



UFRJ

Projeto e
Patrimônio

MESTRADO PROFISSIONAL

PROARQ/UFRJ

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CHIADOR / MG:

PROJETO DE REABILITAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E DIRETRIZES PARA CRIAÇÃO DE PARQUE

THAÍS MOTTA DO NASCIMENTO

PROARQ - UFRJ

SETEMBRO - 2019





UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
Programa de Pós-graduação em Arquitetura
Mestrado Profissional em Projeto e Patrimônio

**Projeto e
Patrimônio**
MESTRADO PROFISSIONAL

ESTAÇÃO DE CHIADOR/ MG: PROJETO DE REABILITAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E DIRETRIZES PARA CRIAÇÃO DE PARQUE

Thaís Motta do Nascimento

Orientação: Cláudia C. L. Nóbrega

Coorientação: Virgínia Vasconcellos

Setembro 2019



UFRJ

ESTAÇÃO DE CHIADOR/ MG: PROJETO DE REABILITAÇÃO DO PATRIMÔNIO
FERROVIÁRIO E DIRETRIZES PARA CRIAÇÃO DE PARQUE

Thaís Motta do Nascimento

Dissertação de Mestrado Profissional em Projeto e Patrimônio apresentada ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Projeto e Patrimônio.

Orientação: Cláudia C. L. Nóbrega

Coorientação: Virgínia Vasconcellos

Rio de Janeiro

Setembro 2019

ESTAÇÃO DE CHIADOR/ MG: PROJETO DE REABILITAÇÃO DO PATRIMÔNIO
FERROVIÁRIO E DIRETRIZES PARA CRIAÇÃO DE PARQUE

Thaís Motta do Nascimento

Orientação: Cláudia C. L. Nóbrega

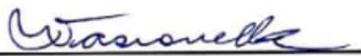
Coorientação: Virgínia Vasconcellos

Dissertação de Mestrado Profissional em Projeto e Patrimônio submetida ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Projeto e Patrimônio.

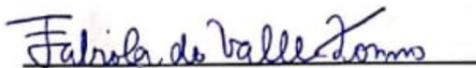
Aprovada por:



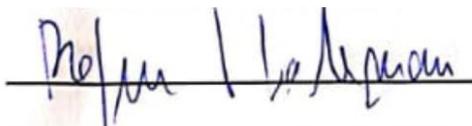
Presidente, Prof.^a Dra. Cláudia C. L. Nóbrega



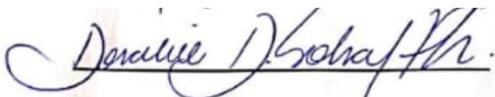
Prof.^a Dra. Virgínia Maria Nogueira de Vasconcellos



Prof.^a Dra. Fabiola do Valle Zonno



Prof.^o Dr Rogério Goldfeld Cardeman



Prof.^a Dra Doralice Duque Sobral Filha

Rio de Janeiro

Setembro 2019

Nascimento, Thaís Motta do.

Estação de Chiador/ MG: Projeto de reabilitação do patrimônio ferroviário e diretrizes para criação de parque/ Thaís Motta do Nascimento. - Rio de Janeiro: UFRJ/ PROARQ, 2019.

xix, 168f.: il.; 31 cm.

Orientador: Cláudia C. L. Nóbrega

Dissertação (mestrado profissional em projeto e patrimônio) – UFRJ/ PROARQ/ Programa de Pós-graduação em Arquitetura, 2019.

Referências Bibliográficas: f. 169-178.

1. Patrimônio Ferroviário. 2. Reabilitação. I. Nóbrega, Cláudia, C.L. II. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-graduação em Arquitetura. III. Estação de Chiador/ MG: Projeto de reabilitação do patrimônio ferroviário e diretrizes para criação de parque.

RESUMO

ESTAÇÃO DE CHIADOR E SEU ENTORNO: REABILITAÇÃO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO E DIRETRIZES PARA CRIAÇÃO DE PARQUE

A Estação Ferroviária de Chiador, Minas Gerais, foi inaugurada em 1869, sendo a primeira edificação ferroviária mineira. Após um século de utilização, a Estação foi desativada devido ao enfraquecimento do transporte ferroviário de passageiros, o que ocasionou no abandono da edificação, até chegar ao estado de ruínas. Atualmente, a área em que a Estação se localiza vem recebendo novas apropriações por conta da construção de um lago próximo para abastecimento de uma hidrelétrica. Este lago passou a ser um importante atrativo de visitantes e praticantes de esportes radicais. Por ser tratar do principal ponto turístico do município, as condições de risco para preservação das ruínas da Estação foram ampliadas. Os usuários do lago acabam por utilizar o espaço das ruínas para piqueniques, fazer fotografias, retirar elementos arquitetônicos, enfim, contribuindo para a deterioração da Estação. Acrescenta-se que desde 2015, vem sendo planejada a reativação de um trecho da linha férrea para fins turísticos, projeto chamado de “Circuito Trem-da-Terra”. Este circuito engloba seis cidades, conectando Três Rios (RJ) à Cataguases (MG), passando por Chiador. Seu objetivo é mudar a economia dessas cidades a partir da divulgação de seus principais pontos atrativos. Devido a estas demandas, este projeto propõe a reabilitação da Estação de Chiador, a fim de viabilizar seu uso novamente, e a criação de um parque, para incentivar e manter a utilização constante e independente do circuito ferroviário. Além de proteger e conservar seu entorno ambiental, fornecer infraestrutura para os visitantes e praticantes de esportes e criar oportunidades de empregos.

Palavras-Chave: Patrimônio ferroviário; Estação de Chiador; Reabilitação; Parque natural; Território Turístico.

Rio de Janeiro

Setembro 2019

ABSTRACT

CHIADOR STATION AND ITS SURROUNDINGS: RAILWAY HERITAGE REHABILITATION AND PARK CREATION GUIDELINES

Thaís Motta do Nascimento

Orientação: Cláudia C. L. Nóbrega

Coorientação: Virgínia Vasconcellos

Abstract da Dissertação de Mestrado Profissional em Projeto e Patrimônio submetida ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Projeto e Patrimônio.

Chiador Train Station, Minas Gerais, was inaugurated in 1869, being the first mining railway building. After a century of use, the Station was shut down due to the weakening of rail passenger transport, which led to the abandonment of the building, until reaching the state of ruins. Currently, the area in which the Station is located has been receiving new appropriations due to the construction of a nearby lake to supply a hydroelectric dam. This lake has become an important attraction for visitors and practitioners of extreme sports. Because it is the main tourist spot of the city, the risk conditions for preservation of the ruins of the station were expanded. The lake users end up using the ruins' space for picnics, taking photographs, removing architectural elements, ultimately, contributing to the deterioration of the Station. In addition, since 2015, the reactivation of a section of the railway line for tourism purposes, a project called the "Earth Rail Circuit", has been planned. This circuit encompasses six cities, connecting Três Rio (RJ) to Cataguases (MG), passing through Chiador. Its goal is to change the economy of these cities by disclosing their main points of attraction. Due to these demands, this project proposes the rehabilitation of Chiador Station in order to make its use possible again, and the creation of a park, to encourage and maintain the constant and independent use of the railway circuit. In addition to protecting and conserving their environmental surroundings, providing infrastructure for visitors and sports enthusiasts and creating job opportunities.

Keywords: Rail heritage; Chiador Station; Rehabilitation; Park; Touristic Territory.

Rio de Janeiro/ Setembro 2019

[..] o valor das tradições é estar aberto a inovações. A tradição não é o oposto da inovação, ela é complementar.

Álvaro Siza Vieira

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus que me permite todos os dias reconhecer que tudo o que tenho e sou vem d'Ele como um presente.

Agradeço à minha família pela persistência e resiliência. Igualmente, agradeço à família Zanetti que me acolheu, me deu todo o apoio, conforto e alimentação todas as vezes que foi necessário ir à Chiador realizar as pesquisas. Em especial ao Sérgio Filho pelo amor, companheirismo, ensinamentos e atenção constante.

Agradeço de todo o meu coração à Prof.^a Dr. Cláudia Nóbrega por todo o empenho, paciência, disponibilidade e amizade que tem por mim. De forma muito carinhosa Cláudia esteve comigo nessa jornada do mestrado consertando meus infinitos erros e me apresentando às bibliografias que me ajudaram na produção desse trabalho. Mesmo em momentos complicados, Cláudia arrumou tempo para mim, se dedicou, pesquisou e aprendeu junto comigo. Sou muito realizada e agradecida pela oportunidade de ter tido essa experiência com você. Você é uma pessoa e uma profissional incrível e de valor inestimável.

Agradeço à Virgínia, minha coorientadora, pela paciência e disponibilidade. Virgínia também me acolheu com toda paciência do mundo, me ajudou e me ensinou a ter um novo olhar para os projetos paisagísticos. Sua ajuda foi essencial para chegar ao resultado desse projeto.

Agradeço aos demais professores do Mestrado Profissional em Projeto e Patrimônio que fizeram o possível e o impossível para nos ensinar e nos apresentar a esse universo das intervenções em arquiteturas históricas. O sucesso de todos os alunos dessa turma com certeza também foi devido ao time maravilhoso de professores que nos assistiu.

Agradeço à minha turma. Composta por indivíduos lindos, extremamente inteligentes e divertidos, deixaram a minha sexta-feira sempre mais feliz. Nossos lanchinhos sempre são guardados com muito amor na minha memória. Em especial, gostaria de agradecer à minha amiga Vanessa Campos. Vanessa me deu todas as broncas necessárias quando eu quis me desesperar com os trabalhos e, por sermos tão diferentes, nos equilibramos. A nossa amizade fez esse mestrado ser bem mais fácil. Em especial agradeço ao Lucas Villela, aluno da MP16, que gentilmente me cedeu toda a documentação relacionada à Estação de Chiador.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Primeira estação ferroviária do Brasil no início do século XX.	6
Figura 2 - Estação de Pacobaíba após a restauração.....	6
Figura 3 - mapa de ferrovias existentes no Brasil	8
Figura 4 - mapa de rodovias construídas com o mesmo traçado de ferrovias.....	8
Figura 5 - Fachada principal vista do projeto paisagístico da Estação de Burgos	13
Figura 6 - Continuação da fachada principal da Estação de Burgos	13
Figura 7 - Estação de Burgos vista da praça	14
Figura 8 - Estação de Burgos como parte de um masterplan para promover a renovação da área	14
Figura 9 - Planta do térreo do Projeto da Estação de Burgos	14
Figura 10 - Planta baixa do 1º pavimento da Estação de Burgos.....	15
Figura 11 - Planta baixa do 2º pavimento da Estação de Burgos.....	15
Figura 12 - Fachada e plantas originais da Estação de Burgos	15
Figura 13 - Corte transversal da Estação de Burgos.....	16
Figura 14 - Corte Longitudinal da Estação de Burgos.....	16
Figura 15- Partes que foram completadas, na Estação de Burgos.....	16
Figura 16 - Estação de Chiador.	20
Figura 17 - Localização da Cidade de Chiador	20
Figura 18 - Mapa de Mar de Espanha em 1927.....	21
Figura 19 - Localização do Município de Chiador e cidades vizinhas.....	22
Figura 20 - Localização da Estação férrea de Chiador a 5 km de distância do distrito sede.....	23
Figura 21 - Lápide informativa da Igreja de Santo Antonio de Chiador..	24
Figura 22 - Paróquia de Santo Antônio, Igreja Matriz em Chiador.	24
Figura 23 - Gráfico que apresenta a participação de cidades quanto a produção de café entre os anos de 1818 a 1884.	25
Figura 24 - Produção de café nas principais fronteiras de exportações mineiras, indicando a importância de Chiador.....	26
Figura 25 - Produção agropecuária de Chiador no período de 1815 a 1884.....	26
Figura 26 - Mapa de agentes de transformações e seus impactos na cidade de Chiador.....	28
Figura 27 - Tipologias arquitetônicas encontradas na cidade de Chiador.	29
Figura 28 - Tipologias a partir de 1811.	29
Figura 29 - Tipologia a partir da década de 1910 aproximadamente.....	29
Figura 30 - Tipologia de edificações a partir da década de 1940.	29

Figura 31 - Dados do IBGE indicam o esvaziamento da Cidade de Chiador de 1980 a 2010..	31
Figura 32 - Figura x Fundo da cidade de Chiador.	31
Figura 33 - Figura x Fundo do entorno da Estação ferroviária.	31
Figura 34 - Mapa de usos da cidade de Chiador.....	32
Figura 35 - Mapa de usos do entorno da Estação ferroviária	32
Figura 36 - Decreto nº 641 de 1852 - Autorização do Império para construção da estrada Férrea sentido Minas Gerais.....	33
Figura 37 - Estação de Chiador atualmente.....	34
Figura 38 - Antiga Estação Férrea de Santa Fé.	35
Figura 39 - Plataforma onde se localizava a Estação de Santa fé.....	35
Figura 40 - Estação de Penha Longa.....	35
Figura 41 - Ponte de travessia do Rio Paraíba do Sul atualmente	35
Figura 42 - Decreto de criação de nova estrada férrea a partir de Chiador.	36
Figura 43 - Trecho do mapa expositivo da malha ferroviária existente nos estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais em 1890.	36
Figura 44 - Estação de Chiador (em vermelho) pertencendo a E.F. Dom Pedro II a Caminho de Porto.....	37
Figura 45 - Foto feita na estação de Chiador durante o ano de 1948.....	37
Figura 46 - Mapa ferroviário da Estrada de Ferro Leopoldina Railway. 1970	38
Figura 47 - Foto de 1985 quando os trens de passageiros foram interrompidos.....	39
Figura 48 - Compartimentação hipotética de usos na Estação de Chiador no primeiro pavimento.	39
Figura 49 - Compartimentação hipotética de usos na Estação de Chiador no segundo pavimento	40
Figura 50 - Estação de Chiador em 1950.....	40
Figura 51 - Análise da composição dos elementos decorativos.	40
Figura.52 - Fachada Nordeste onde se localiza a plataforma de embarque e desembarque juntamente com a linha férrea	41
Figura 53 - Fachada Noroeste, a primeira a ser vista da estrada para Chiador.....	41
Figura 54 - Residência britânica projetada pelo arquiteto Henry Flitcroft, em 1746.....	42
Figura 55 - Residência em estilo Neoclássico Inglês	42
Figura 56 - Foto de um detalhe que demonstra o método construtivo.....	43
Figura 57 - Lei nº 3692 da Província de Minas Gerais, de 6 de Julho de 1889.	44
Figura 58 - Foto de 1948. Colégio da Estação em destaque.....	45
Figura 59 - Ruínas do antigo colégio.	45
Figura 60 - Área de proteção do tombamento.....	46

Figura 61 - Foto da fachada sudeste do processo de tombamento em 2003	47
Figura 62 - Foto da fachada sudeste atualmente	47
Figura 63 - Foto da Fachada Nordeste	47
Figura 64 - Foto da Fachada Nordeste atualmente.....	47
Figura 65 - Equipamentos instalados pela Prefeitura no Espaço pertencente ao limite de tombamento da Estação.	48
Figura 66 - Mapa oficial fornecido por FURNAS.	50
Figura 67 - Localização das estações em relação aos alagamentos.....	50
Figura 68 - Antes de depois da intervenção de restauro na Estação de Simplício.	51
Figura 69 - Grupo praticando rafting no lago de FURNAS.	52
Figura 70 - Grupo de ciclistas em visitação à cidade de Chiador	52
Figura 71 - Lago de FURNAS	52
Figura 72 - Grupo de canoagem próximo ao deck do lago de FURNAS.	52
Figura 73 - Deck do lago de FURNAS	52
Figura 74 - Gravação de videoclipe na Estação de Chiador.....	53
Figura 75 - Ensaio fotográfico na Estação de Chiador.	53
Figura 76 - Rota do Expresso Trem da Terra – Três Rios (RJ) à Cataguases (MG). .	54
Figura 77 - Imagens das locomotivas cedidas pela LVI para o circuito turístico	56
Figura 78 - Imagem ilustrativa do restaurante interno da locomotiva	56
Figura 79 - Pesquisas feitas por universidades demonstram o apoio da população local ao projeto Expresso Trem da Terra	56
Figura 80 - Foto oficial do projeto para valorização das ruínas da Estação de Chiador.....	57
Figura 81 - Linha do tempo ilustrativa das transformações relacionadas a Estação de Chiador	58
Figura 82 - Análise bioclimática do Estado de Minas Gerais.....	60
Figura 83 - Legenda utilizada no mapeamento de danos.....	61
Figura 84 - Mapeamento de danos nas fachadas 1 e 2.	62
Figura 85 - Mapeamento de danos nas fachadas 3 e 4	63
Figura 86 - Mapeamento de danos em planta baixa.	64
Figura 87 - Detalhe da alvenaria em pedra exposta.....	65
Figura 88 - Detalhe da estrutura em alvenaria de pedras e barro que foi utilizada para construção de todas as paredes da estação	66
Figura 89 - Detalhe da rachadura na alvenaria em pedra.	66
Figura 90 - Detalhe da ornamentação da verga reta em alto relevo.....	67
Figura 91 - Detalhe do óculo que perdeu a decoração em alto relevo de cantaria.....	67
Figura 92 - Detalhe de reparos realizados com argamassa diferenciada.	67

Figura 93 - Detalhe da pintura externa da Estação.	68
Figura 94 - Detalhe de um trecho com grande concentração de mancha negra	68
Figura 95 - Detalhe do montante da janela.	69
Figura 96 - Detalhe do roda-meio existente na fachada da plataforma	69
Figura 97 - Detalhe para vegetação nascendo na parede em que era apoiado a estrutura da antiga cobertura.....	70
Figura 98 - Árvore invadindo o interior da Estação.....	70
Figura 99 - Detalhe dos encaixes expostos	71
Figura 100 - Estado de conservação de uma das janelas da Estação atualmente.	71
Figura 101 - Detalhe da estrutura em ferro fundido apresentando corrosão.	72
Figura 102 - Planta esquemática com divisões de ambientes da Estação de Chiador.72	
Figura 103 - Fachada interna torreão 1.....	74
Figura 104 - Parede divisora entre o torreão 1 e o armazém.	74
Figura 105 - Fachada interna torreão 1.....	74
Figura 106 - Fachada interna com marcações da estrutura da laje, vigas e paredes internas.....	74
Figura 107 - Detalhe para o encaixe da laje e vigas que ruíram e do engaste da antiga parede interna.....	75
Figura 108 - Vista interna do armazém para o torreão 1.	76
Figura 109 - Vista interna do armazém para o torreão 2.	76
Figura 110 - Vista interna do armazém para rua	76
Figura 111 - Vista do armazém para a plataforma	76
Figura 112 - Parte interna deteriorada do torreão 2.	77
Figura 113 - Parte interna deteriorada voltada para rua.....	77
Figura 114 - Vista interna torreão 2.....	77
Figura 115 - Em detalhe um trecho de remendo com argamassa diferenciada.....	77
Figura 116 - Foto do site da Prefeitura de Chiador que utiliza a Estação como seu principal símbolo.....	79
Figura 117 - Entorno imediato à Estação ferroviária.	86
Figura 118 - Elementos participantes da contextualização do Bem.	87
Figura 119 - Mapa indicativo da Mata Atlântica em Minas Gerais.	88
Figura 120 - Entorno da Estação de Chiador.	89
Figura 121 - Entorno da Estação de Chiador.	89
Figura 122 - Estudo em que houve o mapeamento das atividades já existentes ou com potencial de existir.	101
Figura 123 - Quantificação dos usos e atividades. Projeto La Petite Ceinture	101

Figura 124 - Mapeamento da recorrência das atividades e usos propostos ou existentes pela linha relacionado com a características de cada trecho da linha. Projeto La Petite Ceinture.....	101
Figura 125 - Exemplo de forma de apropriação respeitando a situação existente em relação a topografia e ao patrimônio. Projeto La Petite Ceinture.	102
Figura 126 - Foto de depois de parte da intervenção ser realizada. Projeto La Petite Ceinture.....	103
Figura 127 - Foto da linha férrea abandonada antes da intervenção. Projeto La Petite Ceinture.....	103
Figura 128 - Plano paisagístico Projeto Red Ribbon.....	104
Figura 129 - Projeto paisagístico e a natureza local. Projeto Red Ribbon.....	104
Figura 130 - Fita vermelha como guia de descoberta local. Projeto Red Ribbon	104
Figura 131 - Áreas de permanência. Projeto Red Ribbon.....	105
Figura 132 - Limite zona de proteção do bem – microzona.....	108
Figura 133 - Limite da zona Geral em relação ao entorno.....	108
Figura 134 - Imagem comparativa das modificações provocadas no Rio Paraíba do Sul para construção da Hidroelétrica em relação a Estação de Chiador.....	109
Figura 135 - Estação de Penha Longa.....	110
Figura 136 - Estação de Chiador.....	110
Figura 137 - Estação de Anta	110
Figura 138 - Limites da zona geral de proteção – mesozona.....	111
Figura 139 - Composição vegetal existente no entorno próximo criam enquadramento paisagístico.....	112
Figura 140 - Composição vegetal existente no entorno próximo criam enquadramento paisagístico.....	112
Figura 141 - Vista da Industria de Laticínios	112
Figura 142- Foto aérea com as propriedades privadas existentes	112
Figura 143 - Elementos incluídos na zona do bem.....	114
Figura 144 - Imagem aérea das ruínas antigo colégio	114
Figura 145 - Foto de 1948. Colégio da Estação em destaque de cor de rosa, no primeiro plano e a Estação de Chiador ao fundo.....	114
Figura 146 - Foto da linha ferroviária.....	114
Figura 147 - Estrada para Chiador - Vista próxima a Estação.....	115
Figura 148 - Industria de Laticínios de Chiador.....	115
Figura 149 - Topografia e a vegetação local compõem o background de contextualização	115
Figura 150 - Capela de São José em Chiador.....	116

