do campus da UFFS Erechim segue um modelo ultrapassado (ainda dos anos 60-70) o qual se mostrou, através dos anos e dos diferentes casos



aplicados, insuficiente para a realização das atividades universitárias, uma vez que os alunos, e a própria universidade, permanecem isolados. Dessa forma, a segregação física e social, apontada por Buffa & Pinto (2016) no item 4.1, torna-se evidente pelo fato de: a universidade ser afastada da cidade, mas dependente dela ao mesmo tempo; por conformar grandes espaços e distâncias entre seus edifícios; necessitar obrigatoriamente do transporte coletivo (que nem sempre é eficiente); gerar insegurança pela falta de vitalidade; promover a dificuldade de acesso à programas de extensão pela comunidade (como programas de saúde, esporte e cultura). Todos esses exemplos são aplicados a atual situação da UFFS Erechim.

Em relação à dificuldade de garantir os programas de extensão para a população, o Plano Nacional de Educação, estabelece uma meta (a 12.7) que diz respeito aos créditos curriculares para a extensão universitária. Ela assegura que no mínimo 10% do total de créditos curriculares, exigidos para a graduação, deveriam ser destinados para a realização de programas e projetos de extensão universitária, priorizando as áreas de grande demanda social. Ou seja, fica clara a necessidade de universidade estar presente no centro urbano, dotado de infraestrutura para que dessa forma suas atividades possam alcançar as mais diferentes parcelas da população.

A localização do campus da UFFS é questionável a partir do momento em que considerarmos o contexto na qual ele foi implantado: longe de tudo. Apesar de ela ser justificável devido aos seus cursos que envolvem ciências agrárias, é condenável ao mesmo tempo quando se considera que a vida universitária deve estar ligada com a vida urbana (no tecido urbano), onde já existem equipamentos, infraestrutura, moradias, comércios e serviços para sustentar tal função.

Mesmo considerando que o terreno do campus é um espaço bonito, cercado pela natureza, o contexto na qual ele é inserido não proporciona uma diversidade de atividades com as quais os estudantes podem se envolver em seus intervalos entre aulas, uma vez que seu entorno conta com propriedades rurais e grandes rodovias de tráfego pesado.

Além disso, o único transporte coletivo disponibilizado pela prefeitura, leva até 40 minutos para chegar até o local (dependendo do trânsito nas rodovias), apresenta intervalos de saída (do terminal central) que não são constantes, variando de 30 minutos até 2 horas entre um ônibus e outro e, também, não há o serviço durante os fins de semana. Dessa forma, a conexão entre o centro da cidade e a universidade é prejudicada, bem como dificulta o acesso da comunidade para a participação de atividades de extensão como oficinas, cursos e eventos realizados no Campus.

Outro agravante da localização do Campus é o aumento do número de acidentes envolvendo as rodovias BR153 e, principalmente, a RS135 em relação ao novo trevo implantado próximo ao acesso à universidade, como é possível observar na figura 22. De acordo com os moradores das localidades próximas, o trevo não foi executado adequadamente, uma vez que a passagem de veículos de grande porte é dificultado pela curva fechada, a iluminação é precária, há um grande acúmulo de água na pista, em dias de chuva e, além disso, não foram previstas as faixas de conversão para os moradores acessarem a localidade Linha 0, tornando esse processo ainda mais perigoso, de acordo com as informações do Jornal Diário da Manhã (2015).



**MAPA 02: CONTEXTUALIZAÇÃO URBANA**  
(FONTE: GOOGLE EARTH – ADAPTADO PELA AUTORA)

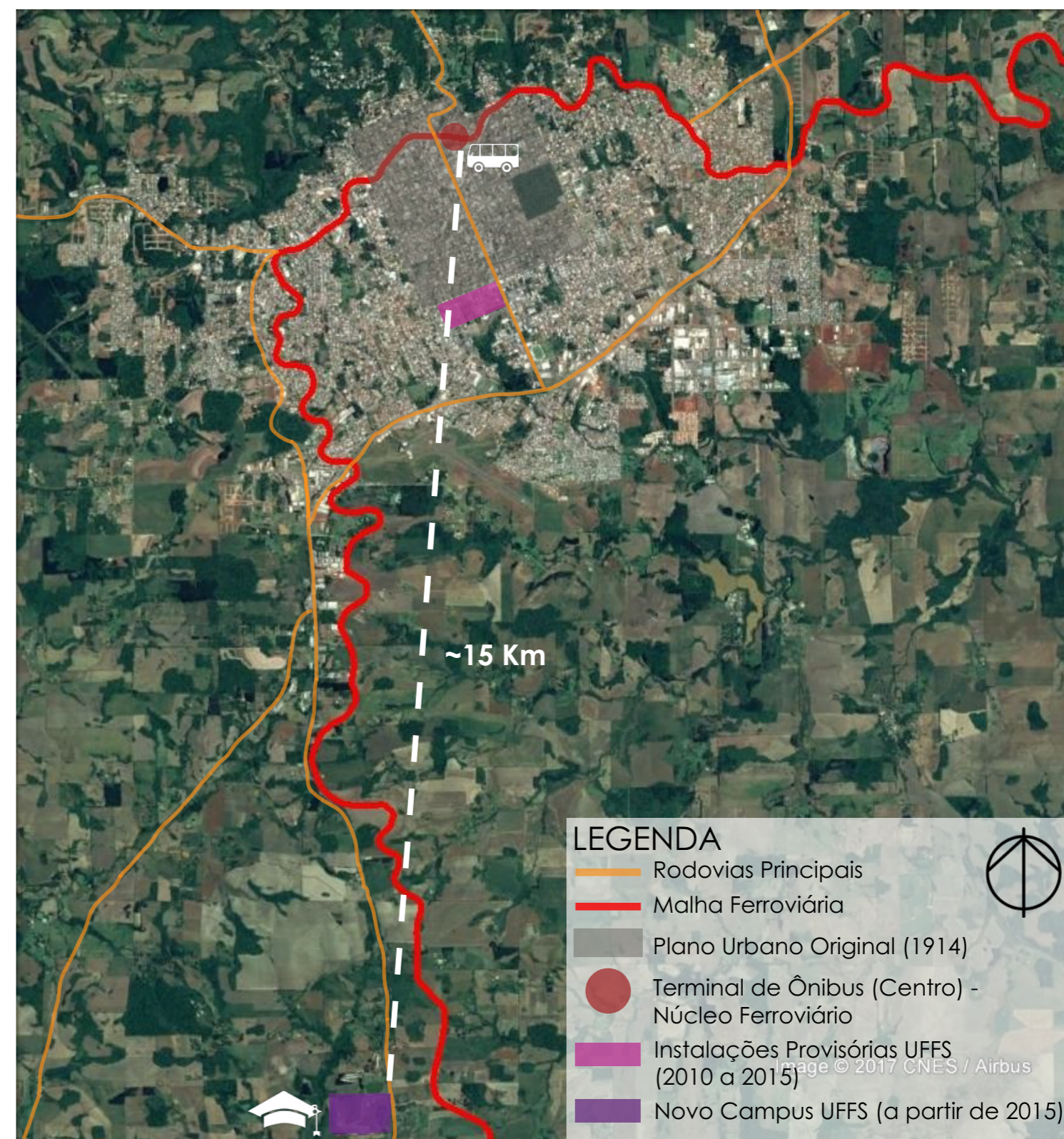
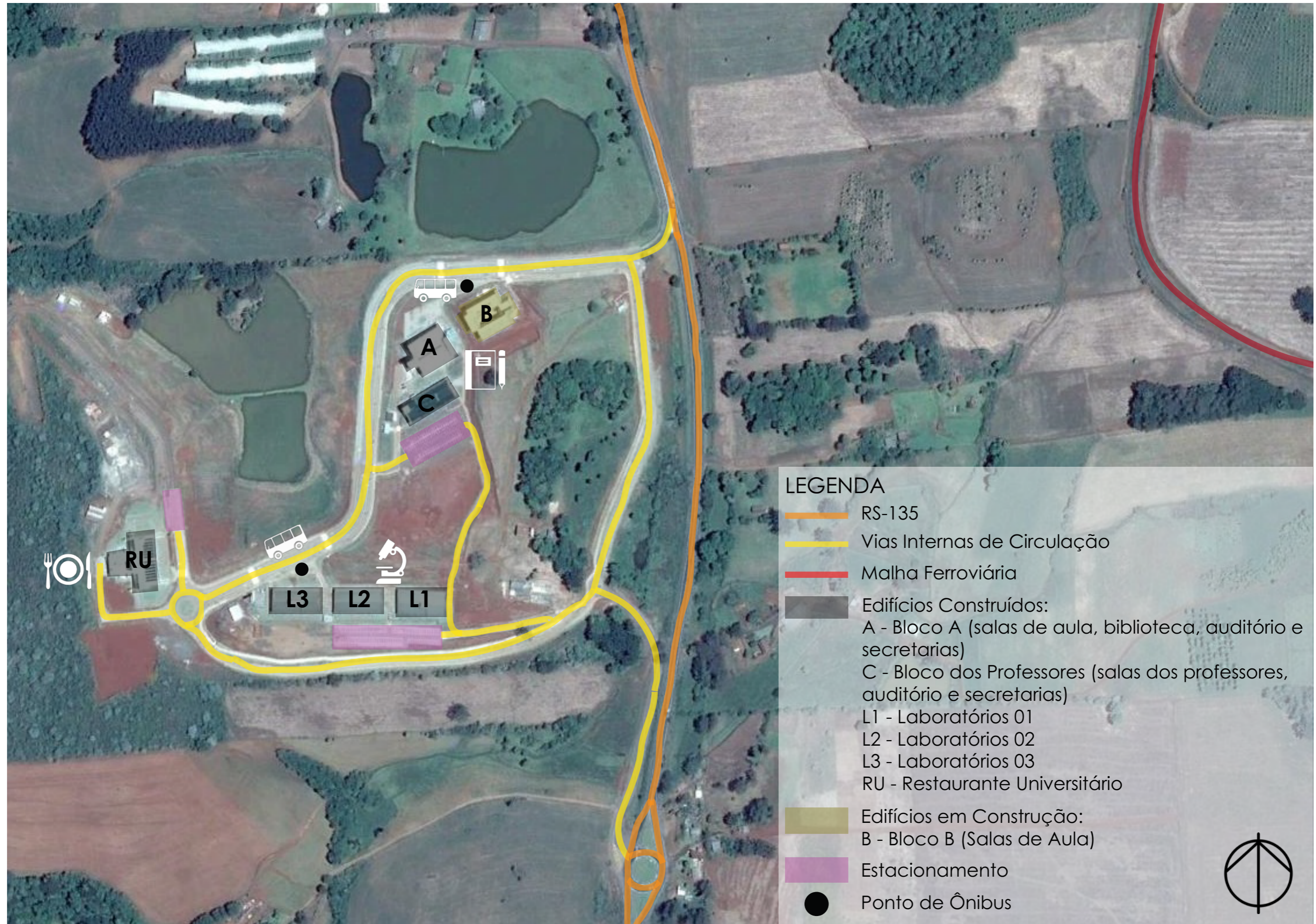


Figura 22: Notícias envolvendo o novo trevo da UFFS, na RS135. Fonte: Jornais locais, versão digital (indicado na imagem).

# MAPA 03: UFFS – CAMPUS ERECHIM

(FONTE: GOOGLE EARTH – ADAPTADO PELA AUTORA)



## 4.3.O Entorno:

### Universidade Federal Fronteira Sul

A nova sede da UFFS foi implantada às margens da RS135, no ano de 2015, em um terreno cedido pela Prefeitura Municipal, distante 15Km do centro da cidade. O Campus é composto por: dois blocos de salas de aulas - A, B, C, H (estando um em construção) e, também, secretarias, assessorias da universidade e coordenaria acadêmica geral, bem como um auditório, uma cantina e a biblioteca universitária; um bloco dos professores com salas de professores (E, F), secretarias e coordenação dos cursos, auditório, cantina, secretaria de pesquisa e pós-graduação; três blocos de laboratórios (G, I, J) com salas de pesquisas e experimentação das áreas envolvidas pelos cursos presentes; e um restaurante universitário (K, L).

#### Problemática do Novo Campus:

- Afastado do centro e da infraestrutura, oferta de serviços, moradia e atividades de cultura/lazer nele proporcionados;
- Demanda irregular do transporte coletivo e ausência do mesmo nos fins de semana;
- Dificuldade de acesso por parte da comunidade, prejudicando a sua participação em atividades de extensão da universidade;
- Próximo a rodovias de tráfego pesado e aumento do número de acidentes próximo ao seu trevo de acesso.
- Localizado na área rural, não proporciona opções de atividades secundárias para os estudantes;
- Não oferece moradia estudantil.



Fonte das imagens: Acervo Pessoal, 2017.



## 5. ANÁLISE DO LOCAL

### 5.1 MALHA FERROVIÁRIA – SITUAÇÃO ATUAL

A malha ferroviária de Erechim, considerando ela como um sistema, apresenta diferentes perfis e características ao longo do seu percurso pelo município. Os trilhos cortam a cidade de uma forma transversal, atravessando diferentes bairros (mais de 20) e delimitando diferentes ambiências, desde de a área central (estação ferroviária), passando por bairros extremamente residenciais, pela periferia da cidade e chegando até a área rural, proporcionando assim uma diversidade de ocupação em toda a sua orla.

Dessa forma, estabeleceu-se uma demarcação a fim de caracterizar tais perfis e relacioná-los dentro da dinâmica da cidade, como pode-se observar no mapa no mapa ao lado (Mapa 04) e no da página 21 (Mapa 05). Portanto, dividiu-se a malha ferroviária em três trechos: A, B e C, tendo ainda, subdivisões B1/B2 e C1/C2, de acordo com a característica de cada área demarcada. Percebe-se quem em todos os setores apresentados a seguir não se relacionam com a malha e com a dinâmica da cidade, uma vez que, esquecida, ela não se integra com a ocupação urbana e não possui uma utilização específica, gerando áreas residuais, grandes depósitos de lixo à céu aberto e vazios urbanos passíveis de apropriação e de ocupação irregular, por parte da população. Além disso, é perceptível, inclusive, que essa setorização proposta também se encaixa dentro dos padrões sociais do município, uma vez que nos bairros periféricos encontram-se as famílias de menor renda, como se observa na imagem a seguir (figura 23).

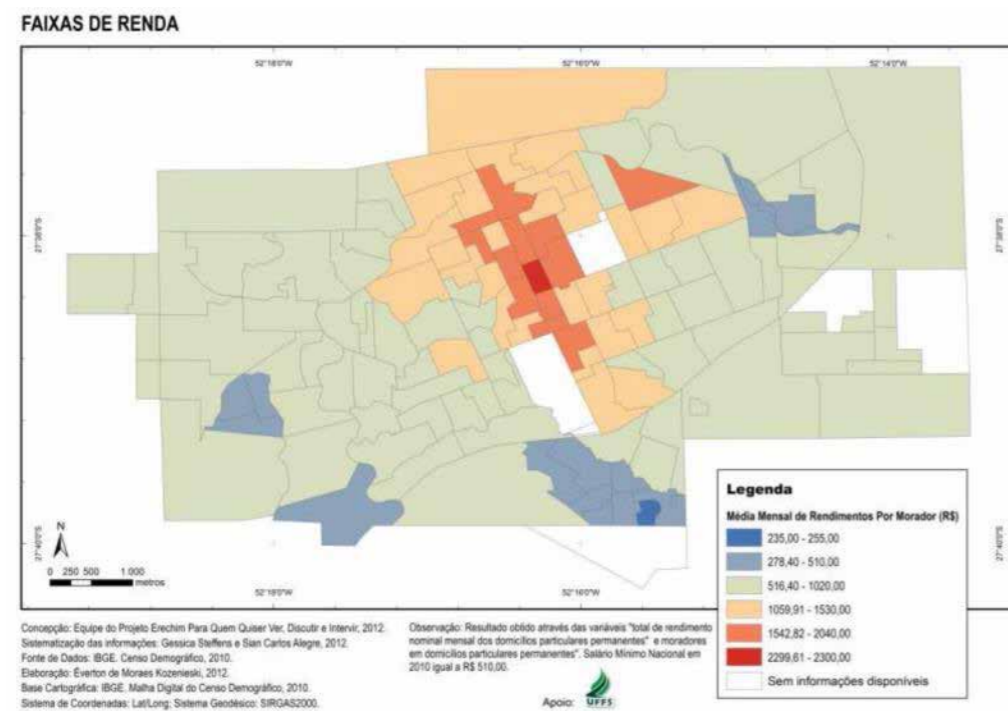


Figura 23: Faixas de Renda da área urbana de Erechim. Fonte: Projeto de Extensão: Erechim para quem quiser ver, discutir e intervir (2012).

### CARACTERIZAÇÃO DA MALHA FERROVIÁRIA:

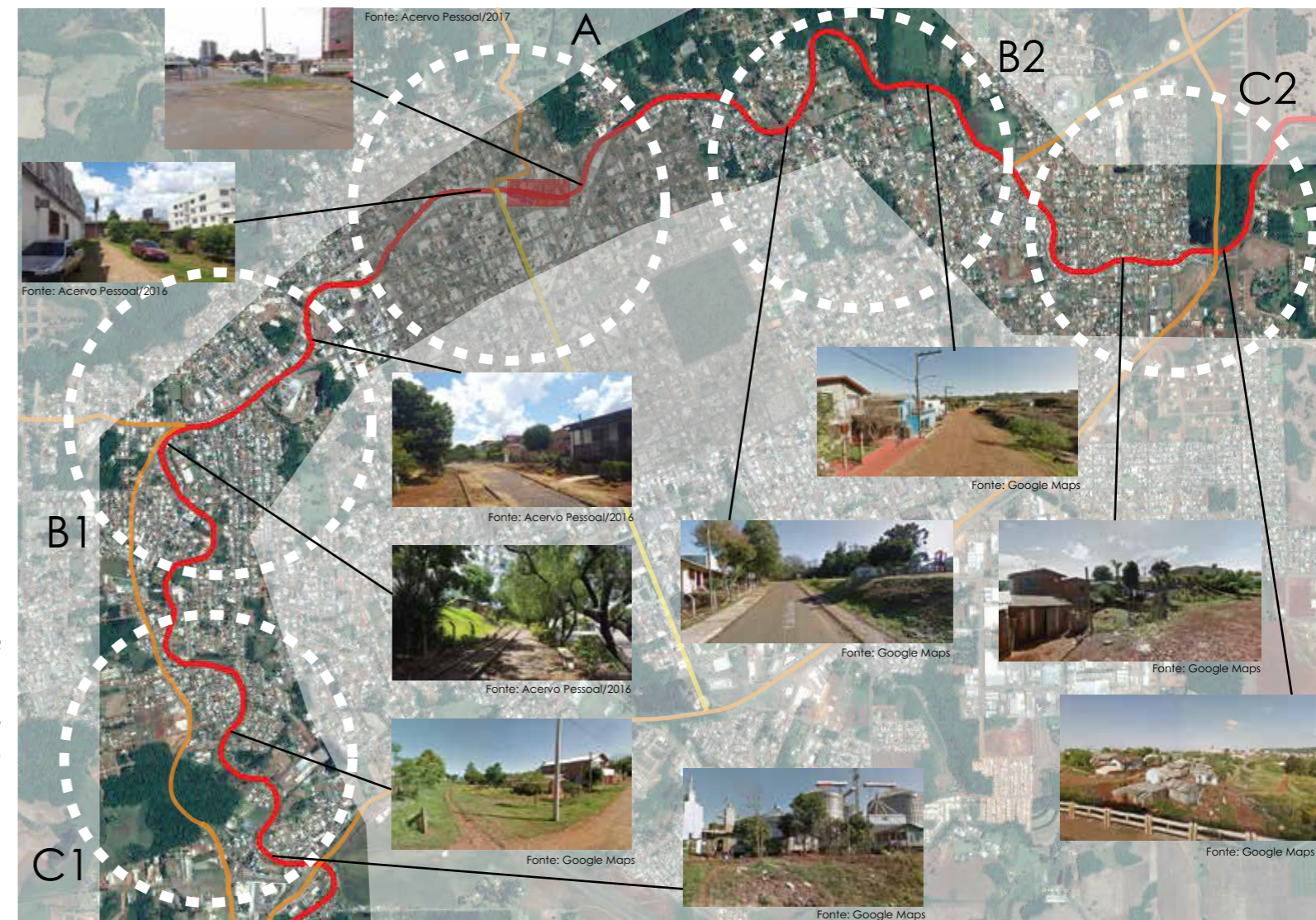
**TRECHO A:** É caracterizado, principalmente, pela área central da cidade. Nele, a malha ferroviária é inserida em um contexto urbano consolidado, tendo as suas bordas densamente ocupadas. Além disso, encontram-se alguns edifícios abandonados, vazios urbanos, partes em que o asfalto cobre os trilhos, alguns acessos (escadas) entre o desnível da ferrovia e das ruas do entorno. Contudo, o principal elemento desse

setor é o próprio núcleo ferroviário, onde se encontra a estação, o terminal de ônibus, a feira e o camelódromo (área de intervenção exemplificada a seguir).

**TRECHO B:** É caracterizado pelos bairros predominantemente residenciais, em uma transição do centro urbano para a zona mais periférica da cidade. Nesses setores, ocorre uma pequena apropriação, por parte dos moradores, de áreas residuais da orla ferroviária, as quais se transformam em extensão de lotes (como estacionamentos, garagens, depósito de objetos, pequenas plantações). Além disso, no trecho B1, por exemplo, encontram-se também vazios urbanos e algumas áreas verdes residuais transformadas em praças, por incentivo dos próprios moradores. Ainda na área B1, inclusive, os trilhos atravessam dentro das instalações da maior cooperativa da região, a COTREL.

**TRECHO C:** É caracterizado pelos bairros periféricos da cidade, predominantemente residenciais e com pouca infraestrutura. Nesses setores, ocorre a ocupação de grande parte da orla ferroviária por habitações informais de famílias de baixa renda. Dessa forma, os trilhos da ferrovia atravessam lado a lado com as residências e, em muitos trechos, encontra-se coberto pelas ruas não asfaltadas. Destaca-se a presença da BR153 em ambos os lados desse trecho, conformando um viés segregador entre o centro urbano e as localidades periféricas. Nesses trechos existem muitos conflitos com a prefeitura municipal devido às tentativas de desapropriação, porém as ocupações acontecem constantemente (em grande quantidade) e faltam políticas sócias, por parte da prefeitura, para realocar e regularizar a situação dessas diversas famílias.

