



1. Este artigo toma por base a investigação realizada no mestrado de Clayton França Carili, no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Faculdade de Arquitetura e Design da Universidade Federal de Uberlândia (UFU), sob orientação de Marília Maria Brasileiro Teixeira Vale.

2. Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela UFU, professor no Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário do Triângulo (Unitri), arquiteto pelo Unitri.

E-mail: claytoncarili@yahoo.com.br

3. Pós-doutora pela Universidade Michoacana de San Nicolas de Hidalgo (México), professora Associada da UFU, arquiteta pela Universidade de Brasília.

E-mail: mariliabtvale@yahoo.com

DOI: 10.5752/P.2316-1752.2016v23n32p62

A CONSERVAÇÃO DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS, REFLEXÕES: O CASO DO TRIÂNGULO MINEIRO E ALTO PARANAÍBA¹

*THE CONSERVATION OF THE RAILWAYS, CONSIDERATIONS:
THE CASE OF TRIÂNGULO MINEIRO AND ALTO PARANAÍBA*

*LA CONSERVACIÓN DE LAS ESTACIONES DE FERROCARRIL,
REFLEXIONES: EL CASO DE TRIÂNGULO MINEIRO Y ALTO PARANAÍBA*

Clayton França Carili²
Marília Maria Brasileiro Teixeira Vale³

Resumo

A implantação da ferrovia auxiliou no desenvolvimento da região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba. Vários foram os fatores que levaram à decadência e ao abandono das estações, entre os quais se destaca a perda de sua principal função: o transporte de pessoas. Das 110 estações aqui construídas, 53% foram demolidas, majoritariamente aquelas localizadas na zona rural. O objeto de estudo são as estações ainda existentes, com um interesse particular sobre as de embarque que se encontram em uso (21 exemplares), buscando verificar seus processos de conservação, seus agentes e seu papel na preservação da memória ferroviária. Pela análise de alguns casos singulares, o trabalho evidencia as principais dificuldades para a conservação adequada desse patrimônio, para que cumpra, de modo positivo, seu papel de bem cultural, que passa tanto pelo reconhecimento e valorização de sua importância histórica e simbólica como pela compreensão de que sua conservação não conflita e nem impede seu uso para funções atuais, desde que estas sejam compatíveis com as características físicas do bem.

Palavras-chave: Arquitetura. Patrimônio Ferroviário. Estações Ferroviárias. Preservação. Conservação.

Abstract

The railway implementation has helped to develop the Triângulo Mineiro and Alto Paranaíba region. Many factors led to the abandon and decline of the stations, among them, the one that highlights the most, is the loss of function: people transportation. In 110 stations built, 53% were demolished, mostly the ones located on the countryside. The subject of this study is the existing stations, with a particular interest over the passenger stations that are still in use – 21, searching for its preservation processes, agents and its role on the preservations of the railways' memory. Through the analysis of some singular cases, the survey brings out the main difficulties for the proper protection of this patrimony in order to accomplish its role of an important cultural object, which goes through both the recognition and appreciation of its historic and symbolic importance, and through the comprehension that the conservation neither conflicts nor block its use for the current functions, since they are compatible with the characteristics of the buildings.

Keywords: Architecture. Railway patrimony. Railways. Preservation. Conservation.

Resumen

La implementación del ferrocarril ayudó a desarrollar la región de Triângulo Mineiro y Alto Paranaíba. Varios fueron los factores que llevaron a la decadencia y el abandono de las estaciones, entre las que se puede llegar a perder su función principal: el transporte de personas. De las 110 estaciones construidas aquí, el 53% fueron demolidas, principalmente las ubicadas en las zonas rurales. El objeto de estudio son las estaciones restantes, con un interés particular en las estaciones de embarque que están en uso - 21 copias, con el fin de verificar sus procesos de conservación, sus agentes y su papel en la preservación de la memoria de tren. A través del análisis de algunos casos individuales, el trabajo pone de relieve las principales dificultades para la correcta conservación de este patrimonio, para cumplir de manera positiva su patrimonio cultural y el papel, que pasa tanto en el reconocimiento y valoración de su importancia histórica y simbólica, como la comprensión que la conservación no entra en conflicto ni impide su uso para funciones actuales, siempre que sean compatibles con las características físicas del producto.

Palabras clave: Arquitectura. Ferrocarril del patrimonio. Las estaciones de ferrocarril. Preservación. Conservación.

Introdução

A ferrovia teve um papel preponderante no desenvolvimento social e econômico das cidades por onde passou, influenciando decisivamente em muitos modos de vida, nas relações de trabalho, no traçado e, notadamente, na inserção de uma nova dinâmica de transportes e de desenvolvimento urbano.

A chegada da ferrovia às cidades trazia consigo também o ideal de modernidade, influenciado principalmente pela presença dos imigrantes, no século XIX, que vinham para o Brasil e pela disseminação do ideal do desenvolvimento positivista. As práticas dos empresários da ferrovia somadas às novas experiências culturais trazidas por imigrantes europeus conduziram a novos tratamentos do tecido urbano e à inserção de novos estilos arquitetônicos e práticas construtivas advindas da Europa, modificando, de forma radical, a paisagem dos pequenos núcleos urbanos.

A ferrovia proporcionou a criação de locais de polarização e aglutinação de pessoas, a partir de seu edifício mais importante, a estação de passageiros e dos demais edifícios necessários a seu funcionamento. No entorno desse conjunto, eram construídos outros prédios particulares relacionados às atividades ferroviárias: armazéns, vendas de secos e molhados, residências e locais para hospedagem, hotéis e pensões. Na zona rural, a partir da estação, verificava-se, na maioria das vezes, a formação de um pequeno aglomerado, um núcleo rural.

Na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, no período de 1888 (data de inauguração da primeira estação nesse território, a Estação Jaguará) a 1984 (data da construção da última estação), foram construídas 110 estações ferroviárias nos núcleos urbanos e na zona rural. Esse universo é constituído por uma rica e variada coleção de bens imóveis, com diferentes características tipológicas que incluem tanto estações de grande porte e beleza, como a Estação da Estrada de Ferro Goiás, em Araguari, como pequenas estações rurais, com características particulares, tais como as primeiras estações da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro, construídas às margens do Rio Grande. No entanto apenas 58 estações ainda existem, com diferentes usos e condições de conservação. É essa riqueza de material, sua importância histórica e simbólica, e a iminência de esquecimento, abandono e perda que nos motivam à investigação do tema. Neste artigo, nossa atenção voltar-se-á para a análise do atual estado de conservação das estações ferroviárias em uso, identificando as que têm proteção legal, tendo como objetivo compreender quais são os agentes que atuam na conservação desse patrimônio, a adequação dos bens aos usos contemporâneos e os critérios de intervenção adotados. Nossa pretensão é de, por meio desta análise, poder contribuir para a identificação das principais dificuldades para a efetiva proteção e conservação do patrimônio ferroviário na área de estudo.