Figura 151 - Capela de São José em Chiador – vista da estação.....	116
Figura 152 - Lago de FURNAS	116
Figura 153 - Lago de FURNAS	116
Figura 154 - Limite do parque.....	117
Figura 155 - Referências usados para delimitação do parque.....	118
Figura 156 - Mapeamento das atividades existentes.	119
Figura 157 - Mapeamento das atividades propostas relacionadas com as atividades existentes.	120
Figura 158 - Desenho esquemático indicativo de diretrizes	122
Figura 159 - Zoom aproximado da Estação e seu entorno com esquema de diretrizes.	124
Figura 160 - Fluxograma esquemático de funcionamento da proposta.	126
Figura 161 - Proposta para o Masterplan do Parque da Estação de Chiador.....	129
Figura 162 - Proposta para as vias.	130
Figura 163 - Exemplificação do dimensionamento e organização da via existente a sofrer intervenção.....	131
Figura 164 - Exemplificação do dimensionamento e organização da via proposta....	131
Figura 165 - Exemplificação do dimensionamento e organização da trilha proposta.	131
Figura 166 - Piso intertravado permeável.	131
Figura 167 - Exemplo de trilha elevada.....	131
Figura 168 - Piso feito de arvores derrubadas reaproveitadas	131
Figura 169 - Proposta para a distribuição de equipamentos.	132
Figura 170 - Piso permeável.....	133
Figura 171 - Equipamento infantil referência do parque Corocord.	133
Figura 172 - Referência de forma. Garagem sustentável.....	133
Figura 173 - Referência de forma.....	133
Figura 174 - Salisbury's Riverwalk Park.....	133
Figura 175 - Referência de deck multifuncional. Lago Paprocany.....	133
Figura 176 - Referência de piscina natural.....	133
Figura 177 - Zoom aproximado da entrada do Parque.....	134
Figura 178 - Proposta para a arborização.....	135
Figura 179 - Foto da estação de Marechal Hermes no início do século XX	137
Figura 180 - Estação de Marechal Hermes em 2015.	137
Figura 181 - Análise da implantação da nova estação de trem em Marechal Hermes.....	137
Figura 182 - Fachada da estação de Barneveld Noord Holanda.....	138

Figura 183 - Detalhe aproximado do interior da estação de Barneveld Noord Holanda.....	138
Figura 184 - Planta Baixa da estação de Barneveld Noord Holanda.....	138
Figura 185 - Fachada estação de Princeton	140
Figura 186 - Interior da estação de Princeton.	140
Figura 187 - Planta baixa estação de Princeton. Studio Rick Joy. 2018.....	140
Figura 188 - Distribuição de programas da proposta na edificação.....	141
Figura 189 - Fachada da casa Menokin antes de se tornar uma ruína.....	148
Figura 190 - Ruína da Casa Menokin	148
Figura 191 - Fachada da intervenção na Casa Menokin.	148
Figura 192 - Interior da intervenção na Casa Menokin.....	149
Figura 193 - Casa do Parque das Ruínas	149
Figura 194 - Fachada da intervenção na casa Kulla e Arnume	150
Figura 195 - Interior da intervenção na casa Kulla e Arnume. Autor:	150
Figura 196 - Fachada da intervenção na Estação de Chiador.....	151
Figura 197 - Análise da modulação proposta na intervenção da Estação de Chiador.	151
Figura 198 - Fachada da intervenção – Bistrô, parte recomposta da Estação de Chiador.....	152
Figura 199 - Detalhe do vidro insulado.	153
Figura 200 - Esquema representativo da absorção da luz solar pelo vidro insulado.	153
Figura 201 - Esquema da instalação da estrutura e sistemas complementares propostos nas ruínas da Estação de Chiador.	154
Figura 202 - Vista da rua para linha férrea.....	154
Figura 203 - Vista da Escola de Trem para a Estação	155
Figura 204 - Planta Baixa da proposta para reabilitação da Estação de Chiador – 1º pavimento.....	156
Figura 205 - Planta Baixa da proposta para reabilitação da Estação de Chiador – 2º pavimento.	157
Figura 206 - Modulação proposta para planta Baixa da Estação de Chiador.	158
Figura 207 - Exposição e lounge dentro do armazém.....	160
Figura 208 - Perspectiva do interior do armazém.....	160
Figura 209 - Lojas e balcão de bilheteria no interior do armazém.	161
Figura 210 - Estrutura expositiva dentro do armazém.....	161
Figura 211 - Corte transversal ao torreão 2.	162
Figura 212 - Interior do bistrô.....	162
Figura 213 - Mezanino do bistrô.	163

Figura 214 - Tratamento da alvenaria em pedra.	164
Figura 215 - Tratamento da alvenaria em pedra	164
Figura 216 - Compartimentações internas em estruturas removíveis e discretas.....	164
Figura 217- Estruturas metálicas pintadas em branco para harmonização estética com a estrutura preexistente.	164
Figura 218 - Detalhe indicado pela iconografia	165
Figura 219 - Proposta para reposição das janelas.	165
Figura 220 - Projeto paisagístico do entorno imediato da Estação.....	166

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Esquema sobre os objetivos fundamentais do turismo em áreas protegidas.....	93
Tabela 2 - Programa proposto para a criação do Parque.....	126
Tabela 3 - Programa proposto para a área comercial do Parque.....	127
Tabela 4 - Programa proposto para a Escola de Trem.....	127
Tabela 5 - Programa proposto para reabilitação da Estação de Chiador.....	142

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	1
2. ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CHIADOR: UM PATRIMÔNIO A SER PRESERVADO.....	5
2.1 O Patrimônio ferroviário brasileiro	5
2.1.1 Breve histórico da implantação, desenvolvimento e declínio do patrimônio ferroviário brasileiro	5
2.1.2 Ações e projetos de preservação do patrimônio ferroviário.....	9
2.2 A Estação ferroviária de Chiador.....	20
2.2.1 A Cidade de Chiador	20
2.2.2 A Estação ferroviária	33
2.2.3 O projeto da Usina de FURNAS	49
2.2.4 O Expresso Trem da Terra	53
3 A PRESERVAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA E DE SEU ENTORNO.....	59
3.1 Análise e diagnóstico da Estação de Chiador.....	59
3.1.1 Diagnóstico do estado de conservação da Estação.....	59
3.1.2 O valor do Bem.....	78
3.1.3 Fundamentação Teórica.....	81
3.1.4 A aplicabilidade das Cartas Patrimoniais em Chiador	83
3.2 O entorno da Estação de Chiador	86
3.2.1 Análise e diagnóstico da paisagem.....	86
3.2.2 O conceito de entorno e sua participação na preservação do Bem	90
3.2.3 O parque na preservação da paisagem cultural e do ambiente construído.....	91
3.2.4 Território turístico e patrimônio	97
3.2.5 Ações e projetos de preservação da paisagem pela criação de parques.....	99

4. O PROJETO DE REABILITAÇÃO DA ESTAÇÃO DE CHIADOR E CRIAÇÃO DO PARQUE	106
4.1 Diretrizes – o programa proposto	106
4.2 Criação de zonas de proteção como preservação da contextualização do bem perante os impactos gerados.....	107
4.3 O projeto de criação do Parque – Masterplan	117
4.3.1 Os limites do parque e programas	117
4.3.2 O Projeto paisagístico.....	129
4.4 O projeto de reabilitação da Estação de Chiador	136
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	167
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	169
APÊNDICE 1 – Levantamento Arquitetônico	179
APÊNDICE 2 – Projeto de reabilitação arquitetônica da Estação de Chiador	180
APÊNDICE 3 – Registro fotográfico da Maquete	181

1. INTRODUÇÃO

As edificações em ruínas criam encantamento e curiosidade por seu passado desconhecido. Esse pensamento não foi diferente ao encontrar a Estação de Chiador, edificação visivelmente imponente e impactante para o local em que se encontra (em meio rural), principalmente por sua condição de descaso. Extremamente atrativa por sua suntuosidade e destaque na paisagem, sendo referência para toda uma cidade. Da mesma forma, essa ruína cria questionamentos sobre o passado da cidade em que ela pertence, também denominada de Chiador. O que necessariamente conduziu a uma busca por respostas que justifiquem uma estação ferroviária de tal porte ter sido construída em uma cidade pequena e ocupada em sua maioria por fazendas.

Todos esses questionamentos foram tomando forma até poderem ser explorados em busca de respostas, através da Dissertação para o Mestrado Profissional em Projeto e Patrimônio, pelo PROARQ / UFRJ, em que a Estação de Chiador é o objeto de estudo em questão. O mestrado profissional, voltado para o aprofundamento sobre intervenções em patrimônio edificado, foi uma oportunidade de adquirir conhecimentos sobre os diversos meios e as formas adequadas de reutilizar edificações antigas e reincorporá-las na vida ativa da sociedade. Através do estudo, foi vista a possibilidade de se intervir e utilizar de modo apropriado essas edificações que são representantes de histórias e de culturas, que devem ser preservadas para futuras gerações. Por isso a vontade de estudar e descobrir a história por de trás da Estação de Chiador.

A Estação ferroviária da cidade de Chiador se situa na Zona da Mata mineira, Minas Gerais. Inaugurada em 1869, esta foi a primeira estação do Estado, sendo um importante representante da história do lugar. Mesmo como um símbolo de orgulho para a população local, o fato de se localizar afastada do centro e não ter tido aproveitamento para outros usos após o encerramento do transporte de passageiros, contribuíram para o abandono e o conseqüente arruinamento da referida Estação. A edificação está desativada aproximadamente 40 anos, o que justifica a importância desse estudo.

A Estação passou por diferentes apropriações, mesmo em estado de ruínas, por conta de transformações em seu entorno próximo. No ano de 2013 foi inaugurada uma usina hidrelétrica pertencente à FURNAS, que construiu um lago a partir de desvios no Rio Paraíba do Sul, que passou a ter suas margens reduzidas apenas 300 metros de distância da edificação. Esse lago atrai frequentemente praticantes de esportes radicais, que por conta da proximidade, visitam também as ruínas, tornando-as com o lago, os principais pontos turísticos da cidade.

A partir do ano de 2018, a linha cuja Estação de Chiador pertence, iniciou o uso de circuito turístico, chamado de “Expresso Trem da Terra – Rio X Minas”. O projeto, elaborado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) em parceria com a ONG Amigos do Trem, em 2015, propõe um roteiro ferroviário entre os Estados de Rio de Janeiro e Minas Gerais. Apesar de suas condições precárias, esta edificação vem sendo exposta como ruína por esse projeto, que sem a adequada intervenção pode por sua existência em risco com a frequência de turistas e a falta de infraestrutura.

O projeto da ANTT visa a mudança do quadro econômico das cidades envolvidas no trajeto, por meio da exploração turística. O que leva a indicar o potencial existente que uma intervenção adequada teria ao dar novo uso a Estação de Chiador, ao aproveitar a sua capacidade de ser um centro de atração de pessoas e de fornecer apoio e infraestrutura a esse projeto e ao turismo.

Pertencente ao tema do patrimônio ferroviário, esse trabalho tem por objetivo apresentar opções para a reutilização das edificações destinadas à infraestrutura desse meio de transporte, que se tornaram obsoletas após o seu enfraquecimento e posterior desativação de linhas e ramais inteiros. O fortalecimento do transporte aéreo e, principalmente, do rodoviário, desencadearam um processo acelerado de desativação do sistema ferroviário. Por não ter havido uma preparação prévia para o destino de toda a infraestrutura construída para alimentação desse modal, acabou-se por desencadear o processo de abandono e conseqüente destruição precoce de importantes edificações, representantes de um momento histórico do país, a revolução industrial.

Com a desativação do transporte ferroviário algumas edificações pertencentes a este ganharam novos usos, em sua maioria, voltados à cultura. Entretanto, nem sempre essas construções recebem intervenções adequadas, o que ocasiona descaracterizações e pouco envolvimento da população local em manter o uso desses bens. Perante a esse quadro, a Estação de Chiador se encontra apta a receber uma proposta de intervenção capaz de demonstrar todo o potencial de modernização e adaptação como meio para promoção de melhorias ao lugar em que se situa.

Dessa forma, o objetivo geral desta proposta é reabilitar a Estação da cidade de Chiador, respeitando a edificação original, suas características e o papel de seu entorno, zona rural, rica em fauna e flora. Há também a indicação para a criação de um parque, para proteger e valorizar o entorno em que o Bem se encontra, ao funcionar de maneira integrada. Essa ação possibilita potencializar atividades existentes na região, como esportes radicais, ao fornecer infraestrutura e apoio comercial inexistentes na cidade de Chiador, o que fortaleceria conseqüentemente a proposta do “Expresso Trem da Terra”.

Os objetivos específicos nesse caso são:

- a) Projetar a Estação ferroviária, como incentivo e suporte ao turismo local, para torná-la capaz de receber os programas relacionados ao funcionamento de uma estação ferroviária atual. Dessa maneira, será possível atender a demanda do circuito turístico e da cidade de Chiador com novas oportunidades de emprego.
- b) Projetar um Masterplan para criação de um parque, a fim de proteger a natureza local existente no entorno próximo à Estação, vista a exploração turística ser um meio para garantir o funcionamento constante da Estação. Essa proposta possibilita o uso independentemente da utilização da linha férrea, ao compor um sistema integrado que também fornece suporte aos praticantes de esportes radicais, frequentadores da região.

Quanto a metodologia utilizada, inicialmente foram realizadas pesquisas históricas voltadas a levantar documentação, iconografia, histórico do Bem e da cidade e legislação vigente. Posteriormente, foram realizados diversos levantamentos locais voltados à produção de análises e identificações das relações existentes para com o Bem. Foram realizados registros fotográficos, produção de desenhos e entrevistas informais para compreensão do valor do Bem para a população, além de levantamentos de dados do IBGE. Da mesma forma, foram produzidas análises do entorno da Estação, como topografia, arborização existente, pavimentações, vias, usos e atividades existentes próximas, além do histórico de transformações ocorridas no local.

Além das técnicas de pesquisa acima relatadas, foi elaborado um levantamento de fontes documentais e bibliográficas com objetivo de possibilitar a construção das diretrizes de atuação projetual mais adequadas ao caso, respeitando a preexistência encontrada. Foram utilizados os principais teóricos da área de restauração, como: Cesare Brandi, Cartas Patrimoniais e recomendações internacionais, assim como, autores nacionais da área de preservação do patrimônio industrial como - Beatriz Kühl, e de preservação da paisagem cultural. Foram produzidas, também, análises e textos a partir desses levantamentos bibliográficos. Além disso, foram estudadas referências projetuais, de intervenções realizadas em patrimônio ferroviário e da criação de parques, como instrumento de preservação da paisagem e da natureza.

Com a conclusão desses levantamentos e pesquisas, inicialmente foi promovido um estudo em diferentes escalas, que resultou na indicação da criação de zonas de proteção do Bem patrimonial e de seu contexto, baseado na legislação. Foi produzido também o zoneamento das atividades a serem propostas para o Parque e para a Estação, a partir de um estudo das atividades existentes e das potencialidades e problemáticas existentes, no intuito de estabelecer as diretrizes projetuais. Para finalizar, foi elaborado um projeto básico como proposta para reabilitação da Estação ferroviária e o Masterplan do Parque.

O trabalho será estruturado em três capítulos, de forma que no primeiro será apresentada a fundamentação teórica, relacionada à contextualização histórica da construção ao enfraquecimento das ferrovias e às ações possíveis para promoção da preservação do patrimônio ferroviário e da paisagem cultural, com as devidas conceituações e contextualizações sobre o tema. Será também apresentado o Bem – Estação de Chiador, juntamente com o histórico da Cidade de Chiador e dos projetos existentes/realizados que provocaram alguma interferência para preservação da Estação.

No segundo capítulo será apresentado o diagnóstico do estado de conservação da Estação e da caracterização de seu entorno. É desenvolvido também o embasamento teórico sobre a criação de parques e estratégias para promover a preservação do entorno da Estação, além das estratégias possíveis para promover a valorização desses bens em territórios turísticos.

No terceiro capítulo, serão apresentadas as diretrizes e a proposta projetual definida para solucionar adequadamente as demandas encontradas, assim como, as referências projetuais estudadas como embasamento das intenções de projeto a serem alcançadas.

As considerações finais ratificam a importância da proposta

2. ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CHIADOR: UM PATRIMÔNIO A SER PRESERVADO

Nesse capítulo será apresentado um breve histórico da ferrovia no Brasil e sua atual condição, com enfoque na chegada da linha férrea em Minas Gerais e a Chiador, sendo abordados os impactos causados desde sua desativação. Serão apresentadas também as possíveis ações para reutilização das linhas férreas e seu respectivo patrimônio, além da apresentação do histórico do Bem.

2.1 O Patrimônio ferroviário brasileiro

2.1.1 Breve histórico da implantação, desenvolvimento e declínio do patrimônio ferroviário brasileiro

Os primeiros passos relacionados à construção das ferrovias no país se deram na primeira metade do século XIX. Com referência das transformações ocorridas na Europa desde a implantação da ferrovia, esse meio de transporte foi trazido ao Brasil com o objetivo de interligar as regiões, fortalecer a segurança, diminuir as distâncias e utilizar o potencial econômico relacionado ao transporte de mercadorias, principalmente, agrícolas. Segundo Carmo (2014) a ferrovia foi utilizada nesse momento como um símbolo de progresso.

Em 1835, foi criada a legislação para incentivar a construção de linhas férreas voltadas a conectar Rio de Janeiro, Minas Gerais, São Paulo, Bahia e Rio Grande do Sul. Contudo, somente durante a década de 1850 os primeiros investimentos foram feitos, após a promulgação da Lei n.º 641, de 26 de junho de 1952, que autorizava a concessão de terras para a construção do caminho de ferro. Segundo Carmo (2014), nesse momento foi construída a primeira linha e a primeira estação, Pacobaíba (figuras 01 e 02), situada na Praia de Mauá, em Magé, zona rural do Rio de Janeiro. Construída em 1854, com o investimento do Barão de Mauá, essa linha ligava Rio de Janeiro à Petrópolis, tendo 14,5 quilômetros de extensão. Por ser instalada em um trecho que não gerava muitos lucros essa estrada não conseguia se manter financeiramente de forma isolada. Após a construção da Estrada Férrea D. Pedro II, a Estrada Férrea Mauá veio a ser incorporada por ela. Posteriormente, também veio a ser integrada pela Leopoldina Railway.



Figura 1 - Primeira estação ferroviária do Brasil no início do século XX. Autor desconhecido. Data: 190?. Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_rj_petropolis/fotos/guia6.jpg. Acesso em março/ 2019



Figura 2 - Estação de Pacobaíba após a restauração. Fonte: Tribuna de Petrópolis. Data: 2013

A partir dessa experiência inicial, de acordo com Carmo (2014), o governo passou a incentivar a construção de novas linhas, visando o crescimento da agro produção e aumentar o investimento estratégico ao multiplicar o poder do transporte de mercadorias. Esses objetivos colocariam o país em um patamar mais avançado e civilizado ao explorar a produção de café e de borracha, juntamente ao investimento em melhoria nos portos. Até o ano de 1915, se deu o período de maior investimento, o que resultou em quase 10 mil quilômetros de linhas ferroviárias. Grande parte dos investimentos foram advindos de donos de fazendas e de parcerias com empresas estrangeiras que dominavam o mercado ferroviário. As empresas estrangeiras eram, principalmente, inglesas e francesas, pois, nesse momento, não havia empresas nacionais que fornecessem esse serviço. De acordo com Soukef Jr (2014), a parceria com essas empresas explica a influência de estilos arquitetônicos e métodos construtivos tipicamente europeus serem recorrentes nas edificações ferroviárias brasileiras.

A chegada à Minas Gerais foi um importante marco estratégico, uma vez que permitia a expansão a região que concentrava a produção de minério, assim como, facilitou a chegada do trem ao Espírito Santo e a Bahia, com conexão com o Rio de Janeiro, através da E.F. Central do Brasil, em 1910. O trem possibilitou tornar a zona da Mata Mineira como um dos principais fornecedores de café e outros agrícolas, e auxiliou no desenvolvimento de muitas cidades por mais de 50 anos.

Após um período de crescimento constante da ferrovia por cerca de 80 anos, um dos primeiros problemas indicados era a pulverização das linhas, havendo trechos curtos e não interligados que foram construídos sem justificativas financeiras que auxiliassem em sua manutenção. Durante esse processo a concepção de que a ferrovia era o símbolo do progresso, passou a representar decadência e arcaísmo devido ao investimento do Governo no sistema rodoviário. Segundo Carvalho (2010):

Inaugurada sob representação do progresso e da modernidade, em pouco tempo a ferrovia foi desmanchada pelo mesmo discurso que a fundou. Assim, a modernidade é pensada como projeto inacabado, que engendrando rupturas e continuidades, justifica a construção e desconstrução das ferrovias no Brasil ao longo do século XX. (CARVALHO, 2010, p.39)

Toda a representação de progresso sustentada pela arquitetura suntuosa das estações começou a representar o passado obsoleto, antieconômico e antiquado, o que provocou uma mudança de compreensão conforme o início do declínio e a desativação da malha. Segundo Carvalho (2010), os investimentos na ferrovia foram reduzidos a partir de 1930, com a mudança da base da economia, antes voltada à exportação de produtos primários, para ser dedicada ao mercado interno, baseado na industrialização. Devida a crise dos anos 1930 e ao declínio da produção e do comércio do café, os primeiros efeitos do déficit foram surgindo, o que ocasionou no rápido desgaste das ferrovias. O meio de transporte férreo demandava de constante modernização do equipamento e correções nos traçados, que sem o devido investimento, prejudicou inicialmente ao transporte de passageiros.

Desde 1926, com Washington Luís, segundo Paula (2008), o investimento de abrir novas estradas começou a ser planejado, levando a romper uma concepção de sistema, em que a rodovia alimentaria a ferrovia para passar a serem modais competitivos. Nesse momento, segundo Carvalho (2010), a ferrovia foi cada vez mais perdendo espaço, até que em 1940, no governo de Getúlio Vargas, foi iniciado a abertura de rodovias com o traçado paralelo aos ferroviários. Desde então, houve forte investimento na indústria automobilística representada, principalmente, pelo plano urbano de Brasília e da Barra da Tijuca, no Rio de Janeiro, que utilizaram o automóvel como principal meio de transporte. De acordo com Paula (2008): “[...] a ferrovia deixava de ser objeto de investimentos internacionais e passava a ser alvo de projetos de extinção e desativação, sobretudo dos ramais dedicados ao transporte inter-regional de passageiros.” (PAULA, 2008, p.49). Carvalho (2010) também indica os dados, que em 1960, o transporte rodoviário recebia 76,4% dos investimentos enquanto o ferroviário recebia apenas 7,9%. Nas figuras 03 e 04 é possível ver a comparação entre o mapa de traçados das ferrovias no Brasil e algumas das rodovias que foram construídas se utilizando do traçado ferroviário, sendo uma opção concorrente de meio de transporte.