### MAPA 04: CARACTERIZAÇÃO DA MALHA FERROVIÁRIA





4 Escola Municipal de Belas Artes  
Fonte: PM de Erechim



3 P. da Bandeira: Prefeitura e Catedral (direita)  
Castelinho e Secretaria de Educação (esquerda)  
Fonte: PM de Erechim



2 Av. Maurício Cardoso  
Fonte: Mapio.net



1 Parque Longines Malinowski  
Fonte: Wikigogo.org



5 Centro Cultural 25 de Julho  
Fonte: PM de Erechim



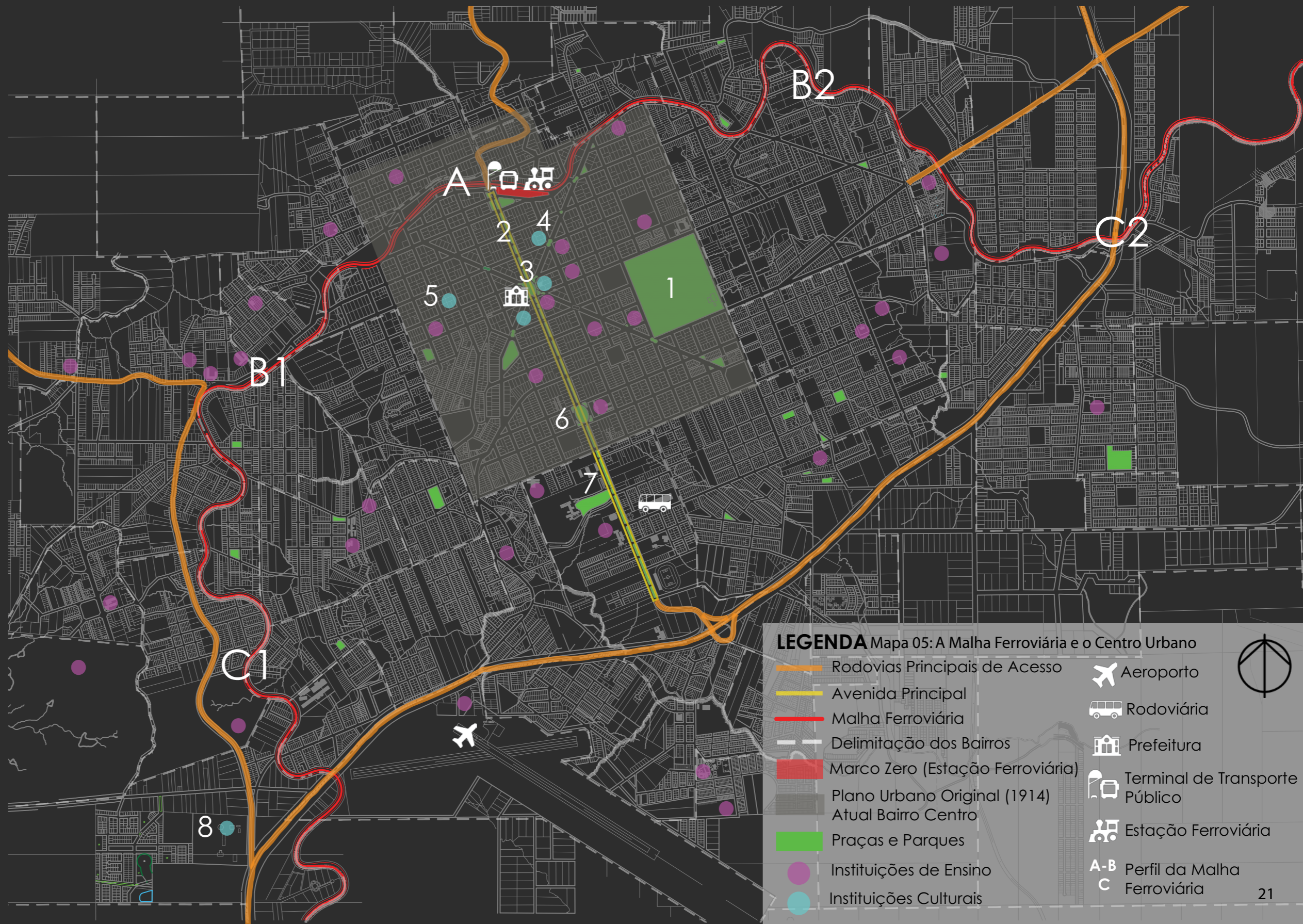
6 Praça Jaime Lago  
Fonte: Rádio Comunidade



7 Seminário Nossa Senhora de Fátima  
Fonte: Grupo Arte e Retalho



8 Parque de Exposições da FRINAPE  
Fonte: ClicRBS



## 5.2 O CENTRO DA CIDADE

Ainda de acordo com o mapa 05, apresentado anteriormente, é possível concluir que a grande maioria das instituições de ensino, áreas verdes de lazer e, principalmente, as instituições culturais se encontram limitadas ao centro da cidade e aos bairros próximos a ele. O espaço livre de lazer mais utilizado pelos Erechinenses é a principal avenida da cidade (eixo da Av. Maurício Cardoso e Av.7 de Setembro, junto à Praça da Bandeira e a Jaime Lago), onde seus canteiros verdes e calçadas amplas são apropriados pelos moradores (muitos chegam a levar cadeiras), durante o fim de tarde, para uma roda de conversa e chimarrão. Já o Parque Longines Malinowski até então estava subutilizado pela falta de segurança e infraestrutura, porém, atualmente, ele passou por uma reforma em suas calçadas (muito utilizadas para caminhada e passeio de bicicleta) e hoje conta com mais opções de áreas de lazer (parque infantil, academia ao ar livre, churrasqueiras, aluguel de bicicletas e ciclo faixa). Outra área de lazer utilizada pelos moradores são os jardins do Seminário Nossa Senhora de Fátima, junto à Av. Sete de setembro, onde são praticadas atividades de lazer e estar em seus gramados e pista de caminhada sombreados.

Já em relação às atividades culturais realizadas no município, existe uma certa carência devido à limitada quantidade de equipamentos públicos como a escola de Belas Artes, o Centro Cultural 25 de Julho (para apresentações e shows), Biblioteca e Acervo Histórico Municipal, Castelinho (atualmente passa por uma restauração, já foi utilizado para exposições temporárias) e o Parque da FRINAPE (local onde acontece a feira de exposição e shows).

O mapa ao lado (mapa 06) representa o uso do solo na porção principal do bairro Centro (seu núcleo central) onde se encontra a maior quantidade de estabelecimentos comerciais e de prestação de serviço, bem como órgãos públicos (como a prefeitura, câmara de vereadores, secretaria de educação) e algumas áreas livres de lazer (Praça Júlio de Castilhos e Praça da Bandeira, além dos canteiros centrais). A Av. Maurício Cardoso é a principal referência comercial de Erechim, assim como as ruas perpendiculares a ela. Por isso, essa porção da cidade é muito movimentada e apresenta uma grande vivacidade durante a semana. Já nos fins de semana, movimentação de usuários se restringem aos restaurantes ali localizados (principalmente na porção norte da avenida, após o viaduto) e aos canteiros centrais para atividades de estar e lazer (com exceção de alguns sábados do mês em que o comércio permanece aberto).

Além disso, é possível verificar que esse setor da cidade é o mais denso e verticalizado, principalmente a área localizada ao sul da estação ferroviária, apresentando uma grande quantidade de edificações de uso misto, o que indica que apesar de ser um grande centro comercial, também é uma referência de moradia (por isso o centro é o bairro mais populoso e o que apresenta a população de maior renda, como visto anteriormente). Conforme as edificações se distanciam do eixo principal central, elas vão ficando menores e mais afastadas uma das outras, bem como aumentando cada vez mais o uso residencial, à medida que se aproximam dos bairros vizinhos.

## 5.3 DIAGNÓSTICO DA ÁREA DE INTERVENÇÃO

A área de intervenção proposta é o núcleo central da malha ferroviária de Erechim, localizado no centro da cidade, aonde se encontra a edificação da estação ferroviária. Dada a evolução histórica e urbana do município, é visível a importância que esse espaço possui na configuração da cidade e no seu desenvolvimento. Dessa forma, a escolha desse terreno se justifica pela sua importância histórica e cultural, bem como pela presença de um bem patrimonial o qual, hoje, se encontra abandonado.

## MAPA 06: O CENTRO DA CIDADE – MAPA DE USOS

(Fonte: elaborado pela autora, com base no Google Maps)



Essa porção da cidade apresenta uma vivacidade e uma dinâmica própria, porém falta a infraestrutura adequada para que tais funções (feira alimentícia, camelódromo, terminal de ônibus e entre outras) sejam executadas com conforto e qualidade para seus usuários. A implantação atual dessa área não proporciona a integração da malha urbana necessária para tornar a estação ferroviária e seus trilhos em um espaço agradável e convidativo para os moradores. Além disso, todas as edificações ali presentes se encontram de costas à malha ferroviária, bem como à estação, negando assim a existência desses elementos símbolos do progresso e da memória erechinense. Portanto, busca-se com esse projeto, o replanejamento dessa porção

central da cidade, mantendo os seus usos atuais e, também, inserindo novos para que, dessa forma, sejam oferecidos serviços de qualidade à comunidade, bem como sejam propiciadas áreas de lazer, estar e a prática da cultura no centro da cidade, como será exemplificado mais adiante, no item 6, da página 28.

Os mapas apresentados a seguir (mapa 07) representam o recorte de intervenção proposto. A quadra formada pelas ruas Marcos Uchoa, Joaquim Brasil Cabral, João Massigan e pelo Viaduto Rubem Berta, delimita a área do diagnóstico de estudo, a qual apresenta uma característica de horizontalidade, com gabaritos atingindo no máximo 4 pavimentos. Essa porção da área central se caracteriza por edificações de uso misto, variando entre comercial exclusivo, residencial exclusivo e comercial/residencial. Vale ressaltar que, muitas das edificações com uso comercial ali encontradas (principalmente ao norte da estação), se relacionam com a construção civil e com algumas atividades industriais residuais (galpões de depósitos), como uma consequência da ocupação original ali existente.

Em relação à legislação municipal vigente, o recorte de intervenção está inserido dentro da zona Unidade de Serviço – 1 (US-1) e, de acordo com o plano diretor da cidade (2016), essa delimitação se caracteriza pelo uso comercial, de serviços e industrial (mapa 08), visando a descentralização, mediante: Medidas institucionais, administrativas e tributárias; investimentos públicos e execução de loteamentos industriais obedecida a legislação pertinente.

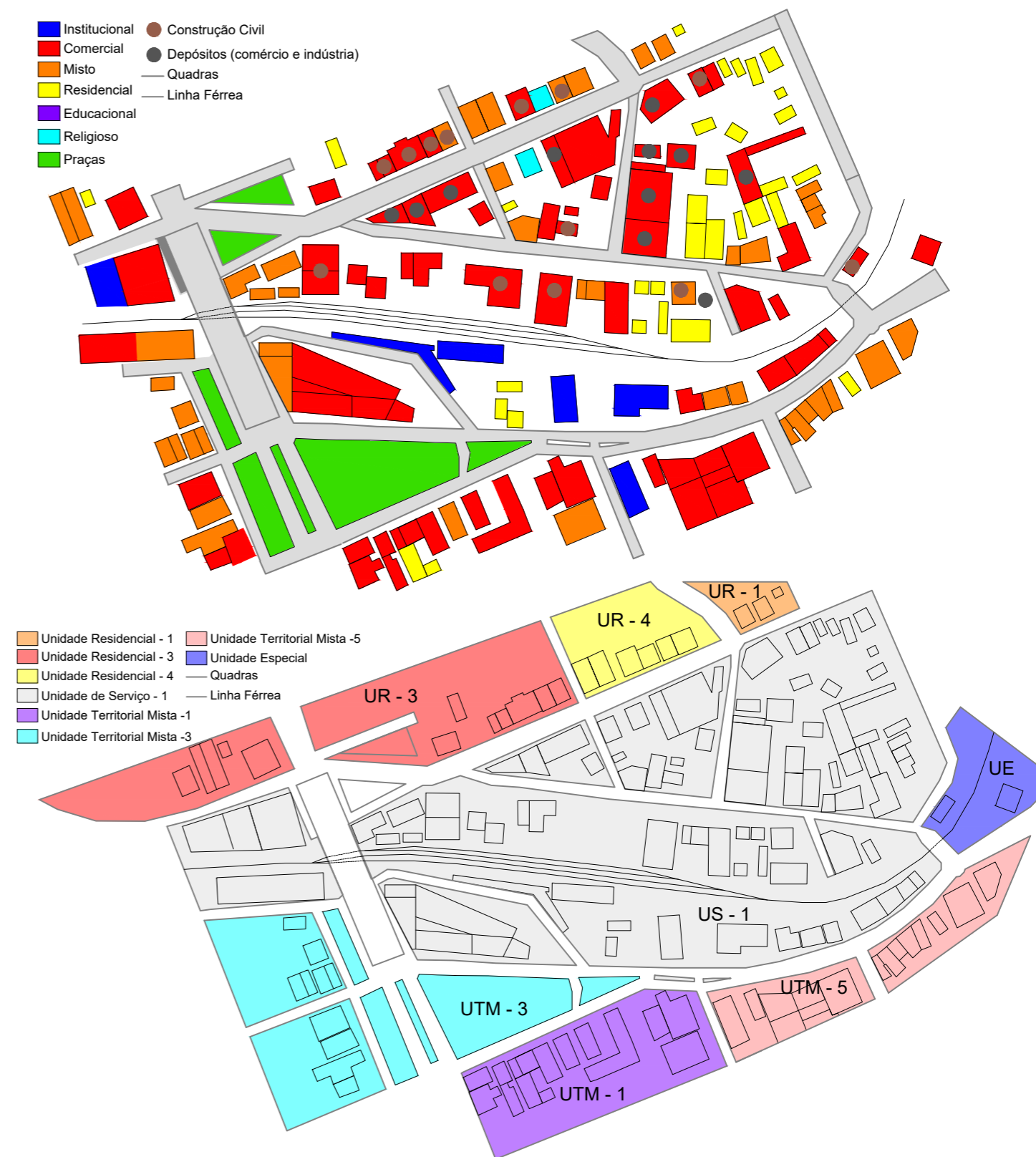
Contudo, esse zoneamento proposto pela prefeitura não é mais condizente com a dinâmica atual da cidade, uma vez que não convém propor a instalação de indústrias e depósitos, por exemplo, em uma área central totalmente intrínseca ao tecido urbano e contendo um bem patrimonial, o qual é totalmente esquecido pela legislação. Essa delimitação da prefeitura estimula instalação de comércios específicos (como a construção civil e oficinas de automóveis, por exemplo), sendo que está área poderia se tornar uma continuação do centro consolidado, estendendo para a parte norte da malha ferroviária o mesmo caráter comercial/residencial que existe na sua porção sul, tornando-se mais adequada com a realidade atual do entorno. Vale ressaltar que o entorno da estação ferroviária já possui equipamentos de interesse público, o que também poderia ser mais explorado pela legislação municipal.

### MAPA 07: RECORTE DE INTERVENÇÃO

(FONTE: GOOGLE EARTH – ADAPTADO PELA AUTORA)



### MAPA 08: RECORTE DE INTERVENÇÃO – USOS E LEGISLAÇÃO



UNIDADE DE SERVIÇO – 1 (US-1)					
RECUOS LATERAIS E FUNDOS	RECUO FRONTAL	GABARITO MÁXIMO	TAXA DE OCUPAÇÃO	ÍNDICE DE APROVEITAMENTO	ESTACIONAMENTO
Lateral (paredes com abertura): H/15+2m >2m	Residencial: 4m	9 Pavimentos	T0 = 70%	Residencial: 3.5 Comércio/Serviços: 1.50 Indústria/Depósitos: 1	Subsolo ou qualquer pavimento (desde que respeitando a T0)
Lateral (paredes sem abertura): H/23+3m >2m	Misto: 2m				
Fundos: H/20+3m >1/10 profundidade do lote	Comércio/Serviços: 2m				

# 1

## O Entorno: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

O prédio da estação ferroviária é a edificação mais antiga de Erechim (1910), sendo considerado como patrimônio pelo município. Atualmente, ela está sendo usada por alguns grupos artísticos e culturais municipais, para a prática de ensaios, como a Banda Sinfônica Municipal, Escola de Capoeira e Cultura Afrodescendente, e o Grupo Avanti (grupo de dança da cultura Italiana), porém os grupos citados quase não fazem mais uso do espaço, devido à falta de infraestrutura e segurança no local. Além disso, na parte leste da edificação (limitada por um muro) - A; B, residem duas famílias de antigos funcionários da estação.

O estado de degradação e abandono da estação é alto, várias pichações cobrem a fachada sul (C, D, E), enquanto a norte (A, B) encontra-se parcialmente bloqueada por construções em seu entorno. Suas portas e janelas originais encontram-se danificadas e em sua cobertura, houve a substituição do telhado de barro original (telhas francesas) por telhas de fibrocimento (F).

Dessa forma, a edificação situa-se isolada do contexto urbano local, tornando-se um ambiente hostil, inseguro e, muitas vezes, como cenário de crimes, consumo e tráfico de drogas, ou seja, em total esquecimento pela população.

A



B



C



D



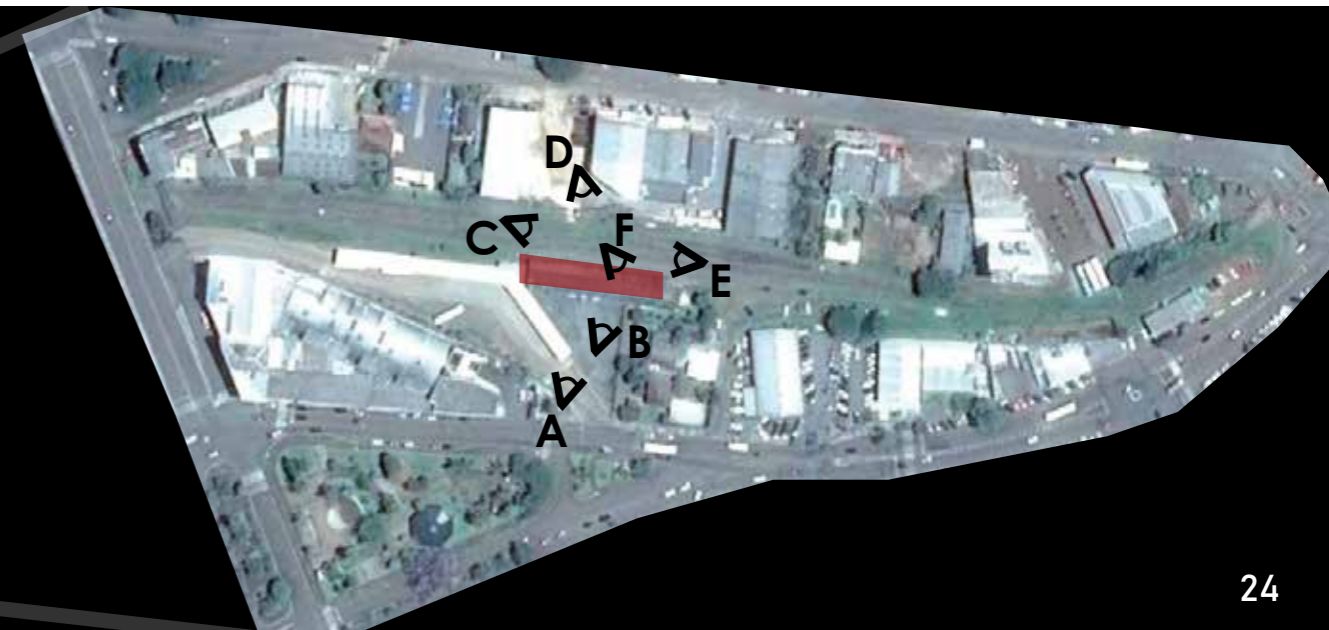
E



F



Fonte das imagens: Acervo Pessoal, 2016/2017





# 2

## O Entorno: FEIRA DO PRODUTOR E CAMELÓDROMO

A feira do produtor é um resultado de um projeto de desenvolvimento sustentável, promovido pela prefeitura, para o pequeno produtor rural da região, com reflexos diretos à comunidade. Ela foi ali instaurada em meados da década de 90 e hoje representa uma grande referência comercial para a população, principalmente em relação a produtos coloniais e orgânicos. A feira abre três vezes por semana e atende centenas de consumidores. Dessa forma, fica claro a sua importância dentro das atividades cotidianas da comunidade.

Suas instalações contam com, apenas, um pavilhão de alvenaria com cobertura de estrutura metálica, onde se distribuem as barracas de cada produtor rural, e o estacionamento externo. Não há, atualmente, um espaço de permanência junto a feira, onde se possa consumir os produtos com tranquilidade, caracterizando-a apenas como um espaço de relações de compra e venda de curta duração (A, B, D, E).

Já o Mercado Popular Municipal (Camelódromo) foi inaugurado em 2005 e destina-se à venda de produtos variados (como brinquedos, eletrônicos e roupas) com um preço mais baixo. Ele é constituído por alvenaria em apenas um edifício, onde se distribuem os boxes dos vendedores e funciona diariamente (C, F).

Vale ressaltar que, em nenhum momento, a feira e o camelódromo se conectam ou apresentam algum tipo de interação, também o caracterizando como um local de passagem e de pouca permanência.