O trabalho partiu da identificação das companhias férreas que se estabeleceram na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba com as principais ligações dessas ferrovias no contexto geográfico brasileiro. Após a identificação, foram fei-

tos os levantamentos de campo, privilegiando a visita às estações que estão sendo utilizadas e as que são tombadas, sendo possível o entendimento do atual estado de conservação, o grau de proteção dos edifícios, os novos usos, a identificação e análise das principais intervenções, seus atores e os critérios adotados. Os dados obtidos foram registrados nas fichas de visita de campo.

A implantação, a importância e o processo de decadência da rede ferroviária

Os vários condicionantes da formação do território do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba possibilitaram o estabelecimento de uma rede de cidades que se desenvolveram, notadamente, a partir da segunda metade do século XIX. As variáveis econômicas e político-territoriais presentes no Brasil dessa época levaram a um processo de interiorização que se intensificaria a partir da metade do século XX. Este não se deu por causa da implantação da ferrovia na região em estudo, com uma única exceção, a do atual Município de Conquista; no entanto a ferrovia trouxe prosperidade, dinamismo e a ligação da região com outros Estados e a possibilidade de transporte de pessoas e mercadorias diversas, tornando-se elemento fundamental de desenvolvimento social e econômico de sua rede urbana e inserção no cenário nacional.

A chegada da ferrovia na região se deu em 1888, por meio da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro (CMEF), que, vindo de São Paulo, transpôs o Rio Grande com a construção da Ponte da Jaguará (GERODETTI; CORNEJO, 2005). A primeira estação construída próxima ao leito do rio, na zona rural do Município de Sacramento, recebeu o mesmo nome da ponte. Mais tarde, chegaram à região outras companhias: Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM), Rede Mineira de Viação (RMV) e Estrada de Ferro Goiás (EFG).

Além dessas companhias, destacou-se, na mesma área, a presença da Estrada de Ferro Elétrica Município de Sacramento (EFEMS), que, de modo inusitado, estabeleceu uma linha de bondes elétricos (os “bondes de Sacramento”) para ligação da zona urbana da sede do Município à Estação do Cipó, construída pela Companhia Mogiana de Estrada de Ferro na zona rural, promovendo, assim, a conexão entre o trem e o bonde, a zona rural e o Município.

A ferrovia possibilitou uma nova dinâmica das relações de comércio e transporte existentes até então, pois promovia maior agilidade e ligação da região a outros Estados, bem como com o litoral, para o escoamento da produção pelos portos. Esse processo de expansão da ferrovia se deu principalmente pela necessidade de ligação mais rápida com o interior para escoar a produção cafeeira, que estava em pleno desenvolvimento no País.

O trem a vapor necessitava de uma rede de apoio logístico para seu funcionamento, uma vez que a locomotiva precisava ser abastecida com água. Assim, surgiu a estação, local de parada para abastecimento, construída de 14 em 14 quilômetros,

dependendo da topografia a ser vencida, além da função de embarque e desembarque de passageiros e mercadorias, primeiro transporte de massa que trafegava mais rápido em comparação ao transporte de tração animal. Assim, as estações desempenharam um papel catalizador da vida rural e urbana, local de chegadas e partidas, de horário preestabelecidos, de modificação da dinâmica de ligação das cidades, circulação de pessoas, ideias e mercadorias.

A política governamental voltada para o rodoviarismo, com o investimento na construção de rodovias e incentivo à indústria automobilística, iniciada pelo presidente Washington Luís (1926-1930) e intensificada pelo presidente Juscelino Kubitschek (1956-1961), priorizava esse tipo de transporte, deixando a ferrovia, tão importante para o desenvolvimento do País, com poucos investimentos. Claramente não houve igualdade de investimento nos dois modais e sim uma nítida priorização de investimento das rodovias, ficando a ferrovia relegada a um segundo plano; mesmo com a encampação de 19 ferrovias pelo governo federal e a criação da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), em 1957. O baixo investimento do Estado na melhoria da malha e na tecnologia envolvendo as máquinas e vagões, tanto de passageiros como de cargas, levou a uma concorrência desleal entre o trem e os veículos automotores e, conseqüentemente, à decadência do sistema ferroviário.

Mesmo com algumas inovações tecnológicas no sistema ferroviário ao longo dos anos (em 1930, o trem foi substituído pela máquina a vapor; em 1939, houve a introdução da locomotiva a diesel-elétrica e, a partir de 1950, da locomotiva a diesel-hidráulica) esse tipo de transporte já não era tão eficiente, principalmente no que se referia ao transporte de passageiros, resultado dos poucos investimentos que ocasionavam um longo tempo de viagem em comparação ao transporte rodoviário. A falta de uma padronização das bitolas das diversas companhias e da largura de suas linhas, o que impedia o tráfego da composição em determinados trechos, e a falta de uma política pública de melhoria desse transporte foram fatores decisivos para a extinção da maioria dos trens de passageiros, na década de 1970. Como consequência direta, verificou-se o esvaziamento de um grande número de estações que perderam sua função primordial: o embarque e desembarque de passageiros. Algumas estações rurais passaram a exercer apenas a função de controle do tráfego da linha, que continuava sendo operada com trens transportando cargas e mercadorias, e outras foram construídas em substituição às atuais que, em sua maioria, estavam já em regiões urbanizadas, sendo transferidas para as áreas periféricas das cidades.

No entanto até essa função de controle do tráfego seria perdida a partir da década de 1990, com a introdução de nova tecnologia que implantou um mecanismo para a mudança de direção da linha, conhecido como "chave de mola", o que fez com que as estações que ainda desempenhavam esse papel perdessem sua utilidade e fossem abandonadas.

Outro fator que levou ao abandono de algumas estações foi a retificação de alguns trechos ferroviários, o que ocasionou a remoção da linha e a construção de um novo leito ferroviário,

com outro traçado, deixando as estações e demais prédios sem a linha férrea e totalmente marginalizadas.

Em 1999, ocorreu o processo de liquidação da RFFSA e a concessão de sua malha ferroviária para exploração por empresas privadas. Nesse momento da concessão, os bens imóveis foram definidos como operacionais e não operacionais, ficando os operacionais sob a concessão das empresas e os não operacionais sob responsabilidade do Estado. Temos, atualmente, na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, poucas estações em funcionamento: Ibiá, Patrocínio, Araxá Nova, 3ª Estação de Uberaba, 5ª Estação de Uberlândia e Araguari Nova, todas elas funcionam como estações operacionais da empresa ferroviária de transporte de cargas, Valor da Logística Integrada - VLI Multimodal S.A., em locais considerados estratégicos, entroncamentos ferroviários, pontos de recebimento de matéria a ser transportada. A maioria das estações restantes permaneceram, no entanto, abandonada ou sendo utilizadas com outras funções.