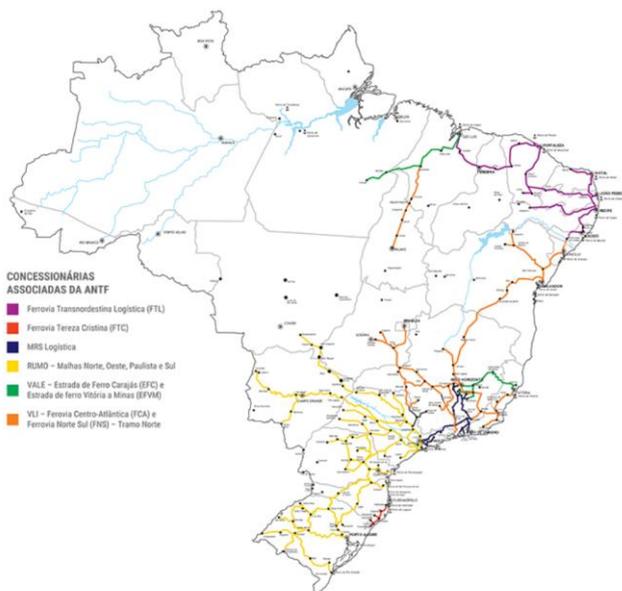


Figura 3 - mapa de ferrovias existentes no Brasil. Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários. Sem data. Fonte: <https://www.antf.org.br/mapa-ferroviario/> Acesso em março/ 2019

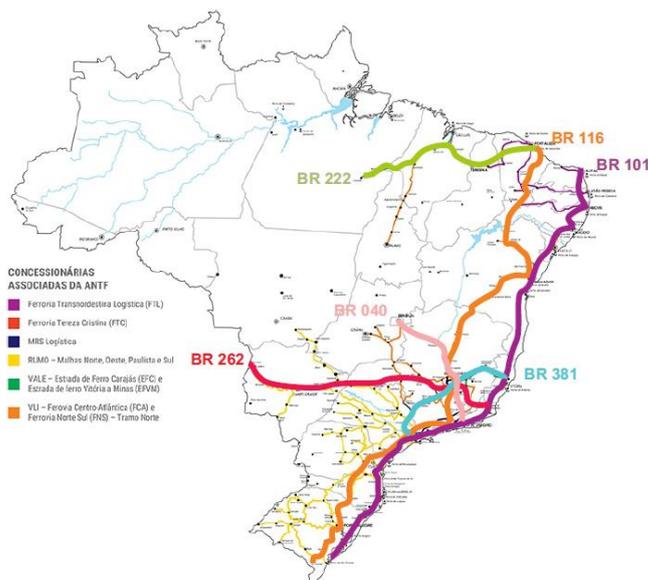


Figura 4 - mapa de rodovias construídas com o mesmo traçado de ferrovias. Fonte: Adaptado do site <https://www.antf.org.br/mapa-ferroviario/>. Março/ 2019

De acordo com Carvalho (2010), com a mudança de eixo para novos investimentos, a Zona da Mata mineira, região aonde se localiza Chiador, sofreu grande impacto por ter dependência econômica e social vinculada à ferrovia:

O deslocamento do polo de desenvolvimento regional para a região Centro-oeste, a partir do governo JK., explica também a desaceleração econômica das antigas áreas produtoras de café – a exemplo da Zona da Mata mineira – consideradas sem expressão econômica e cujas ferrovias, também consideradas antieconômicas, acabaram por tornarem-se alvo das desativações. (CARVALHO, 2010, p.44)

Nesse contexto de retração do sistema ferroviário, foi criada a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), no ano de 1957, sendo uma empresa de economia mista, vinculada ao Ministério de Viação e Obras Públicas, sob Lei n.º 3115, de 16 de março de 1957. A RFFSA promoveu a unificação da rede ferroviária, administrada até então por diferentes empresas em ponto de falência, propondo a reorganização e nova administração, como aponta Carvalho (2010). Os objetivos da RFFSA eram: administração dos bens ferroviários, dar-lhes destinações adequadas previstas em lei, além de produzir um inventário detalhado com registros de todos os bens. Paula (2008) apresenta que a solução adotada foi a redução de trabalhadores e a necessidade de aumento da densidade de tráfego e encerramento de ramais e trechos não lucrativos. Sendo ignorado o papel que a ferrovia cumpria socialmente para as cidades e suas populações com o transporte de passageiros. Foram eliminados mais de 10 mil quilômetros de extensão de linhas, com a promessa de fortalecer ramais mais rentáveis

e se dedicar ao transporte de cargas. Carvalho (2010) disserta que o desmonte da ferrovia aconteceu de forma mais intensa a partir de 1964, com o período da Ditadura Militar. Nesse momento, foram utilizadas análises estritamente econômicas que conduziam o crescimento da construção de rodovias em substituição dos ramais antieconômicos, o que tornou oficialmente a ferrovia obsoleta.

Paula (2000) aponta:

A ferrovia embora tivesse atendido com eficiência no passado brasileiro, era obsoleta, ineficiente e dispendiosa seria a sua recuperação. A rodovia, ao contrário, estava em expansão (com flexibilidade e rapidez) e representava um importante caminho para a integração nacional, ligando os mais distantes rincões do país e possibilitando o trânsito de pessoas e, principalmente, de cargas. A integração nacional, por sua vez, era pressuposta do desenvolvimento econômico e da Segurança Nacional. Assim, desenvolvendo a rodovia e fortalecendo a economia a população seria beneficiada, pois o bem-estar social só se alcançaria mediante desenvolvimento econômico. Essa era a justificativa para os vultuosos empreendimentos em vias rodoviárias e para legitimar a rápida extinção dos ramais ferroviários. Por outro lado, se escamoteava os interesses econômicos dos grandes grupos nacionais e multinacionais ligados ao setor da indústria automobilística e da construção civil (PAULA, 2000, p. 187)

Após a progressiva erradicação das linhas e desativação do transporte de passageiros, em 1995, a malha ferroviária foi dividida em seis partes e leiloadada, o que ocasionou no total abandono do patrimônio material e imaterial pertencente à ferrovia. Por pressão da população, o Ministério Público reivindicou a produção de inventários e a preservação dos bens, sendo criada a Inventariança da antiga RFFSA, por exemplo. Desde então, o patrimônio ferroviário passa pelo abandono e o arruinamento. Segundo Carvalho (2010), o patrimônio ferroviário é o segundo maior, em edificações, de domínio público e correspondem ao maior índice de imóveis desocupados.

2.1.2 Ações e projetos de preservação do patrimônio ferroviário

Após ao encerramento do funcionamento de muitas linhas e suas respectivas edificações, algumas ações foram promovidas a fim de preservar esses bens. Inicialmente, foi criada a Inventariança da RFFSA e concedidos os bens sob tutela para Secretaria do Patrimônio da União (SPU), que se tornou responsável em dar destinação para essas edificações. Posteriormente, foi atribuída ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) a responsabilidade de administrar os bens móveis e imóveis oriundos da extinta RFFSA que tiverem o valor reconhecido, através da promulgação da Lei n.º 11.483, de 31 de maio de 2007.

O patrimônio ferroviário refere-se a: estações, armazéns, rotundas, terrenos, vilas, oficinas, postos telegráficos, linhas, locomotivas, vagões, maquinários, além dos bens móveis como, relógios, sinos, telégrafos, mobiliários e documentos, como é apresentado pelo Iphan¹. A inventariança da RFFSA apresentou em um levantamento no ano de 2012, que os bens pertencentes à extinta RFFSA compreendem mais de 52 mil bens imóveis, sendo especificamente 27.250 edificações, e 15 mil bens móveis. Esses bens são classificados como detentores de valor histórico pelo Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (PRESERFE), desenvolvido pelo Ministério dos Transportes.

De acordo com o IPHAN, os motivos para se justificar a proteção dos bens ferroviários são:

As estações, em sua maioria, foram fechadas por não serem necessárias à operação ferroviária do transporte de cargas. Este fato gerou um processo de deterioração dos prédios, que, abandonados, passaram a ser depredados e pilhados, o que representa uma séria e constante ameaça ao desaparecimento de importantes exemplares do Patrimônio Ferroviário. (IPHAN, 2012, p.19)

Outros órgãos e empresas também estão envolvidos na administração do patrimônio ferroviário, como o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, sendo encarregado de administrar os bens operacionais, podendo ser conformado uma reserva técnica, e auxiliar a regularização dominial de imóveis híbridos, caracterizados como parte operacional e parte não-operacional. A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, também está envolvida, devendo administrar os arrendamentos e seus contratos, informando a Inventariança e ao DNIT. A ANTT deve também fiscalizar os bens operacionais.

O papel do IPHAN para com a preservação do patrimônio ferroviário foi definido pela Lei n.º 11.483/ 2007: “receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, como zelar pela sua guarda e manutenção” (IPHAN, 2012, p.12). Dentre as demais atribuições estão o uso dos imóveis cedidos ao IPHAN poderá ser compartilhado com outros órgãos, a conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios oriundos da extinta RFFSA e a atribuição de valor aos bens avaliados. Os valores a serem determinados podem compreender o patrimônio ferroviário como detentor das seguintes opções:

¹ Informação retirada do site do IPHAN, sobre Patrimônio Ferroviário – MG. Disponível em:< <http://portal.iphan.gov.br/mg/pagina/detalhes/1304>>. Acesso em 28 mar. 2019.

- Valor universal, devido ao patrimônio ferroviário ser representante de atividades históricas, principalmente vinculadas à Era Industrial.
- Valor de representatividade, devida a sua relação com a ocupação de territórios, implantação de cidades, fluxos migratórios e transformações sociais, econômicas e culturais.
- Qualidade de tipologias, sítios e paisagens, por apresentarem um valor particular deste patrimônio, podendo variar entre: antiguidade, pioneirismo, exemplaridade ou singularidade.
- Valor intrínsecos aos sítios, estruturas, elementos construtivos, equipamentos, paisagem, documentação, dentre outros.
- Valor simbólico e social, como sendo parte do registro da vida da população, que lhe confere sentido identitário;
- Caráter de sistema e rede, por conformar um conjunto de elementos interconectados.

O objetivo da proteção pelo IPHAN é possibilitar a utilização e apropriação desses bens pela sociedade, dando-lhes um uso compatível, podendo ser feitas alterações que se harmonizem com sua função e estrutura. É promovido, após esse processo, o devido tombamento e registro nos Livros. De acordo com o IPHAN (2012), os bens móveis operacionais são transferidos ao DNIT, e, caso seja reconhecido o valor cultural, o IPHAN pode solicitá-los desde que seja garantida a sua operacionalidade. (IPHAN, 2012, p. 26)

Pelas edificações ferroviárias serem conceituadas como patrimônio cultural e histórico, com o papel influenciador na conformação de cidades, faz-se necessário ponderar seus potenciais para determinar as ações que são possíveis de serem realizadas para reincorporação de funcionalidade nas suas edificações sem utilidade. Para isso, podem ser usadas as recomendações feitas nas Cartas Patrimoniais, como referenciais internacionais de como agir perante o patrimônio material e imaterial das ferrovias.

A Carta de Dublin, escrita na Irlanda, no ano de 2011, esclarece a importância da valorização do patrimônio industrial. Esse patrimônio disponibiliza grande variedade de materiais, técnicas construtivas, tipologias e tecnologias. Estando diretamente relacionado com o desenvolvimento industrial e com a história socioeconômica por todo o mundo, e, sobre questões físicas e ambientais. A Carta de Dublin demonstra que essas edificações são altamente vulneráveis, sendo expostas ao risco de perda por falta

de conscientização, documentação, reconhecimento ou proteção e, por conta da evolução de tendências econômicas e tecnológicas.

A Carta descreve que esse patrimônio envolve sítios, complexos, paisagens, estruturas e maquinarias relacionadas. Torna-las úteis, com a instalação de novos usos, seria o meio mais fácil e sustentável para promover a sua conservação. A compreensão das edificações pertencentes a essa classe como um conjunto garante a integridade, evitando que as edificações sejam descontextualizadas e abandonadas. A orientação é manter o uso original com a devida modernização, e, caso não seja possível, perante a defasagem e perdas de construções ferroviárias que compõem o sistema, deve-se então, destinar uma nova serventia que respeite as estruturas originais da tipologia arquitetônica. É ressaltada também, a importância dos governos locais em criar regulamentos, códigos e padrões que garantam essa preservação e respeito pela edificação e pelo método de produção utilizado.

Diferente das demais cartas, que apenas salientam a importância da criação de uma documentação do estado em que o edifício foi encontrado e da proposta de intervenção, esta Carta orienta a divulgação da documentação para uso estudantil e de pesquisas, para corroborar com a criação de uma consciência corporativa e compreensão da importância da conservação dessas edificações. A conservação, identificação e apreciação de seus valores envolve o conhecimento de antigos processos utilizados na época que a edificação ainda tinha funcionamento, por isso, sua documentação deve envolver seu histórico, tecnologia adotada e seu impacto socioeconômico. Essa documentação fornecerá uma base integrada para sua conservação e gestão. O levantamento de seu contexto pode vir a justificar sua tipologia para sua localidade e para região, podendo ser um dado comparativo que permitirá traçar perfis sobre os saberes industriais e tecnológicos.

Essas recomendações são igualmente defendidas e desenvolvidas por Beatriz Kühn (1998). A autora comenta a retomada da utilização das edificações ferroviárias com seus usos originais e sobre seu potencial como naturais centros atrativos.

Um pouco de inventividade em relação a um novo uso, ou o reaproveitamento do espaço para a mesma função poderiam ter salvo esses significativos edifícios ferroviários (...) a preservação e transformação de edifícios destinados ao transporte ferroviário não é necessariamente, incompatível com as necessidades atuais, de serviços e equipamentos, das ferrovias (...) Os edifícios ferroviários têm-se mostrado bastante versáteis no reaproveitamento para novos usos, sejam eles estações, depósitos, rotundas, oficinas, etc.. As iniciativas têm sido tanto oficiais, dos governos centrais ou locais, quanto privadas, através de grupos voluntários ou associações beneficentes. A natural

inclinação das estações como centro de convergência de pessoas favorece seu uso institucional. (KUHL, 1998. p. 234)

Kühl (1998) destaca que para intervir é essencial manter um equilíbrio entre o bem e a nova função que for atribuída, procurando o aproveitamento máximo das características que a edificação preexistente já fornece. A ferrovia e suas edificações são de grande flexibilidade projetual, permitindo diversidade em opções para a instalação de novos usos, sendo alguns deles: concessões para transporte de cargas, uso de transporte de passageiros, adaptação da linha para uso de metrô ou sistema conjugado e o uso turístico. Para as edificações, perante as suas estruturas, essas podem ganhar diferentes novos usos, por exemplo:

- a) Cultural: escolas, bibliotecas, auditórios, casas de show, galerias de artes, museus, centro de informações turísticas, dentre outros.
- b) Comercial e industrial: mercados, shopping centers, bancos, armazéns de produções, estoques, centros de escritórios, fábricas etc.
- c) Apropriações diferenciadas: residências uni e multifamiliares, clínicas, sede de parques, hotéis etc.

Alguns projetos realizados para promoção de restauração, revitalização e reabilitação de edificações ferroviárias exemplificam as diversas possibilidades existentes para a instalação de uma nova serventia nesse patrimônio.

Um desses projetos foi a intervenção na estação de Burgos (figuras 05 e 06), na Espanha, no ano de 2016, pelo escritório Contell – Martínez Arquitectos.



Figura 5 – Fachada principal vista do projeto paisagístico da Estação de Burgos. Autor: Mariela Apollonio. 2016. Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/875902/reforma-estacao-de-trem-de-burgos-contell-martinez-arquitectos>. Acesso em Junho/2018



Figura 6 – Continuação da fachada principal da Estação de Burgos. Autor: Mariela Apollonio. 2016. Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/875902/reforma-estacao-de-trem-de-burgos-contell-martinez-arquitectos>. Acesso em Junho/2018

O objetivo do projeto foi reabilitar a antiga Estação de trem para abrigar usos com o foco em um público infanto-juvenil. O projeto se estende às áreas externas, aonde se localizavam o antigo pátio de viajantes, que foi transformado pelo projeto paisagístico, oferecendo um espaço para descanso e permanência. Ao visar a maior integração e valorização da própria estação, foi feita uma intervenção no entorno (espaço livre jardinado) com pérgolas, como uma estratégia escolhida para promover a transição entre as diferentes escalas e tempos. Segundo o Archdaily, a proposta visa a “diluição” do limite do edifício ao promover o prolongamento do mesmo envolvendo o entorno, servindo também para abrigar parte da cafeteria, (figuras 7,8 e 9).



Figura 7 - Estação de Burgos vista da praça. Autor: Mariela Apollonio. 2016. Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/875902/reforma-estacao-de-trem-de-burgos-contell-martinez-arquitectos>. Acesso em Junho/2018

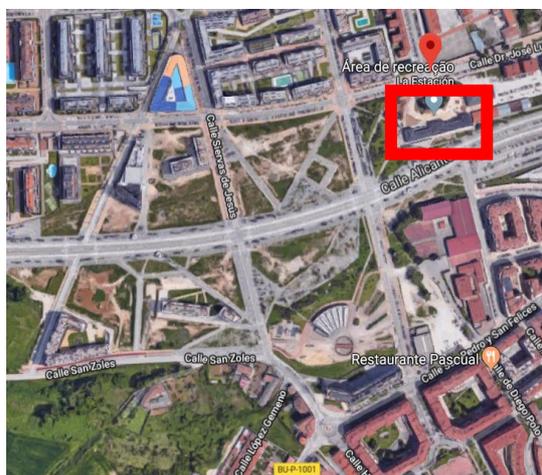


Figura 8 - Estação de Burgos como parte de um masterplan para promover a renovação da área. Fonte: Google Imagens 2018. Junho/ 2018

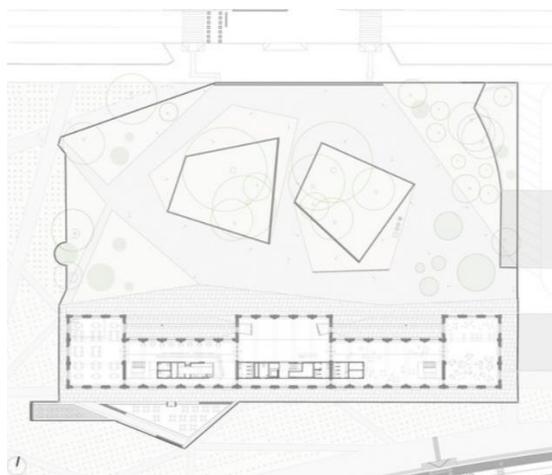


Figura 9 - Planta do térreo do Projeto da Estação de Burgos. Autor: Contell – Martínez Arquitectos. 2016. Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/875902/reforma-estacao-de-trem-de-burgos-contell-martinez-arquitectos>. Acesso em Junho/2018

Quanto ao edifício que antes abrigava a estação, a intervenção procurou o resgate da essência ao promover uma reinterpretação espacial do conjunto para o recebimento de um novo uso. Através de uma laje linear que cruza toda a estação, são divididos os diversos programas, sendo eles: o espaço histórico que explica o projeto

de restauração, o acesso principal, a administração, a área jovem, dentre outros. O objetivo foi conseguir um espaço fluido e continuidade visual entre os diferentes corpos que compõem a área da estação.

Houve um rigoroso estudo estrutural para determinar os recortes das paredes de sustentação, que antes faziam a divisão os espaços, para criar um ambiente contínuo e fluído entre os diferentes volumes. Quanto ao pé direito, no hall de acesso principal, a altura foi parcialmente alterada e nos demais ambientes foi mantida a altura original. O projeto segue representado nas figuras 10,11,12,13 e 14.

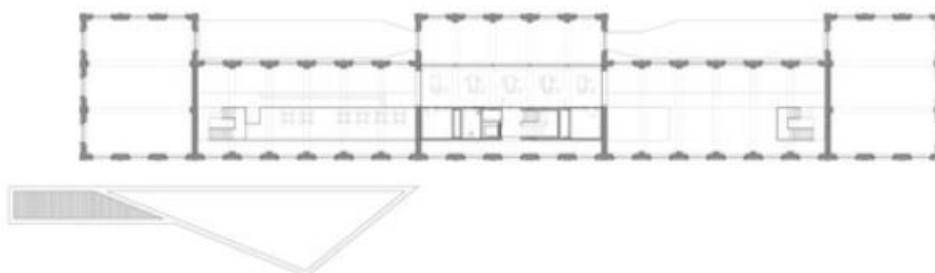


Figura 10 - Planta baixa do 1º pavimento da Estação de Burgos. Autor: Contell – Martínez Arquitectos. 2016. Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/875902/reforma-estacao-de-trem-de-burgos-contell-martinez-arquitectos>. Acesso em Junho/2018

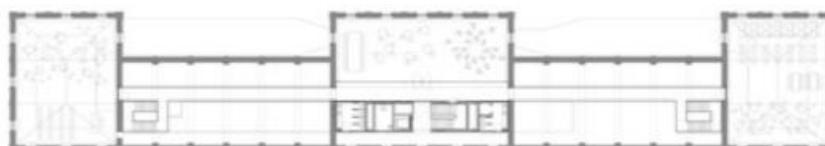


Figura 11 - Planta baixa do 2º pavimento da Estação de Burgos. Autor: Contell – Martínez Arquitectos. 2016. Fonte: Acervo site Archdaily. Acesso em Junho/2018

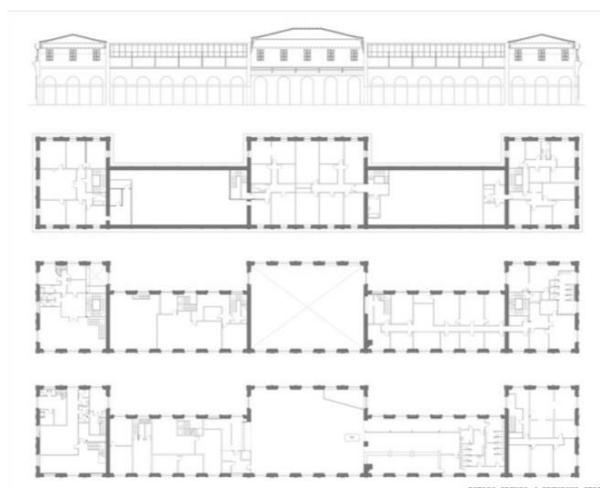


Figura 12 – Fachada e plantas originais da Estação de Burgos. A proposta de intervenção retirou as paredes de divisão de ambientes para criar um espaço contínuo e fluído. Fonte: : Acervo site Archdaily. Acesso em Junho/2018

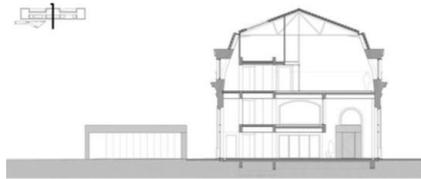


Figura 13- Corte transversal da Estação de Burgos. Detalhe para nova divisão de pavimentos independente da arquitetura preexistente. Fonte: Acervo site Archdaily. Acesso em Junho/2018

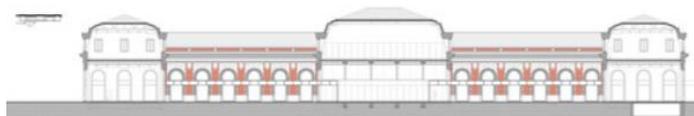


Figura 14- Corte Longitudinal da Estação de Burgos. A nova divisão de pavimentos segue relação com a fachada. Fonte: : Acervo site Archdaily. Acesso em Junho/2018

Como tratamento das paredes foi escolhido eliminar os revestimentos internos existentes e deixar a estrutura em pedra e tijolos aparentes, permitindo a fácil identificação entre as paredes existentes e as novas, como o ilustrado na figura 15.