### INTERIOR



Fonte das imagens: Acervo Pessoal, 2016/2017



### 3

## O Entorno: TERMINAL DE ÔNIBUS PRAÇA JÚLIO DE CASTILHOS VIADUTO RUBEM BERTA

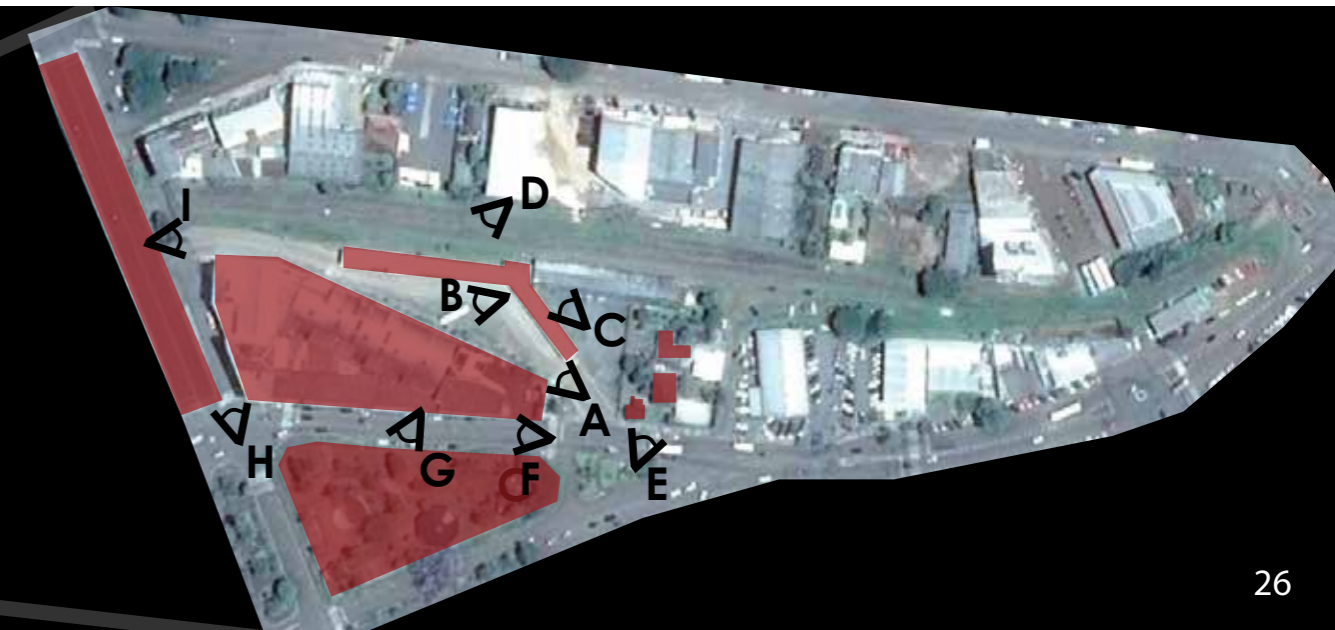
O terminal de transporte coletivo - A, B, C, D - (2012), foi implantado pela prefeitura no terreno da ferrovia, ao lado da estação, no antigo pátio de manobra das locomotivas. O terminal possui apenas uma estrutura metálica para sustentar a cobertura da plataforma de embarque, um banco linear de concreto ao longo de sua extensão, além da área destinada para o estacionamento dos ônibus. O projeto do terminal está totalmente inadequado, pois obstrui a visão da estação, desrespeita o caráter patrimonial da mesma, uma vez que a sua implantação nega a sua existência, bloqueia o acesso aos trilhos. Dessa forma a população é isolada desse contexto e a insegurança aumenta no local.

Ao lado direito do terminal e da estação, encontram-se algumas residências (E) de antigos funcionários da ferrovia. Do lado esquerdo (F, H, I) situa-se um bloco com unidades comerciais (principalmente) e algumas edificações residenciais. Em frente ao terminal localiza-se a Praça Júlio de Castilhos (F, G), uma das mais antigas e tradicionais praças da cidade.

Já o Viaduto Rubem Berta - H, I - (inaugurado em 1968) é a continuação da principal avenida da cidade (Av. Maurício Cardoso), promovendo a conexão entre porção norte e sul do centro, passando sobre a malha ferroviária. Ele conta com duas pistas para veículos e duas pequenas faixas de calçada para pedestres. No vão central, embaixo do viaduto, encontra-se a sede do grupo municipal de Escoteiros Tupinambás



Fonte das imagens: Acervo Pessoal, 2016

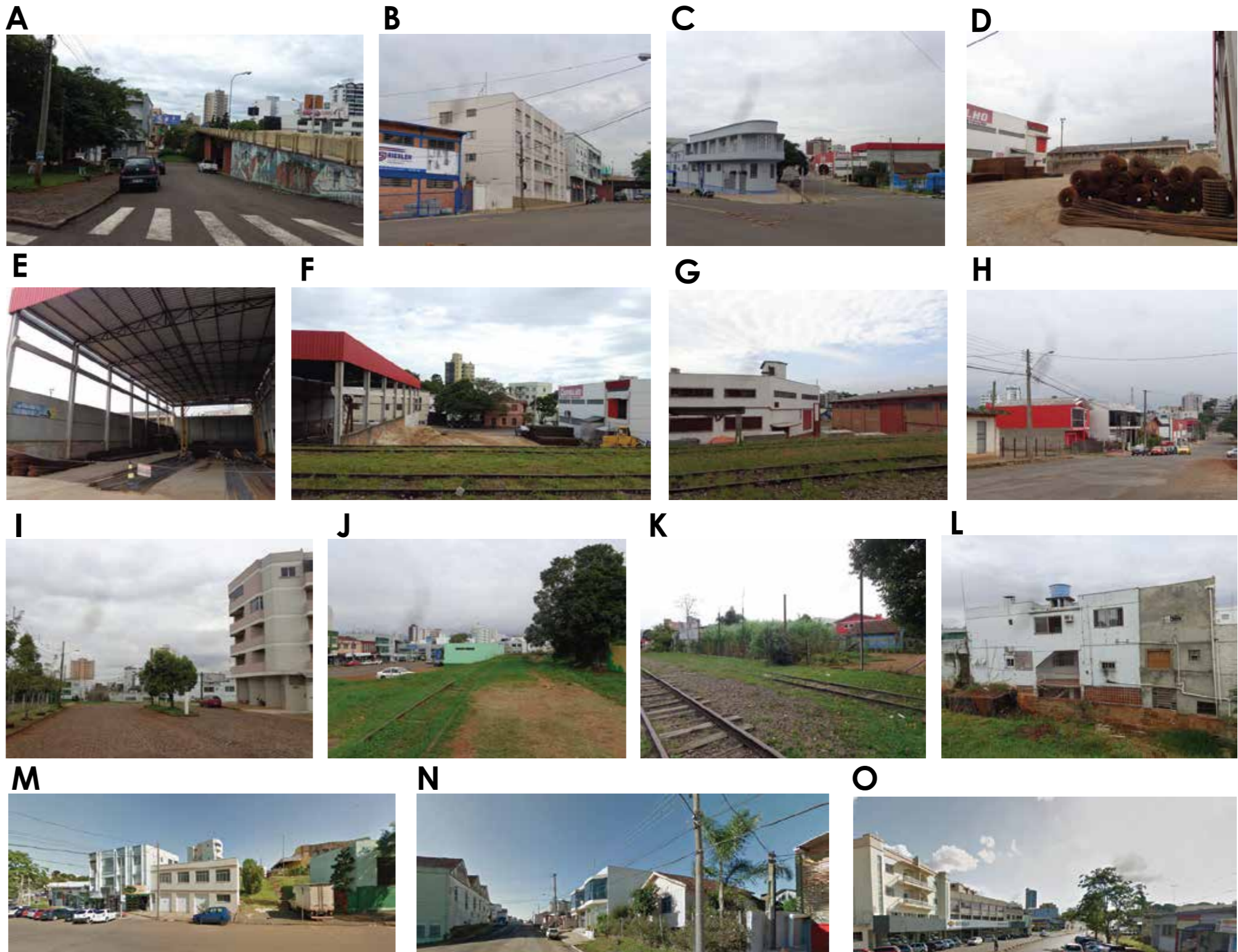


# 4 O Entorno: RUA MARCOS UCHOA

A Rua Marcos Uchoa apresenta um caráter de uso misto em suas edificações, alternando em blocos comerciais - B, C, D, E, F, G, H (como galpões de armazenamento e lojas de materiais de construção, oficinas, estofaria e comércios vicinais), blocos residenciais - I, K, N (casas e prédios de apartamentos com até, no máximo, cinco pavimentos) e blocos mistos - B, H (apartamentos nos níveis superiores e lojas no térreo), características que se repetem em ambos os lados da rua. Além disso, encontram-se algumas edificações mais antigas, com uso comercial ou ainda para alugar - C, N.

Essa caracterização se repete em direção à Rua Joaquim Brasil Cabral, porém nessa predominam-se as edificações de uso comercial (em ambos os lados) - J, L, M.

As setas representadas no mapa abaixo indicam escadas para a passagem de pedestres, entre à área dos trilhos e à borda da Rua J. B. Cabral - M, O. Vale ressaltar, inclusive, que nenhuma das edificações demarcadas apresenta uma relação direta com a ferrovia, estando todas elas de costas para a mesma.



Fonte das imagens A a L: Acervo Pessoal, 2016/2017.  
Imagem M, N, O: Google Maps, Street View.



## 6. ABORDAGEM PROJETUAL

### 6.1 POTENCIALIDADES DO LOCAL

Após o estudo e a análise apresentados anteriormente, foi possível estabelecer algumas potencialidades em relação ao local de intervenção e a cidade de Erechim. Para isso, foi determinada uma **PROBLEMÁTICA** encontrada, versus as **POSSIBILIDADES** de intervenção e de solução. Entre elas se destacam:

#### Área Verde de Lazer – Parque Linear

**PROBLEMÁTICA:** Grande vazio urbano gerado pelos resquícios da malha ferroviária ao longo do município, gerando áreas residuais e não aproveitadas → **POSSIBILIDADES:** Potencial de criação de um parque linear ao longo da malha, com pequenos núcleos de lazer (praças) distribuídos pelos bairros, através da continuidade do passeio, da ciclovia e do corredor verde ao longo da cidade.

#### Praça Central – Entorno da Estação Ferroviária

**PROBLEMÁTICA:** Área central subutilizada, faltando infraestrutura e segurança para os usuários. Patrimônio municipal esquecido junto à malha ferroviária residual e construções em seu entorno as quais não os valorizam → **POSSIBILIDADES:** Grande praça central abraçando a estação ferroviária, promovendo infraestrutura, requalificando o seu entorno e mantendo a vivacidade e os usos já ali existentes. Inserção de espaços permanência e convívio social.

#### Uso Universitário (Programa de Extensão + Moradia Estudantil)

**PROBLEMÁTICA:** Universidade instalada 15Km longe do centro, sem infraestrutura, atividades cotidianas, longe de moradias, comércios e serviços. Dificuldade do acesso da comunidade na participação de atividades de extensão → **POSSIBILIDADES:** Resgate da universidade para o centro da cidade, mesmo que com a manutenção do novo campus instalado. Inserção das atividades de extensão para a comunidade, de cultura e lazer junto ao bem patrimonial (o qual seria gerido pela universidade). Campus universitário conectado com o novo campus através do transporte coletivo de qualidade. Inserção da vida estudantil no centro da cidade (moradia universitária). Uso de área residual e ociosa.

#### Uso Cultural/Patrimonial

**PROBLEMÁTICA:** Bem patrimonial abandonado e degradado, junto à sua malha ferroviária residual e construções em seu entorno as quais não os valorizam. Terminal de Ônibus mal projetado, dando as costas e boqueando a estação → **POSSIBILIDADES:** Atividades culturais ligadas à universidade, bem como à estação ferroviária e a memória do local, com o objetivo de preservar o que existe, porém, não resgatando o que não faz mais sentido no local (ex.: transporte ferroviário).

#### Transporte

**PROBLEMÁTICA:** Não será considerada a reativação do transporte ferroviário (nem para transporte coletivo urbano) devido à precariedade da malha, alto custo de adequação e substituição da mesma, não haver demanda populacional para outro modal de transporte coletivo e o grande impacto físico e social ao

longo da malha. Terminal de transporte coletivo com pouca infraestrutura e mal implantado → **POSSIBILIDADES:** Replanejamento do terminal de ônibus existente para garantir melhor infraestrutura e qualidade para os usuários, inserindo-o dentro do contexto urbano e da vivacidade local. Incentivo do uso de bicicletas e trajetos a pé. Utilização da malha para lazer ao invés de transporte.

#### Comércio

**PROBLEMÁTICA:** Pouca infraestrutura nos equipamentos públicos de comércio popular (feira do produtor e camelódromo). Falta de interação entre os equipamentos públicos entre si e com local na qual estão inseridos → **POSSIBILIDADES:** Manter a vivacidade comercial do local (comércio popular), replanejando a feira do produtor, camelódromo. Inserção de novas unidades comerciais (lojas, restaurantes, cafés, serviços, etc.) junto às atividades propostas no terreno, bem como espaços de permanência e convívio social.

### 6.2 DEFINIÇÃO DO PROGRAMA

A partir das potencialidades estabelecidas, foi possível determinar um programa preliminar em relação as atividades a serem alocadas na área de intervenção. Portanto, definiu-se, previamente 6 elementos para serem articuladas no local, são eles: **A estação ferroviária, o terminal de transporte coletivo, um centro de convivência da UFFS, a moradia universitária, as unidades comerciais e a praça central da estação/parque linear da ferrovia.** Tais elementos estariam conectados entre si, como ilustra o diagrama abaixo (figura 24), no qual cada esfera representa um componente do programa proposto, juntamente com os links estabelecidos entre eles, representados pelas linhas retas. Dessa forma, é possível concluir que os principais articuladores da nova dinâmica concebida para o local são: as atividades universitárias (centro de convivência e moradia estudantil) e o terminal de transporte coletivo, uma vez que eles apresentam um maior número de conexões.

Dessa forma, busca-se através da inserção de novas atividades (praça/parque + universidade) em um contexto de usos já estabelecidos (comércio popular, transporte coletivo, presença de um bem patrimonial), de uma forma em que a comunidade seja favorecida através de uma parceria e de uma relação de trocas com o poder público, para que assim essa porção da cidade insira-se, novamente, no contexto urbano e na paisagem da cidade.

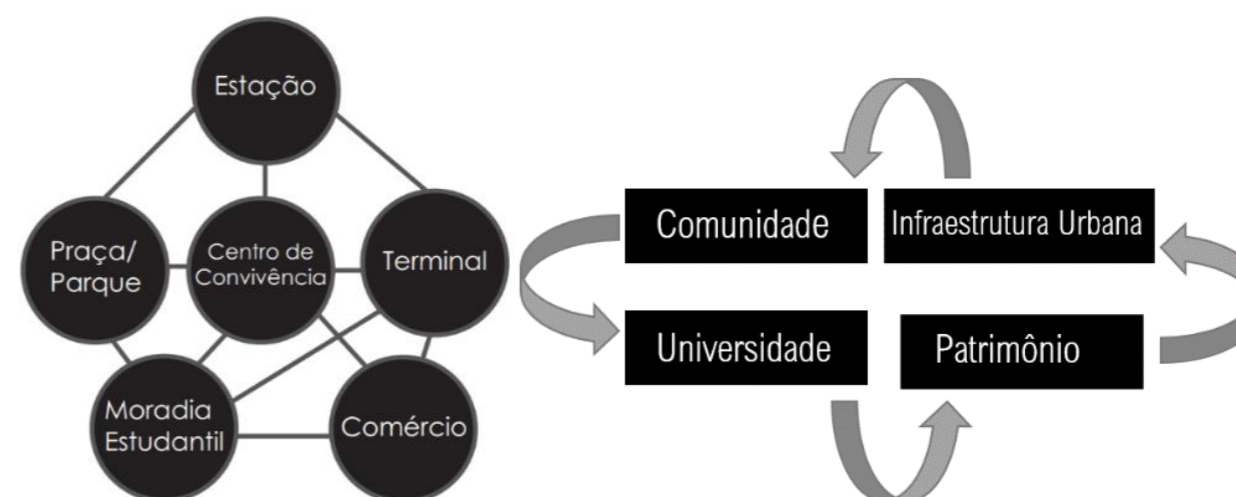


Figura 24: Esquema do programa preliminar proposto. Fonte: Elaborado pela autora.

## 7. ESTUDOS DE CASO

### 1. Campus Universitário da Scuola Universitaria Professionale Della Svizzera Italiana (SUPSI), Lugano, Suíça - Cruz y Ortiz Arquitectos (2013).

MOTIVOS: Uso universitário, incorporação à malha ferroviária, recuperação urbana, características do terreno, continuidade dos elementos do projeto.

Esse projeto obteve a primeira colocação em um concurso realizado com o objetivo de recuperação de uma área próxima a uma estação, para implantar um campus universitário. Em um terreno estreito, comprido e contendo condicionantes como: proximidade das linhas férreas, presença do muro da estação, túneis e entre outros, foi desenvolvido um complexo universitário composto por oito blocos escalonados em planta e em altura. Os edifícios apresentam uma “espinha longitudinal” interna a qual os articula e os proporciona continuidade (Archdaily, 2013).

Esse projeto se aproxima com a proposta apresentada nesse trabalho, principalmente por envolver o uso universitário inserido em uma localidade ferroviária. Porém, no caso da universidade italiana a estação encontra-se em pleno funcionamento, enquanto em Erechim ela se apresenta como um patrimônio desativado e abandonado. Além disso, a implantação do projeto na Suíça conta com uma infraestrutura estudantil completa, sendo que no caso erechinense a proposta envolveria a inserção de apenas partes da universidade, no centro da cidade.



Figura 25: Planta baixa, corte e perspectiva aérea do projeto da universidade. Fonte: (Archdaily, 2013)

### 2. Conjunto kkkk e Parque Beira Rio. Registro, São Paulo – Brasil Arquitetura (1996).

MOTIVOS: Patrimônio Industrial, recuperação patrimonial, revitalização da com sua paisagem histórica e inserção na malha da cidade.

O Conjunto KKKK envolve a recuperação de um conjunto de edificações industriais, já bastante deterioradas, reconhecidas como patrimônio histórico e tombadas pelo estado de São Paulo. Esses galpões fizeram parte da história do município paulista de Registro, bem como da origem da sua população. De acordo com os autores, além da restauração das edificações, ali também foi implantado um projeto de referência histórica: o memorial da imigração japonesa do vale do ribeira. Outro aspecto importante é a relação desse sítio com a cidade e com o Rio Ribeira de Iguape, através do Parque Beira-Rio, o qual possui o objetivo de recuperar suas margens e de o integrar com o seu entorno, recuperando assim a sua relação histórica com a cidade (Brasil Arquitetura, 2005).

O patrimônio como um bem esquecido também é a problemática encontrada no cenário erechinense. Por isso, essa obra paulista se assemelha em relação à forma como o patrimônio é tratado e reinserido no contexto da cidade, um dos principais objetivos buscados com esse trabalho.

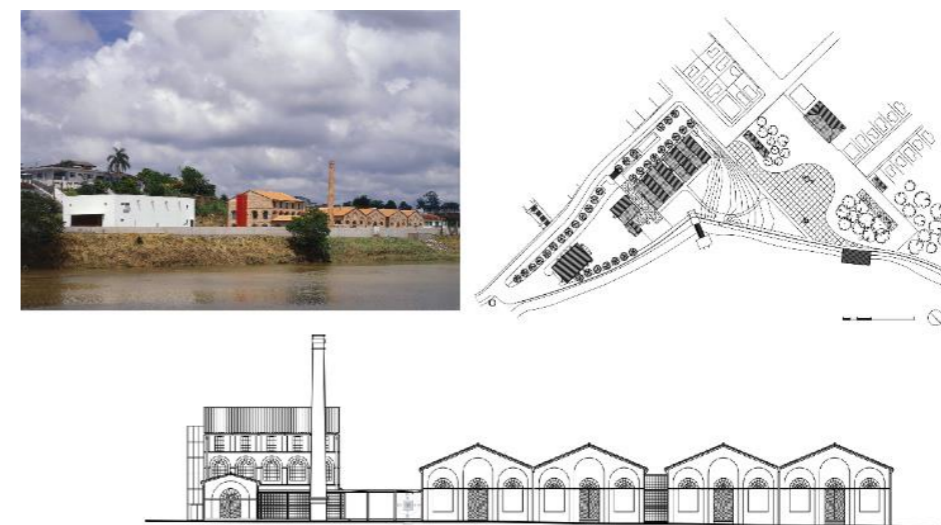


Figura 26: Foto do exterior, planta baixa e elevação do projeto do Conjunto KKKK. Fonte: (Brasil Arquitetura, 2005)

### 3. Centro Cultural São Paulo, SP - Eurico Prado Lopes e Luiz Telles (1979).

MOTIVOS: Programa do equipamento de uso público, centro cultural e de convivência, edifício como elemento de transição, localizado na área central, diversidade de público – espaço democrático.

O Centro Cultural São Paulo destaca-se pela sua inserção à paisagem, não se torando imponente, e por ter se transformado em um ponto de passagem e encontro para os mais diferentes públicos. A edificação conta com uma grande biblioteca, locais de estudo, espaços de exposições, cinema, teatro e restaurante, além de uma laje jardim. Ele apresenta, inclusive, uma rua interna, onde todas as divisórias transversais são transparentes, proporcionando uma visão total e integração entre todos os programas e o jardim interno de passagem (Archdaily, 2017).

Esse projeto se relaciona com o trabalho proposto em Erechim no quesito do programa. Uma das potencialidades levantadas durante o diagnóstico foi a inserção de um Centro de Convivência gerido pela UFFS, o qual poderia contar com atividades de extensão para a população como as que acontecem no centro Cultural São Paulo. Além disso, as características arquitetônicas de edifício de transição e de um espaço democrático, são elementos almejados para projeto a ser desenvolvido em Erechim.