A conservação das estações ferroviárias no Brasil: aspectos gerais

O processo de conservação dos bens culturais ferroviários, em especial das estações, será abordado em duas vertentes: a conservação do edifício em sua materialidade e a conservação da memória e história da ferrovia.

Para a preservação do patrimônio arquitetônico e urbanístico cultural, conforme amplamente apontado e reconhecido pelos estudiosos e órgãos de proteção, uma das medidas mais importantes é a manutenção. A Carta de Veneza, elaborada em 1964 (carta internacional sobre a conservação e restauração de monumentos e sítios) no II Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos dos Monumentos Históricos (Icomos), já indicava que a conservação está relacionada com a manutenção permanente e o uso desses bens com uma função útil, e com a preservação de sua ambiência e escala.

Conservação

Art. 4.º. A conservação dos monumentos exige, antes de tudo, manutenção permanente;

Art. 5.º. A conservação dos monumentos é sempre favorecida por sua destinação a uma função útil à sociedade; tal destinação é, portanto, desejável, mas não pode nem deve alterar a disposição ou a decoração dos edifícios. É somente dentro destes limites que se devem conceber e se podem autorizar as modificações exigidas pela evolução dos usos e costumes.

Art. 6.º. A conservação de um monumento implica a preservação de uma ambiência em sua escala. Enquanto sua ambiência subsistir, será conservada, e toda construção nova, toda destruição e toda modificação que possa alterar as relações de volume e de cores devem ser proibidas (INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL, 1995, p. 110).

A manutenção é fundamental para a preservação das características originais da obra e é mais importante e eficiente do que o restauro, pois, muitas vezes, ao restaurar um bem cultural, este já sofreu a perda de elementos significativos e que não são mais possíveis de retornar; caso tivesse sido conservado, com manutenção permanente e uso compatível com seu espaço preexistente, essas perdas poderiam não ter ocorrido ou serem de menor impacto.

Podemos comparar a manutenção com a medicina preventiva. Se essas medidas são feitas, é possível evitar o restauro, que é sempre mais traumático. A utilização do bem com uma manutenção constante auxilia na conservação do imóvel, que, sem uso, deteriora-se rapidamente.

A importância na manutenção já fora tratada, no século XIX, por John Ruskin (2008), em oposição às intervenções e à teoria de restauro adotada por Emanuel Viollet-Le-Duc (2000). Apesar da posição radical adotada por Ruskin, de não aceitar o restauro dos bens culturais, com uma posição passiva ao edifício, pela falta de manutenção que levou à necessidade de restauro, Ruskin já defendia a manutenção dos edifícios, o que levaria à não necessidade de restaurá-los.

No caso das estações ferroviárias, principalmente daquelas que se encontram na zona rural dos municípios na área em estudo, seu estado de conservação agrava-se rapidamente pela falta de uso e de manutenção da maior parte dos bens culturais, o que levou a danos irreversíveis de alguns exemplares, seja pelo vandalismo ou pela ação do tempo. Lamentavelmente, essa constatação acontece não somente na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, mas em toda parte do território nacional.

Conforme destacado por Carsalade (2014), um dos temas importantes para a preservação do patrimônio histórico contemporâneo é a sustentabilidade e a sobrevivência física dos bens ao longo do tempo, com manutenção da vida do edifício e sua interação com a população.

Carsalade (2014) trata a sustentabilidade com base no entendimento contemporâneo ampliado do conceito, compartilhado pelo Ministério do Meio Ambiente Brasileiro em dois pontos: a recuperação do meio ambiente não é um estado, mas um processo; que ela somente é possível entre os agentes ambientais e sociais. Rebatendo esse conceito para a preservação, ela somente é alcançada a partir da legitimação pela sociedade e se apoiada em instrumentos de inclusão social e econômica, ou seja, de gestão adequada desse patrimônio.

No caso das estações ferroviárias, a interação com a população foi comprometida após a extinção da maioria dos trens de passageiros, fator primordial para o processo de abandono desses edifícios. A estação, edifício que, no início do século XIX, foi de extremo significado para as comunidades, local frequentado por pessoas que chegavam e partiam, no final do século XX, com a extinção da maioria dos trens de passageiros, sofreu com o processo de esvaziamento desses edifícios, o que provocou o distanciamento da população com relação ao

patrimônio ferroviário, ficando poucos edifícios em funcionamento e com o transporte de cargas e mercadorias.

O trem já não produzia o mesmo fascínio, sem investimentos para sua modernização e agilidade comparadas com os transportes automotores, o que acarretou uma competição desleal, provocado pela política que privilegiava os transportes rodoviários em detrimento da ferrovia, que passou, na maior parte do Brasil, a transportar somente cargas. A maior parte das estações perdeu seus usos, o que gerou o abandono e esvaziamento desses edifícios.

Carsalade (2014) afirma que o grande desafio a ser enfrentado pela sociedade e pelos governantes é o esvaziamento dos edifícios históricos, que é ocasionado por diversos motivos: pelo abandono, pela substituição por usos inadequados e restritivos, pelo não reconhecimento de seu significado, pela artificialização de seus novos usos.

Sem vida e sem interatividade social, os edifícios se deterioram e são como corpos sem alma, verdadeiros zumbis que não dizem a que vieram ou são como sombras a ameaçar soturnamente as pessoas, lembrando-as da sua própria decadência e da sua morte. Ao contrário, um edifício vivo e participante nos remete a valores maiores e permanência através de gerações, metáfora da nossa sobrevivência (CARSALADE, 2014, p. 503).

Nesse contexto, um fator importante a ser explorado na preservação do patrimônio cultural ferroviário é a ressignificação desses edifícios para a sociedade. As estações foram edifícios muito presentes no cotidiano da população até a extinção dos transportes de passageiros, na década de 1980. As gerações após essa década já não mais têm essa relação de vivências e memórias para com esses prédios. Se, por um lado, estes devem ser preservados como testemunhas dos transportes ferroviários no Brasil, por outro, devem ter novos usos compatíveis e como espaços que resguardam a memória do edifício.

O uso e a integração a vida contemporâneo são essenciais para a preservação, mas estes devem ser compatíveis com o espaço preexistente. No caso do patrimônio ferroviário, o maior desafio tem sido a conservação e uso de estações que estão localizadas na zona rural dos municípios, entendendo qual seria a melhor estratégia para conservação do bem com base na definição de uso e na gestão desse patrimônio.

Essas estações na zona rural geravam centralidade e deslocamento de pessoas em busca do trem, atendendo essa população. Com a intensificação do processo de êxodo rural e a migração dessa população para a cidade, a partir da década de 1960, provocou uma diminuição da população rural que, somado à desativação dos transportes de passageiros, acarretou o abandono desses prédios. Com o êxodo rural, a população que habitava no entorno, ou próximo às estações, já não podia mais ocupar e valorar, com novos usos, o bem cultural.