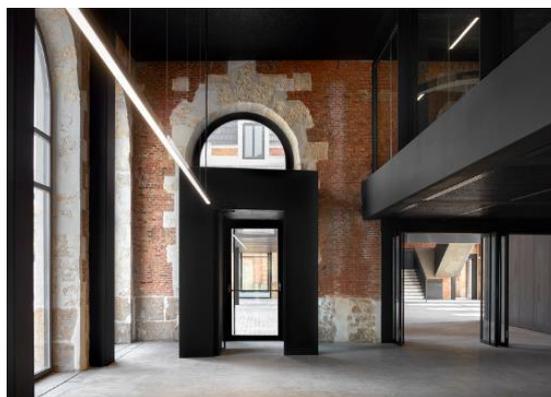


Figura 15- Partes que foram completadas, na Estação de Burgos, são de fácil reconhecimento por conta da diferenciação dos materiais. Autor: Mariela Apollonio. 2016. Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/875902/reforma-estacao-de-trem-de-burgos-contell-martinez-arquitectos>. Acesso em Junho/2018

É possível reconhecer nessa intervenção recomendações feitas em Cartas Patrimoniais e dos principais teóricos da área, como a utilização de materiais contemporâneos, a distinção nos complementos para não criar engano com falsos históricos. Há a preocupação em ser adotado um novo uso verdadeiramente útil que venha a ser incorporado na vida ativa da população. Sendo o projeto paisagístico de grande importância para conceder uma nova leitura para esta edificação antiga na paisagem contemporânea desta cidade.

Esse projeto serviu como referência para as ações projetuais a serem propostas na Estação de Chiador por conta das soluções técnicas adotadas para viabilizar a instalação do novo programa na arquitetura preexistente de forma harmônica. As ações paisagísticas são igualmente usáveis como referências, por ser um meio de contextualizar a edificação na paisagem e auxiliar na reincorporação dessa nas atividades da população.

Outra referência relevante são as transformações das linhas em rotas turísticas. Podem ser destacados por todo o mundo essa função já consolidada, principalmente, na Europa, no Japão, e, recentemente, em alguns países da América Latina, como Chile, México, Colômbia, entre outros (PARADA, 2015). Esse uso possibilita novamente o trem ser uma oportunidade de desenvolvimento socioeconômico. De acordo com a ANTT, no Brasil atualmente existem 28 linhas voltadas para o uso turístico, bancadas em sua maioria por iniciativas privadas como o trem da Vale (Trem Belo Horizonte MG x Vitória ES) e o Trem do Forró (Recife x Cabo de Santo Agostinho - PE), por ONGs, como o Trem das Águas (São Lourenço x Soledade – MG) e o Trem Maria Fumaça de Tubarão (Tubarão x Laguna – SC). Há as iniciativas governamentais relacionadas ao Ministério do Transporte em parceria com o Ministério do Turismo que criaram, por exemplo, o Trem São João Del Rei x Tiradentes (MG).

Entretanto, existem algumas questões que fazem os trens turísticos não se manterem de forma lucrativa ou a não incentivarem o surgimento de outras linhas. Ao explorar os pontos negativos desse uso, Moraes e Oliveira (2014), indicam que não se pode pretender manter uma rede ferroviária utilizada somente para atividade turística ao se comparar com a demanda existente de fluxo de passageiros pelo país, e, que se fosse acessível a todos, se tornaria benéfica também ao turismo. Os autores se referenciam no pensamento do geógrafo Eduardo Yázigi exemplificando o problema de limitação de uso e de público dos trens turísticos: “[...] nos outros países existem trens para quaisquer passageiros, enquanto que, aqui, persiste a aberração do próprio trem ser a atração turística. (YAZIGI, 2009 apud MORAES e OLIVEIRA, 2014, p. 2169).

Moraes e Oliveira (2014) apontam também que a forma com que os circuitos ferroviários turísticos são utilizados e replicados, não pretendem trazer melhorias à malha nacional, uma vez que não atribuem usos às estruturas pertencentes às antigas companhias, não provocando nada além da discussão sobre a situação precária do sistema ferroviário brasileiro. “Desta forma, estes produtos turísticos são formas de apropriação dos espaços ociosos deixados pela retração do sistema ferroviário, sendo a ausência dos serviços de longo percurso parte de sua atratividade” (MORAES e OLIVEIRA, 2014, p. 2169). É indicado o risco de inversão de valores ao serem promovidos passeios embasados na teatralização do passado, que acabam por ser a base dos interesses por parte do Governo Federal, ao estimular a manutenção do transporte ferroviário apenas com a finalidade turística e cultural.

Quando promovido como parte do transporte de passageiros regular, como um serviço diferenciado e devidamente modernizado tecnologicamente, torna-se possível valorizar o passado, o respeito ao patrimônio cultural e ao meio ambiente de forma consolidada. Desta forma, o trem não seria subutilizado por um discurso publicitário baseado na venda do passado, conforme o destacado pelos autores: “No trem, a história das regiões por onde passa é narrada a partir das edificações presentes no entorno, principalmente a partir das estações” (MORAES e OLIVEIRA, 2014, p 2171). É apontado que o trem ser mais atrativo do que o lugar por onde passa é um dos problemas que fragilizam as propostas e a razão para a necessidade do planejamento da educação patrimonial e da valorização deste pela população local, assim como, o planejamento do turismo que considere o trem como parte de um sistema. Deve se procurar envolver a gestão da cidade e estimular juntamente a valorização da cultura. Os autores concluem que o trem turístico, atrelado às políticas de turismo e de transporte, deve ser utilizado como percurso dos futuros trens regionais, atuando na aproximação entre a população e a ferrovia, através do turismo e do próprio patrimônio.

O cenário atual auxilia na compreensão do discurso em que os trens turísticos são baseados na perda e na importância do trem superar o próprio lugar, conforme o destacado por Moraes e Oliveira: “[...] um trem turístico isolado do contexto e da construção do espaço onde está inserido corre o risco de não estar além de um parque de diversões” (MORAES e OLIVEIRA, 2014, p. 2171). Essa colocação permite inclusive indicar que a falta de conectividade em rede e a má exploração entre os diferentes modais, de modo a facilitar o acesso a diferentes lugares. Sendo estas algumas das questões que impedem a consolidação dos trens turísticos no Brasil: a constatação que a população ainda não viaja somente para andar de trem. Há a necessidade de uma contextualização, como é possível ser destacado em alguns casos bem-sucedidos no país, como o Trem de ferro do Corcovado (RJ), o Trem de Ouro Preto x Mariana (MG) e o Trem Maria Fumaça Epopeia Italiana (Bento Gonçalves x Carlos Barbosa – RS). O trem alimenta parte de um circuito turístico com a devida valorização ambiental e com a educação patrimonial, em que a própria população local estima o cuidado pela cidade. Uma vez que o trem é identificado como representante da cultura e das tradições locais, sendo o turismo uma importante fonte de renda complementar.

Parada (2015) destaca sobre o sistema ferroviário argentino, que passou por um histórico de desativação parecido com o do Brasil, a reativação desse sistema para o uso turístico não deve renegar o papel social da ferrovia, sendo inclusiva socioeconomicamente e incentivando o lazer por facilitar o acesso. Deve também conectar cidades importantes às zonas rurais e às cidades muito pequenas, se

baseando na experiência europeia, em que houve até instalações de complexos comerciais e de hotelaria juntamente as estações para dar suporte ao sistema, visto que já foi comprovado que a evolução da tecnologia do transporte está relacionada com o desenvolvimento do turismo.

En la medida que se han mejorado o perfeccionado los medios de transporte la demanda turística há crecido vertiginosamente. Em el mundo de los viajes, los intercámbios culturales, sociales, económicos, políticos, se producen porque existen los medios de transportes [...] Dentro del sistema productivo, el turismo es un agente estratégico del desarrollo, ya sea como actividad principal o secundaria, que requiere de determinados elementos para su dinamización. El ferrocarril há sido uno de los promotores del desarrollo de esta actividad, generando la construcción de hoteles, empleos, desarrollo de destinos, etc. Esta situación se há dado a escala mundial. Lo cual significa que esta relación ferrocarril-turismo no es exclusiva de nuestro país. (PARADA, 2015, p. 12)

Parada (2015) aponta algumas vantagens da utilização do transporte ferroviário como potencial para criação de roteiros que permitam a observação da paisagem, como: maior conforto, maior quantidade de passageiros por viagem, até 50.000 por hora, sendo assim lucrativo. Sendo receptivo a instalação de programas arquitetônicos híbridos com o funcionamento de forma segura.

De forma geral, é possível concluir que há espaço para o desenvolvimento dos trens turísticos no Brasil. Contudo, não se deve renegar ao papel social que este meio de transporte tem a capacidade de atender como vem sendo feito. Através do comparativo com outros países, foi possível ver que o lucro do transporte ferroviário turístico não é gerado somente com o trem, mas sim, como parte de um sistema, que por consequência retroalimentaria o turismo, por ter forte envolvimento com o patrimônio histórico. O trem é só uma parte do todo e vê-lo fora de contexto levou ao fracasso de diversos projetos semelhantes ao Expresso Trem da Terra (RJ X MG), por exemplo: Trem do Pantanal (Campo Grande x Corumbá - MS) desativado em 2015, Trem da Estrada Real (Paraíba do Sul x Cavarú - RJ) desativado em 2014, Trem Assis x Quatá - SP, desativado em 2016, Trem Ponta Grossa x Cascavel - PR, desativado em 2016, entre outros.

Mesmo com as propostas apresentando problemas e dificuldades para serem mantidas, cada vez mais novas linhas tem sido desenvolvidas por todo o país que seguem a mesma base do Expresso Trem da Terra, por exemplo: Trem dos Vales (Guaporé x Muçum (RS), Santo Ângelo x Ijuí (RS), Brumadinho x Belo Horizonte (MG), Belo Horizonte x Serra da Piedade (MG), Trem do Goiás (Senador Canedo x Catalão (GO), Berlande x Escurinho (SC), Mafra X Lapa (SC), Divinópolis x Bom Sucesso (MG),

São Paulo Capital x Santos (SP), Sorocaba x Votorantin (SP), dentre outras. Essa forte movimentação do setor ferroviário indica o início da retomada do uso desse modal que pode ser revalorizado com potencial muito maior do que como vem sendo utilizado atualmente. É aberto, dessa forma, espaço para novos projetos que incluam as edificações ferroviárias e auxiliem na proteção deste patrimônio.

2.2 A Estação ferroviária de Chiador

2.2.1 A Cidade de Chiador

A estação ferroviária (figura 16) se localiza na cidade de Chiador, situada na mesorregião Zona da Mata, no Estado de Minas Gerais no Brasil (figura 17).



Figura 16 - Estação de Chiador. Registrado pela autora. Março/ 2018



Figura 17 – Localização da Cidade de Chiador. Representado pela autora. Dezembro/ 2017

A primeira denominação da povoação foi Santo Antônio dos Crioulos, nesta ocasião ela era subordinada ao município de São João Nepomuceno. Seu primeiro apontamento como cidade data de 1817, registrado na pedra fundamental do cemitério de Chiador. Posteriormente, como Distrito de Paz de Santo Antônio do Chiador, em 1841, sendo distrito de Mar de Espanha (segundo a Enciclopédia dos Municípios - 1958), o município foi registrado em 1851, ao ser desmembrado de São João Nepomuceno). A sua fundação oficial é datada de 24 de dezembro de 1874, pela lei n.º 2085, e, em 1880 pela lei provincial n.º 2586, de 03 de janeiro de 1880, ainda como parte do município de Mar de Espanha (figura 18). Essa cidade veio a ter a sua denominação simplificada para apenas Chiador, em 1938, e foi emancipada pela lei estadual n.º 1039, de 12 de dezembro de 1953. Chiador se tornou um município independente, divido em dois distritos, sendo estes Chiador e Penha Longa.

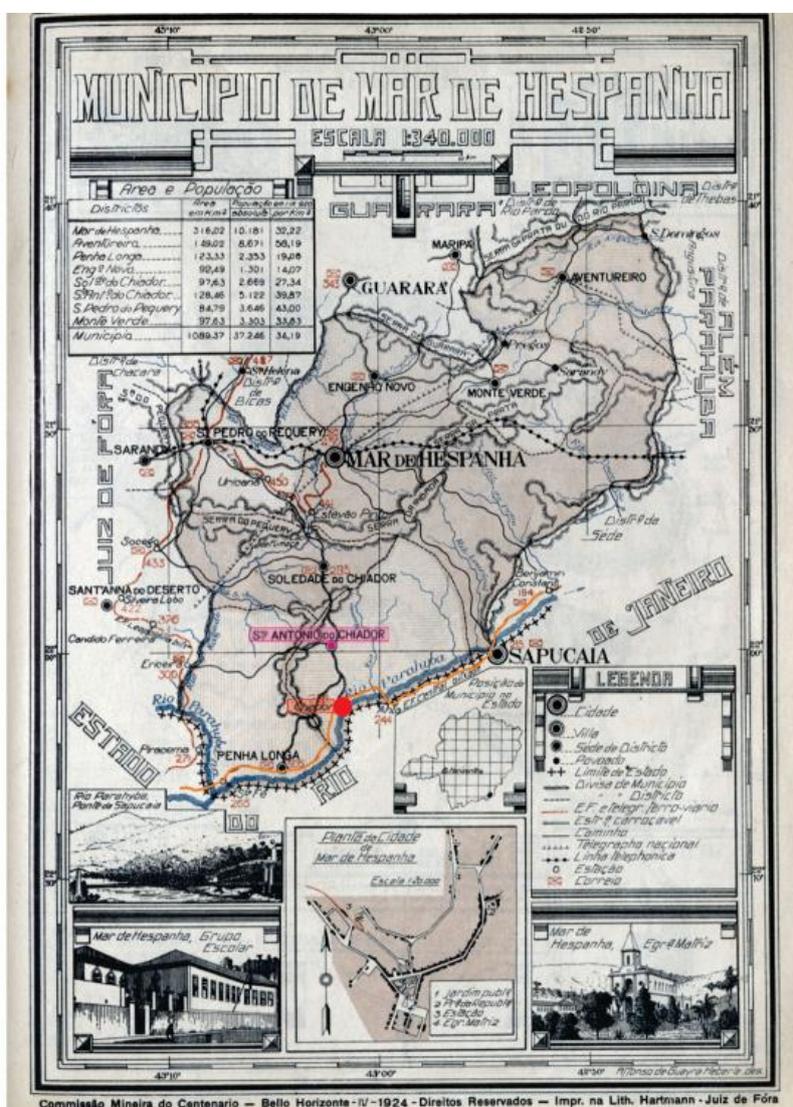


Figura 18 – Mapa de Mar de Espanha em 1927. Localização da Estação de Chiador destacada em vermelho. Fonte: Album Chorographico Municipal do Estado de Minas Geraes. Disponível em: <http://www.albumchorographico1927.com.br/indice-1927/mar-de-hespanha>. Acesso em março/ 2019

Esta cidade tem por referencial o Rio Paraíba do Sul, sendo este a divisão entre o Estado de Rio de Janeiro e Minas Gerais (figura 19). Chiador é próxima às cidades de Três Rios e Sapucaia (Rio de Janeiro) e Mar de Espanha (Minas Gerais).



Figura 19 – Localização do Município de Chiador e cidades vizinhas. Fonte: Adaptado do Google Imagens. 2018

Segundo a Enciclopédia dos Municípios (1958), Chiador, assim como outros municípios da região, próximos à confluência entre os rios Paraíba e Piabanha, tiveram sua ocupação iniciada a partir de pequenas povoações que surgiram com o objetivo de buscar novas riquezas com a decadência da mineração no centro da Capitania de Minas Gerais, (compreendida até então pela região onde se encontra a cidade de Ouro Preto, Mariana, São João Del Rei, dentre outras). As primeiras explorações foram realizadas por um grupo de desbravadores em busca de terras propícias à agricultura, surgindo assim, a primeira ocupação no interior mineiro.

Provavelmente, por Chiador ter se tornado um destaque na produção agrícola, principalmente a cafeeira, e ter a sua localização estratégica entre os estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro, o Município se tornou pioneiro no transporte ferroviário, recebendo a primeira estação ferroviária do Estado de Minas Gerais. Implantada próxima às margens do Rio Paraíba do Sul (figura 20), integrando à Estrada Férrea Dom Pedro II, e, em seguida, da Central do Brasil, tendo por objetivo facilitar o escoamento da produção.

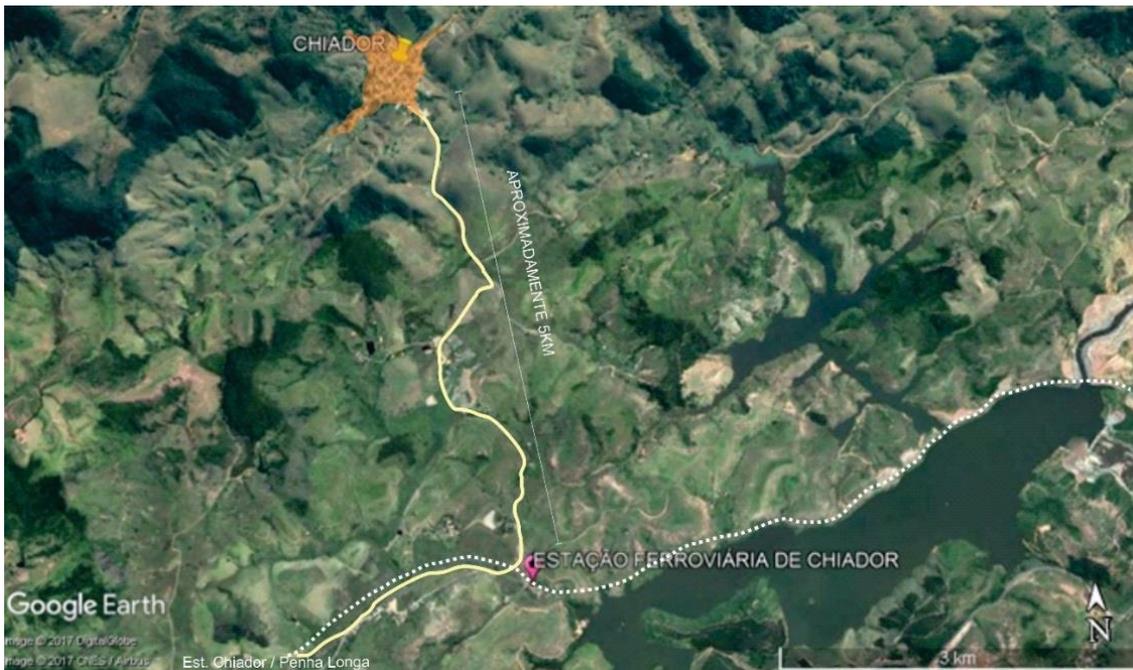
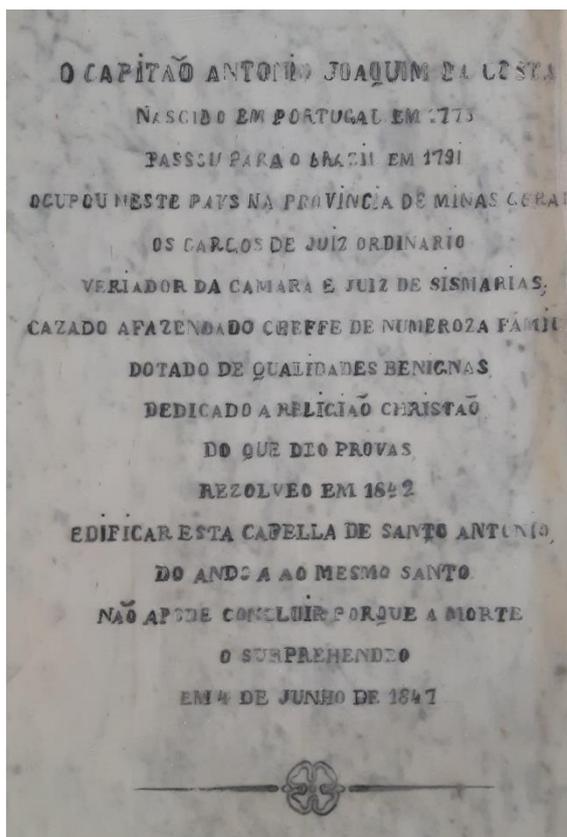


Figura 20 - Localização da Estação férrea de Chiador a 5 km de distância do distrito sede. Fonte: Adaptado do Google Imagens 2018

Um dos primeiros posseiros de terras dessa região foi o português Antonio Joaquim da Costa. O processo de tombamento da Estação (2003) faz referência a Antonio Joaquim como sendo juiz e fazendeiro na cidade de Barbacena e, posteriormente, dono de terras pelo interior, como novas fontes de renda para sua família. Os primeiros registros de terras nessa região datam de 1811, situadas no “Sertão do rio Novo, chamado de Bonsucesso”. Foram então concedidas para ele sesmarias na região inteira dos sertões do Rio do Cágado, ao longo da Serra da Arriba, onde surgiram grandes fazendas, que se tornaram com o passar dos anos, de importância econômica na produção de cafeicultura do Vale do Paraíba.