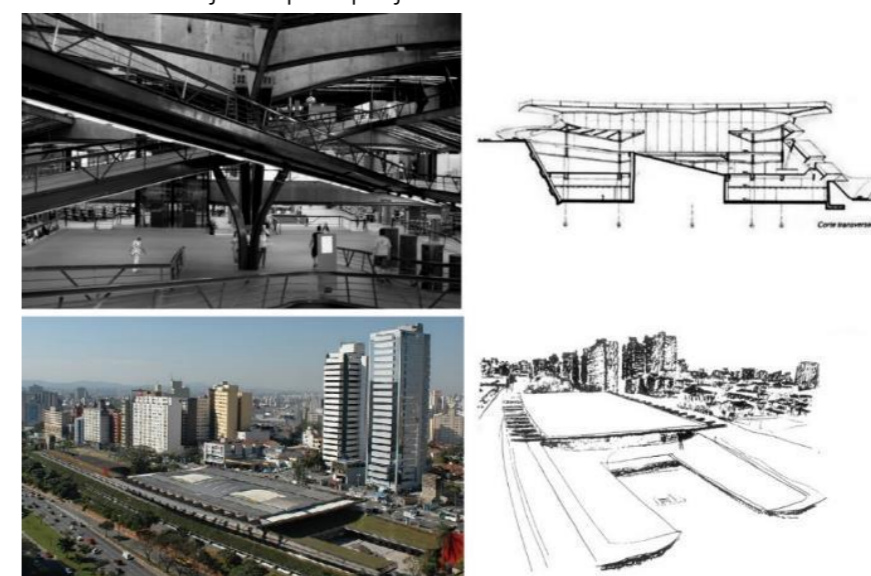


Figura 27: Imagens interna e externa, corte e croqui do Centro Cultural São Paulo. Fonte: (Archdaily, 2017)

#### 4. 2º Lugar Concurso SESC Limeira, São Paulo – Apicás Arquitetos (2017).

MOTIVOS: Equipamento público, características do terreno, elementos do projeto. Referência para: Centro de Convivência da UFFS

Esse projeto obteve a segunda colocação no concurso realizado para a nova sede do SESC em Limeira, SP. Além de ser implantado em um terreno acidentado e de possuir um caráter de uso público, essa edificação foi uma referência estética, funcional e conceitual para a minha proposta.

A utilização de um sistema estrutural econômico (sistema viga-pilar e laje nervurada de concreto) e a presença de um brise externo compondo a fachada também foram elementos inspiradores para o meu projeto da edificação da UFFS, além da semelhança de alguns usos como auditório, espaços de exposição, estar e entre outros.



Figura 28: Imagens interna e externa do projeto. Fonte: (Archidaily, 2017)

#### 5. SAP LABS Latin America, São Leopoldo (RS) – SIAA (2007).

MOTIVOS: Características do projeto, elementos do projeto. Referência para: Centro de Convivência da UFFS.

SAP Labs Latin America é um edifício para laboratórios de desenvolvimento de softwares. A horizontalidade do projeto e os elementos construtivos como laje nervurada e sistema viga-pilar de concreto foram referências para a minha proposta. Além disso, o emprego das esquadrias, das aberturas, de uma forma horizontal, o uso de pilotis e de pé-direito duplo, cobertura externa independente e as circulações internas também foram inspirações para o desenvolvimento do projeto em Erechim.

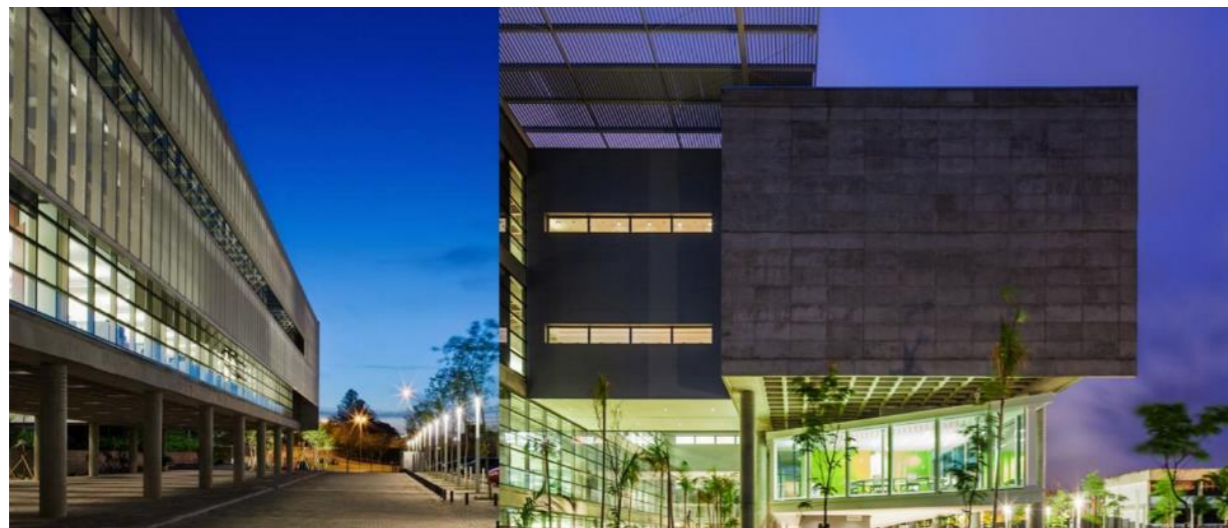


Figura 29: Imagens do Projeto. Fonte: (SIAA, 2007)

#### 6. 1º Lugar Concurso Requalificação Mercado Público de Lages (SC) – Zanatta Figueiredo (2014).

MOTIVOS: Programa do edifício, uso como mercado público, elementos do projeto, requalificação. Referência para: Mercado Público.

Esse projeto obteve o primeiro lugar no concurso realizado para a requalificação do mercado público de Lages (SC) através da criação de um novo volume para compor com o já existente.

A organização das bancas dos produtos alimentícios foi uma das principais referências adotadas para a setorização do mercado público proposto em Erechim, além da diversificação do uso, do tipo do projeto e da relação com edificações históricas já existentes.



Figura 30: Imagens do Projeto. Fonte: (Zanatta Figueiredo, 2014)

#### 7. 1º Lugar Concurso Moradia Estudantil UNIFESP, Osasco (SP) – H+F Arquitetos (2015).

MOTIVOS: Programa do edifício, uso como moradia, elementos do projeto. Referência para: Moradia Estudantil da UFFS.

Esse projeto obteve o primeiro lugar no concurso nacional para a nova moradia estudantil da UNIFESP, campus Osasco, SP. O uso de circulações externas, módulos habitacionais para até quatro estudantes (com cozinha, banheiro e sala de estar), lavanderia coletiva, praça interna de uso comunitário, a horizontalidade da edificação, o uso de pilotis e espaços de circulação no térreo foram elementos de referência para a concepção da Moradia Estudantil da UFFS implantada no projeto em Erechim.



Figura 31: Imagens do Projeto. Fonte: (H+F Arquitetos, 2015)

## 8. O PROJETO

### 8.1 SETORIZAÇÃO DO PROGRAMA E DESENVOLVIMENTO DO PARTIDO

O projeto surgiu a partir da premissa de redesenhar a quadra do recorte de intervenção como um todo. Para isso, considerou-se a remoção de todas as edificações as quais não se encaixavam na nova dinâmica proposta para o local. Dessa forma, foram mantidas apenas edificações residenciais de maior porte, mais recentes e que não interferissem na lógica dos fluxos e eixos de conexões propostos (figura 33). Muitos dos comércios poderiam ser realocados dentro do próprio projeto proposto (com exceção dos relacionados à construção civil), já as residências teriam de ser realocadas nas quadras adjacentes à área de estudo.

A partir da análise dos usos e da dinâmica dessa porção da área central da cidade, definiu-se a setorização do programa de acordo com os usos existentes de maior influência, ou seja, a moradia estudantil foi alocada na parte nordeste do terreno por ali ter uma característica mais residencial; já o mercado público foi implantado em uma região com um caráter mais comercial, bem como o terminal de ônibus, mais próximos ao centro consolidado do município, local de maior movimento. Por fim, o centro de convivência da UFFS foi alocado próximo à moradia estudantil, para ter uma relação direta com os estudantes que ali residem, bem como próxima à estação férrea, podendo assim exercer uma relação direta.

Outro fator determinante para a setorização do programa e a formação da implantação foram os eixos conectores e visuais propostos, priorizando a interação entre as duas ruas opostas do terreno (eixo N-S, vencendo o desnível entre eles através das edificações propostas, tendo nas principais - mercado e UFFS - uma cobertura de ligação), a criação de um percurso linear central, junto ao parque dos trilhos (eixo L-O) e o direcionamento do fluxo principal provindo do centro da cidade (Av. Maurício Cardoso) através da integração e do replanejamento da praça Júlio de Castilhos. Dessa forma, a parte central do terreno ficou destinada a uma grande praça para liberar o entorno da estação, a fim de valorizá-la na paisagem, a porção leste destinou-se ao uso universitário e a oeste para o replanejamento dos usos já existentes no local (figura 32).

O objetivo da proposta elaborada é requalificar essa grande quadra central da cidade, bem como o seu entorno, a fim de estimular a ocupação, da porção norte da estação, com o mesmo caráter da sua extremidade sul, evitando assim a implantação de edificações de usos residuais (como galpões e depósitos), incentivando o uso comercial e residencial. Além disso, visa tornar o parque e o conjunto de edificações do núcleo ferroviário como uma grande referência de lazer, estar, cultura, memória, de educação e valorização do patrimônio urbano.

Como estabelecido no programa anteriormente, foram definidos 6 elementos para serem articuladas no local de intervenção, sendo eles: A estação ferroviária, o terminal de transporte coletivo, o centro de convivência da UFFS, a moradia universitária, o mercado público e a praça central da estação/parque linear da ferrovia. Entretanto, como definido em pré-banca, realizada em outubro de 2017, foi escolhido apenas uma dessas edificações, para um desenvolvimento mais avançado: O centro de Convivência da UFFS. Essa escolha se deu por motivos de que não haveria tempo suficiente para detalhar todas as edificações propostas e, além disso, pelo fato de o uso universitário ser uma nova adição à área de estudo, por ele ter uma relação direta com outras duas edificações (a estação e a moradia), pela importância do seu programa proposto e do seu caráter comunitário, tornando-se o principal elemento articulador da proposta.

O processo de projeto, até a determinação da setorização e do partido final, ocorreu sempre priorizando o conceito de “percursos” e da conexão entre as ruas opostas J.B Cabral e a Marcos Uchoa e o

percurso do parque linear, passando pelas edificações propostas. Dessa forma, a setorização do programa variou de acordo com as características predominantes no entorno, bem como o partido das edificações (exemplificados individualmente no item 8.3), como se pode observar nos esquemas da página 32 a seguir (figuras 34 a 37).

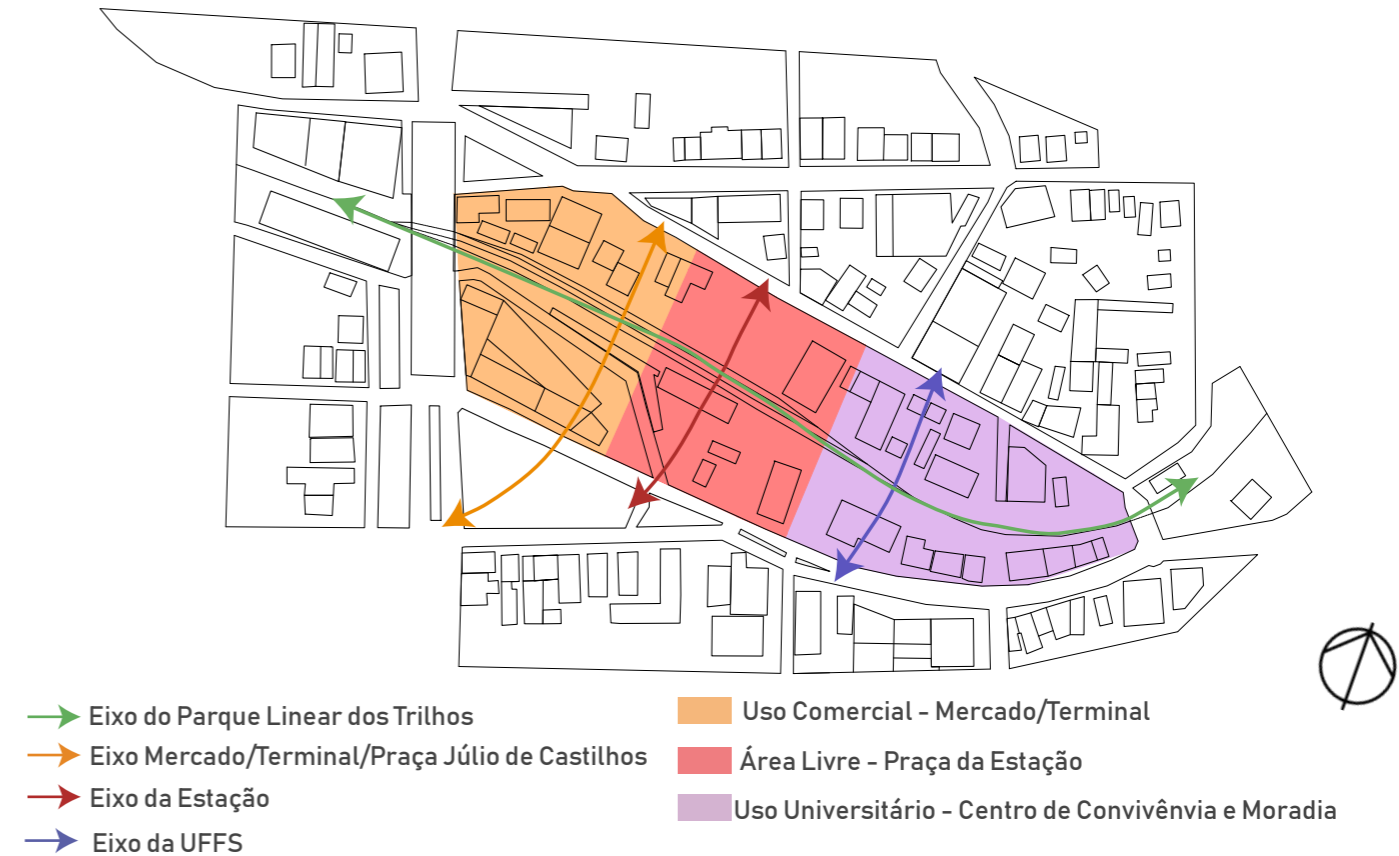


Figura 32: Esquema de setorização final do programa da proposta.

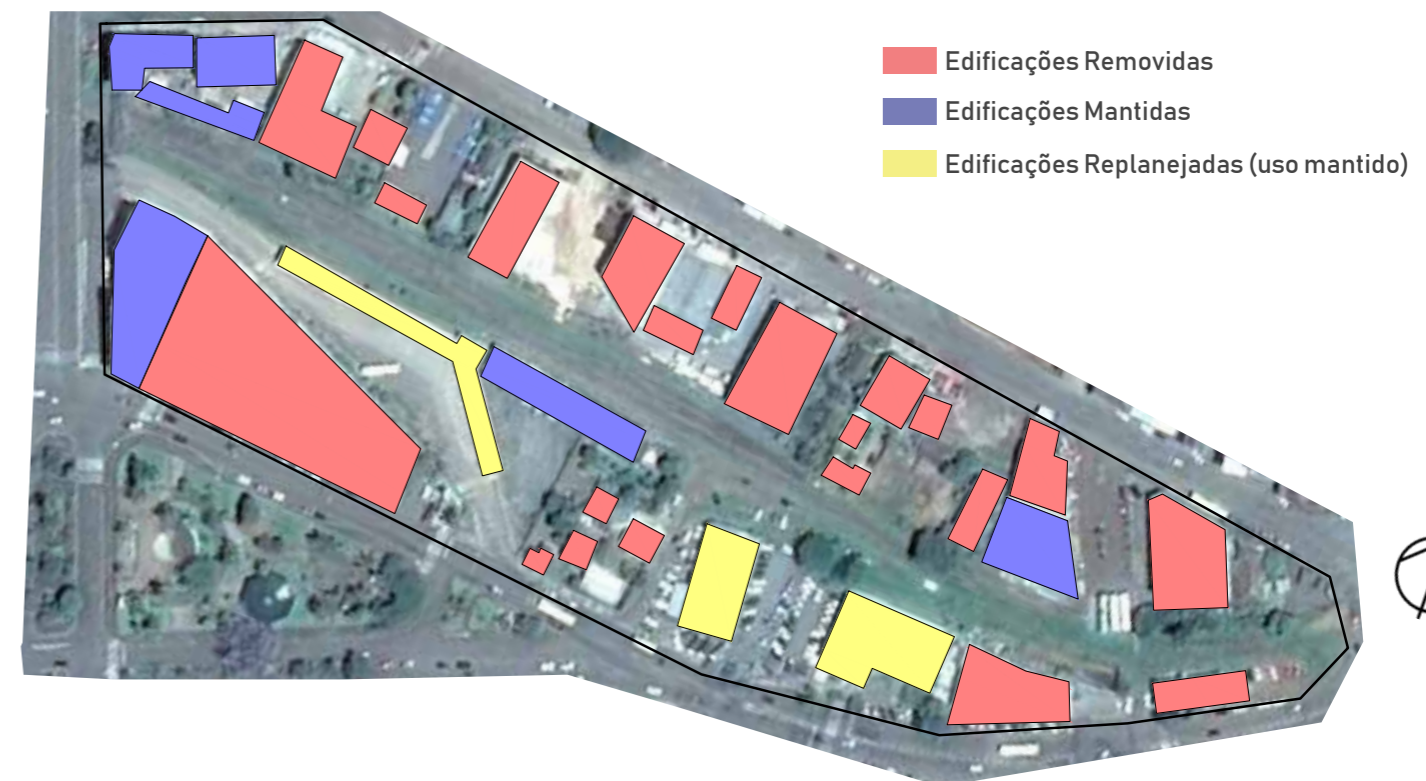


Figura 33: Esquema representando a relação entre edificações removidas e mantidas.



Figura 34: Esquemas iniciais da setorização do programa. Amarelo: Residencial; Laranja: Comercial; Roxo: Institucional; Verde: Parque Linear; Azul: Praça Central.

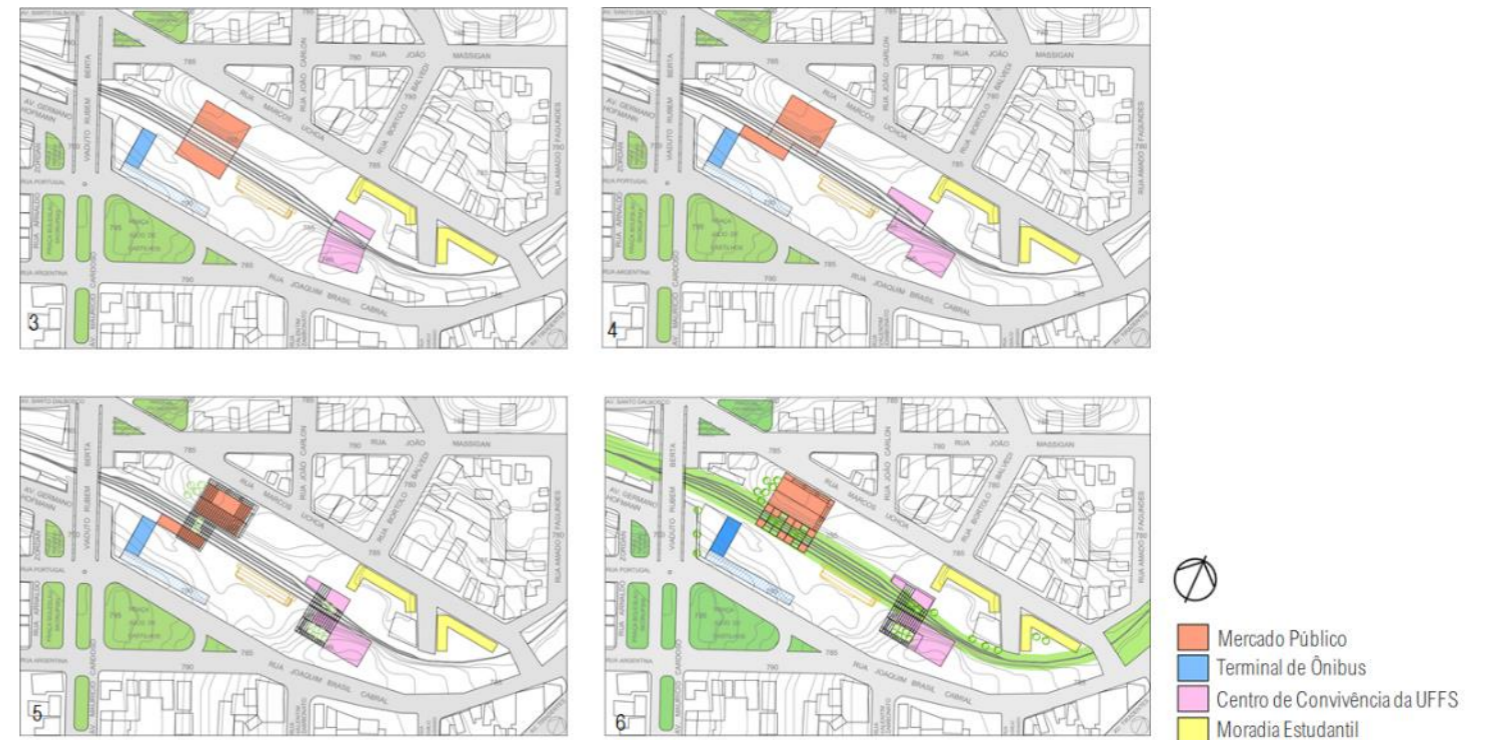


Figura 36: Esquemas intermediários da implantação e do partido das edificações do projeto.



Figura 35: Esquemas iniciais da implantação e do partido das edificações do projeto.



Figura 37: Esquemas intermediários da implantação geral, do partido das edificações e do parque proposto.