Outro fator que levou ao abandono das estações foi a erradicação de alguns trechos ferroviários, pois sua exploração não era mais economicamente viável ou devido a alguma necessi-

dade de revisão da linha, com a substituição por outra que não mais passava à beira da estação, conforme anteriormente já mencionado.

As estações desativadas ficaram à mercê da sorte, degradando-se paulatinamente pela falta de uso, pelo vandalismo ou pela simples ação do tempo.

Outras estações, mesmo à beira da linha, já não eram necessárias para auxiliar no transporte de cargas e mercadorias, fato provocado pela mudança de tecnologia do trem, que dispensava o abastecimento com água e carvão.

As empresas concessionárias que exploram os trechos ferroviários consideram essas estações como não operacionais, não utilizando esses bens, deixando-as abandonadas, ou seja, promovendo a perda de uma de suas funções originais, o transporte de pessoas. Esse foi um dos fatores preponderantes para o esfacelamento e abandono desse patrimônio. Assim, grande parte desses edifícios não é mais útil ao transporte de cargas.

A utilização das estações é fundamental para sua manutenção, pois devem ser reconhecidas não como simples conteúdos com novos usos, mas espaços que respeitem a essência do bem e que, no novo programa, sejam compatíveis com o agenciamento interno existente, evitando, assim, a descaracterização dos prédios ferroviários.

Kühl (2008), em sua análise da preservação do patrimônio ferroviário paulista, afirma a necessidade da definição dos usos com base no entendimento e nas características da obra:

Deveriam, pois, ser analisadas as características da obra para, depois, definir funções e programas compatíveis com elas, e não o contrário, adaptar um dado edifício a um novo uso preestabelecido ou submetê-lo a transformações massificadas nem sempre de acordo com suas particularidades, cuja implementação será feita em prejuízo do próprio monumento histórico. Ou seja, deve-se respeitar a essência do bem, escolher um uso compatível com seus aspectos documentais e formais, respeitando-se sua configuração, suas várias estratificações ao longo do tempo e desenvolver o programa e o projeto de acordo com suas características (KÜHL, 2008, p. 211).

Para alguns bens, a manutenção já não é a solução adequada, visto o estado avançado de deterioração do prédio, o que implica a necessidade da utilização de outra modalidade de intervenção, o restauro.

Essa operação é importante para preservação dos bens culturais, embora deva ser vista com caráter excepcional, mas, muitas vezes, é medida inevitável a ser adotada para a preservação do que ainda resta do patrimônio ferroviário. A Carta de Veneza descreve:

Restauro - Art. 9.º. A restauração é uma operação que deve ter caráter excepcional. Tem por objetivo conservar e revelar os valores estéticos e históricos do monumento e fundamenta-se no respeito ao material origi-

nal e ao documento autêntico. Termina onde começa a hipótese; no plano das reconstituições conjecturais, por razões estéticas ou técnicas, destacar-se-á da composição arquitetônica e deverá ostentar as marcas do tempo. A restauração será sempre precedida e acompanhada de um estudo arqueológico e histórico dos monumentos (INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL, 1995, p. 110).

É importante destacar que o grau de intervenção, durante a elaboração do projeto de restauro, dar-se-á a partir do estado atual de conservação dos imóveis a serem restaurados, sendo o levantamento do bem e identificação de suas patologias o primeiro passo para guiar as possibilidades de intervenções. Muitas vezes, as estações estão em estado tão precário de conservação que a restauração pode se restringir a algumas partes da edificação (em geral, às fachadas e volumetrias), permitindo uma intervenção mais livre no restante do bem.

Caso o imóvel preserve seu agenciamento interno, no entanto, este deve ser preservado ao máximo em suas características. Em qualquer circunstância, contudo, o uso do edifício deve ser compatível com o espaço existente, evitando intervenções drásticas que descaracterizem o bem, adaptando o edifício ao seu uso e não ao contrário.

A utilização é essencial para a preservação, como visto, mas devem ser analisadas as características a serem respeitadas e conservadas, para, depois definir uma função e um programa compatível com elas. É importante reiterar que qualquer projeto de restauro implica modificações, em maior ou menor escala, e essas transformações devem ser controladas e prefiguradas através de projetos (KÜHL, 2008, p. 221).

Kühl (2008) faz severas críticas aos projetos de restauro de estações ferroviárias que preservam somente a fachada, o que denomina de “fachadismo”, e que não levam em conta o atual estado de conservação dos imóveis, reduzindo esses testemunhos históricos, não se preocupando com a reversibilidade das intervenções e desconsiderando a relação interna e externa dos edifícios. Portanto é importante, nos processos de conservação, entender o edifício a ser preservado como testemunho histórico e arquitetônico dos transportes ferroviários, ou seja, como patrimônio cultural industrial, preservando esse documento em sua totalidade, externo e internamente, porém buscando um uso compatível, que possibilite sua utilização por parte da comunidade, que deve revalorar esse bem como testemunho de sua história.

O projeto de restauro, que é um tipo particular de projeto arquitetônico, deve ser fruto de compreensão aprofundada da obra, ou conjunto de obras e do ambiente em que estão. Deve ser consequência de esforços multidisciplinares, envolvendo acurada pesquisa histórica e documental, icnográfica e bibliográfica, sensíveis estudos vinculados às humanidades e de viabilidade econômica, pormenorizado levantamento métrico-arquitetônico e fotográfico do(s) edifício(s), estudos urba-

nísticos, arqueológicos, exame de materiais e técnicas construtivas, de sua estrutura, de suas patologias, e análise tipológica e formal (KÜHL, 2008, p. 222).

As intervenções de restauro devem preservar e facilitar a leitura do aspecto estético e histórico dos monumentos, por meio da mínima intervenção, questionando, sempre, sua necessidade; quando imprescindível, as intervenções devem possibilitar o entendimento do que é histórico e o que é novo/acréscimo, ou seja, a distinguibilidade, com a possibilidade de restituição da configuração original, sem prejuízo ao bem à retrabalhabilidade e ao uso compatível com o espaço preexistente.

Outra questão-chave na preservação dos bens culturais, e em particular do patrimônio ferroviário, é a manutenção de pequenos espaços de memórias que resgatem e mantenham a história do edifício, juntamente com um projeto de conservação que resguarde o bem cultural. Esses espaços de memória auxiliam na manutenção do caráter simbólico e valor histórico dos edifícios como algo ligado à história da ferrovia e de seu significado para cada localidade onde as estações estão presentes. Viñas (2004) destaca esses objetos com potencial de restauro e descreve o que são os objetos históricos:

Os objetos históricos são aqueles que se tornam úteis para a história (objetos historiográficas), mas também aqueles úteis para recordar os momentos mais importantes, embora não são úteis para a história (os objetos rememorativos) (VIÑAS, 2004, p. 31, tradução nossa)⁴.