Em uma das fazendas, estabelecida no Vale da Minerva, havia o Cemitério da Capoeirinha e nele há um marco de sua sesmaria datado de 1817. Este cemitério veio a ser substituído pela Igreja Matriz do povoado de Chiador que teve sua construção iniciada no ano de 1842 (figura 21).



“O capitão Antonio Joaquim da Costa nascido em Portugal em 1773 passou para o Brazil em 1791. Ocupou neste Pays na província de Minas Gerais, os cargos de juiz ordinário, veriador da camara e juiz de sismarias; Cazado afazendado cheffe de numeroza família, dotado de qualidades benignas, dedicado a religião christão, do que dio provas, rezolveo em 1842 edificar esta capella de Santo Antonio doando-a ao mesmo santo. Não a pode concluir porque a morte o surprehendeo em 4 de junho de 1847.”

Figura 21 – Lápide informativa da Igreja de Santo Antonio de Chiador. Acervo de Lucas Souza, 2015.

A Igreja teve o curato criado em 1852 pelo Arcebispo do Rio de Janeiro Dom Manoel Rodrigues de Araújo e sua construção foi registrada por lei nº 2.586, em 03 de janeiro de 1880. Até hoje essa construção é o marco do centro da cidade juntamente com a praça que foi edificada posteriormente. (figura 22).



Figura 22 - Paróquia de Santo Antônio, Igreja Matriz em Chiador. Fonte: Raymundo O. Netto. Disponível em: <https://mw2.google.com/mw-panoramio/photos/medium/105106615.jpg>. Acesso em Dezembro/ 2017

A cidade de Chiador, desde sua fundação, teve como fonte econômica a produção agropecuária. Inicialmente voltada ao café, milho, abóbora e as produções de laticínio. Sendo ocupado grande parte de seu território por fazendas. De acordo com Restitutti (2006), no período de 1818 a 1884, Chiador, Além Paraíba e Barbacena contribuíam cada uma com cerca de um quarto das exportações de café produzido em Minas Gerais (figura 23).

Gráfico 5.1 – Café: participação dos segmentos nas exportações anuais de café e participação do café nas exportações anuais em cada segmento, 1818-84 (%)

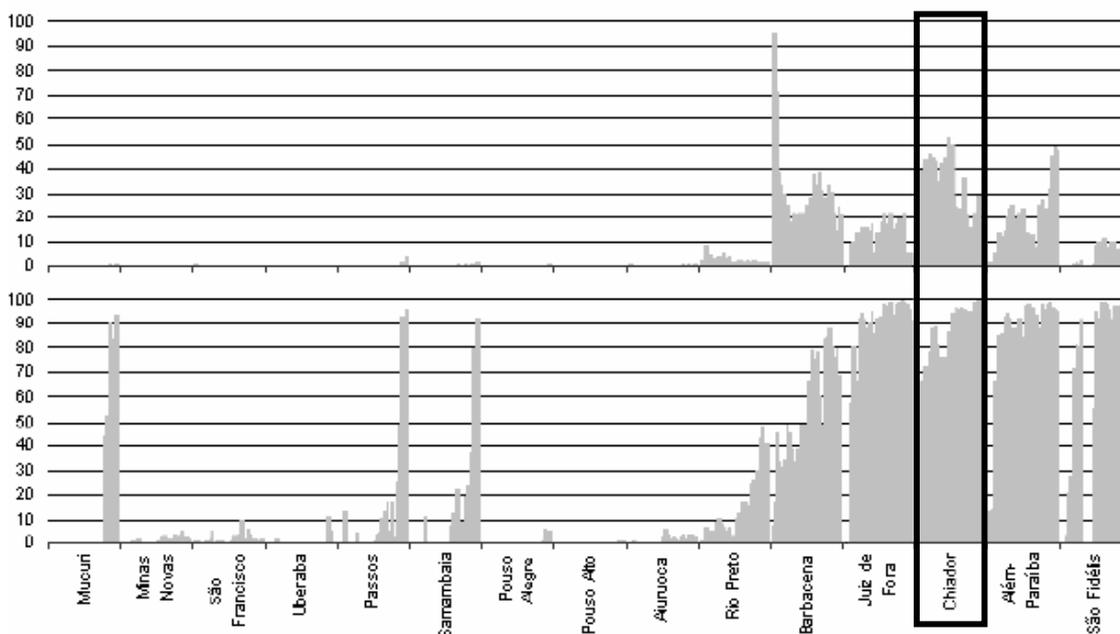


Figura 23 – Gráfico que apresenta a participação de cidades quanto a produção de café entre os anos de 1818 a 1884. Chiador está destacada. Fonte: (RESTITUTTI, 2006)

Restitutti (2006) também aponta que Chiador estava situada em localização estratégica, conseguindo promover a exportação de café por conta da proximidade com o Rio Paraíba, Rio Paraíba do Sul e através do alto do Rio Pomba em sentido Sul. Sendo uma rota alternativa ao caminho do Rio Paraíba vindo desde Ouro Preto. O que comprovou a importância da cidade de Chiador com a produção de café, antes do período de forte exploração e grandes *plantations*. (RESTITUTTI, 2006 p. 138)

Através de um levantamento indicativo da evolução de composição das exportações totais através de fronteiras estratégicas, Restitutti (2006) comprova novamente o destaque para a produção de Chiador e sua relevância no período de 1854 a 1862 (figura 24), o que tornou inevitável o interesse da construção da linha férrea na cidade e o dimensionamento de sua estação.

Tabela 5.3 – Participação dos segmentos de fronteira nas exportações mineiras, 1818-1884 (%)

Fronteiras / Segmentos	18-28	39-45	45-50	50-54	54-58	58-62	66-70	71-75	77-84	Total
Chiador	1,3	12,8	19,4	20,0	19,9	22,8	17,0	12,7	14,6	15,8
Além-Paraíba	0,7	2,7	4,9	9,2	7,1	6,5	5,2	17,0	34,0	15,1
Juiz de Fora	-	1,9	5,5	6,7	4,7	7,3	12,8	11,8	6,4	8,1
São Fidélis	1,2	0,4	0,3	0,5	0,1	3,0	5,4	5,3	3,1	3,2
Subtotal Mata	3,3	17,8	30,1	36,4	31,8	39,5	40,3	46,7	58,0	42,2
Barbacena	43,5	24,8	29,0	21,1	17,6	18,9	30,5	24,9	19,6	23,7
Total Fronteira Sudeste	46,7	42,6	59,1	57,5	49,5	58,5	70,8	71,6	77,6	65,9
Pouso Alto	5,4	14,1	8,8	9,5	15,1	14,3	9,4	7,8	5,3	9,1
Pouso Alegre	5,1	9,6	7,6	11,0	12,7	10,1	6,1	6,0	3,9	7,1
Subtotal Campanha	10,5	23,7	16,5	20,5	27,8	24,4	15,5	13,7	9,2	16,2
Rio Preto	19,7	25,7	18,0	18,1	17,0	13,2	8,4	5,8	3,1	10,1
Aiuruoca	13,5	5,3	3,0	1,9	1,5	1,0	3,5	6,6	6,6	4,8
Subtotal São João Del Rei	33,2	31,0	21,0	20,0	18,6	14,2	11,9	12,4	9,7	14,9
Total Fronteira Sul-Extremo	43,7	54,7	37,5	40,5	46,4	38,6	27,4	26,2	18,9	31,1
Samambaia	0,5	1,0	0,4	0,6	1,2	0,9	0,7	1,0	0,9	0,9
Passos	-	0,2	0,2	0,2	0,6	0,5	0,2	0,3	1,6	0,6
Total Fronteira Sudoeste	0,5	1,2	0,6	0,7	1,8	1,4	1,0	1,3	2,4	1,5
Minas Novas	6,2	1,2	1,8	0,6	1,0	0,8	0,3	0,5	0,4	0,8
São Francisco	2,6	-	0,3	0,3	0,2	0,1	0,3	0,1	0,2	0,3
Mucuri	-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,3	0,2
Total Fronteira Norte	8,9	1,2	2,3	0,9	1,2	0,9	0,6	0,7	0,9	1,2
Uberaba	0,1	0,3	0,5	0,4	1,2	0,6	0,3	0,2	0,1	0,4
Total Fronteira Oeste	0,1	0,3	0,5	0,4	1,2	0,6	0,3	0,2	0,1	0,4
Toda a fronteira	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Exportações/ano (mil libras)	513,1	449,6	609,2	752,5	993,5	1.328,4	1.649,8	2.732,1	2.779,7	1.354,3

Figura 24 – Produção de café nas principais fronteiras de exportações mineiras, indicando a importância de Chiador, destacada em vermelho. Fonte: (RESTITUTTI, 2006)

Na figura 25 a seguir, Restitutti (2006) indica toda a produção registrada que a cidade de Chiador promoveu no período de 1815 a 1884.

Tabela 5.5 – Exportações por categoria de produto através dos segmentos de fronteira, 1815-84 (%)

Por categoria de produto	NORTE		OES			SUDOESTE		SUL-EXTREMO				SUDESTE			TOTAL	
	MUCURI	MINAS NOVAS	SÃO FRANCISCO	UBERABA	PASSOS	SAMAMBAIA	POUSO ALEGRE	POUSO ALTO	AIUROUCA	RIO PRETO	JUIZ DE FORA	BARBACENA	CHIADOR	ALÉM PARAÍBA		SÃO FIDÉLIS
Café	0,15	0,01	0,01	0,00	0,67	0,40	0,07	0,01	0,17	2,09	13,89	25,9	24,5	26,44	5,57	100
Fumo	0,01	0,35	0,26	0,13	0,12	2,65	58,55	27,15	2,85	2,02	0,21	2,7	0,74	1,90	0,35	100
Algodão bruto		4,25	0,15	1,43	0,16	0,66	13,06	0,68	0,01	0,24	0,07	72,3	5,2	1,71	0,01	100
Derivados de algod		0,58	0,00	1,47	0,88	0,18	0,21	1,07	1,18	5,24	0,63	84,1	2,5	1,72	0,09	100
Derivados da cana	0,00	0,29	22,21	4,32	2,63	0,24	2,20	11,13	7,94	10,86	1,16	19,9	7,4	5,69	4,02	100
Doces	0,01		0,85	1,93	0,01	0,05	0,60	0,75	6,30	20,59	0,62	48,6	16,9	2,29	0,35	100
Grãos	0,21	1,51	2,46	0,63	0,13	1,63	7,30	29,23	23,40	7,14	1,79	9,6	3,1	11,64	0,18	100
Farinhas	0,03	1,90	30,15	1,32	2,88	6,35	13,54	12,67	5,87	15,59	2,16	5,7	0,58	0,91	0,32	100
Outros alimentos	0,00	0,89	0,40	0,03		0,18	3,33	5,08	83,64	0,79	2,03	2,7	0,63	0,05	0,24	100
Madeiras	2,47	0,03	0,71	0,36	0,60	0,00	0,53	0,38	0,76	2,86	1,34	3,3	49,0	37,55		100
Transportes		0,23	5,49	2,18	1,47	0,58	0,65	3,70	18,41	27,72	2,62	10,3	6,1	18,19	2,22	100
Outros agrícolas		0,67	0,02	5,72	3,47	0,75	0,19	3,25	1,61	42,33	0,04	38,4	2,4	0,48	0,68	100
Gado bovino	0,05	1,55	0,18	1,13	0,40	0,31	3,09	23,87	23,16	30,08	1,03	12,8	1,38	0,82	0,12	100
Queijos	0,00	0,01	0,02	0,06	0,01	2,37	1,98	4,20	11,97	45,24	0,39	33,2	0,22	0,29	0,04	100
Gado suíno	0,05	0,06	0,03	0,32	0,98	2,31	35,92	25,50	1,14	26,76	1,07	1,7	1,9	1,66	0,47	100
Toucinho	0,02	0,46	0,09	0,19	1,46	2,86	5,65	26,97	8,21	14,69	1,08	26,3	8,9	2,53	0,57	100
G. ovino e caprino	0,01	0,02	0,01	0,36	0,61	0,95	7,28	26,75	5,59	23,76	1,98	16,8	13,3	2,31	0,19	100
Gado eqüideo	0,57	38,36	8,51	1,20	0,58	0,39	8,37	7,62	3,10	6,59	1,88	2,4	4,67	13,55	2,12	100
Couros	0,05	3,24	1,67	18,60	1,18	0,94	0,80	1,13	0,32	5,08	1,00	58,0	4,0	2,92	1,02	100
Avés	0,00	0,01	0,00	0,01	0,00	1,49	24,00	7,71	3,73	12,18	1,86	23,2	23,2	2,36	0,15	100
Outros derivados		42,83	1,83	1,75	11,43	9,19	0,06	3,06	0,50	0,70		21,8	0,13	6,58		100
Sais	31,48	4,06	0,08	29,70	4,63	1,06	1,05	0,08	0,01	0,00	0,08	0,0	0,0	0,19	27,48	100
Min. Pedras e cristais	1,38	0,59		11,37	0,99			0,91		10,88		73,8	0,0			100
Outros minerais	0,20	0,73	0,80	9,04	2,44	0,26	0,13	2,24	2,62	16,27	15,45	4,56	34,44	10,81		100
Total geral	0,12	0,55	0,20	0,33	0,66	0,86	6,75	8,68	4,67	8,70	8,83	22,90	16,28	16,92	3,56	100

Legenda: mais vermelho, maior a percentagem
 50%+ 20%+ 10%+ 5%+ 2%+ 1%+

Figura 25 – Produção agropecuária de Chiador no período de 1815 a 1884, em destaque. Fonte: (RESTITUTTI, 2006)

Restitutti (2006) disserta que na década de 1860 a exportação do café vindo de Minas Gerais era maior do que a do Rio de Janeiro, ao menos nas áreas servidas pela rodovia União e Industria, conexão entre Rio de Janeiro e Juiz de Fora. Entretanto, a maior participação mineira acontece após a construção da ferrovia D. Pedro II e com a inauguração da Estação de Chiador em 1869. A construção da Estação trouxe progresso para cidade, levando a expansão com o surgimento de novas edificações. Foram provocadas então algumas transformações que puderam ser mapeadas e identificados os impactos criados na cidade por diferentes agentes transformadores e, comprovar novamente, o papel da ferrovia na cidade.

A chegada do trem em uma cidade significou, em muitos casos, a melhoria da economia local, tornando o território atraente para novos habitantes e comerciantes, fazendo-o crescer. No caso de Chiador não foi diferente, a cidade ganhou visibilidade durante toda a atividade férrea, o que tornou possível transformá-la em município independente. Todavia, algumas particularidades existem nesse caso: a linha férrea se deteve a seguir o curso do Rio Paraíba do Sul, por ser o caminho mais curto para o interior do Estado de Minas Gerais e de localização estratégica, por ser equidistante de outras cidades. Como o centro da Cidade de Chiador é situado em um vale em sentido ao interior da Zona da Mata, a Estação acabou por ficar a cerca de 5 quilômetros de distância. Essa distância, pode ter sido considerada adequada ao se prever o crescimento que poderia ser alcançado. Contudo, a cidade não cresceu o suficiente para alcançar a área em que a Estação se localiza, fazendo com que ela permanecesse por toda sua existência em meio rural e isolada. Esse fato criou dificuldades para sua preservação, até mesmo para incorporação de um novo uso que produzisse retorno para a população local após sua desativação.

Algumas fases de transformação puderam ser identificadas em Chiador. Inicialmente, a ocupação foi realizada por posseiros de terras vindos de Ouro Preto e cidades próximas em busca de novas terras, perante o declínio da produção de ouro, no período inicial do século XIX. A segunda transformação foi por conta da chegada do trem durante a segunda metade do século XIX, com o crescimento da cidade. Quando as atividades da Estação foram encerradas observa-se um longo período de estagnação em Chiador. A construção de um alagamento para alimentação da Hidrelétrica de FURNAS, foi o fator responsável pela última fase de transformações e pelos impactos que ocasionaram modificações na cidade de Chiador. Sendo esses os três agentes identificados e que foram representados no mapa abaixo, figura 26.

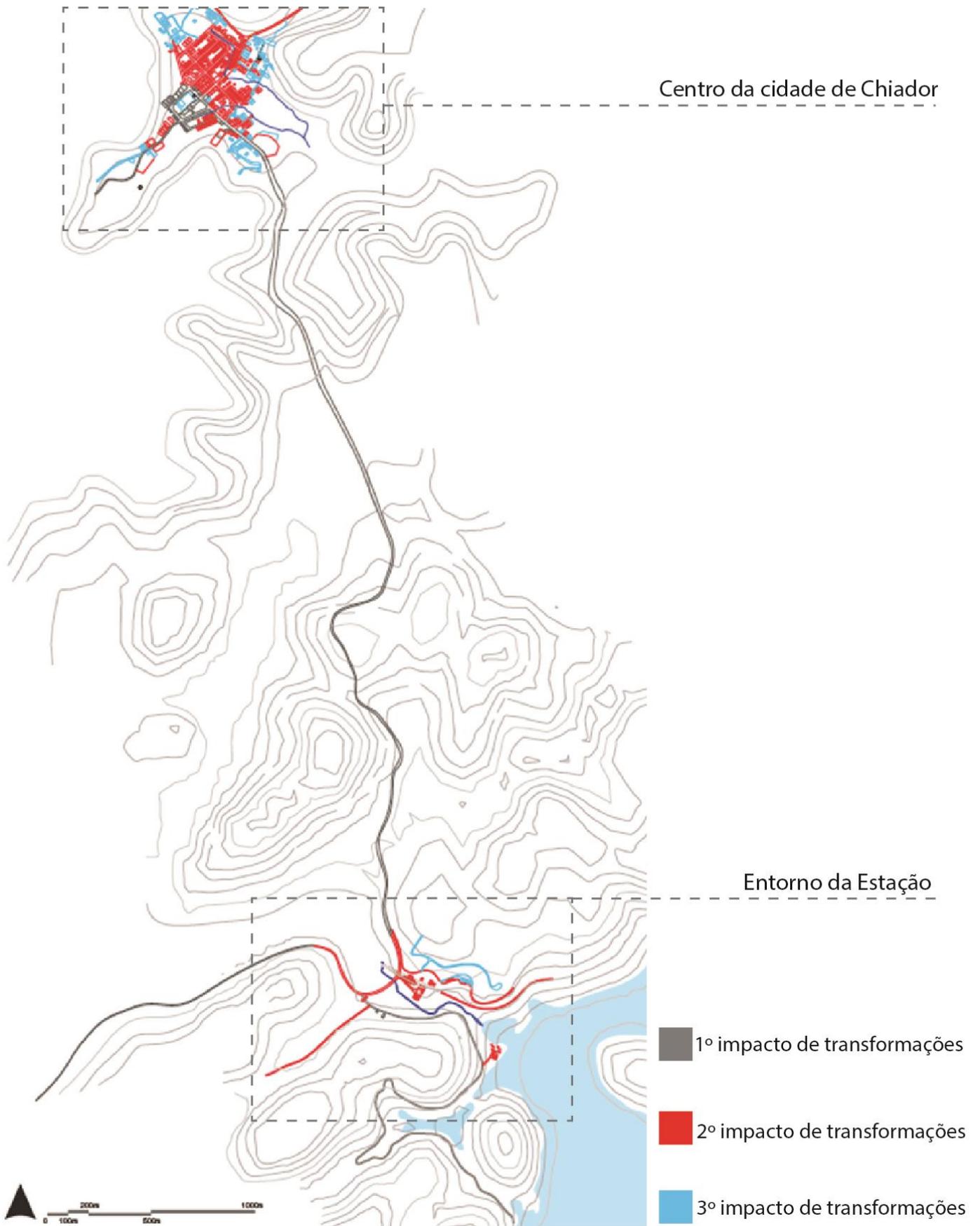


Figura 26 – Mapa de agentes de transformações e seus impactos na cidade de Chiador. Levantamento e representação pela autora. Outubro/ 2018

Dessa forma, os agentes de transformações da cidade de Chiador identificados foram:

- a) 1º impacto de transformação. (1811-1869) (cinza) – ocupação inicial com a construção do cemitério em 1811, da igreja matriz (1842), juntamente com as primeiras edificações que atualmente são tombadas. Junto com essas construções foi aberta a Rua Tenente Ademar Martins, que conecta a Estação ferroviária ao centro da cidade, sendo também a rua principal. Essa via também concede acesso ao distrito de Penha Longa e a Estrada que leva a Mar de Espanha.
- b) 2º impacto de transformação. (1869 – 197...) (vermelho) – A construção da ferrovia e do conjunto arquitetônico que compõem a Estação, iniciada em 1869, trouxe transformações até meados da década de 70, quando houve o encerramento das atividades ferroviárias. Foi possível identificar através de um levantamento das datas e tipologias das edificações existentes na cidade (figuras 27,28, 29 e 30). Esse período foi o de crescimento mais expressivo e de maiores transformações para a cidade.

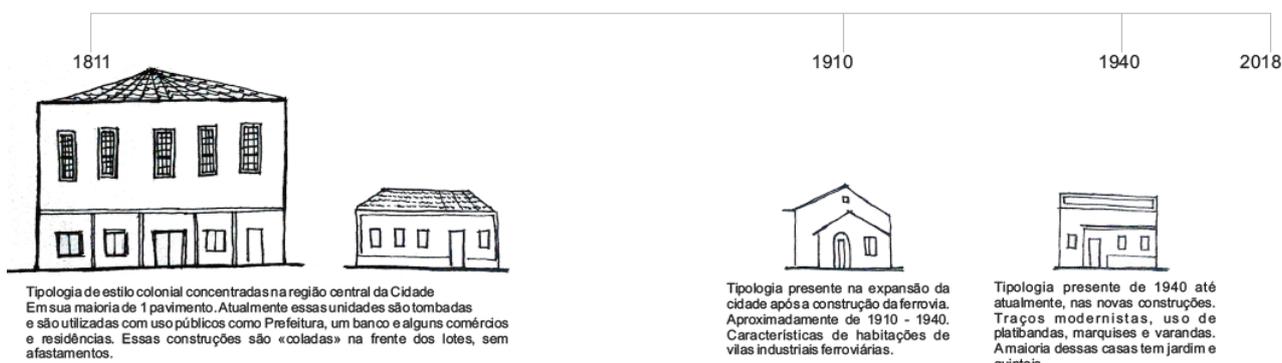


Figura 27 – Tipologias arquitetônicas encontradas na cidade de Chiador. Levantamento e representação pela autora. Outubro/ 2018



Figura 28- Tipologias a partir de 1811. Acervo Site infoaboutcompanies e Flávio Motta, respectivamente.