## 8.2. PROPOSTA: IMPLANTAÇÃO, CORTES E IMAGENS GERAIS

- 01- Estação Ferroviária (apoio ao Parque e à UFFS)
- 02 - Centro de Convivência da UFFS
- 03 - Bloco dos Estudantes UFFS
- 04 - Moradia Estudantil Bloco A
- 05- Moradia Estudantil Bloco B
- 06 - Praça da Moradia (Pomar)
- 07 - Praça de Estar
- 08 - Praça de Chegada da Estação
- 09 - Ciclovia
- 10 - Praça de Estar da Estação
- 11 - Parquinho Infantil
- 12 - Estar e Academia ao Ar Livre
- 13 - Mercado Público
- 14 - Carga/Descarga Mercado Público
- 15 - Parque Linear dos Trilhos
- 16 - Bicicletário
- 17 - Praça do Terminal
- 18 - Terminal/Parada de Ônibus
- 19 - Edificação de Apoio ao Terminal
- 20 - Praça Júlio de Castilhos

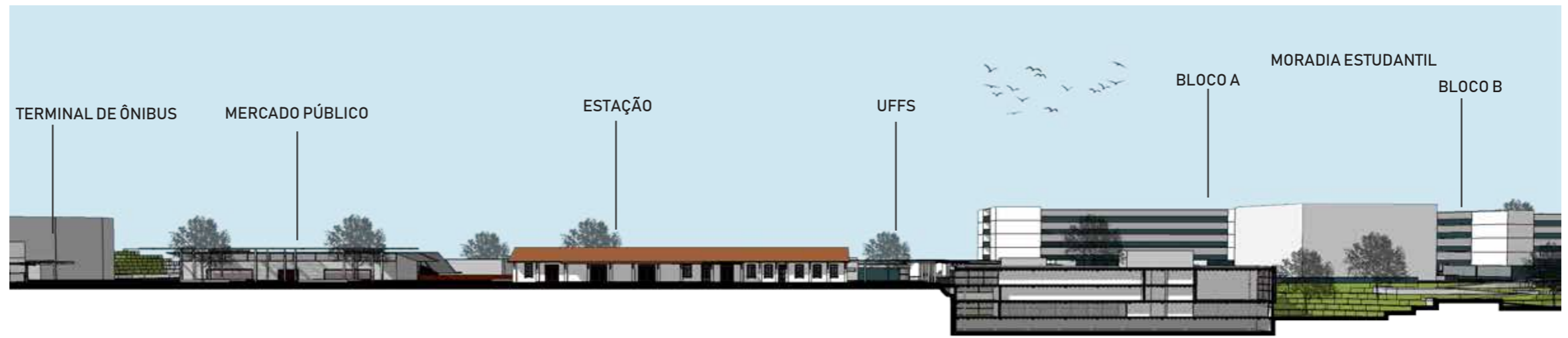
Recorte de detalhamento do Centro de Convivência da UFFS



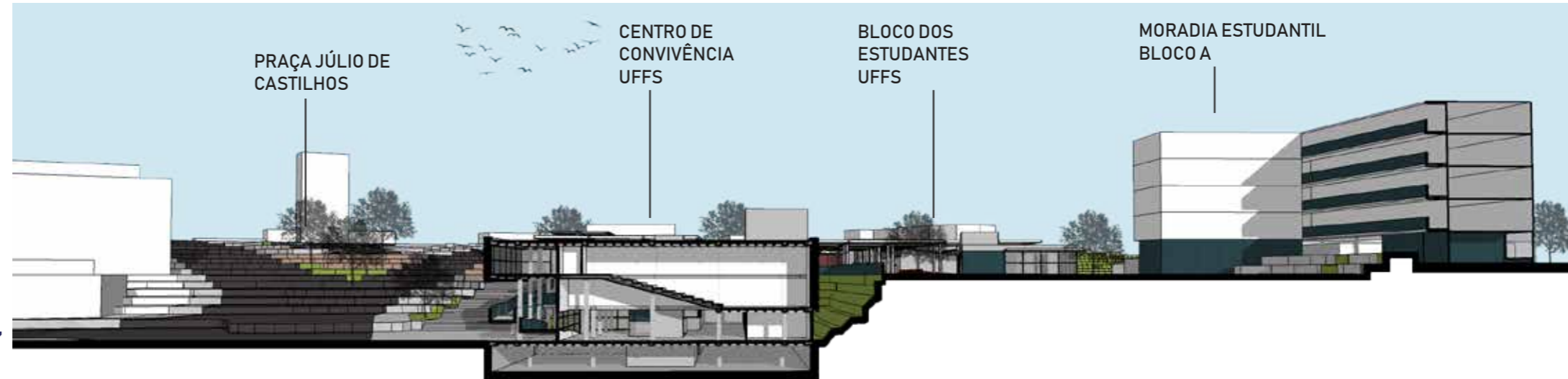
**IMPLANTAÇÃO PARQUE - 1:750**  
(Edificações nível térreo)

CORTES ESQUEMÁTICOS GERAIS:

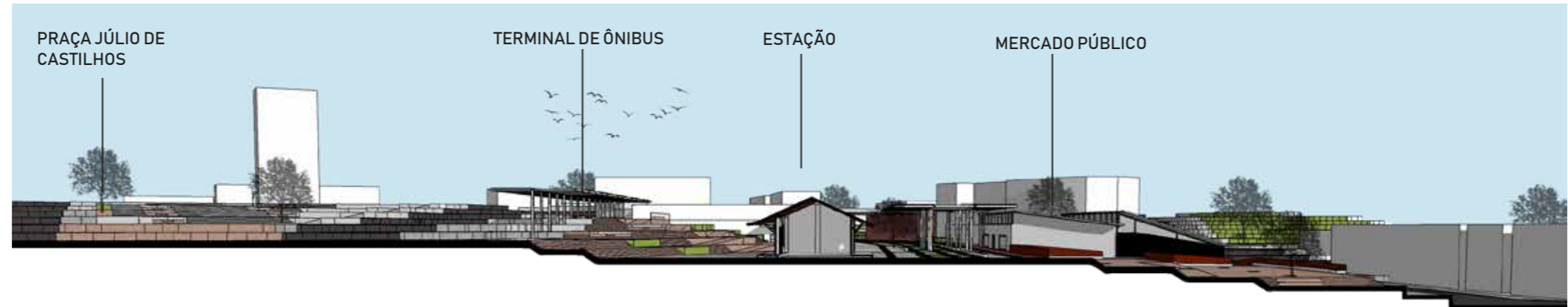
CORTE - AA'



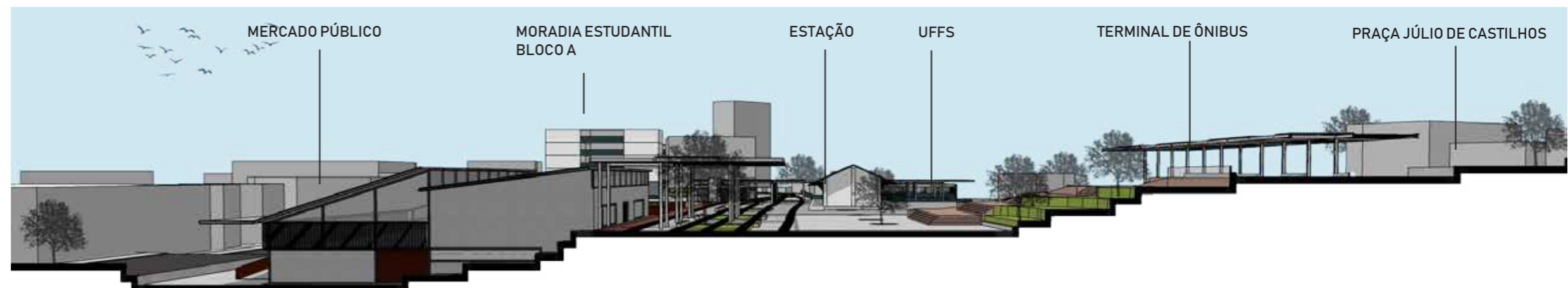
CORTE - BB'



CORTE - CC'



CORTE - DD'



PERSPECTIVAS GERAIS:



Figura 38: Vista geral a partir do lado leste da Rua J.B Cabral



Figura 41: Vista geral a partir do Viaduto Rubem Berta

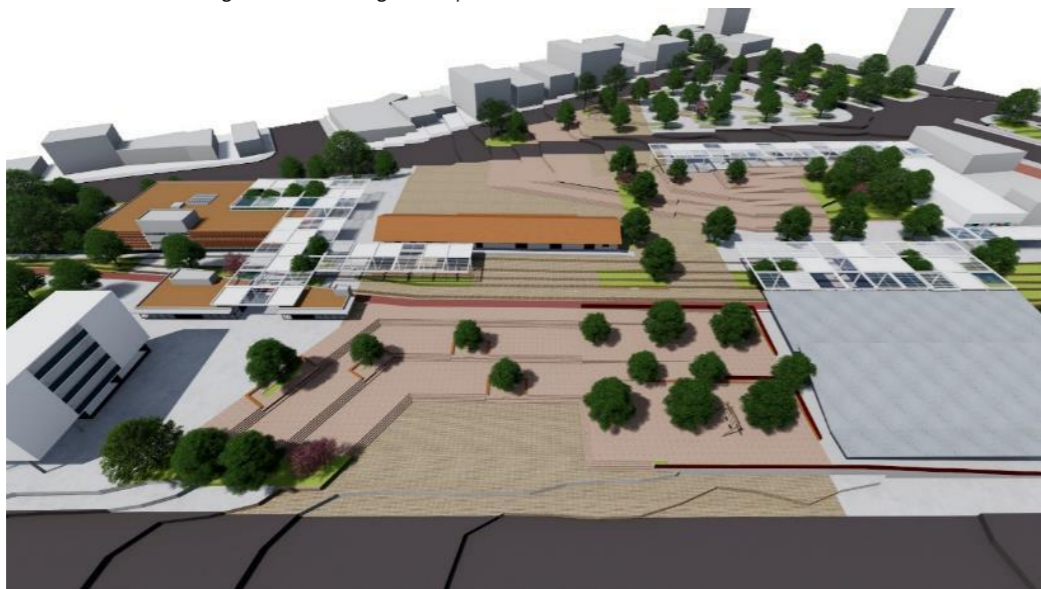


Figura 39: Vista geral a partir da Rua Marcos Uchoa



Figura 42: Vista geral a partir da Praça Júlio de Castilhos, na Rua J.B. Cabral

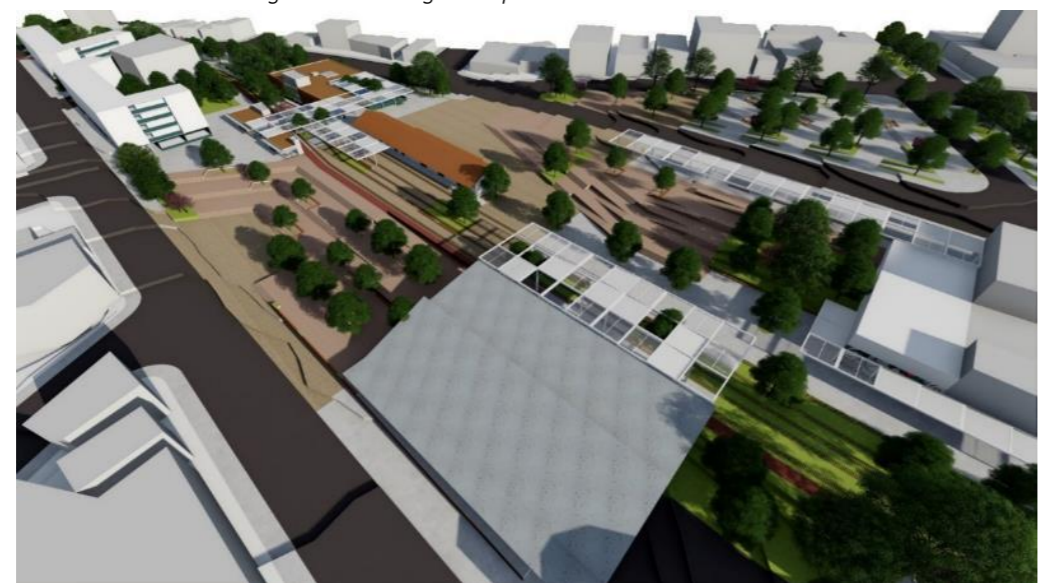


Figura 40: Vista geral a partir do lado oeste da Rua Marcos Uchoa



Figura 43: Vista a partir do Bloco A da Moradia Estudantil

### 8.3 PARQUE LINEAR DOS TRILHOS E EDIFICAÇÕES PROPOSTAS

#### PARQUE LINEAR DOS TRILHOS:

O parque linear dos trilhos contemplaria a malha ferroviária em toda sua extensão, dessa forma a cidade possuiria um parque presente em diversos bairros, tendo o núcleo central da ferrovia como seu ponto de partida. Ele se organiza através de um módulo mínimo composto por uma faixa de gramado/jardim, ciclovia, passeio e áreas de estar. Em algumas localidades onde já se encontram praças ou áreas ociosas, poderiam se tornar espaços de estar e lazer mais generosos ao longo do percurso do parque (figura 38). A ideia principal é de que a população caminhe entre os trilhos, por isso o piso seria colocado junto aos dormentes, ou seria deixado gramado, de acordo com o propósito de cada área.



Figura 44: Possível traçado do Parque Linear dos Trilhos e seu módulo mínimo.

#### MERCADO PÚBLICO

O mercado se organiza a partir de um grande vão, com pé direito duplo, no nível inferior, junto à Rua Marcos Uchoa, onde seriam distribuídas as bancas de produtos alimentícios. Já no nível superior, junto ao Parque Linear dos Trilhos, seriam distribuídas as bancas dos produtos variados do camelódromo. Uma rampa externa faria a conexão entre os dois lados, vencendo o desnível entre eles. Junto à entrada no nível do Parque há uma grande cobertura metálica independente (mesma utilizada em outros edifícios), a qual se mescla com o parque, onde poderiam se estabelecer algumas barraquinhas de alimentos.

A estrutura do mercado é composta pelo sistema viga-pilar de concreto e laje nervurada. Uma única cobertura metálica, com sheds na fachada sul para iluminação zenital, se estende ao longo do bloco único do mercado, contemplando seus dois pavimentos. Brises metálicos compõem suas fachadas Leste, Norte e Oeste.

O programa do mercado é composto por: área para montagem das 35 bancas alimentícias e 52 de produtos variados do camelô já existentes, com possibilidade de ampliação, uma vez que a área proposta é maior do que a da feira e camelódromo atual; banheiros; elevadores e administração. Na fachada oeste, foi destinado uma área para carga e descarga de produtos, a qual poderia ser utilizada como acesso a um estacionamento subsolo. A rampa de circulação externa ao mercado, faz conexão direta com as áreas de descanso da Praça de Estar da Estação, bem como com o parquinho infantil e com a academia ao ar livre.

O partido da edificação surgiu a partir de dois blocos, conectados por uma cobertura, com o parque passando entre eles. Posteriormente transformou-se em apenas um grande bloco para a feira e o camelô, com a rampa externa de circulação (implantado no declive do terreno entre o parque e a rua Marcos Uchoa) e a extensão da cobertura, através de uma estrutura independente, fazendo a integração com o parque.

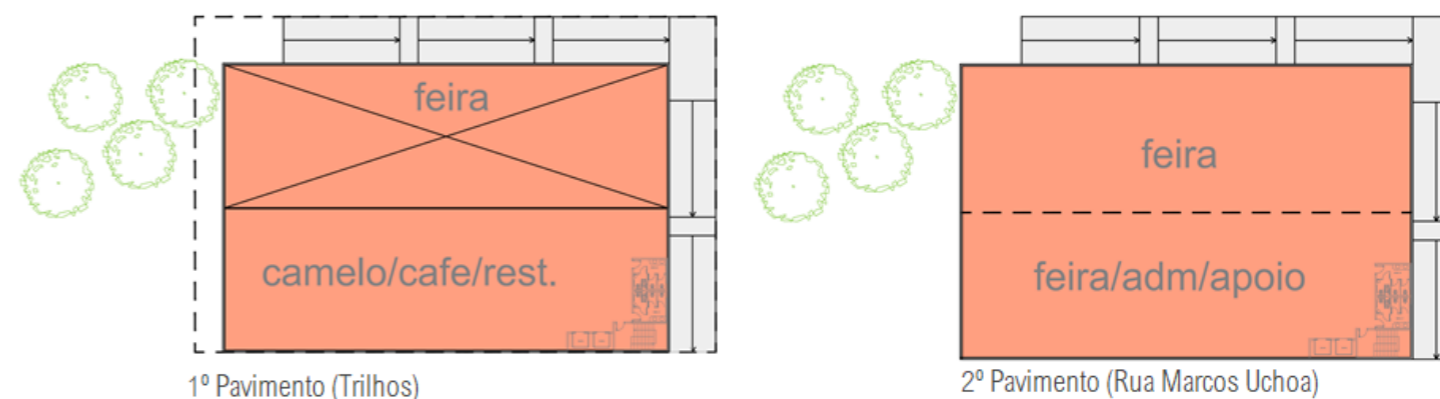


Figura 45: Esquema inicial da organização interna do Mercado Público.



Figura 46: Vista das fachadas norte e oeste do Mercado Público, a partir da Rua Marcos Uchoa.



Figura 47: Vista da rampa externa de circulação, com vista para as áreas de estar, parquinho infantil e o parque dos trilhos ao fundo.



Figura 48: Vista da fachada sul, junto ao Parque. Destaque para a cobertura metálica independente e a chegada da rampa de circulação externa.



Figura 50: Vista lateral do mercado (fachada leste) e a sua relação com o Parque dos trilhos (fachada sul)



Figura 49: Vista do parquinho Infantil e da fachada leste do Mercado Público



Figura 51: Vista do Mercado (fachada oeste), a partir do Parque.

## MORADIA ESTUDANTIL

A moradia estudantil está organizada em dois blocos de 5 pavimentos. Foram estipulados 80 apartamentos em cada bloco, com vagas para até 4 estudantes, totalizando 320 vagas (sendo a demanda atual de 312 vagas).

O partido arquitetônico da moradia surgiu a partir de 4 blocos individuais (com a metragem necessária para a demanda habitacional), os quais foram sendo rearranjados de acordo com o desenvolvimento da proposta. Posteriormente, eles foram agrupados em duplas, criando uma conexão articuladora entre eles (onde foram alocados os acessos principais) e praças “internas” nas áreas formadas pelas suas junções. As Praças da Moradia funcionariam como jardins (e um pequeno pomar) para os alunos residentes na moradia, além dos frequentadores do parque.

Como parte do programa, no térreo, além das passagens livres de circulação, foram alocadas algumas lojas, além do acesso dos alunos e de uma lavanderia comunitária. Nos outros quatro pavimentos, foram distribuídos os apartamentos de forma modular, podendo abrigar até 4 alunos, os quais compartilhariam uma cozinha, sala de estar e banheiro. Os módulos habitacionais da moradia foram distribuídos com o objetivo de fazer o melhor uso da orientação solar, dessa forma, elas foram setorizadas nas fachadas leste e norte, deixando as sul e oeste para as circulações abertas da edificação. O sistema construtivo seria o viga-pilar de concreto e laje nervurada, fazendo uso de pilotis no nível térreo.



Figura 52: Esquema inicial da organização do térreo, pavimento tipo e do módulo habitacional da Moradia Estudantil.



Figura 53: Vista geral dos blocos da moradia (fachada Sul) e a sua relação com o prédio da UFFS.



Figura 54: Vista geral a partir da Rua Marcos Uchoa (fachada Norte da Moradia)



Figura 55: Vista do Bloco A da Moradia e da sua praça, a partir do Parque.



Figura 56: Vista do Bloco B da Moradia, a partir do Parque.

## TERMINAL DE ÔNIBUS URBANO

Composto por uma plataforma de embarque (com cobertura e bancos) e uma edificação de apoio, com a possibilidade de alocar lojas, um café, sanitários e circulação vertical em seu primeiro pavimento (junto à Rua J.B. Cabral) e administração e lojas no segundo pavimento (junto ao Parque Linear dos Trilhos), assim, o usuário que aguarda o ônibus pode realizar outras atividades e até esperar com mais conforto em um dia frio ou de chuva, por exemplo.

Para isso, a Rua J.B. Cabral foi alterada, destinando uma de suas partes para o uso exclusivo de ônibus, como acesso ao terminal, podendo ser dividida em até três faixas: uma de embarque/desembarque e outras duas como espera (hoje circulam 50 linhas que passam pelo terminal, além de 4 linhas de empresariais).

A edificação de apoio ao terminal seria construída através do sistema viga-pilar e laje nervurada de concreto. A cobertura metálica da plataforma de embarque e do bicicletário (disponibilizado também para aluguel de bicicletas) teria a mesma linguagem e modulação da utilizada no acesso ao Mercado Público. Junto à plataforma de embarque e a edificação de apoio, foi alocado uma praça com áreas de estar e espera. Além do replanejamento do terminal, previu-se a implementação de ônibus articulado, com intervalos de saída de até 15 minutos, para suprir a demanda de transporte até o Campus rural da UFFS, de uma forma mais eficiente.

O partido arquitetônico do terminal surgiu a partir do conceito atual do terminal de ônibus: uma grande, e única, parada de ônibus. Dessa forma, além da plataforma de embarque/desembarque coberta, implantou-se uma edificação de apoio a fim de providenciar equipamentos para a população, alocada no declive do terreno, em frente a empena ocasionada pelas edificações de uso misto ali mantidas.



Figura 57: Esquema inicial da organização do terminal de ônibus urbano.



Figura 58: Vista Geral do terminal de ônibus urbano.



Figura 59: Vista da plataforma de embarque, a partir da Rua J.B. Cabral, com a edificação de apoio ao fundo.



Figura 60: Vista do bicicletário e da edificação de apoio do terminal de ônibus, a partir do parque.



Figura 61: Vista da Praça do Terminal, com a plataforma de embarque mais ao fundo.

## PRAÇA JÚLIO DE CASTILHOS

A praça Júlio de Castilhos foi totalmente replanejada para se adequar à nova dinâmica do projeto proposto e pelo fato de ela, atualmente, ser subutilizada pela população, estar descuidada e não se integrar à cidade. Dessa forma, ela foi considerada como uma das principais entradas do parque, uma vez que ela recebe o maior fluxo de pessoas (a partir da Av. Maurício Cardoso, na principal região comercial do centro da cidade).

Sendo assim, ela foi organizada a partir de patamares e escadarias as quais conduzem o usuário até o parque proposto. Ela apresenta, inclusive, espaços de estar sombreados, formando uma grande área de lazer e descanso próxima ao terminal de ônibus, retomando a sua função de espera pelo transporte (antigamente, ela era utilizada como ponto de espera para os trens que chegavam na estação). Os equipamentos que ali existiam foram realocados dentro do parque proposto (parquinho, comércios e banheiros).



Figura 62: Vista geral da praça Júlio de Castilhos, a partir da Av. Maurício Cardoso.



Figura 63: Vista da Praça Júlio de Castilhos a partir da Av. Maurício Cardoso, com a R. J.B. Cabral ao lado.