Observa-se, no entanto, que, quando o valor histórico e simbólico dos edifícios, no caso das estações, é desconsiderado em sua nova ocupação, o restauro por si só não consegue resgatar e manter essa memória e conservá-la, não nos esquecendo de que o próprio edifício é um documento histórico e também deve ser revelado ao visitante, mostrando sua essência arquitetônica e não a “escondendo”.

Essa valorização do edifício e dos espaços de memória vai ao encontro da crítica de Kühl (2008) aos processos de “fachadismo”, ou seja, o edifício assim como sua história e memória são desconsiderados internamente, convertendo-se apenas em um contentor de novos usos.

No caso das estações ferroviárias, o que se propõe não é que esses bens sejam sempre transformados em museus ferroviários ou edifícios culturais, conservando somente de objetos ligados à ferrovia, e sim que, independentemente das novas funções, mantenham pequenos espaços de memórias para que o edifício possa ser reinterpretado e revalorado em seu significado histórico.

Outra ação empregada para a preservação dos bens culturais ferroviários é o tombamento,⁵ medida jurídica que estabelece a não demolição desses bens e o reconhecimento e a preservação por parte dos municípios, Estado e da União. No entanto, esse instrumento, como mostra a prática e diversos exemplos, por si só, não é capaz de garantir a conservação, manutenção e utilização das estações ferroviárias, ficando assim os imóveis, mesmo que tombados, sem uso e em es-

4. Los objetos históricos son aquellos que resultan útiles para la Historia (los objetos historiográficos) pero también aquellos que son útiles para recordar sus momentos más destacados, aunque no sean útiles para la Historia (los objetos rememorativos) (VIÑAS, 2004, p. 31).

5. Esse instrumento foi introduzido no Brasil por meio do Decreto-Lei n.º 25, de 30 de novembro de 1937.

tado de abandono. Castriota (2009) analisa criticamente que, no Brasil, pertencer ao patrimônio está intrinsecamente ligado ao significado cultural e a um significado jurídico quase único, ou seja, preservar se identifica quase que automaticamente com “tombar”. O autor também argumenta que esse é um instrumento utilizado até os dias de hoje, mas que, atualmente, há ações que articulam as políticas de preservação com as políticas urbanas, com resultados mais positivos.

A conservação das estações ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba

No caso do patrimônio cultural ferroviário na área de estudo, verifica-se que as ações em prol de sua preservação estão intrinsecamente ligadas ao tombamento, não havendo políticas urbanas que articulem, de modo claro, a preservação desses bens com outros instrumentos, tais como as leis de uso e ocupação do solo e áreas de interesse de preservação nas cidades onde esses bens culturais ferroviários são localizados.

Certamente, a Lei Estadual 12.040, de 1995, conhecida como “Lei Robin Hood”, cujo principal objetivo foi uma nova fórmula de redistribuição do ICMS em Minas Gerais e que teve como um dos critérios a preservação do patrimônio cultural, pode ser apontada como um incentivador para o maior uso do tombamento como instrumento de proteção do patrimônio cultural.

A operacionalização e a gestão da política de repasse do ICMS relativo ao critério de patrimônio cultural implantado por essa lei ficaram a cargo do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais (IEPHA-MG), que anualmente define, por meio de seu conselho, a deliberação normativa para o ano de envio dos trabalhos desenvolvidos na área da preservação dos bens culturais pelos municípios. Depois da análise deste material e sua aprovação, e de acordo com as normas da deliberação, esses são convertidos em pontos constantes em uma tabela que remete aos valores das verbas que serão repassadas aos municípios.

Um dos critérios para o repasse das verbas é a existência de bens tombados, o que permite ao Município alcançar a pontuação referente a esse quesito, porém o recebimento dessas verbas não garantem investimentos na conservação dos bens culturais. Para superar essa dificuldade, o IEPHA vem incentivando os municípios a criarem o Fundo de Preservação do Patrimônio Cultural, para que as verbas recebidas por meio do ICMS Patrimônio Cultural sejam gastas na conservação desses bens, atribuindo mais pontos aos municípios que criaram o fundo e destinam verbas a obras de conservação.

Com relação à participação dos municípios na redistribuição do ICMS Patrimônio Cultural, quando analisamos os processos de tombamento das 13 estações que contam com essa proteção na área em estudo, 7 foram tombadas após a promulgação da Lei 12.040 de 1995: Estações de Monte Carmelo (em 1998), Stevenson e Itaipu (em 2002), Marciano Santos (em 2004), Sobradinho (em 2006), Patrocínio (em 2007) e Buriti (em 2014).

Seis estações foram tombadas anteriormente à promulgação da Lei 12.040 de 1995: Estações de Jaguará e Cipó (em

1989), estação de bondes de Sacramento (em 1983), Peirópolis (em 1994), 2ª estação da Goiás em Araguari (em 1989) e Araxá (em 1990). No entanto alguns desses tombamentos foram ratificados após essa data, com a elaboração de novos decretos de tombamento e reenvio de dossiê ao IEPHA-MG, sendo que esses novos decretos tombam todo o conjunto ferroviário. Esse processo ocorreu com as estações Jaguara, Peirópolis e 2ª Estação da Goiás. As estações Stevenson e Cipó já haviam sido tombadas como conjuntos. A ratificação dos decretos certamente foi incentivada pela Lei Estadual 18.030/2009, que aumentou a pontuação do ICMS Patrimônio Cultural atribuído ao tombamento dos conjuntos em relação ao tombamento de bens culturais isolados, o que acarretou maior rapasse de verbas.

No entanto, apesar do recebimento de verbas relativas ao tombamento dessas estações e, ou, conjuntos ferroviários, essa ação em pouco tem contribuído efetivamente para a conservação do patrimônio cultural ferroviário pelos municípios.

Os quadros a seguir apontam a situação das estações ferroviárias na área de estudo. Das 52 estações existentes na região, 13 são tombadas em nível municipal. Destas, 6 são tombadas como conjunto ferroviário, compreendendo a estação e demais prédios de apoio à ferrovia: Peirópolis, Stevenson, 2ª Estação da Goiás, Jaguara, Cipó e Buriti. Quanto às outras 7 estações, somente o prédio principal (a estação de passageiros) conta com proteção por tombamento, apesar de terem outros prédios que integravam o conjunto ferroviário: Estações de Patrocínio, Monte Carmelo, Araxá, Sobradinho, Marciano Santos/Amanhece, bondes de Sacramento e Itaipu.

Observa-se ainda que, das 13 estações tombadas, 7 (quadro 1) encontram-se abandonadas e sem uso, sendo que 3 delas já passaram por processos de manutenção e, ou, adequação, e foram utilizadas com outros usos por algum tempo, mas voltaram a sofrer um processo de abandono e, atualmente, encontram-se abandonadas (Marciano Santos/Amanhece, estação de bonde de Sacramento, Itaipu).