Figura 29 – Tipologia a partir da década de 1910 aproximadamente. Acervo site OLX imóveis. 2018



Figura 30 - Tipologia de edificações a partir da década de 1940. Adaptado do Google Images. 2017

Contudo, a economia local permaneceu, nesse período, tendo sua base na produção agropecuária, fator que levou a uma estagnação quase imediata com o encerramento do transporte ferroviário. Posteriormente a esse período, foi iniciado um processo de esvaziamento da cidade, com imigração de parte da população destinada a Três Rios (RJ), Petrópolis (RJ) e a Juiz de Fora (MG), sendo Mar de Espanha (MG) também um dos destinos procurados.

- c) 3º impacto de transformação. (2011 -) (azul) – No ano de 2009, FURNAS Centrais Elétricas anunciou a construção de um alagamento artificial a partir de desvios no Rio Paraíba do Sul, para alimentação de uma usina hidrelétrica. Durante esse período a cidade de Chiador foi fortemente beneficiada, tendo algum retorno aparente na infraestrutura, em que a Prefeitura promoveu a reforma da Praça, o calçamento de algumas vias e o asfaltamento da Estrada principal. Com a construção do lago, muitas desapropriações foram promovidas, ocasionando mudanças em algumas partes da cidade, como, por exemplo, as edificações existentes próximas à Estação foram removidas, e, desde então, novas quadras surgiram na cidade, além de novas casas construídas na colina próxima à linha férrea. Essa ocupação próxima à ferrovia indica a valorização da área e a necessidade da elaboração de parâmetros para que seja garantido o respeito ao Bem patrimonial – a Estação Ferroviária.

Com esse levantamento e mapeamento foi possível reconhecer o papel da ferrovia para a conformação da cidade apesar da distância. Apesar de não interferir diretamente no traçado da cidade, a ferrovia a tornou mais atrativa e levou ao surgimento de novas quadras e edificações. O lago, apesar de demonstrar transformações menos impactantes para a cidade, trouxe novos frequentadores, também mantendo dessa forma, uma relação com Chiador e indicando a existência de um potencial para tornar a cidade mais atrativa, caso algum projeto seja elaborado para a área do lago.

Através dos dados do IBGE, Censo 2015, representados na figura 31, é possível ver o decréscimo da taxa populacional em relação à quantidade de edificações existentes, o que indicou um esvaziamento da cidade desde o encerramento das atividades ferroviárias. Chiador ocupa uma área territorial de 252,852 m² e há aproximadamente uma população de 2.702 habitantes, com Índice de desenvolvimento humano municipal de 0,711.

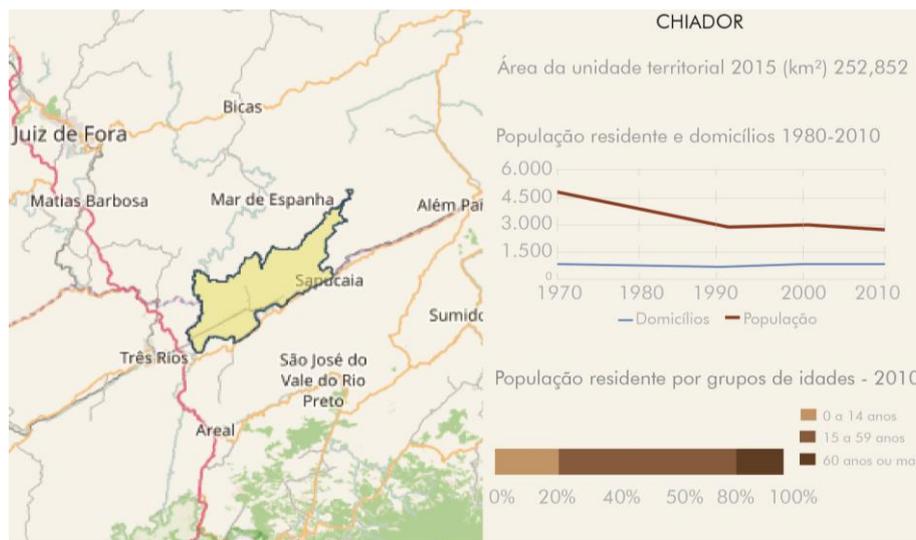


Figura 31- Dados do IBGE indicam o esvaziamento da Cidade de Chiador de 1980 a 2010. Fonte: Adaptado do Censo 2015 IBGE.

Através do estudo da relação entre figura x fundo foi comprovado que a Cidade ainda é pouco edificada, porém com maior concentração do que no entorno próximo à Estação, em que ainda é em meio rural (figuras 32 e 33).



Figura 32 - Figura x Fundo da cidade de Chiador. Fonte: Da autora. Outubro/ 2018

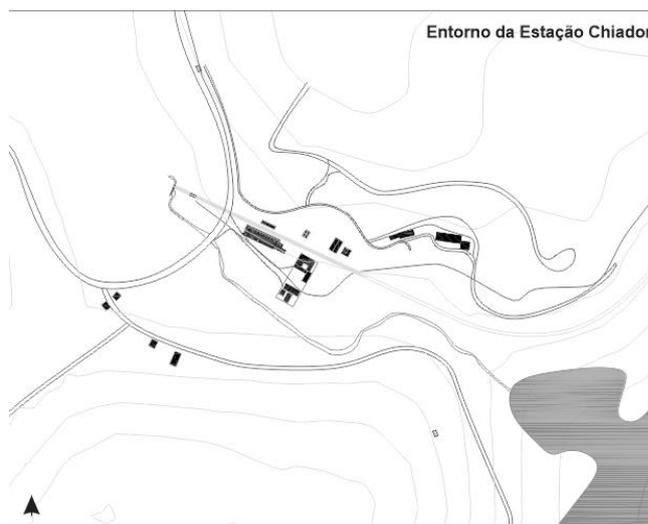


Figura 33 – Figura x Fundo do entorno da Estação ferroviária. Thaís Motta. Outubro/ 2018

No levantamento de mapa de usos, figuras 34 e 35, é possível ver que a maioria das edificações tem uso residencial e algumas, próximas à praça e a igreja matriz, tem domínio público, com funções administrativas ou institucionais. Outro fator que também deve ser ressaltado é a carência de comércio, sendo restrita a poucas construções, assim como, a carência de hospitais e escolas. Quanto aos espaços livres, de uso público só existe a praça principal e o cemitério, havendo um clube de uso privado, também no centro. Não há um padrão ou distribuição ordenada dos espaços livres, além da limitação de programas e de recursos na cidade. Isso explica a dependência que os

habitantes locais têm de recorrer as outras cidades constantemente e o decrescimento da cidade.

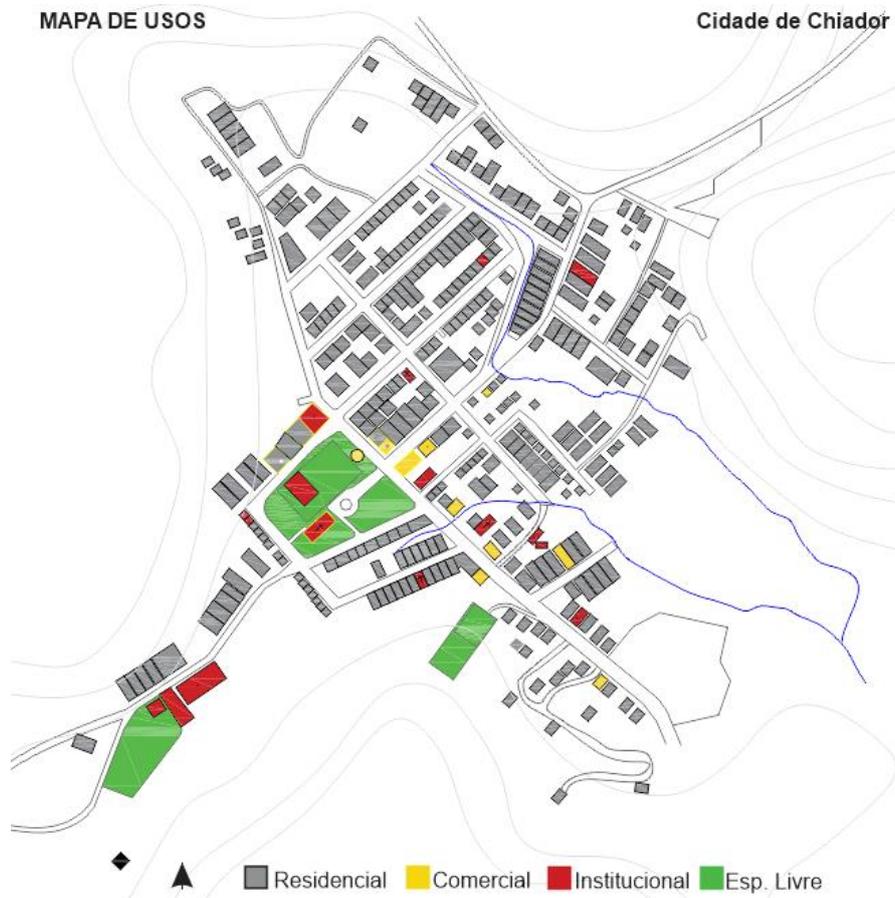


Figura 34 - Mapa de usos da cidade de Chiador. Fonte: Da autora. Outubro/ 2018

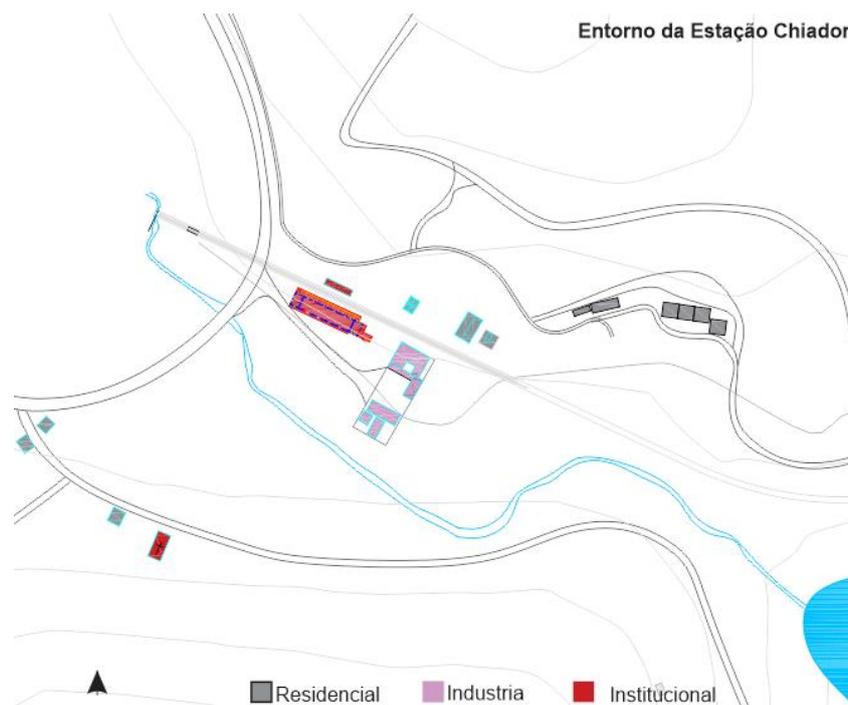


Figura 35 - Mapa de usos do entorno da Estação ferroviária. Fonte: Da autora. Outubro/ 2018

Ao comparar com entorno próximo à Estação, existem poucas edificações, sendo estas residências, como institucionais seriam a Estação, uma capela também tombada e a ruína de um antigo colégio desativado. Como Indústria há o Laticínio da cidade de Chiador, construído estrategicamente próxima à linha férrea.

Todas as análises produzidas confirmaram a relação da cidade de Chiador com a Estação ferroviária, independente da distância entre elas. A área da Estação está tendo novamente um papel impulsionador em relação à cidade, porém, dessa vez, não pela ferrovia, mas sim pela atração criada pela proximidade do lago com a linha férrea, que será utilizada pelo circuito Trem da Terra Rio x Minas. Dessa forma, toda pesquisa histórica realizada sobre a cidade de Chiador ratifica seu envolvimento com a Estação. Chiador atualmente dispõe de baixa taxa populacional, sem perspectivas de crescimento, com fontes de renda limitadas e com carências programáticas, conforme o apresentado. Resta a esperança de que algum projeto seja realizado para que o progresso alcance a cidade novamente, que permita um novo desenvolvimento e incentive a população a permanecer em seu território.

2.2.2 A Estação ferroviária

Conforme o apresentado no primeiro capítulo, o incentivo inicial realizado pelo Império para a construção da ferrovia, em 1852, envolvia diferentes objetivos, como: econômicos, controle de território, diminuição das distâncias, melhorias de comunicação entre as principais capitais, dentre outros. Nesse momento, pode-se comprovar, através do livro de Coleção das Leis do Império do Brasil, a evolução dos decretos para promoção da construção da malha férrea alcançar Minas Gerais, sendo sempre um dos principais objetivos (figura 36).

DECRETO N.º 641 — de 26 de Junho de 1852.

Autorisa o Governo para conceder a huma ou mais Companhias a construcção total ou parcial de hum caminho de ferro que , partindo do Municipio da Côte , vá terminar nos pontos das Provincias de Minas Geraes e S. Paulo , que mais convenientes forem.

Figura 36 - Decreto nº 641 de 1852 - Autorização do Império para construção da estrada Férrea sentido Minas Gerais. Coleção de leis - parte I- Governo do Brasil. 1852

A Província de Minas Gerais sempre foi responsável por importante movimentação econômica, advinda em um primeiro momento da mineração e, posteriormente, da produção cafeeira. De acordo com Pimenta *et al.*: “[...] Minas Gerais era buscada por todos os meios, já havia os trilhos do ouro, os caminhos imperiais, a rodovia União e Indústria (ligando Petrópolis a Juiz de Fora), e agora vinham os caminhos de ferro.” (PIMENTA *et al.*, 2003, p.02). Sendo a primeira ferrovia a alcançar o território, a Estrada de Ferro Dom Pedro II.

A partir deste momento, desde 1858, vem sendo traçado o projeto de levar a ferrovia a alcançar a província de Minas. Sendo definido que o primeiro ponto seria a cidade de Chiador, situada após Três Rios, próxima à divisa com o Rio Paraíba do Sul, que permitia a expansão rumo ao interior da província através de seu curso.

De acordo com o apresentado no histórico da cidade de Chiador, a cidade nesse período era de extrema representatividade para a produção agropecuária e, conseqüentemente, para a economia. Recebendo então, a primeira estação de Minas Gerais, com dimensionamento generoso, construída em alvenaria de pedra e com traços da arquitetura clássica, a fim de atender as demandas e representar toda a importância dessa cidade (figura 37). A Estação veio a ser inaugurada pelo Imperador Dom Pedro II, pela Imperatriz e pelo Duque de Saxe, no dia 27 de junho de 1869, situada aproximadamente a 5 quilômetros de distância do distrito sede.



Figura 37 - Estação de Chiador atualmente. Registrado pela autora. Outubro/ 2017

Juntamente com a principal estação, Chiador recebeu mais duas estações de pequeno porte, a estação de Santa fé (figuras 38 e 39), inaugurada 1 mês após a de Chiador, em 22 de julho de 1869, e a estação de Penha Longa (figura 40), inaugurada em 9 de julho de 1887.

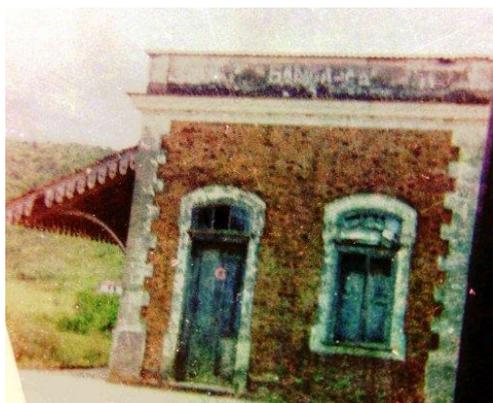


Figura 38 - Antiga Estação Férrea de Santa Fé. Registro de 1974. Fonte: Acervo de Hugo Camuru



Figura 39 - Plataforma onde se localizava a Estação de Santa fé. Fonte: Jorge Alves Ferreira. 2008.

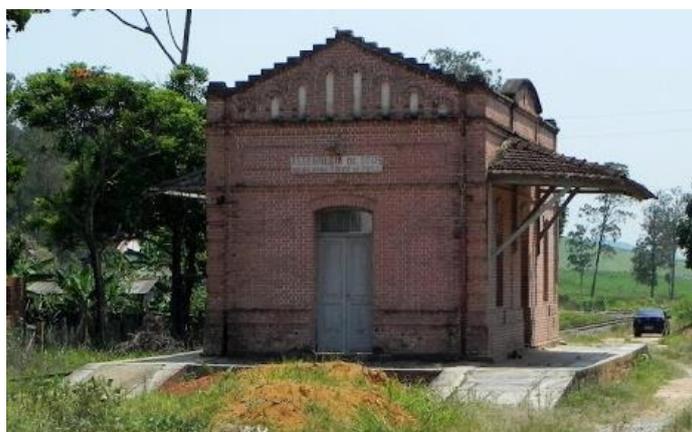


Figura 40 - Estação de Penha Longa. Fonte: Amarildo Mayrink. 2013

Para viabilizar a construção dessas estações e a expansão para Minas Gerais, foi necessária a construção de uma ponte que atravessa o Rio Paraíba do Sul que também faz parte do conjunto de primeiras edificações da linha férrea em Minas Gerais (figura 41).



Figura 41 - Ponte de travessia do Rio Paraíba do Sul atualmente. Fonte: Acervo de Jorge A. Ferreira Jr. 2018

Não são conhecidos os planos de expansão da ferrovia que foram produzidos nesse período, contudo, o Decreto 4337, de 15 de dezembro de 1871 (figura 42), da Província de Minas Gerais, autorizava a construção de uma estrada de ferro a partir da Estação de Chiador, com destino a São João Nepomuceno, o que a tornaria um ponto de Baldeação. Todavia, essa construção não foi promovida, mantendo Chiador como parte da E.F.D. Pedro II somente.

726

ACTOS DO PODER

DECRETO N. 4337 --- DE 15 DE DEZEMBRO DE 1871.

Autoriza a construção de uma estrada de ferro economica, que partirá da estação do Chiador, na Estrada de Ferro de D. Pedro II, e terminará em S. João Nepomuceno, na Província de Minas Geraes.

Figura 42 - Decreto de criação de nova estrada férrea a partir de Chiador. Fonte: Coleção de leis - parte I - Governo do Brasil. 1871

A Estação de Chiador pertenceu a E.F.D. Pedro II até o ano de 1890, e a partir desse mesmo ano, passou a ser parte da E.F. Central do Brasil. Em 1892 foi iniciada a construção da chamada Linha Auxiliar, pela Estrada Férrea Melhoramentos, sob o projeto de Paulo de Frontin. Esse trecho, que ao sair do centro do Rio, se separava da linha principal ao passar pela Mangueira e seguia em sentido a Entre Rios (atual cidade de Três Rios). Em 1898 o novo trecho foi entregue e no ano de 1903 foi incorporada a Estrada Férrea Central do Brasil, passando a se chamar oficialmente de Linha Auxiliar (figura 43).



Figura 43 - Trecho do mapa expositivo da malha ferroviária existente nos estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais em 1890. Escripatorio Technico C. Arno Gierth e L. F. Lavagnino. 1890. Fonte: Acervo da Biblioteca Nacional

Posteriormente, essa Linha férrea veio a sofrer adaptações em sua bitola, em 1928, segundo Giesbrecht, para fazer parte da Estrada Férrea Leopoldina Railway (1926), que já usava um modelo de trens mais modernos, passando, então, a fazer parte da linha que levava diretamente até Porto Novo (figura 44).

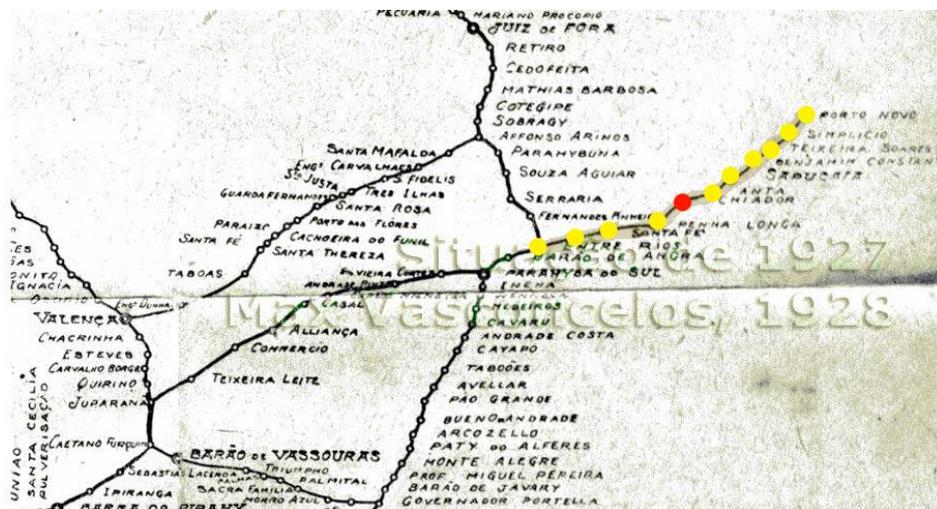


Figura 44 - Estação de Chiador (em vermelho) pertencendo a E.F. Dom Pedro II a Caminho de Porto.
Fonte: http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2012/10/26/interna_gerais,325680/mpajuiza-acao-para-exigir-de-furnas-restauro-da-primeira-estacao-ferroviaria-de-minas.shtml / Acesso em maio/ 2017.

Na figura abaixo se pode ver a Estação de Chiador em pleno funcionamento. Estima-se que esta foto tenha sido feita durante o ano de 1948 (figura 45).