Figura 64: Vista interna da Praça Júlio de Castilhos, com a estação e o terminal ao fundo.



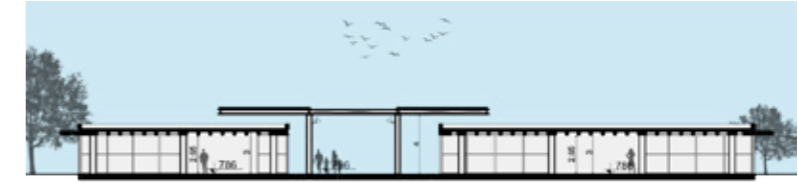
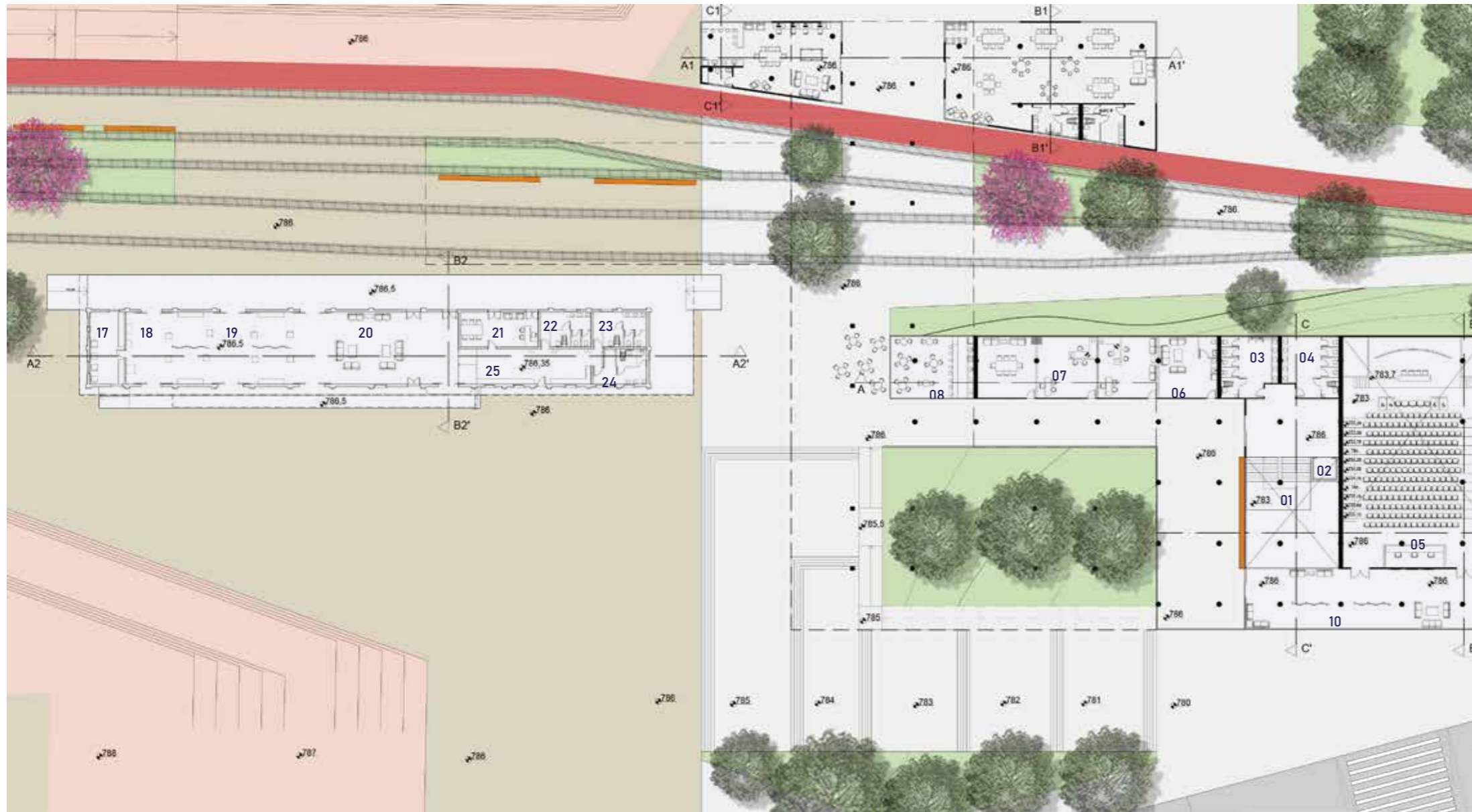
Figura 65: Vista interna da Praça Júlio de Castilhos, com o terminal de ônibus e a praça de chegada da estação mais ao fundo.



Figura 66: Vista Interna da Praça Júlio de Castilhos, com a Av. Maurício Cardoso mais ao fundo.



## 8.4 CENTRO DE CONVIVÊNCIA DA UNIVERSIDADE FEDERAL FRONTEIRA SUL E ESTAÇÃO FERROVIÁRIA



CORTE A1-A1' / 1:500



CORTE B1-B1' / 1:500

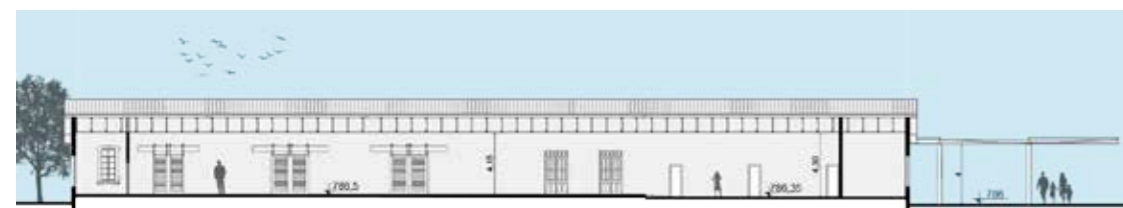


CORTE C1-C1' / 1:500



### TERCEIRO PAVIMENTO (Nível do Parque e da Estação) - 1:500

- |                                   |  |                               |  |                                    |
|-----------------------------------|--|-------------------------------|--|------------------------------------|
| 01 - Escadas                      | 06 - Salas dos Professores                   | 11 - Sala de Estudos Coletiva | 16 - Bwc                                   | 21 - Administração                 |
| 02 - Elevador                     | 07 - Administração/Reuniões                  | 12 - Bwc Masculino            | 17 - Depósito                              | 22 - Bwc Masculino                 |
| 03 - Bwc Masculino                | 08 - Café                                    | 13 - Bwc Feminino             | 18 - Máquinas de Lanches e Bebidas         | 23 - Bwc Feminino                  |
| 04 - Bwc Feminino                 | 09 - Varanda                                 | 14 - Centro Acadêmico         | 19 - Área Livre para Exposições e Oficinas | 24 - Bwc Família                   |
| 05 - Auditório e Sala de Controle | 10 - Hall do Auditório (exposição e eventos) | 15 - Copa                     | 20 - Área de Estar                         | 25 - Área de espera com bebedouros |

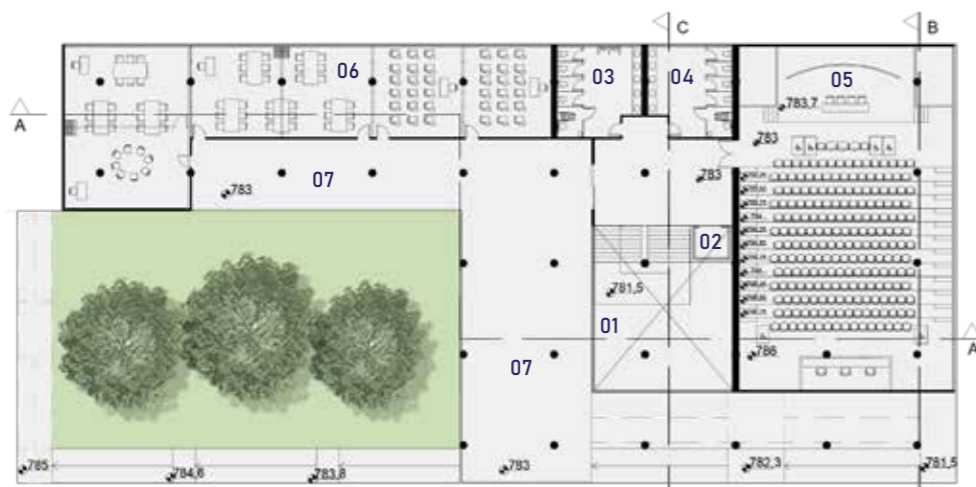


CORTE A2-A2' / 1:500



CORTE B2-B2' / 1:500

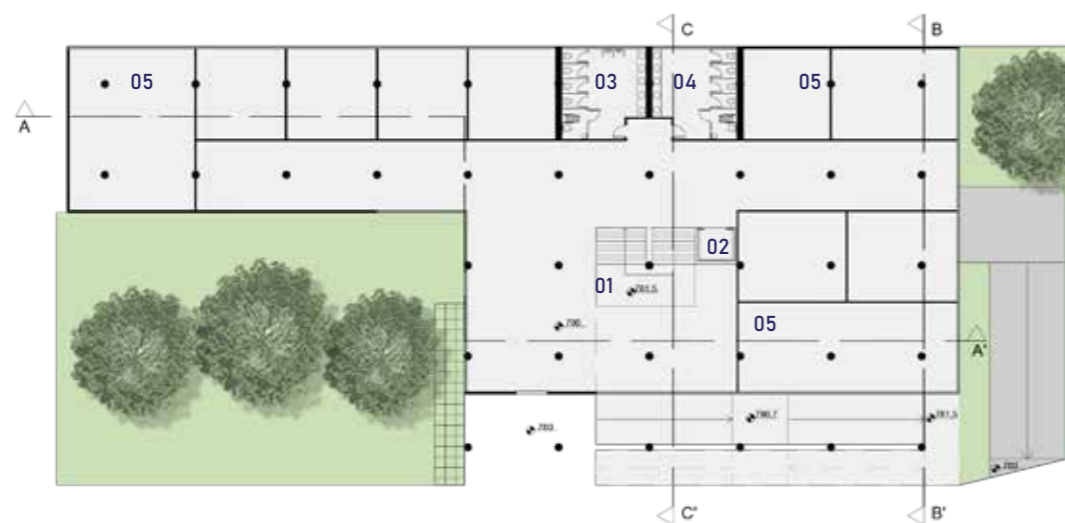




**SEGUNDO PAVIMENTO**  
1:500

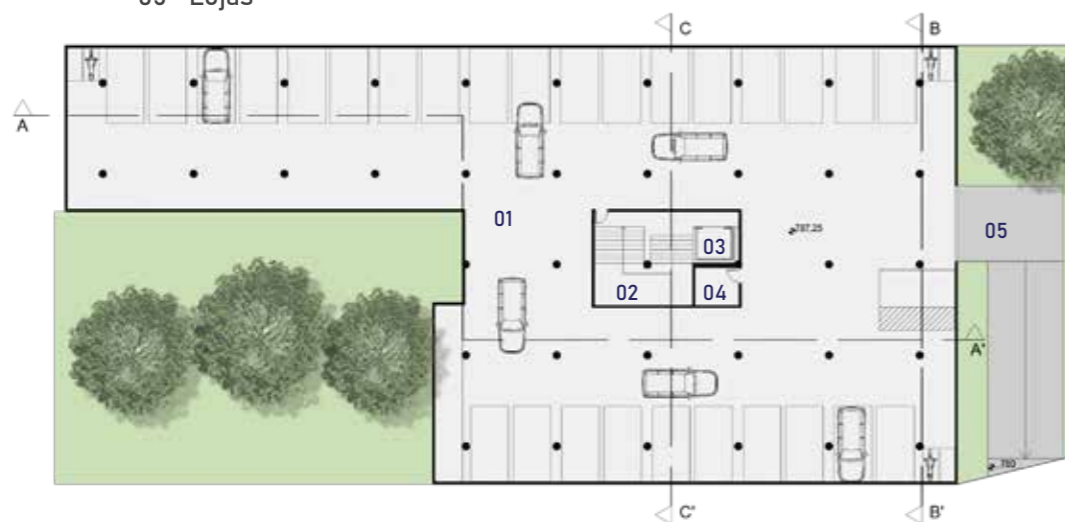
01 - Escadas  
02 - Elevador  
03 - Bwc Masculino  
04 - Bwc Feminino

05 - Auditório (palco e apoio)  
06 - Salas de Aula  
07 - Varanda



**PRIMEIRO PAVIMENTO (Nível Rua J.B Cabral)**  
1:500

01 - Escadas  
02 - Elevador  
03 - Bwc Masculino  
04 - Bwc Feminino  
05 - Lojas

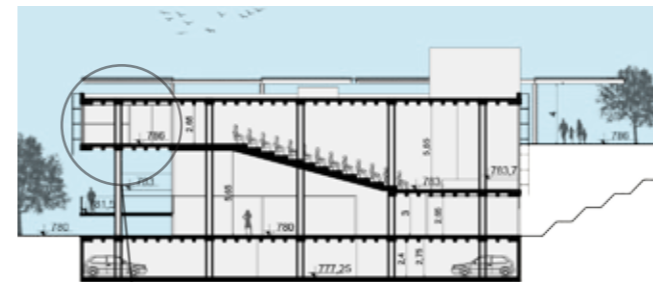


**SUBSOLO**  
1:500

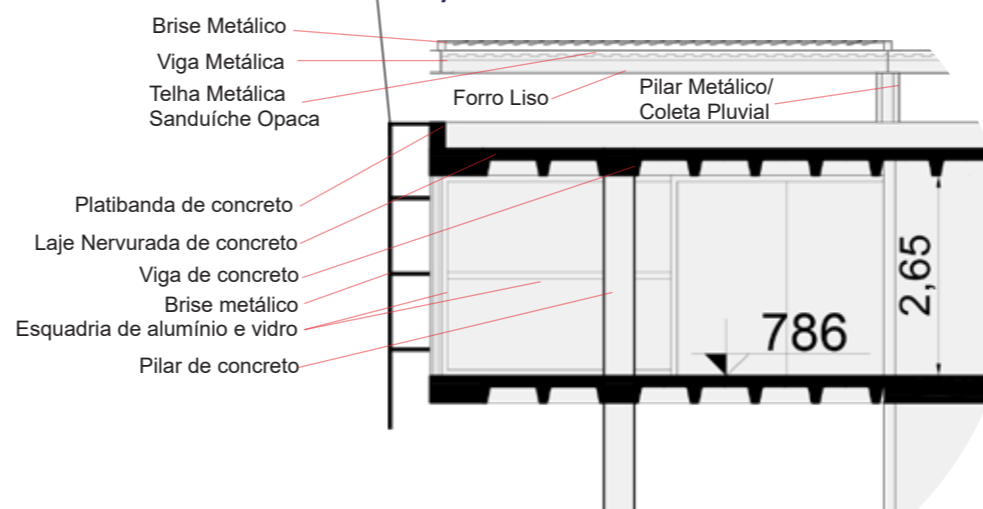
01 - Estacionamento  
02 - Escadas  
03 - Elevador  
04 - Depósito  
05 - Rampa de Acesso



**CORTE A-A' / 1:500**



**CORTE B-B' / 1:500**

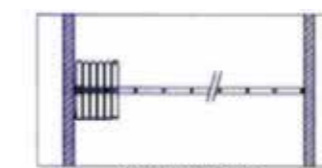


**Detalhe Estrutural - 1:100**



**CORTE C-C' / 1:500**

Possíveis configurações estruturais das divisórias articuladas acústicas, utilizadas na edificação (Fonte: SPR Divisórias).



**MONOROLDANA**



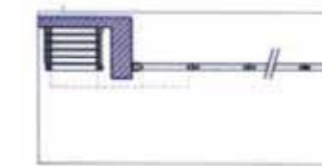
**DUPLA ROLDANA**



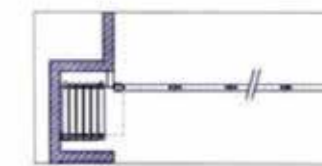
**DUPLA ROLDANA COM DERIVAÇÃO AUTOMÁTICA**



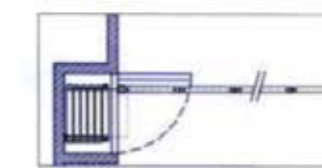
**ARMazenamento em REENTRANCIA**



**ARMazenamento DESCENTRALIZADO**



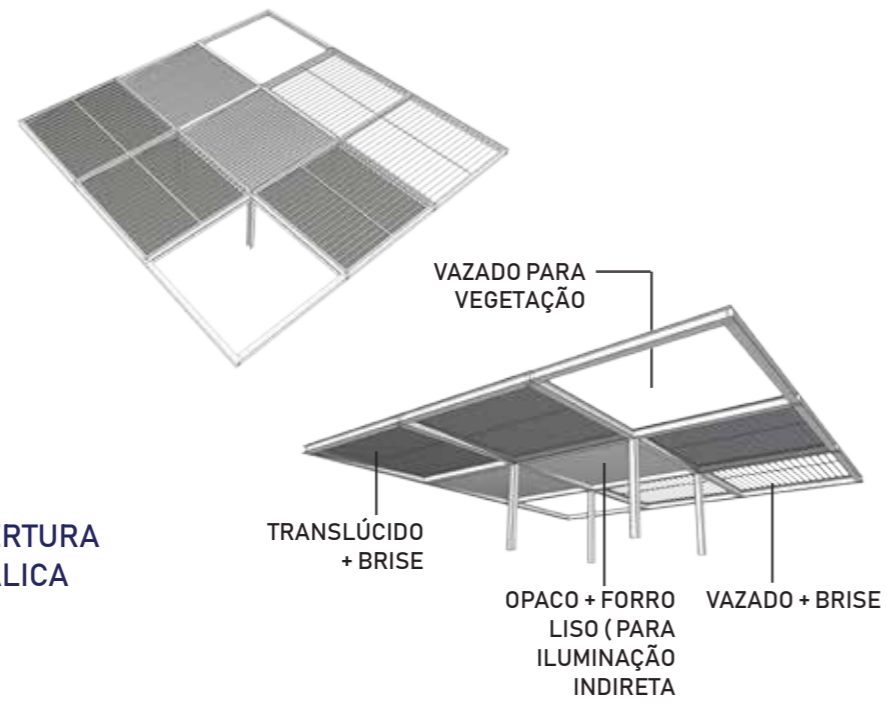
**ARMazenamento em NICHOS**



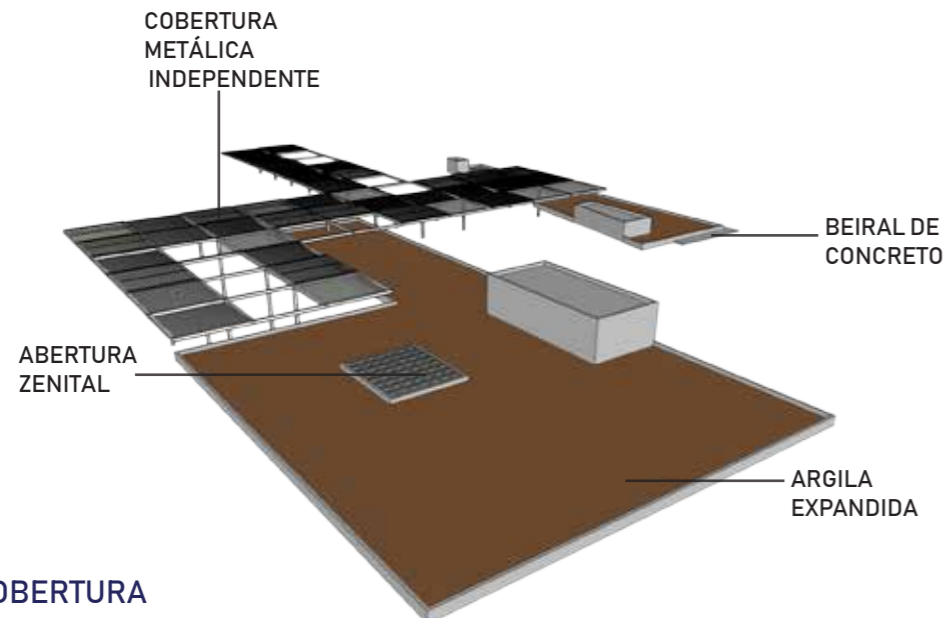
**ARMazenamento em NICHOS COM PORTA**



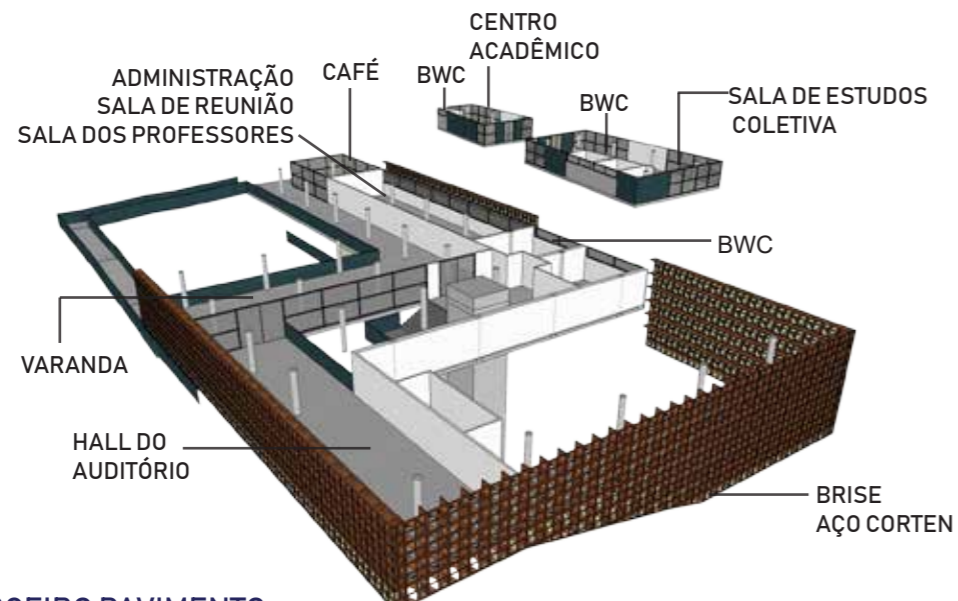
COBERTURA METÁLICA



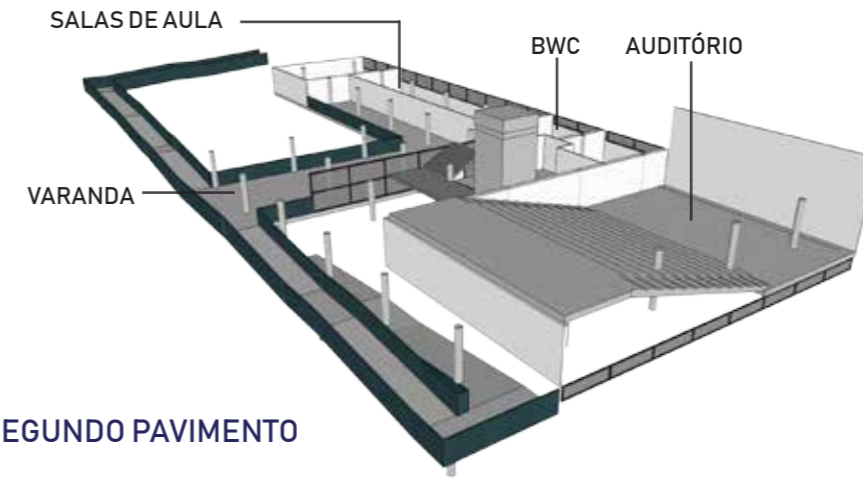
COBERTURA



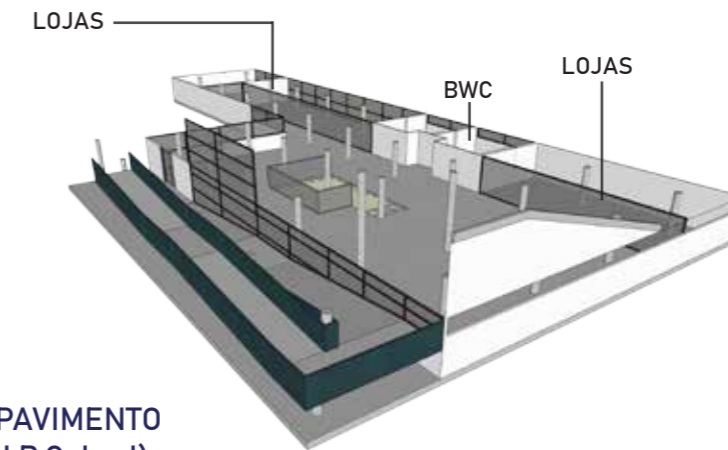
TERCEIRO PAVIMENTO  
(Nível do Parque e da Estação)