Quadro 1: Estações tombadas que estão abandonadas

	Estações	Município	Usos anteriores	Usos atuais
1	Jaguara	Sacramento	Estação	Abandonada
2	Cipó	Sacramento	Estação	Abandonada
3	Buriti	Uberaba	Estação	Abandonada
4	Sobradinho	Uberlândia	Estação	Abandonada
5	Marciano Santos	Araguari	Posto policial do Distrito	Abandonada
6	Estação de bondes de Sacramento	Sacramento	Palácio das Artes	Abandonada
7	Itaipu	Araxá	Biblioteca do distrito de Itaipu	Abandonada

Fonte: CARILI, 2015.

O tombamento é uma medida importante para a preservação dos bens culturais, pois não permite a demolição destes, porém somente esse instrumento não garante a conservação e utilização dos imóveis, ficando os prédios, mesmo que tombados, sem uso e em estado de abandono.

Com respeito ao patrimônio cultural ferroviário tombado, o abandono desses bens está ligado a vários fatores: dificuldade de identificação de usos compatíveis para a conservação; a necessidade de alto investimento do Poder Público em prol da conservação; dificuldades financeiras dos proprietários particulares que adquiriram a posse das estações e dos conjuntos ferroviários, pois há necessidade de grandes investimentos para conservação, e risco de não haver retornos financeiros, o que leva ao desinteresse por parte dos proprietários de ocupar as estações e o conjunto com novos usos; falta de projetos de conservação dos bens culturais (projeto arquitetônico completo com levantamento, projeto executivo, orçamento do custo das obras); falta de interesse pela gestão desse patrimônio pela municipalidade; descontinuidade das administrações, que abandonam os projetos anteriores e não dão prosseguimento aos processos que são longos até a captação das verbas necessárias para conservação e restauro desse patrimônio. Sem a posse desses bens pelos municípios, ações efetivas de conservação se tornam mais difíceis, havendo a necessidade de desapropriação para a gestão desse patrimônio, o que necessita de mais verbas e, ou, acordos de cessão entre a municipalidade e a união.

Do total de 52 estações ainda presentes na área de estudo, 21 estão sendo utilizadas, sendo 7 operando o transporte de cargas e mercadorias e 14 desativadas, mas atualmente abrigando novos usos (quadro 2).

No quadro 2, podemos observar que as estações citadas estão sendo utilizadas ou em funcionamento para o transporte de cargas e mercadorias por meio da concessão à VLI; ocupadas após invasões, sendo utilizadas sem critérios de conservação com uso para moradia e, ou, depósito; conservadas por meio de ações de manutenção ou foram restauradas com o desenvolvimento de projetos de adequação e restauro.

As estações que operam o transporte de cargas e mercadorias, por meio da concessão à VLI, apesar de estarem em funcionamento, é ruim a manutenção desses bens pela empresa responsável. Esta não considera as estações que estão sob sua concessão como bens culturais, e realiza intervenções descaracterizadoras que têm como objetivo a sua simples adequação ao funcionamento das atividades desenvolvidas no prédio, sem o mínimo de critério para a preservação dessas construções.

As estações ocupadas por invasões não são tombadas e estão sendo utilizadas como moradia e, ou, como depósitos de insumos agrícolas e materiais rurais, sem nenhuma preocupação com adoção de critérios de conservação. Nas estações conservadas por meio de ações de manutenção, observam-se algumas obras de adequação, principalmente internas, mas externamente há uma maior preocupação em preservar as fachadas dos edifícios são elas:

- Estação de Conquista (figura 1): desde 12 de outubro de 1986, o prédio abriga, em parte de seu edifício, a Plenária da Câmara Municipal e alguns espaços de apoio necessários para seu funcionamento (sanitários e copa), o Centro

Cultural José de Mello Rezende, que compreende o museu da cidade e Centro de Estudos de Informática, e, em outros dois cômodos, a Junta Militar de Conquista.

Quadro 2: Estações que estão sendo utilizadas na Região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba

	Estações	Município	Usos atuais
1	3ª Estação de Uberaba	Uberaba	Operação da VLI com transporte de cargas e mercadorias
2	5ª Estação de Uberlândia	Uberlândia	
3	Araguari nova	Araguari	
4	Catiara	Patrocínio	
5	Patrocínio	Patrocínio	
6	Ibiá	Ibiá	
7	Araxá nova	Araxá	
8	Conquista	Conquista	Plenária da Câmara Municipal de Conquista, Museu da Cidade e Junta do Serviço Militar
9	Guaxima	Uberaba	Invasão, moradia
10	Engenheiro Lisboa	Uberaba	Invasão, depósito
11	Tancredo França	Uberaba	Invasão, depósito
12	Peirópolis	Uberaba	Museu de Paleontologia
13	2ª Estação de Uberaba	Uberaba	Arquivo Público Municipal de Uberaba
14	Irara	Uberlândia	Invasão, depósito
15	Stevenson	Araguari	Sem uso (restaurada com uso previsto para restaurante e museu da estação).
16	2ª Estação da Goiás Araguari	Araguari	Sede da Prefeitura Municipal de Araguari
17	Jequitibá	Nada consta	Invasão, moradia
18	Monte Carmelo	Monte Carmelo	Casa da Cultura de Monte Carmelo
19	São Félix	Estrela do Sul	Invasão, moradia
20	Araxá	Araxá	Sede da Fundação Cultural Calmon Barreto
21	Ibitimirim	Araxá	Invasão, moradia

Fonte: CARILI, 2015.



Figura 1 • Estação de Conquista
Foto: Clayton França Carili, 2014.

- Estação de Peirópolis (figura 2): localizada no Distrito de Uberaba, abriga, desde 17 de julho de 1992, o Museu dos Dinossauros, Museu de Paleontologia Llewellyn Ivor Price e o Centro de Paleontologia de Uberaba, sendo que, na estação, há uma pequena área de exposições, área de preparo de fósseis e uma loja de souvenir e bilheteria.



Figura 2 • Estação de Peirópolis, onde funciona o Museu de Paleontologia Llewellyn Ivor Price

Foto: Clayton França Carili, 2014.

Apesar da conservação das fachadas, internamente o projeto museológico desenvolvido desconsidera o prédio, não permitindo a leitura dos espaços internos, que foram totalmente modificados; a estação serve como uma caixa para abrigar o museu dos dinossauros (figura 3). Assim, o interior da estação apresenta uma total desconexão entre a proposta museológica e o prédio, que se transforma em um mero contendor dos usos.



Figura 3 • Estação de Peirópolis, interior da estação

Foto: Clayton França Carili, 2014.

- Estação de Araxá (figura 4): abriga a sede da Fundação Cultural Calmon Barreto desde 1989. No local funcionam a presidência da Fundação, com sala de espera, secretaria e a sala da presidência; o Arquivo Público Municipal, com recepção, acervo, sala administrativa e sala de pesquisa; a Divisão de Patrimônio Cultural, com setor de eventos, setor de produção de tear, exposição e comercialização de artesanato; e os usos comuns a todo edifício, que incluem copa, banheiros e pátio externo, aberto (antigo pátio de manobras), que é utilizado para a realização de *shows*, feiras e eventos.