Figura 45 – Foto feita na estação de Chiador durante o ano de 1948. Fonte:
http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_auxiliar/chiador.htm. Acesso em maio/ 2017

No final da década de 1950, houve nova modificação em que a linha passou a terminar novamente em Três Rios, passando a ser necessário fazer uma baldeação para seguir em direção a Minas Gerais. Esta linha novamente veio a ser adaptada e se tornou uma linha de trens do subúrbio. Nos anos de 1957 toda linha passou a pertencer à Rede Federal – RFFSA, ainda como parte da Leopoldina, passando a ser chamada, até os dias de hoje, de Tronco 02 Três Rios – Manhuaçu, sendo uma conexão até o Espírito Santo (figura 46).

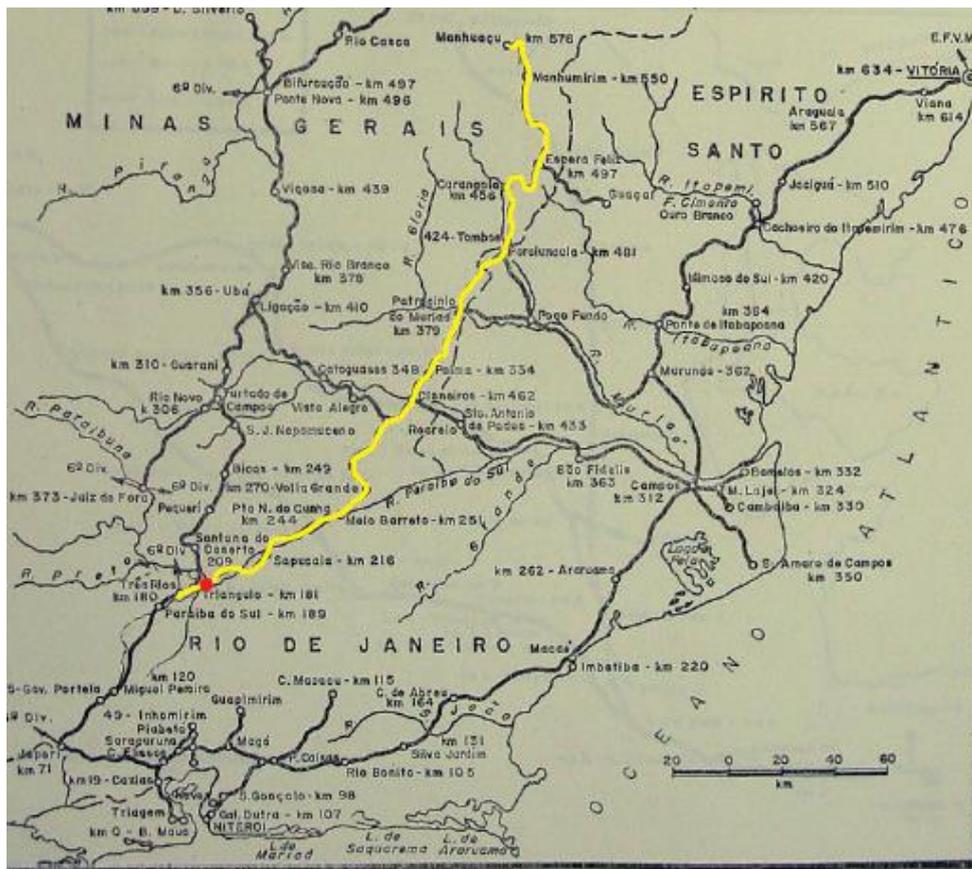


Figura 46 – Mapa ferroviário da Estrada de Ferro Leopoldina Railway. 1970. Em destaque de amarelo a linha Tronco 02 – Três Rios X Manhuaçu e, em vermelho, a Estação de Chiador. Fonte: <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1970rffsa07Leopoldina.shtml>. Acesso em março/ 2019

Durante todo o seu funcionamento, em um período de mais de um século, a Estação de Chiador forneceu o transporte de cargas e passageiros. Segundo Dilma A. de Paula (2000), as estações pertencentes ao TRONCO 02 foram desativadas, sendo o transporte de passageiros interrompido, por ser um trecho considerado antieconômico por estudos produzidos pela RFFSA durante a década de 1970. Quanto ao transporte de cargas, após o encerramento da pose da linha pela RFFSA, seu uso concessionado passou a pertencer à Empresa de Logística de Valor Integrado – LVI, pertencendo a ferrovia Centro-Atlântica S/A, segundo o Ipea.

A desvalorização e conseqüente enfraquecimento dos trens de passageiros durante os anos de 1970 fez com que a estação fosse fechada e, por conta do desamparo, o edifício começou a apresentar as primeiras perdas por falta de manutenção. Primeiramente o telhado veio a ruir, indicando o abandono total do mesmo, até que em 1984 interromperam oficialmente a operação de trens de passageiros neste ramal, assim como em outros ramais, provocando a desativação por completo dessa Estação ferroviária (figura 47), segundo Giesbrecht.



Figura 47 - Foto de 1985 quando os trens de passageiros foram interrompidos. O telhado do edifício já havia ruído. Fonte: Acervo de Hugo Caramuru. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_auxiliar/chiador.htm. Acesso em maio/ 2017

O transporte de cargas foi mantido até julho de 2015, passando de 6 a 8 vezes por dia pela Estação de Chiador, sem fazer paradas, administrados pela VLI. Atualmente este serviço também foi desativado, facilitando a operação do futuro projeto Trem Rio x Minas, denominado de “Expresso Trem da Terra”, como circuito turístico.

Em seu projeto, a Estação de Chiador, classificada quanto a sua tipologia de acordo com a RFFSA (1991), como uma edificação ferroviária de médio porte. Essa foi setorizada a fim de concentrar diferentes usos, visto a sua implantação em um polo ferroviário importante. Uma estação deste porte prevê setores de bilheteria, área de bagageiro, telégrafo, armazém, um escritório de administração e casa do agente ferroviário, que podiam ser distribuídos em até dois pavimentos, segundo o Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias, da RFFSA (1991).

De acordo com a planta hipotética, figura 48 e 49, cedida pela Prefeitura de Chiador, a Estação tinha a seguinte distribuição:

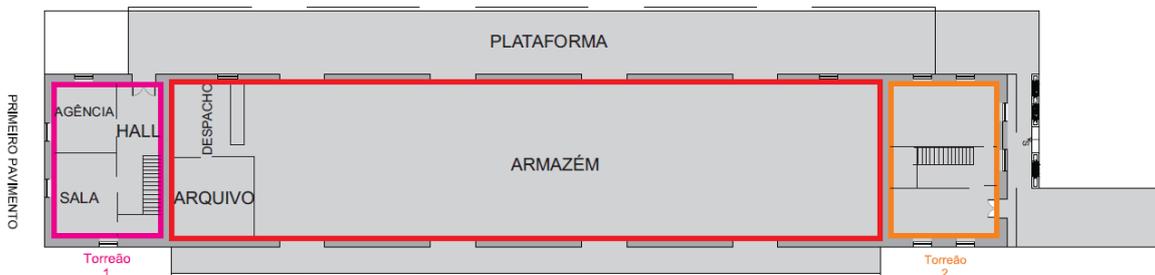


Figura 48 – Compartimentação hipotética de usos na Estação de Chiador no primeiro pavimento. Em rosa, no torreão 1, os setores de atendimento ao público, como bilheteria e telégrafo. Em vermelho, funções relacionadas ao armazém. Em laranja, no torreão 2, provavelmente ambientes destinados a Casa do Agente Ferroviário. Fonte: Adaptado da Prefeitura de Chiador. 2019

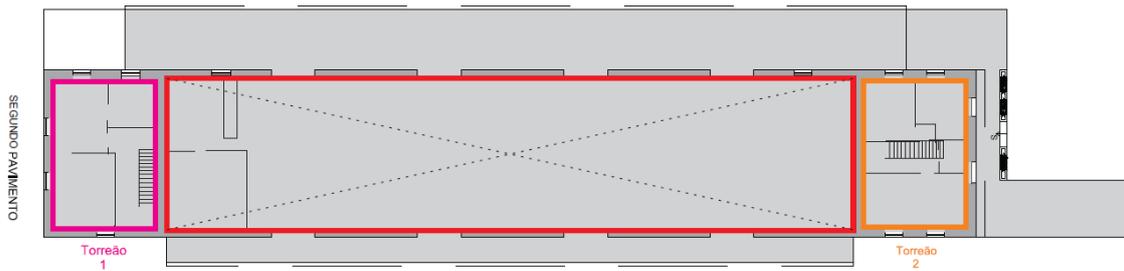


Figura 49 - Compartimentação hipotética de usos na Estação de Chiador no segundo pavimento. Em rosa, no torreão 1, os setores de atendimento ao público, como bilheteria e telégrafo. Em vermelho, funções relacionadas ao armazém, área que só havia 1 pavimento. Em laranja, no torreão 2, provavelmente ambientes destinados a Casa do Agente Ferroviário. Fonte: Adaptado da Prefeitura de Chiador. 2019

O conjunto arquitetônico da Estação de Chiador compreende uma edificação principal, utilizada como estação e duas plataformas. O edifício principal se caracteriza como um exemplar simples da arquitetura industrial ferroviária (figura 50). Suas dimensões são, aproximadamente, 55 metros de comprimento por 10 metros de largura. Sua arquitetura é composta por elementos classicizantes que remetem ao Neoclássico, apresentando até hoje o frontão reto, vergas como detalhes ornamentais sobre janelas, óculo, cores claras e simetria marcada (figuras 51, 52 e 53).

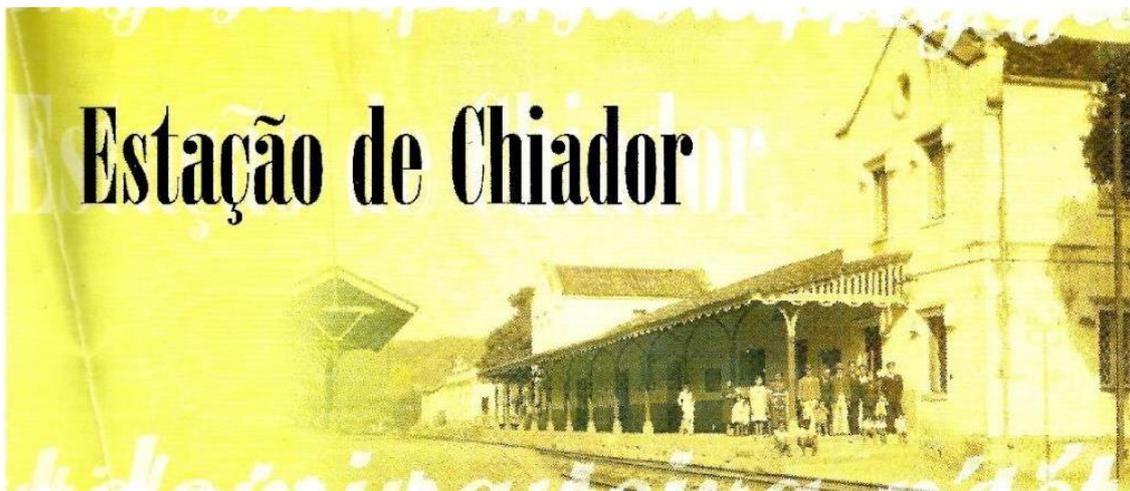


Figura 50 – Estação de Chiador em 1950. Fonte: <http://www.ufff.br/conecta/projetos-chiador/exposicao fotografica-patrimonio-cultural-de-chiador/>. Acesso em agosto/ 2018.

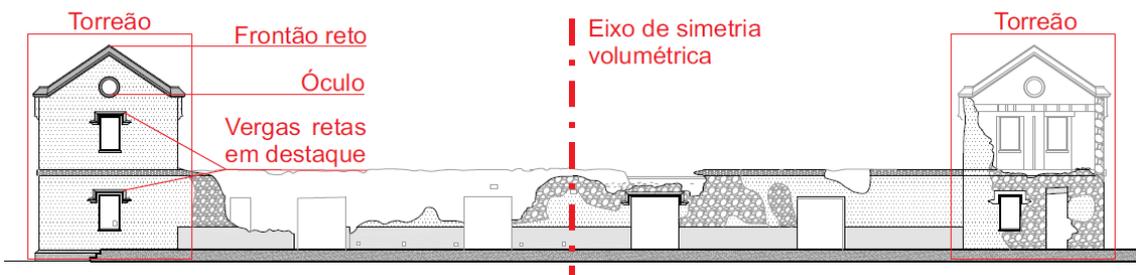


Figura 51 – Análise da composição dos elementos decorativos. Representado pela autora. Março/ 2019



Figura 52 - Fachada Nordeste onde se localiza a plataforma de embarque e desembarque juntamente com a linha férrea. Registrado pela autora. Março/ 2018



Figura 53- Fachada Noroeste, a primeira a ser vista da estrada para Chiador. Registrado pela autora. Março/ 2018



As referências estilísticas utilizadas na Estação se aproximam de casarões ingleses, típicos de zonas rurais, do século XVIII. Segundo o site Designing Buildings, as características do estilo usados na Inglaterra exploraram, principalmente, a escala monumental, a geometria simplificada e o uso da cor branca predominantemente. O Neoclássico Inglês teve forte influência da produção do arquiteto Andrea Palladio, durante o período do renascimento, no século XVI, ao se utilizar de elementos com referência inspirada na arquitetura clássica, como um manifesto contra a arquitetura Barroca, considerada, nesse momento, como decorações excessivas.

A residência projetada pelo britânico Henry Flitcroft, Wonburn Abbey, de 1746, é um exemplo de uma construção em estilo Neoclássico Inglês, figura 54. Outro exemplo é a construção feita por Robert Adam, arquiteto reconhecido por seus projetos em arquitetura Neoclássica, datando também do final do século XVIII, figura 55. Nos dois exemplos é possível ver o volume horizontalizado que compõe a monumentalidade, o destaque para a porta principal e as torres situadas nas pontas, assim como, foi usada em Chiador.



Figura 54 – Residência britânica projetada pelo arquiteto Henry Flitcroft, em 1746, exemplifica as referências possivelmente utilizadas pela empresa que construiu a Estação de Chiador. Fonte: <http://www.historymatters.group.shef.ac.uk/old-money-phil-spencers-stately-homes/>. Acesso em fevereiro/ 2019



Figura 55 – Residência em estilo Neoclássico Inglês. Fonte: <http://www.essential-humanities.net/western-art/architecture/neoclassical-romantic/>. Acesso em fevereiro/ 2019

Essas referências, provavelmente, foram utilizadas pelas empresas inglesas, responsáveis pela elaboração dos projetos e suas construções. Essas empresas investiram fortemente na construção da linha férrea no país, suprimindo a carência de profissionais especializados, fornecendo assim, engenheiros e projetistas. Foram usados métodos construtivos característicos das regiões brasileiras e a simplificação das ornamentações em relação aos modelos europeus utilizados como referências, por conta da mão-de-obra local que participou das construções.

A técnica construtiva adotada na Estação de Chiador é mista, em que foi utilizada alvenaria de pedras com barro, com vigas de madeira (figura 56). Seu revestimento é em reboco e argamassa pintada com tinta branca. Tanto a alvenaria, como o revestimento demonstram partes deterioradas por toda sua extensão atualmente.



Figura 56 - Foto de um detalhe que demonstra o método construtivo. Registrado pela autora. Outubro/2017

Quanto às ornamentações, as vergas são em cantaria, pintadas em tinta branca, e nas plataformas há detalhes nos pilares de sustentação forjados em ferro fundido. A Estação originalmente tinha esquadrias em madeira e vidraçaria, porém, no presente, não dispõem de nenhum exemplar.

Quanto aos usos, a Estação de Chiador tinha função social, sendo uma referência, não somente na paisagem, como por atribuir funções que atendiam a população concentrada em diferentes localidades pela região, por ser um ponto de passagem de muitas pessoas por dia. O telégrafo também era um importante uso instalado na Estação de Chiador. Segundo Silva (sem data), este sistema permitia a comunicação entre as estações, com fins de segurança para administrar as viagens e evitar a presença de dois trens em uma mesma linha, por exemplo. Algumas cidades, que ainda não eram atendidas pelo serviço dos Correios, mantinham a comunicação com outras localidades ao se utilizarem de telegramas através dos telégrafos das ferrovias.

A Estação de Chiador disponibilizava de um poste transmissor, situado próximo de sua fachada principal, confirmando que no Torreão 1, no mesmo local em que se situava a bilheteria, também havia a sala do telégrafo. Juntamente essas funções, conformavam um setor de atendimento ao público. Silva (sem data) destaca que o telégrafo possibilitava a comunicação e o controle do Governo do Brasil República sobre os acontecimentos das principais capitais, além de facilitar a gestão das diferentes estradas férreas.

Outro uso atribuído à Estação de Chiador, que ressalta o seu papel social, foi o de instituição escolar. Originalmente, no período inaugural de seu funcionamento, em 1889, sob Lei n.º 3692 pelo Dr. Barão de Ibituruna, Presidente da Província de Minas Gerais nesse período, foi determinado que a Estação de Chiador abrigaria a função de escola mista de instrução primária elementar (figura 57). Essa solução era adotada em localidades que não disponibilizavam de escolas, indicando mais uma vez, a importância e a relação que essa edificação tem para com a história dessa cidade e de sua população.

LEI N. 3692—DE 6 DE JULHO DE 1889

Crêa, desde já, nas estações do Chiador e Penha Longa, escolas mixtas de instrução primaria elementar.

O Dr. Barão de Ibituruna, presidente da provincia de Minas Geraes: Faço saber a todos os seus habitantes, que a assembléa legislativa provincial decretou, e eu sancionei a lei seguinte:

Art. unico. Ficam, desde já, creadas, nas estações do Chiador e Penha Longa, escolas mixtas de instrução primaria elementar, creditado o governo provincial com as quantias necessarias, e revogadas as disposições em contrario.

Mando, portanto, a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que a cumpram e façam cumprir tão inteiramente como nella se contém. O secretario desta provincia a faça imprimir, publicar e correr. Dada no palacio da presidencia da provincia de Minas Geraes, aos seis dias do mez de julho do Anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos e oitenta e nove, sexagesimo oitavo da Independencia e do Imperio.

DR. BARÃO DE IBITURUNA

Sellada e publicada nesta secretaria, aos 17 de julho de 1889.

O secretario,

Benjamin Firmo de Paula Aroeira

Figura 57 – Lei nº 3692 da Província de Minas Gerais, de 6 de Julho de 1889. Fonte: Collecção das leis e resoluções da Provincia de Minas Gerais do ano de 1889. Disponível em: http://www.nphed.cedeplar.ufmg.br/wp-content/uploads/2012/12/Leis_Mineiras_1889.pdf.

Através de entrevistas informais foi possível reconhecer que devido à procura, foi promovida a construção de um colégio, próximo à Estação. Sua arquitetura, promove o diálogo com a Estação de Chiador, sendo mais uma edificação a compor o conjunto arquitetônico (figura 58). Não foram encontradas informações sobre quanto tempo o colégio foi mantido e quantos alunos eram atendidos. Atualmente ainda é possível ver algumas partes de sua ruína, já em descaracterização avançada (figura 59).



Figura 58 - Foto de 1948. Colégio da Estação em destaque de cor de rosa, no primeiro plano e a Estação de Chiador ao fundo. Fonte: Acervo Edson de Lima Lucas. Disponível em : <http://blogdogiesbrecht.blogspot.com.br/2012/12/chiador-um-monumento-em-ruinas.html>. Acesso em maio/ 2017



Figura 59 - Ruínas do antigo colégio. Registrado pela autora. Março/ 2019.

Há o reconhecimento da importância do papel da Estação em relação à história da cidade por parte da população local, fazendo com que seu valor determine a Estação ferroviária como símbolo edificado de progresso da cidade. Por isso, a população local vem recorrendo através de diferentes meios para promover sua recuperação e a instalação de um uso no Bem.

Um dos recursos promovidos foi o Processo de tombamento, n.º 001/2003, elaborado pelo Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Chiador – COMPACCHI, prevendo a proteção da Estação férrea de Chiador. O documento de registro do processo foi baseado na metodologia definida pelo Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais/ IEPHA-MG, para os bens arquitetônicos. Este processo se tornou relevante por esse edifício ser representante da memória arquitetônica e da história da arquitetura brasileira, das características mineiras e das particularidades locais que formam a identidade cultural da comunidade local. Além de ter como justificativa histórica de ter sido a primeira estação ferroviária do Estado de Minas Gerais.

A área do tombamento compreende por 2417,52 m², conforme indicado figura 60. O que justificou a escolha desse perímetro foi a linha férrea ainda ter utilização. Desta forma, o seu eixo foi usado como delimitação para que seu uso não seja prejudicado pelo Bem tombado. As demais distâncias foram determinadas conformando uma delimitação regular.

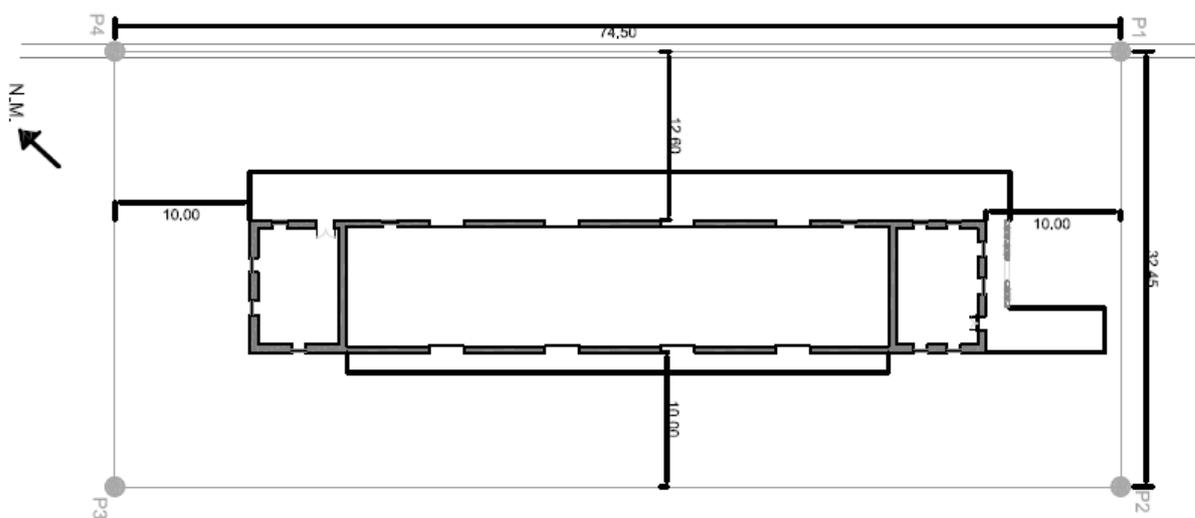


Figura 60 - Área de proteção do tombamento. Fonte: Processo de tombamento – COMPACCHI. 2003

Até então a Estação era de propriedade da Rede Ferroviária Federal e o responsável era o Setor de Patrimônio da Rede Ferroviária Federal. Hoje, após o tombamento, esta é administrada pela Prefeitura de Chiador.