SEGUNDO PAVIMENTO



PRIMEIRO PAVIMENTO  
(Nível Rua J.B Cabral)

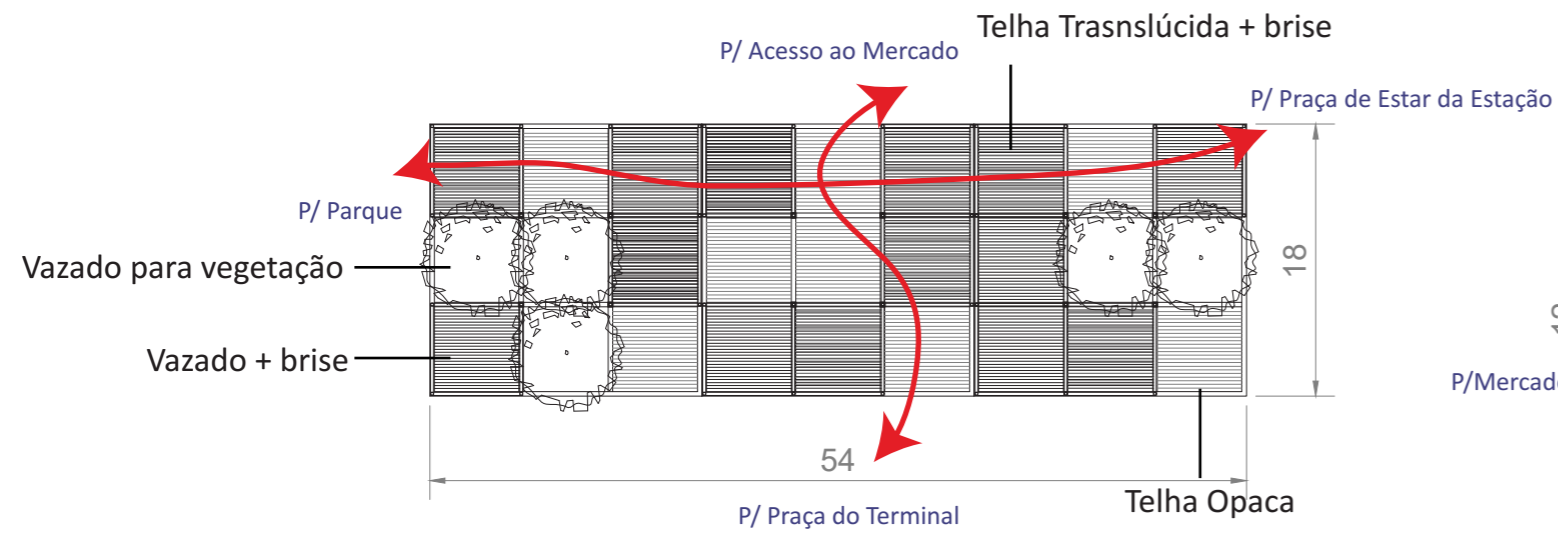


SUBSOLO

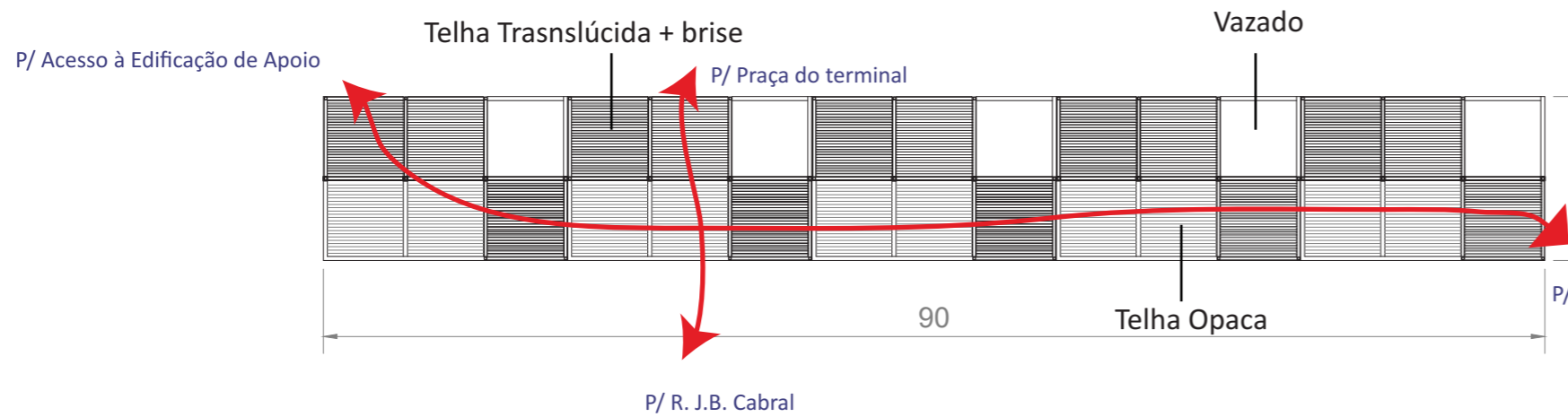
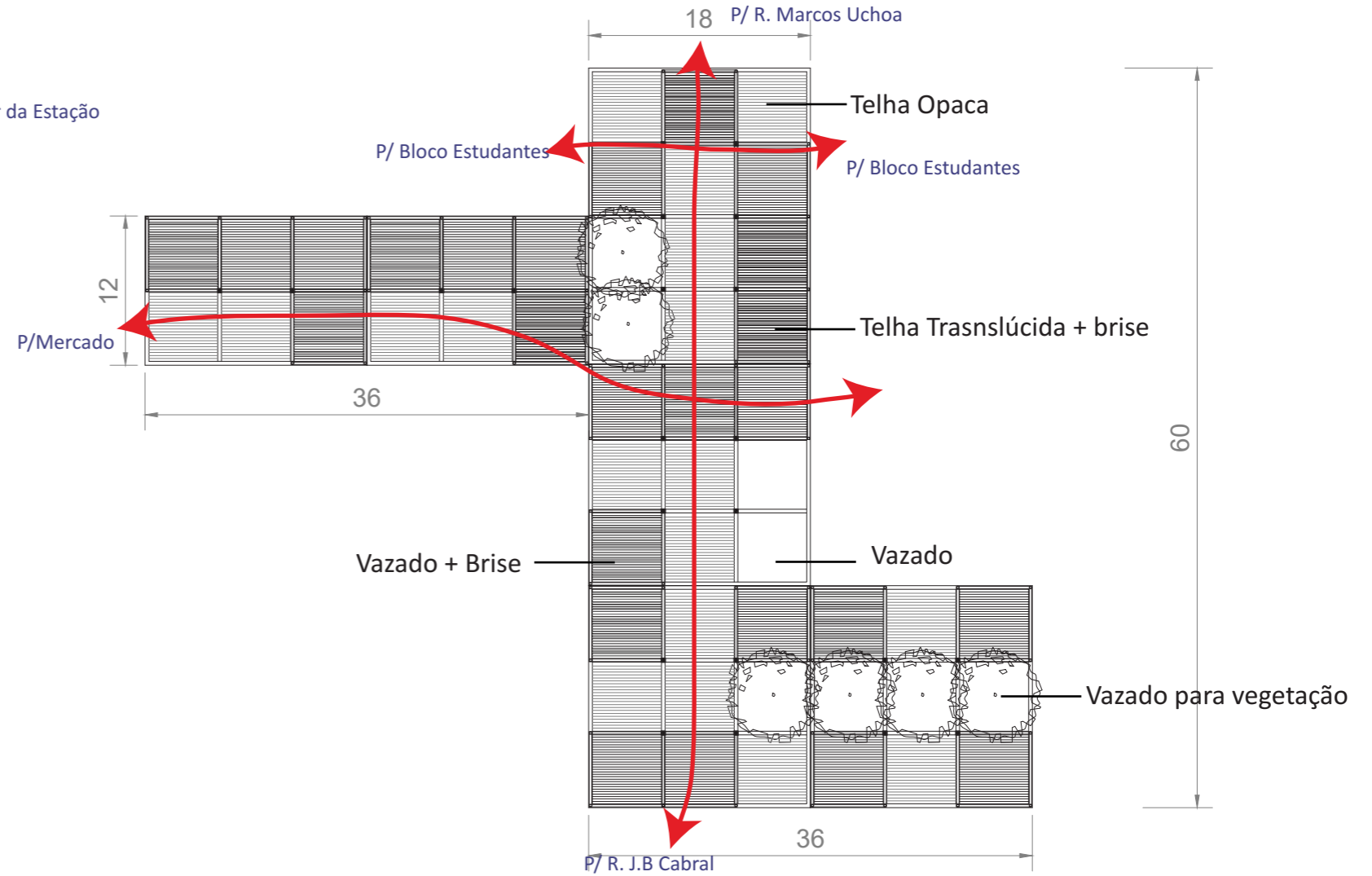


Configuração de cada cobertura, de acordo com cada edificação (1/500):

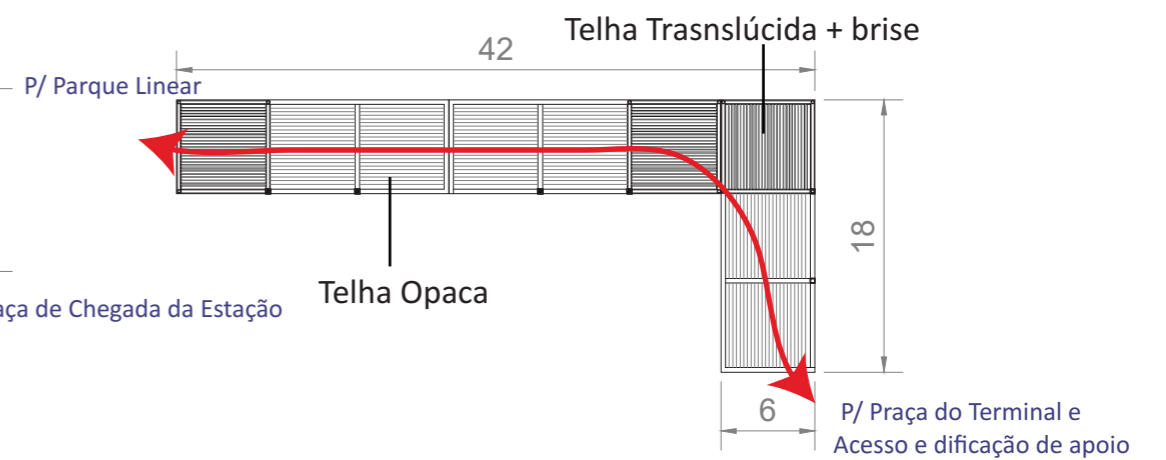
### Mercado Público



### Centro de Convivência da UFFS e Estação



### Plataforma de Embarque/Desembarque do terminal de Ônibus



### Bicicletário

- Percursos Cobertos (principais fluxos)
- Tipologia dos Módulos (que se repetem)



## CENTRO DE CONVIVÊNCIA UFFS

O Centro de Convivência da UFFS tem como principal função sediar cursos, oficinas, palestras e atividades relacionadas ao programa de extensão da universidade, a fim de prestar serviços à população, proporcionando assim um espaço de convivência e interação entre a comunidade e o meio acadêmico, junto ao parque proposto e a estação, a qual funcionaria como uma extensão da universidade (sede de exposições e oficinas, por exemplo).

Além disso, outro objetivo do centro é proporcionar um espaço de convivência, estudos, reuniões confraternizações (etc) entre os alunos da universidade. Dessa forma, foi estabelecido o “Bloco dos Estudantes”, aonde foram alocados uma grande sala de estudos coletivos e um centro acadêmico geral. Dessa forma, os alunos poderiam usufruir e administrar um espaço de uso coletivo.

O programa de extensão da UFFS abrange diversas áreas de conhecimento como Comunicação, Cultura, Direitos Humanos e Justiça, Educação, Meio Ambiente, Tecnologia e Produção, Saúde e Trabalho. São oferecidas atividades como Cursos, Eventos, Projetos, Prestação de Serviços e Programas. Além dos estudantes, são envolvidos uma série de técnicos, professores, voluntários, parcerias e a própria comunidade, por isso reforça-se a importância de essas atividades ocorrerem junto à população e próximas a ela, para que haja uma participação constante. São listados a seguir alguns exemplos de atividades já realizadas pelo programa de extensão da UFFS:

*Sinestésicos: Arte, Cultura & Comportamentos Altissonantes — “Da Seresta aos Festivais” (2010)*

*Seminário de Extensão e Cultura (2011)*

*I Encontro sobre diversidade na UFFS: políticas de inclusão indígena (2012)*

*Arte, Gênero, Inclusão: relato de experiências (2013)*

*Laboratório de Cinema (2014)*

*Workshop sobre Patrimônio Histórico: Erechim-RS (2015)*

*Vão Livre – Programa de Extensão em Arte e Arquitetura contemporâneas e vida urbana (2016)*

*Poéticas urbanas (2016)*

Em relação a edificação proposta, ela se organiza em dois blocos. Além do bloco dos estudantes de apenas um pavimento, o bloco principal é formado por três pavimentos e um pavimento subsolo de estacionamento. O primeiro (junto à Rua J.B. Cabral) apresenta uma galeria comercial, com salas disponíveis para aluguel. A ideia é que ali sejam alocados comércios de caráter vicinal como lojas de roupas, farmácias, cafés, bem como consultórios médicos, por exemplo, para garantir a vivacidade e diversidade de público no local.

O segundo pavimento é composto por salas de aulas delimitadas por divisórias articuladas acústicas, para que possam se adequar ao tamanho necessário solicitado por cada oficina. Além das salas, foi alocado um auditório com capacidade de 217 lugares, podendo também ser alugado para eventos externos à universidade. Já o terceiro pavimento (junto ao Parque dos trilhos), além de constar a parte administrativa, possui uma sala de professores, um café e o hall do auditório, um espaço para exposições e intervalos de eventos.

No subsolo encontra-se o estacionamento com vagas para tanto os usuários da universidade quanto dos comércios do primeiro pavimento. Foram distribuídas 35 vagas (entre carros e motos), além do bloco de circulação e um depósito. Seu acesso foi alocado junto ao jardim da fachada leste e a sua ventilação ocorre de forma cruzada através do portão metálico vazado (na fachada leste) e de um rasgo na laje de cobertura, junto ao jardim da fachada oeste.

A estrutura da edificação é composta por um sistema viga-pilar modulado e lajes nervuradas, ambos de concreto armado. Na porção central da edificação (onde se encontra a circulação vertical) há um vão que

se estende até a cobertura (pé direito triplo), onde as nervuras de concreto foram substituídas por um material translúcido, proporcionando iluminação zenital nesse eixo central.

Além disso, as áreas externas cobertas (entre os blocos da UFFS e estação, frente do mercado, terminal/parada de ônibus e bicicletário) apresentam uma cobertura metálica modular com vigas e pilares em perfil I, com 4 tipos de configurações: módulo vazado para vegetação; com cobertura opaca (telha metálica sanduíche), com cobertura translúcida + brise e vazado + brise.

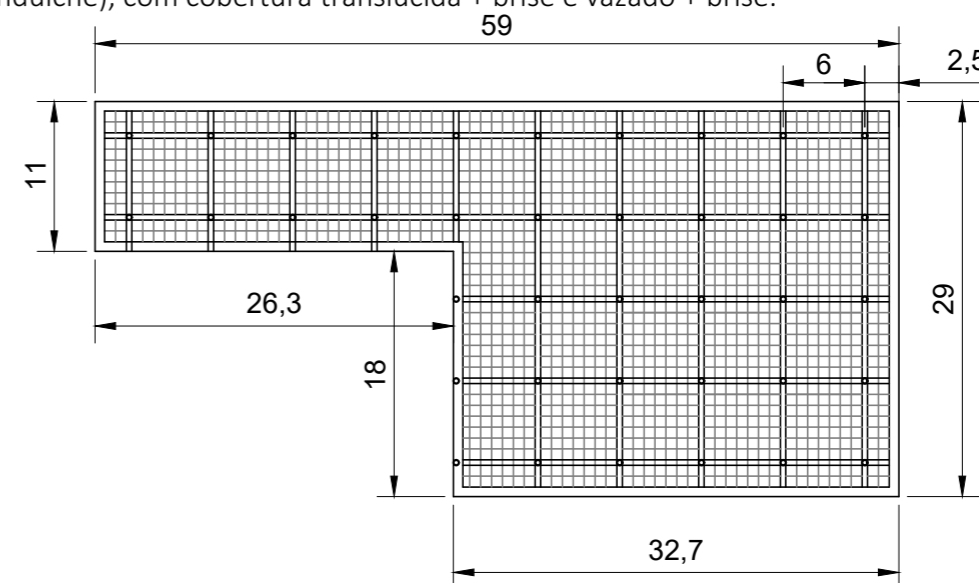


Figura 67: Esquema estrutural (posição dos pilares, vigas e modulação da laje nervurada) do edifício da UFFS.

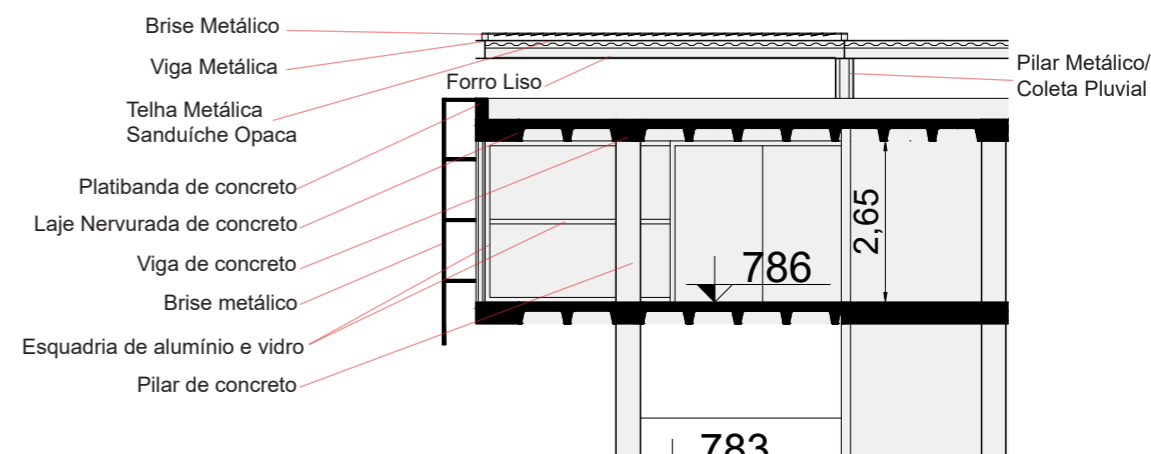


Figura 68: Detalhe estrutural em corte da edificação da UFFS. Destaque para a modulação tanto da laje nervurada quanto dos pilares/vigas, posição do brise e da cobertura metálica independente, mais ao fundo.

O partido da edificação surgiu a partir de um grande bloco interseccionado pelo parque linear. Posteriormente, suas duas extremidades foram afastadas em direções opostas, mantendo-se conectadas por uma única cobertura de estrutura independente, porém ainda mantendo o conceito do parque em meio à sua implantação, a fim de obter uma relação direta com o mesmo.

Dessa forma, a edificação foi alocada no declive entre o parque e a Rua J.B Cabral para que (assim como o mercado e o terminal) ela fosse utilizada pelos usuários como um meio de transição entre os diferentes níveis (afastando o bloco do terreno em 7m para a construção de um talude, para que sua fachada norte não permanecesse enterrada, sem a possibilidade de aberturas. Portanto, as planejou-se circulações externas entre seus pavimentos. Uma grande rampa, partindo do nível da rua, se interrompe nos diferentes pavimentos, mas continuando como varandas e corredores de circulação, até chegar no nível do parque.

O layout interno de cada pavimento foi distribuído de acordo com a modulação estrutural estipulada, contudo, poderia ser feito alterações com o decorrer do tempo, de acordo com a necessidade.