Figura 4 • Estação de Araxá, atual sede da Fundação Cultural Calmon Barreto

Foto: Clayton França Carili, 2014.

- Estação de Monte Carmelo (figura 5): abriga a Casa de Cultura desde 28 de abril de 1990. No local, funcionam *hall* de acesso – *foyer*, recepção, administração, área de exposições e sala multiusos e espaços comuns a todo o prédio, banheiro masculino e feminino e copa, além de um grande pátio para realização de *shows*, feiras e eventos. Além desse uso cultural, uma das salas do edifício é ocupada por um posto policial.



Figura 5 • Estação de Monte Carmelo, atual sede da Casa de Cultura

Foto: Clayton França Carili, 2014.

As duas estações anteriormente indicadas conservaram as fachadas com suas características originais, sendo que, em algumas, temos pequenas intervenções como a modificação de esquadrias (Estação de Monte Carmelo) e a colocação de fechamento, em madeira, nas mãos-francesas de sustentação do telhado (Estação de Conquista), porém não conservam seu interior, diferente da estação de Araxá, que preserva o interior do edifício com seu agenciamento interno original.

Com relação à preservação da memória e história do edifício, há poucas estações que contam com espaços de memória que permitam resguardar e divulgar a história do edifício e da ferrovia.

Esses espaços de memória estão presentes na 2ª Estação da Goiás, em Araguari, com a presença do Museu da Ferrovia na estação; na Estação de Ibiá, que, embora se mantenha em

funcionamento com operação de cargas, tem também um pequeno museu que ocupa uma das salas; por fim, podemos citar o espaço de memórias da Estação da Stevenson, ainda não ocupada.

Na Estação de Peiropólis, a história da estação foi substituída pela história dos dinossauros; na Estação de Conquista, o pequeno museu da cidade poderia ser também um museu da estação e da ferrovia, já que o edifício deu origem à cidade. As demais estações que estão em uso não têm espaços museológicos.

As estações que contaram com projetos de restauros e, ou, adequações na área de estudo, realizados por profissionais qualificados e com esse objetivo, são em menor número:

- 2ª Estação de embarque de passageiros da Companhia Mogiana (figura 6): abriga o Arquivo Público Municipal de Uberaba desde 2012, cujo espaço foi adaptado para abrigar suas necessidades. O *foyer* e a recepção ocupam uma área que foi anexada ao lado do bloco original, enquanto o interior da antiga estação abriga a recepção, sala de consulta, auditório, setor de monitoramento, cópia/digital, biblioteca de apoio, diretoria, setor administrativo, setor de conservação e documentação, departamento fotográfico, recepção de documentos, departamento de pesquisa, seção de arquivo, microfilmagem, estúdio, câmara escura, arquivos 1, 2 e 3, almoxarifado. Os sanitários masculino e feminino, depósito de limpeza e copa atendem a todo o arquivo e ficam no corpo original do edifício. A área do prédio é de 1.140,63 m².



Figura 6 • Vista da 2ª Estação de Uberaba (CMEF). Na estação, funciona o Arquivo Público de Uberaba.

Foto: Clayton França Carilli, 2014.

O projeto suscita alguns questionamentos com relação às intervenções executadas: construção de um reservatório d'água em concreto ao lado esquerdo da estação e que modifica a ambiência do entorno do bem; construção de um grande *foyer* junto à fachada na lateral esquerda do edifício, para abrigar o acesso principal, feito por uma rampa e escada (essa nova construção modifica sensivelmente a fachada original da estação); remoção de todo o reboco da fachada voltada para a praça Dr. José Pereira Rebouças, e exposição das alvenarias em tijolos aparentes, o que modificou o tratamento da fachada, que era rebocada. A remoção do reboco poderá ocasionar o aparecimento de patologias nas alvenarias que se tornaram mais expostas à presença de umidade e mofo, mesmo com a impermeabilização, além de deixar à vista o sistema construtivo que sempre foi "escondido", desde a construção da estação.

Apesar dessas intervenções na fachada e volumetria originais do prédio da estação, a nova construção, com o *foyer* de acesso com rampa e escada, respeita a altimetria do edifício, além de mostrar que é obra atual, com a utilização de materiais que contrastam com os materiais originais do bem, como a estrutura metálica aparente, concreto na cobertura, fechamento em vidro temperado e a colocação de *brises* metálicos em algumas fachadas do *hall*.

No entanto, apesar de ser um local dedicado à preservação da memória, o projeto não contemplou nenhum espaço para resguardar a história da própria estação, tendo apenas um pequeno espaço com um pôster fotográfico, onde há fotos históricas de bens culturais de Uberaba e painéis para exposição de documentos do arquivo. Mesmo com a ausência de um espaço dedicado à história e memória do edifício, a presença do leito ferroviário e respectiva linha férrea, que continua em funcionamento com trens de carga passando ao lado do atual Arquivo, garante a preservação e o entendimento de que o prédio era um imóvel ferroviário.

- Estação da Stevenson (figura 7): a estação, localizada no Município de Araguari, a pouca distância da rodovia BR-050, estava em péssimo estado de conservação. O conjunto arquitetônico foi vendido, na década de 1980, pela Ferrovia Paulista S/A (Fepasa), então concessionária de serviço público e transporte ferroviário, à Masaaki Mitsutake, que pretendia abrir uma casa de *shows* no local. O novo proprietário fez inúmeras intervenções no edifício, como modificação das vergas das esquadrias, demolições internas, emparedamento de vãos nas fachadas e retirada de pisos. As intervenções foram iniciadas, mas a obra não foi concluída, o que deixou o prédio da estação com intervenções descaracterizadoras e em péssimo estado de conservação.



Figura 7 • Estação da Stevenson após o processo de restauro do prédio.

Foto: Clayton França Carili, 2014.

Em 2002, todo o conjunto foi tombado pelo Município de Araguari. Em 2006, toda a área foi adquirida pela Prefeitura Municipal de Araguari, com o intuito de promover o restauro dos prédios para integrá-los ao Roteiro Turístico do Triângulo Mineiro e ao Projeto do Trem Turístico entre Araguari e Uberlândia (o qual não foi concluído), assim como oferecer apoio aos motoristas que trafegam pela BR-050. Assim, o projeto da Estação da Stevenson adequou seu espaço para o funcionamento de um restaurante, sendo as obras de restauro realizadas em 2012. O projeto de restauro também

contemplou um espaço de memórias do edifício, restaurante, cozinha, área de higienização e cocção, preparo. Para auxílio às atividades do restaurante, foi adequada a Casa de Turma, edifício ao lado da estação, para o funcionamento do vestiário de funcionários. A Casa dos Funcionários foi restaurada e adequada para ser utilizada como administração do complexo e vigia da área. Para apoio ao restaurante, foi construído um prédio anexo com os sanitários masculino e feminino para uso público.

Como, internamente, as paredes da estação já haviam sido quase todas demolidas, houve uma maior liberdade na proposta de restauro, deixando o grande cômodo onde foi instalada a área de atendimento do restaurante e uma área para a criação do espaço de memórias da estação, separada somente por um vidro temperado, com acesso pelas portas da área de armazenagem. Outra solução adotada no projeto, com a preocupação de conservar a leitura do bem histórico, é a reconstrução da cobertura da plataforma de embarque e desembarque de passageiros que havia sido removida e foi reconstruída com um desenho simplificado e executada em estrutura metálica, pintada na cor vermelha e utilizando a telha termoacústica branca, evidenciando que é uma intervenção recente.

Apesar do cuidado com a intervenção, o anexo externo, construído para os banheiros, foi posicionado muito próximo à estação, não havendo o mesmo cuidado demonstrado na intervenção de restauro da estação com atenção à distinguibilidade da solução. O anexo interfere tanto na fachada quanto na composição do conjunto, não evidenciando que se trata de uma obra contemporânea.

•2ª Estação da Goiás (figura 8): localizada na área urbana do Município de Araguari, foi restaurada e inaugurada em agosto de 2005, para abrigar o Centro Administrativo e Cultural do Município.



Figura 8 • A Estação da Goiás – “Palácio dos Ferroviários” – Inauguração após o processo de restauro.

Foto: Clayton França Carili, 2014.

Para o desenvolvimento da proposta de ocupação do prédio da estação, foi feito levantamento das secretarias, a partir do organograma que existia, com o número de pessoas que trabalhavam em cada setor e a necessidade de área para adequação da estação, que seria restaurada. A partir desse levantamento, ficou definido que no prédio da estação abrigaria o gabinete do prefeito e seus principais assessores, a partir do espaço preexistente e a mínima intervenção no prédio, ou

seja, conforme a área disponível. As intervenções seriam limitadas ao máximo, para preservação do espaço interno e externo, admitindo apenas pequenas adequações. Além do gabinete do prefeito e seus principais assessores, o prédio abrigaria o Museu Ferroviário.

Outras premissas do projeto foram a conservação da matéria original da obra, com a adoção de intervenções reversíveis e distinguíveis quando da adaptação do prédio às necessidades atuais, como acessibilidade, instalações elétricas, lógicas, hidráulicas e de prevenção e combate a incêndio. Como o bem já estava tombado pelo Estado,⁶ em 2004, o projeto foi submetido à análise e aprovação pelo IEPHA-MG, sendo a obra executada com verbas municipais.

O resultado obtido do restauro possibilitou o resgate de um símbolo da cidade de Araguari, além de despertar a população para a importância da preservação de seus bens culturais. A estação recebeu o nome de “Palácio dos Ferroviários” e é local de convergência da população local aos serviços públicos municipais, visita ao museu ferroviário e local para realização de eventos culturais. Além do prédio da estação, foi restaurado o prédio onde funcionava o Armazém de Cargas do complexo ferroviário, onde funcionam a Secretaria de Educação e o Museu da Imprensa.

Conclusão

Pela análise das estações ferroviárias selecionadas para este estudo, podemos observar que são muitos os desafios em prol da conservação desse rico e variado patrimônio, os quais destacamos: a necessidade de se compreender que, nos processos de conservação, mesmo os exemplares que estão sendo usados como terminais para operação do transporte de carga e mercadorias, devem ser tratados como edifícios de caráter histórico e cultural, e terem seus edifícios preservados adequadamente sob esse ponto de vista; a importância de que os novos usos sejam propostos/estudados com base no espaço preexistente de cada edifício, além do entendimento das necessidades das comunidades e de valorização e utilização desse patrimônio; o novo uso deve preservar não somente a materialidade do edifício, mas contribuir para o resgate e a divulgação de sua própria memória com a criação de espaços museológicos nos prédios conservados; durante o processo de projeto, que as adaptações necessárias ao novo uso sejam sempre questionadas sobre sua real necessidade, buscando-se preservar ao máximo as características originais do prédio e, quando forem necessárias, que sejam reversíveis e distinguíveis; por fim, o estudo confirma que, independentemente do tombamento, a utilização dos bens é aspecto fundamental para sua sobrevivência, mas que estes devem ser adequados às características materiais do bem e que os processos de restauro, desvinculados de medidas de manutenção, não garantem a conservação dos edifícios, sendo necessárias manutenções constantes nos prédios, evitando-se a perda de elementos e medidas mais drásticas, como um novo restauro.

6. Tombamento estadual definitivo aprovado pelo Conep em 30 de junho de 2008, Deliberação 5/2008. O tombamento municipal foi feito pelo Decreto n.º 10, de fevereiro de 1989, e do Decreto n.º 18, de 1997, que reiterou o decreto anterior.

Referências

CARILI, Clayton França. **As estações ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação**. 2015. 417f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Urbanismo e *Design*, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia.

CARSALADE, Flávio de Lemos. **A pedra e o tempo: Arquitetura como patrimônio cultural (Stone and time: Architecture as cultural heritage)**. Tradução para o inglês Marcel de Lima Santos. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2014.

CASTRIOTA, Leonardo Barci. **Patrimônio cultural: conceitos, políticas, instrumentos**. São Paulo: Annablume; Belo Horizonte: IEDS, 2009.

GERODETTI, João Emílio; CORNEJO, Carlos. **As ferrovias no Brasil: nos cartões postais e álbuns de lembranças**. São Paulo: Solaris, 2005.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Cartas Patrimoniais, Caderno de documentos n. 3 – IPHAN**. Brasília: Ministério da Cultura, 1995.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrializado: problema teórico de restauro**. Cotia: Ateliê, 2008.

MINAS GERAIS. Lei Estadual n. 12.040, de 28 de dezembro de 1995. Dispõe sobre a distribuição da parcela de receita do produto da arrecadação do ICMS pertencente aos municípios, de que trata o Inciso II do parágrafo único do Artigo 158 da Constituição Federal, e dá outras providências. **Fundação João Pinheiro**, Belo Horizonte. Disponível em <<http://www.fjp.mg.gov.br/robin-hood/index.php/leirobinhood/legislacao/lei1204095>>. Acesso em: 20 jun. 2016.

RUSKIN, Jonh. **A lâmpada da memória**. Tradução e apresentação Maria Lúcia Bressan Pinheiro; revisão Beatriz e Gladys Mugayar Kühl. Cotia: Ateliê, 2008.

VIÑAS, Salvador Muñoz. **Teoría contemporánea de la restauración**. Madrid: Síntesis, 2004.

VIOLLET-LE-DUC, Eugéne Emmanuel. **Restauração**. Tradução e apresentação Beatriz Mugayar Küll; revisão Renata Maria Parreira Cordeiro. Cotia: Ateliê, 2000.

Recebido em 16/12/2015
Aprovado em 07/06/2016