As aberturas foram pensadas para que houvesse ventilação cruzada nos ambientes internos, propiciados pelas circulações externas e pelas varandas. Nas fachadas norte e leste, implementou-se um brise de aço corten baseado no projeto de Eduardo Sáinz e Lilian Glayna, aplicado na Casa Clara, em Brasília (Archdaily, 2016). O brise (com estrutura vertical na fachada leste e horizontal na fachada norte) continua na fachada sul por motivos de composição de fachada, formando uma relação de exterior-interior com a paisagem, quando alcança a varanda do terceiro pavimento. A fachada oeste, por sua vez, permanece protegida da incidência solar devido a cobertura metálica e ao jardim interno presente em meio a rampa externa de circulação. No bloco dos estudantes, a proteção da incidência solar se dá através de um beiral de concreto e da cobertura metálica.

Em relação à cobertura metálica, a qual é independente estruturalmente da edificação da UFFS, promove a conexão entre o bloco principal e o dos estudantes. Além disso, ela gera ambiências agradáveis entre os blocos, bem como até a estação, uma vez que ela se estende por parte da fachada norte da estação. Essa cobertura também apresenta uma modulação estrutural: cada módulo possui 18m de largura por 18m de comprimento, 6 quadrados compostos por vigas metálicas (variando a tipologia mencionada anteriormente) e 4 pilares metálicos no quadrado central.

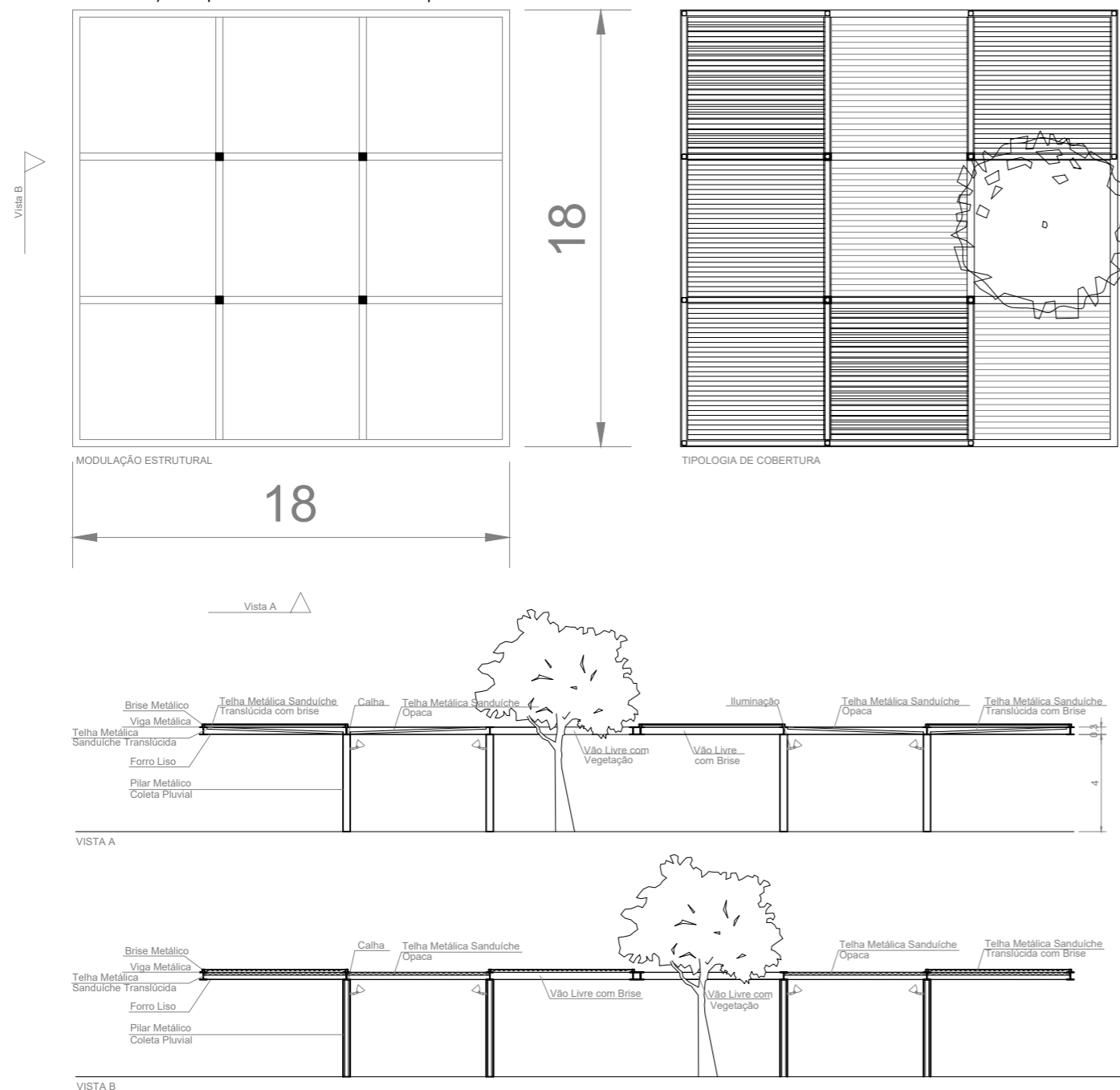


Figura 69: Esquema estrutural da cobertura metálica independente 1:250

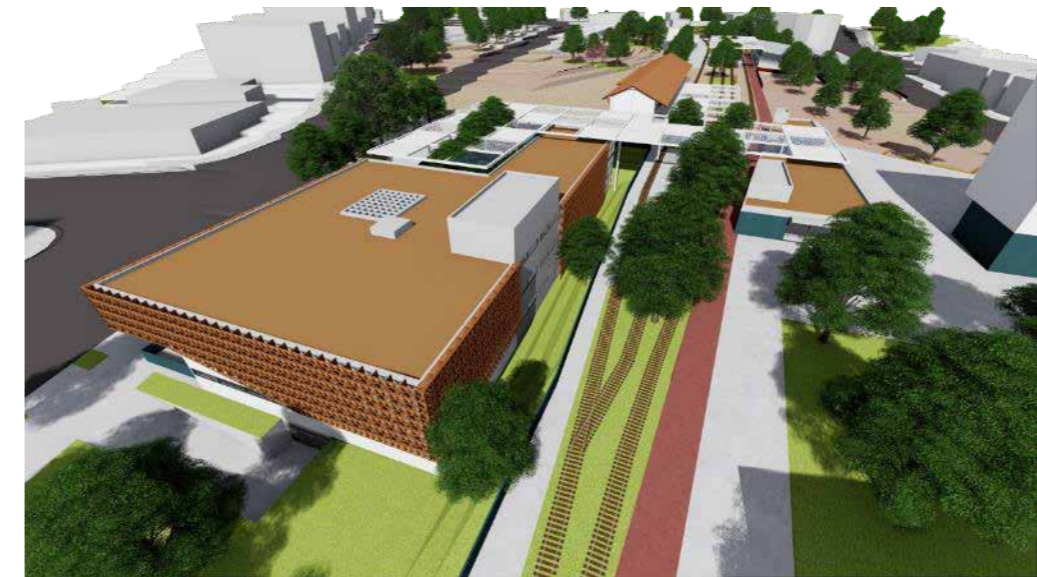


Figura 70: Vista geral do bloco principal e dos estudantes. Detalhe para o brise nas fachadas norte /leste e para o talude.



Figura 71: Vista das fachadas sul e oeste da edificação da UFFS. Destaque para a rampa externa de circulação e a cobertura metálica.



Figura 72: Vista das fachadas sul e leste, a partir da rua J.B Cabral



Figura 73: Vista do eixo entre o bloco principal e dos estudantes (conectados pela cobertura metálica), a partir da Rua J.B Cabral



Figura 76: Vista do café, no terceiro pavimento da edificação. Destaque para a chegada da rampa e da circulação externa (varanda).



Figura 74: Vista da fachada norte do bloco principal, a partir do parque. Destaque para o bloco A da moradia ao lado e o bloco dos estudantes mais ao fundo.



Figura 77: Vista da fachada oeste, a partir da rampa. Destaque para os três pavimentos da edificação (e sua estrutura), cobertura metálica, brise e ventilação do subsolo.



Figura 75: Vista a partir da rampa de circulação, já no terceiro pavimento (nível do parque). Destaque para a cobertura metálica, o café e a estação ao fundo.



Figura 78: Vista a partir da varanda do terceiro pavimento. Destaque para a estrutura do edifício, o brise mais ao fundo e o vão da circulação interna.



Figura 79: Vista central do parque linear, a partir do eixo entre os blocos da UFFS



Figura 82: Vista do bloco dos estudantes. Destaque para a cobertura metálica e o beiral de concreto.



Figura 80: Vista a partir da praça de estar da estação, com o bloco dos estudantes e a estação mais ao fundo.



Figura 83: Vista a partir da extensão da cobertura metálica, com o bloco principal e dos estudantes ao fundo. Destaque para a estação ao lado.



Figura 81: Vista a partir da Rua Marcos Uchoa, com o bloco dos estudantes ao fundo (fachada norte) e a moradia (bloco A) ao lado.



Figura 84: Vista do eixo entre o bloco dos estudantes e o principal. Destaque para a cobertura de conexão.



## EDIFICAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

A edificação da estação ferroviária teve seu uso completamente modificado do original. Considerando que até então ela permanecia subutilizada e altamente degradada, sua restauração e reforma tem o intuito de reestabelecer a sua importância dentro da área central na qual se encontra. Por isso, ela foi designada como uma edificação de apoio ao parque proposto e ao Centro Comunitário da UFFS.

Dessa forma, a estação poderia funcionar constantemente como uma extensão do próprio prédio da UFFS, sediando exposições de trabalhos realizados pelas atividades ou até como local para realização de oficinas. Além disso, ela possui equipamentos de uso público para apoio do Parque, como banheiros, máquinas de lanches e áreas de descanso, os quais funcionariam, inclusive, nos finais de semana (foram alocados, inclusive, uma sala para a administração do parque e da própria estação, bem como um depósito para materiais, mobiliário e entre outros). A ideia é que as três portas centrais principais permaneçam abertas, formando um eixo entre as duas ruas da praça e convidando à população ao seu interior.



Figura 85: Vista da Praça de chegada da estação.



Figura 86: Vista da praça de chegada da estação, com a UFFS mais ao fundo.



Figura 87: Vista da praça de estar da estação, a partir da rua Marcos Uchoa.



Figura 88: Vista da estação e da extensão da cobertura metálica, a partir do parque.



Figura 89: Vista da estação, a partir do parque, com o mercado ao fundo.

## 9. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTT, 2013. *Agência Nacional de Transportes Terrestres*. [Online]  
Available at: <http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/5262/Concessoes.html>  
[Acesso em 19 Maio 2017].

Archdaily, 2013. *Primeiro Lugar em Concurso de Projeto e Construção do Campus Universitário Supsi em Lugano*. [Online]  
Available at: <http://www.archdaily.com.br/br/01-136149/primeiro-lugar-em-concurso-de-projeto-e-construcao-do-campus-universitario-supsi-em-lugano>  
[Acesso em 23 Junho 2017].

Archdaily, 2016. *Casa Clara / 1:1 Arquitetura Design*. [Online]  
Available at: <https://www.archdaily.com.br/br/867298/casa-clara-1-1-arquitetura-design>  
[Acesso em 15 Dezembro 2017].

Archdaily, 2017. *Clássicos da Arquitetura: Centro Cultural São Paulo / Eurico Prado Lopes e Luiz Telles*. [Online]  
Available at: <http://www.archdaily.com.br/br/872196/classicos-da-arquitetura-centro-cultural-sao-paulo-eurico-prado-lopes-e-luiz-telles>  
[Acesso em 23 Junho 2017].

Archdaily, 2017. *Segundo lugar no concurso para o novo Sesc Limeira*. [Online]  
Available at: <https://www.archdaily.com.br/br/879347/segundo-lugar-no-concurso-para-o-novo-sesc-limeira>  
[Acesso em 20 Agosto 2017].

Arquivo Histórico Municipal, 2017. *Acervo Fotográfico de Erechim*. Erechim: s.n.

BDLB, 2012. *Biblioteca Digital Luso-Brasileira*. [Online]  
Available at: <https://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/123456789/43660>  
[Acesso em 18 Maio 2017].

Brasil Arquitetura, 2005. *Conjunto kkkk e parque beira rio*. [Online]  
Available at: <http://brasilarquitetura.com/projetos/conjunto-kkkk-e-parque-beira-rio/>  
[Acesso em 23 Junho 2017].

Buffa, E. & Pinto, G. d. A., 2016. *O território da universidade brasileira: o modelo de câmpus*. [Online]  
Available at: <http://dx.doi.org/10.1590/S1413-24782016216742>  
[Acesso em 15 Março 2017].

Cassol, E., 1979. *História de Erechim*, Erechim: s.n.

Cavalcanti, F., 1986. *Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande: Mapa e Cronologia*. [Online]  
Available at: <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/Estrada-de-Ferro-Sao-Paulo-Rio-Grande/mapa-e-cronologia-da-EFSPRG.shtml>  
[Acesso em 05 Maio 2017].

CNT, 2015. *Pesquisa CNT de Ferrovias*. [Online]  
Available at: <http://www.cnt.org.br/Pesquisa/pesquisa-cnt-ferrovias>  
[Acesso em 19 Maio 2017].

DNIT, s.d. *DNIT - Ferroviário*. [Online]  
Available at: <http://www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp>  
[Acesso em 18 Maio 2017].

Funfgelt, K., 2004. *História da Paisagem e Evolução Urbana da Cidade de Erechim - RS*. [Online]  
Available at: <https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/88190>  
[Acesso em 26 Abril 2017].

H+F Arquitetos, 2015. *habitacao-estudantil-unifesp*. [Online]  
Available at: <http://www.hf.arq.br/projeto/habitacao-estudantil-unifesp/>  
[Acesso em 15 Agosto 2017].

IBGE, 2010. *IBGE Cidades*. [Online]  
Available at: <http://cod.ibge.gov.br/QA4>  
[Acesso em 18 Abril 2017].

IBGE, 2013. *IBGE Cidades*. [Online]  
Available at: <http://cod.ibge.gov.br/36BE>  
[Acesso em 20 Abril 2017].

IBGE, 2016. *IBGE Cidades*. [Online]  
Available at: <http://cod.ibge.gov.br/J55>

IPHAN, 2014. *Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - Patrimônio Ferroviário*. [Online]  
Available at: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>  
[Acesso em 21 Maio 2017].

Jornal Boa Vista, 2016. *Relembre um pouco da história de Erechim*. [Online]  
Available at: <http://www.jornalboavista.com.br/site/noticia/46465/relembre-um-pouco-da-historia-de-erechim>  
[Acesso em 10 Maio 2017].

Jornal Diário da Manhã, 2015. *Erechim é a 45ª melhor cidade do Brasil em desenvolvimento social*. [Online]  
Available at: <http://www.diariodamanha.com/noticias/ver/13109/Erechim+%C3%A9+a+45%C2%AA+melhor+cidade+do+Brasil+em+desenvolvimento+social>  
[Acesso em 25 Março 2017].

Jornal Diário da Manhã, 2015. *Moradores da Linha 0 apontam problemas causados pelo trevo da UFFS*. [Online]  
Available at: <http://diariodamanha.com/noticias/ver/6459/Moradores+da+Linha+0+apontam+problemas+causados+pele+trevo+da+UFFS>  
[Acesso em 09 Junho 2016].

Kuhl, B. M., 2010. *Patrimônio Industrial: Algumas Questões em Aberto*. [Online]  
Available at: [http://www.usjt.br/arg.urb/numero\\_03/3arqurb3-beatriz.pdf](http://www.usjt.br/arg.urb/numero_03/3arqurb3-beatriz.pdf)  
[Acesso em 23 Maio 2017].

Kuhl, B. M., 2016. *Escola da Cidade - Aula: Arquitetura Ferroviária em São Paulo*. [Online]  
Available at: <http://escoladacidade.org/bau/beatriz-kuhl-estacoes-ferroviarias/>  
[Acesso em 03 Março 2017].

Ministério dos Transportes, 2016. *Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil - Transporte Ferroviário*. [Online]  
Available at: <http://www.transportes.gov.br/transporte-ferroviario-relevancia.html>  
[Acesso em 21 Maio 2017].

Olivar, G., 2017. Estação Férrea prestes a ser novamente de Erechim. *Jornal Bom Dia*, 10 Fevereiro, p. 15.

Piazzetta, L. C. B., 2006. *IMAGENS DE ERECHIM - PASSADO E PRESENTE*. [Online]  
Available at: <http://erechimimagens.blogspot.com.br/2006/07/imagens-de-erechim-antiga.html>  
[Acesso em 09 Maio 2017].

Piran, N., 2015. *CONTRIBUIÇÃO À CARACTERIZAÇÃO DO ALTO URUGUAI (RS): BREVE RELEITURA E NOVOS DESAFIOS*. [Online]  
Available at: [http://www.uricer.edu.br/site/pdfs/perspectiva/1004\\_504.pdf](http://www.uricer.edu.br/site/pdfs/perspectiva/1004_504.pdf)  
[Acesso em 03 Maio 2017].

População, s.d. *População - Erechim*. [Online]  
Available at: [http://populacao.net.br/populacao-erechim\\_rs.html](http://populacao.net.br/populacao-erechim_rs.html)  
[Acesso em 18 Junho 2017].

Prefeitura Municipal de Erechim, 2010. *Região se mobiliza para a reativação da linha férrea*. [Online]  
Available at: <http://www.pmerechim.rs.gov.br/noticia/3896/03-05-2010/regiao-se-mobiliza-para-a-reativacao-da-linha-ferrea>  
[Acesso em 25 Maio 2017].

Prefeitura Municipal de Erechim, 2013. *Erechim tem 7 empresas entre as 500 maiores da Região Sul*. [Online]  
Available at: <http://www.pmerechim.rs.gov.br/noticia/7476/27-09-2013/erechim-tem-7-empresas-entre-as-500-maiores-da-regiao-sul>

Prefeitura Municipal de Erechim, 2015. *Erechim é a 45ª melhor cidade do Brasil em desenvolvimento social*. [Online]  
Available at: <http://www.pmerechim.rs.gov.br/noticia/10245/01-10-2015/erechim-e-a-45-melhor-cidade-do-brasil-em-desenvolvimento-social>  
[Acesso em 21 Abril 2017].

Prefeitura Municipal de Erechim, 2016. *Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental Sustentável de Erechim*. [Online]  
Available at: <http://www.pmerechim.rs.gov.br/pagina/810/leis-do-plano-diretor-principais>  
[Acesso em 22 Junho 2017].

Prefeitura Municipal de Erechim, 2017. *Prefeitura Municipal de Erechim*. [Online]  
Available at: <http://www.pmerechim.rs.gov.br/pagina/141/apresentacao>  
[Acesso em 03 Março 2017].

Prefeitura Municipal de Erechim, 2017. *Prefeitura Municipal de Erechim - O Município*. [Online]  
Available at: <http://www.pmerechim.rs.gov.br/pagina/130/municipio>  
[Acesso em 21 Abril 2017].

Projeto de Extensão: Erechim para quem quiser ver, d. e. i., 2012. *Projeto de Extensão: Erechim para quem quiser ver, discutir e intervir*, Erechim: s.n.

Rampazzo, S., 2004. *II Seminário Internacional Sobre Desenvolvimento Regional*. [Online]  
Available at: <http://www.unisc.br/site/sidr/2004/planejamento/23.pdf>  
[Acesso em 18 Abril 2017].

Secretaria de Cultura, Esporte e Turismo, 2011. Prefeitura Municipal de Erechim. *Projeto para o Museu Histórico de Erechim*, 18 Novembro.

SIAA, 2007. *sap-global-service-center*. [Online]  
Available at: <http://www.siaa.arq.br/2014/04/sap-global-service-center/#>  
[Acesso em 27 Agosto 2017].

SICS, 2016. *Semniário Internacional de Construções Sustentáveis(IMED) - Avaliação da mobilidade urbana da cidade de Erechim/RS – Brasil em relação ao sistema de transporte público urbano: análise e discussão*. [Online]  
Available at: [https://www.imed.edu.br/Uploads/5\\_SICS\\_paper\\_18.pdf](https://www.imed.edu.br/Uploads/5_SICS_paper_18.pdf)  
[Acesso em 18 Junho 2017].

Thomé, N., 1983. *Trem de Ferro*. 2ª ed. Florianópolis: Lunardelli.

TICCIH, 2003. *Comissão Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial*. [Online]  
Available at: <http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>  
[Acesso em 23 Maio 2017].

Zanatta Figueiredo, 2014. *Mercado Público de Lages*. [Online]  
Available at: <http://zanattafigueiredo.com/projetos/mercado-publico-de-lages/>  
[Acesso em 12 Setembro 2017].

## ***AGRADECIMENTOS***

Agradeço aos meus queridos Pais Jâine e Nicanor pelo apoio, amor incondicional e por sempre torcerem por mim, mesmo que de longe. Sem vocês eu não chegaria aqui.

Aos meus irmãos Janine e Lucas pelo apoio, carinho e companheirismo, também incondicionais. Aos meus familiares, pelo apoio e auxílio constante.

Ao meu namorado Guilherme, pelo carinho, companheirismo, paciência e por sempre estar presente.

Ao meu Professor orientador Fábio Ferreira Lins Mosaner, por todo seu conhecimento repassado e por todos assessoramentos atenciosos. Agradeço também a todos professores que, de alguma forma, puderam contribuir na minha formação.

Aos meus amigos e colegas de curso pelo companheirismo e troca de conhecimento constante.

À Prefeitura Municipal de Erechim, seus funcionários e ao Diretor Técnico do Departamento de Obras da Prefeitura Harryson Testa, bem como aos funcionários da Universidade Federal Fronteira Sul e do Arquivo Histórico Municipal pela colaboração em minhas pesquisas.

Às minhas chefes de estágio Christine e Tatiana, pela compreensão e conhecimentos a mim repassados.

À Universidade Federal de Santa Catarina, ao Departamento de Arquitetura e Urbanismo e a todos seus funcionários pela estrutura oferecida durante a minha formação.

A Deus, ao meu mentor e ao meu anjo da guarda.