Foi considerado nesse processo que o fator principal para degradação foi o abandono, deixando a Estação exposta a intempéries e ao vandalismo, e que a falta de manutenção pode ter acelerado seu arruinamento. Quando o tombamento foi realizado, apesar do estado de deterioração avançado, a edificação se encontrava com as

fachadas mais íntegras e com parte do telhado original ainda existente. As figuras 61, 62, 63 e 64 apresentam as perdas ocorridas entre 2003 e 2018.



Figura 61 - Foto da fachada sudeste do processo de tombamento em 2003. Fonte: COMPACCHI. 2003



Figura 62 - Foto da fachada sudeste atualmente. Registrado pela autora. Março/ 2018.



Figura 63 - Foto da Fachada Nordeste, com o telhado do armazém ainda existente do processo de tombamento em 2003. Fonte: COMPACCHI. 2003



Figura 64 - Foto da Fachada Nordeste atualmente com o telhado do armazém ruído. Registrado pela autora. Março/ 2018.

O processo orientou que algumas medidas de conservação deveriam ser executadas, como a limpeza da vegetação, vistorias para análise do comprometimento dos danos estruturais, assim como, a recuperação das paredes, a reconstrução do piso do segundo andar, das estruturas do telhado e colocação das telhas. O processo também recomenda a recuperação dos ornamentos, a recomposição das esquadrias em madeira, conforme eram os originais, tratamento das estruturas de ferro das plataformas e um novo projeto de instalações elétricas e hidráulicas que foram consideradas como inexistentes.

Em 2006 uma vistoria foi feita pelo IEPHA /Trens de Minas, identificando a edificação como em estado ruim e indicou a necessidade da elaboração de um projeto executivo de restauração e recuperação da estrutura. Ainda em 2006, foi realizado um levantamento bibliográfico pelo IEPHA /Trens de Minas, para catalogação dos pedidos feitos pela população local através da imprensa que demonstravam o estado em que a Estação estava e a necessidade da restauração para evitar a perda do bem. Esses pedidos são registrados desde 1987 e foram feitos em jornais como “A Tribuna de Minas”, “O Tempo” e o “Estado de Minas”. Apesar da vistoria e do levantamento, o IEPHA não promoveu o tombamento em nível Estadual, assim como, o IPHAN também não tombou a Estação, apesar de sua relevância histórica em relação à conformação e história da expansão ferroviária para Minas Gerais e por ser um importante representante da arquitetura industrial no país.

Havendo a preocupação perante o risco de perda do Bem, ao ser visto o avanço dos danos em passos rápidos, a Prefeitura de Chiador promoveu um escoramento provisório com estruturas de madeira para contenção das paredes com a possibilidade de queda, mesmo com as limitações financeiras existentes. A limpeza do terreno e o controle da vegetação também são realizados com certa frequência para permitir visitas no local. Foram instalados por parte da prefeitura mobiliários como apoio para a visita, como bancos e lixeiras em um estacionamento criado próximo à Estação (figura 65).



Figura 65 - Equipamentos instalados pela Prefeitura no Espaço pertencente ao limite de tombamento da Estação. Registrado pela autora. Março/ 2018.

No ano de 2015 um novo laudo foi realizado a pedido da Prefeitura de Chiador para demonstrar a situação em que a Estação se encontrava. Assim como todos os outros laudos e processos, este descreve que o imóvel está em estado de ruínas e que o edifício corre o risco de perda total. Nesse período ainda não havia definição sobre o recurso feito contra Furnas, por conta da construção de um lago próximo à Estação para funcionamento de uma hidrelétrica, para que a empresa se responsabilizasse pelo restauro. Entretanto, houve a indicação de que promovendo o restauro e reativação da Estação de Chiador tornaria possível melhorar a infraestrutura do projeto que previa a implantação de um circuito turístico na região da Zona da Mata mineira.

Conforme exposto pelo laudo:

O belo exemplar da arquitetura histórica de Chiador encontra-se sem condições de uso. Em ruínas, a Estação Ferroviária de Chiador, primeira estação de trem de Minas Gerais, necessita de passar por processo de restauração emergencial para que não haja queda dos poucos elementos restantes no local. Atualmente há a solicitação do Ministério Público à empresa Furnas para que elabore o projeto executivo e execute a obra de restauração. Este processo está em processo de análise pelo Conselho Municipal de Cultura.

Por não ter sofrido nenhuma obra de caráter preventivo, a edificação deteriorou, tornando-se inviável a utilização do bem imóvel. É necessário, portanto, que obras de restauração sejam feitas no local urgentemente, a fim de evitar que continue no processo de degradação.

A prefeitura de Chiador, assim com outras prefeituras da região, tem interesse em reativar a estação, já que será utilizada no novo circuito turístico local. (TAVARES, 2015, p.20)

A partir do ano de 2015 foi iniciado o projeto de reativação de um trecho da linha férrea que a Estação de Chiador pertence, voltado ao uso turístico. Desde então, não foi realizada intervenção alguma na Estação voltada para sua manutenção ou contenção dos riscos. O reforço estrutural promovido pela Prefeitura em 2012 já foi perdido e a administração responsável pelo Bem só promove a limpeza do terreno no entorno e o controle da vegetação. A Estação de Chiador permanece abandonada e sem qualquer tipo de controle para evitar o risco de sua perda.

A seguir serão apresentados os projetos que criaram impactos na preservação das ruínas da Estação e os demais projetos que vem sendo elaborados para implantação.

2.2.3 O projeto da Usina de FURNAS

A Estação de Chiador, apesar de abandonada e em ruínas, não se manteve sem uso. No ano de 2009, FURNAS Centrais Elétricas anunciou o projeto que previa a construção de um complexo hidrelétrico composto por duas usinas, situadas respectivamente em Simplício e em Anta, cidades próximas a Chiador (figura 66). Segundo o publicado na Revista FURNAS, Ano XXXV – N.º 367, em Agosto 2009, esta construção promoveu o desvio das águas do Rio Paraíba do Sul para conformar um alagamento, para o funcionamento das usinas em uma área que impactou ambientalmente os municípios de Três Rios e Sapucaia no Rio de Janeiro e Além Paraíba e Chiador em Minas Gerais. Como parte do Programa de Aceleração do

Crescimento – PAC do Governo Federal, esse projeto visa atender até 800 mil habitantes com o fornecimento de energia.



Figura 66 - Mapa oficial fornecido por FURNAS. Destacado em vermelho a localização da Estação de Chiador. Fonte: FURNAS. 2009

Na figura 67, é possível ver a distância entre as Usinas Hidroelétricas de Simplicio/ Anta e a Estação de Chiador.

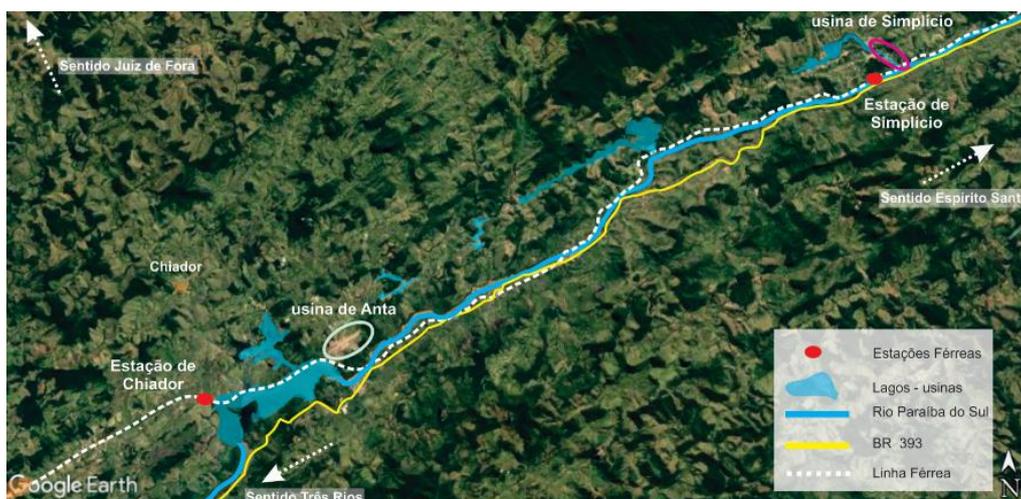


Figura 67 - Localização das estações em relação aos alagamentos. Fonte: Adaptado pelo autor. Google Imagens (2018).

No ano de 2007, Furnas promoveu um Estudo de Impacto Ambiental – EIA, para obtenção da licença de instalação e o início das obras por parte do IBAMA. Segundo o relatório de FURNAS, 2009, foi determinada a necessidade da elaboração de 38 programas e subprogramas para monitoramento e resgate da fauna, conservação e recomposição da flora em uma extensão de 1.200 ha de reflorestamento, para compensação de 300 ha suprimidos. Foi determinada também a recuperação de áreas degradadas e a recuperação do patrimônio arqueológico existente na área impactada. Sendo executada a construção das usinas e dos alagamentos no período entre os anos de 2011 a 2013.

Nesse estudo foi detectado que a Estação Férrea de Simplício seria diretamente impactada pelo novo projeto por se situar nas margens do Rio Paraíba do Sul e estar em uma área que possivelmente criaria atração turística por conta da conformação do alagamento. Visto a esses motivos, Furnas se comprometeu em promover o restauro desta estação em Simplício em parceria com a empresa Estilo Nacional no ano de 2015 (figura 68).

Segundo a Estilo Nacional a proposta de restauração contemplou:

O restauro se coloca neste projeto como forma de compatibilização das instancias histórica e estética. Busca adequar a necessidade de modernização do edifício – para uso contemporâneo- e associá-lo às visitas geradas pela área de entorno de implantação da Usina, independentemente do uso que for destinado ao mesmo. Com relação ao Armazém, entende-se que a maneira correta de abordá-lo se daria pela conservação de suas ruínas, através de medidas que compreendam a consolidação das estruturas atuais e intervenções que garantam a acessibilidade ao público.

O Projeto proposto retoma os critérios e ética pertinentes à Conservação (Brandi), segundo os quais a unidade potencial da obra deve ser definida para determinar os limites de restauro. Nesse prisma, o bem cultural deverá continuar a subsistir potencialmente como um todo em qualquer de seus fragmentos e esta potencialidade será exigível em uma proporção diretamente conexas aos traços formais existentes em cada elemento. (Estilo Nacional, 2015)



Figura 68 - Antes de depois da intervenção de restauro na Estação de Simplício. Fonte: <http://www.agorajornais.com.br/site/images/simplicio.jpg>. Acesso em dezembro/ 2017

O projeto foi devidamente realizado, porém, não houve a instalação de um novo uso na Estação de Simplício, fazendo com que mesma se mantivesse sem manutenção constante e exposta novamente ao avanço de perdas e danos. Todavia, a Estação de Chiador, não identificada no estudo de impactos, acabou sendo apropriada, passando a ser ponto turístico visitado por esportistas usuários do lago. O lago de FURNAS possibilita a prática de diversos esportes radicais, como rafting, stand up pedal, canoagem, e pela contemplação da paisagem fortaleceu a prática de corridas, ciclismo, cicloturismo e motocross, que já eram praticados na área (figuras 69, 70 e 71).



Figura 69 – Grupo praticando rafting no lago de FURNAS. Fonte: Instagram @rioradical. 2018



Figura 70 – Grupo de ciclistas em visitação à cidade de Chiador. Fonte: Instagram @brodrodriguesf. Outubro 2018



Figura 71 – Lago de FURNAS. Registrado pela autora. Março/2017

Esse caso ganhou certa visibilidade na região, sendo comunicado através da imprensa a existência da possibilidade que FURNAS fosse igualmente responsabilizada pela restauração de Chiador. Os motivos considerados foram devidas a nova apropriação promovida, inclusive incentivada pela empresa ao promover a construção de um deck em uma área próxima à Estação que foi desapropriada por conta da variação das cheias do lago (figuras 72 e 73).



Figura 72 – Grupo de canoagem próximo ao deck do lago de FURNAS. Fonte: Instagram @tucanariver. Agosto/2018.



Figura 73 – Deck do lago de FURNAS. Fonte: Prefeitura de Chiador. 2018

Com a possibilidade da realização do projeto e da obra, a Prefeitura da cidade de Chiador tentou recorrer através do Ministério Público, pedindo para que Furnas se responsabilizasse pela restauração da Estação de Chiador, constatando que o caso era aplicável da mesma forma para Estação do município de Simplício, principalmente por Chiador ter recebido a primeira estação de Minas Gerais, como destaca a notícia de 02 de setembro de 2014, do site g1.globo.com: “Justiça determina restauração da primeira

estação ferroviária de MG”. Foi também emitida pelo Ministério Público do Estado de Minas Gerais, através de seu site, uma nota oficial que comenta a tentativa de recurso, em 01 de setembro de 2014.

Furnas recorreu da decisão e até o momento nada foi feito. Contudo, é possível ver que mais uma vez que a população e a prefeitura de Chiador tentaram de alguma forma promover a restauração de sua estação ferroviária. Desde então, a edificação tem se tornado cada vez mais o principal ponto turístico de Chiador e da região, sendo o seu espaço utilizado para gravação de clipes, ensaios fotográficos, encontros de esportistas, dentre outros, exemplificados nas figuras 74 e 75.



Figura 74 – Gravação de videoclipe na Estação de Chiador.. Fonte: Instagram @ramonmathias. 2017



Figura 75 – Ensaio fotográfico na Estação de Chiador. Fonte: Instagram @anaclaraserpa. Julho/2018

2.2.4 O Expresso Trem da Terra

O projeto elaborado em 2015, propõe a criação de um circuito turístico entre os Estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro, visando à preservação do patrimônio público ferroviário. O circuito detém de 110 quilômetros de extensão em que o trem passará pelos municípios de Cataguases, Recreio, Leopoldina, Além Paraíba, Volta Grande, Chiador em Minas Gerais e Sapucaia e Três Rios no Rio de Janeiro (figura 76).

Organizado pela ONG Amigos do Trem em parceria com o Ministério dos Transportes (que viabilizou a implantação de trens turísticos do Brasil), com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (que realizou concessões de bem móveis não operacionais, como locomotivas, vagões de passageiros e automotrizes). Contando também com as Prefeituras das cidades envolvidas como apoio institucional, com a parceria da VLI - Valor da Logística Integrada, empresa concessionária que detém os direitos de exploração da malha ferroviária no trecho Rio Minas, e com a CEPEFER, empresa que promoverá a oferta de serviços educacionais desde cursos superiores, tecnológicos, extensões, dentre outros.

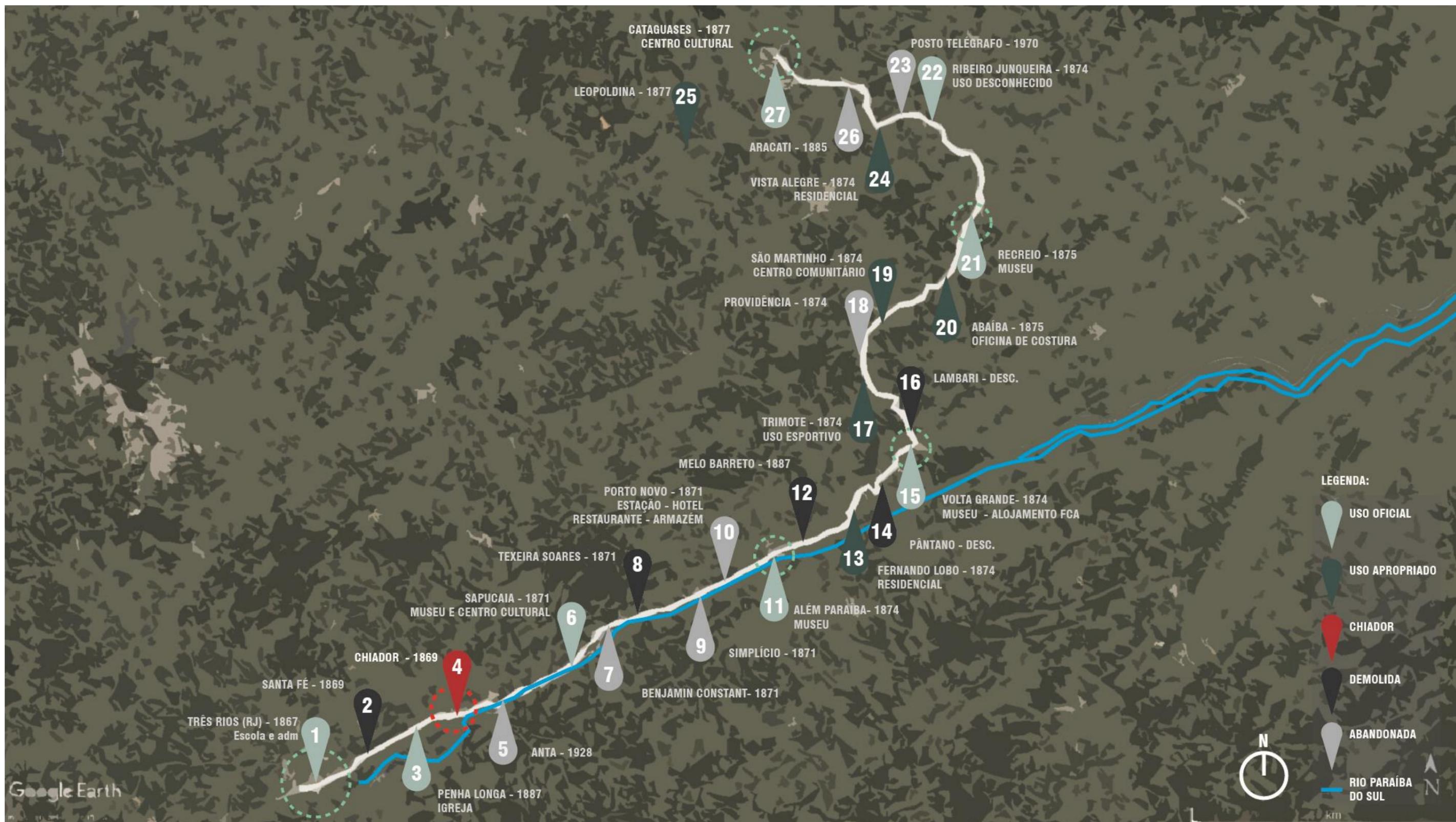


Figura 76 – Rota do Expresso Trem da Terra – Três Rios (RJ) à Cataguases (MG). Fonte: Google Images adaptado pela autora. Outubro/ 2018

Na figura 76 é possível ver o circuito proposto para o projeto. Há 27 estações ferroviárias com diferentes situações, dentre elas, algumas já demolidas como as estações: Santa fé (inaugurada com a Estação de Chiador), Teixeira Soares, Melo Barreto, Pântano e Lambari. Outras estações estão desativadas, como: Chiador, Benjamin Constant, Simplício, Porto Novo e seu complexo, Providência, o Posto telegráfico e Aracati. Algumas estações foram apropriadas legalmente e ilegalmente, virando principalmente museus, espaços culturais, residências, ateliê de costura, espaço esportivo, escolas, igrejas, dentre outros usos, sendo as estações de: Três Rios, Penha Longa, Sapucaia, Além Paraíba, Fernando Lobo, Volta Grande, Trimote, São Martinho, Abaíba, Recreio, Vista Alegre, Ribeiro Junqueira, Leopoldina e Cataguases.

A ONG Amigos do Trem como principal envolvida, realizou um levantamento técnico, econômico e de gestão, tendo base na Resolução 359 de 2003 da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres). A proposta está em acordo com o Plano Nacional de Revitalização das ferrovias e do Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros, lançados em maio de 2003 pelo Governo Federal, através do Ministério do Transporte – MT, do Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes - DNIT e a Inventariança da Rede Ferroviária Federal – RFFSA.

Os principais objetivos deste projeto são: promover a reintegração de parte do patrimônio ferroviário à vida cotidiana da população dessas cidades, como um espaço social de lazer; contribuir para a divulgação e preservação do patrimônio cultural e valorização da memória local. Visa também o desenvolvimento da economia, explorar suas principais vocações e incentivando pequenas indústrias e comércio do entorno da ferrovia, assim como, o artesanato regional e a educação através da utilização da oficina para manutenção de trens, transformando-a na primeira Ferrovia Escola do Brasil. Amplamente, o projeto atingirá o lazer, o meio ambiente, o transporte, gerando emprego e renda, resultando na melhoria da qualidade de vida e na implantação de um turismo consciente.

O Circuito prevê inicialmente duas viagens por fim de semana, em uma locomotiva de 15 vagões para passageiros, divididas em 09 classes econômicas, 02 classes executivas, 02 restaurantes com comidas nacionais e internacionais, 01 vagão para cadeirantes e 01 vagão administrativo (figuras 77 e 78). Sendo um total de 858 passageiros por viagem, chegando a um total aproximado de 6.864 pessoas por mês e 82.368 por ano.



Figura 77 - Imagens das locomotivas cedidas pela LVI para o circuito turístico Expresso Trem da Terra. Fonte: ANTT. 2015



Figura 78 - Imagem ilustrativa do restaurante interno da locomotiva, já existente em outros trens de outros circuitos turísticos. Fonte: ANTT. 2015

Este Projeto impactará 900 mil habitantes destas cidades e aproximadamente 3,5 milhões de moradores da região da Zona da Mata mineira e do Sul Fluminense do Rio de Janeiro. A expectativa de criação de empregos seria de 15 vagas diretas para administração e manutenção do projeto e 385 empregos indiretos nas cidades impactadas pelo circuito.

Algumas pesquisas foram realizadas pelas universidades UFV E UFJF –EPA em operações de trens turísticos demonstram o apoio ao projeto (figura 79).

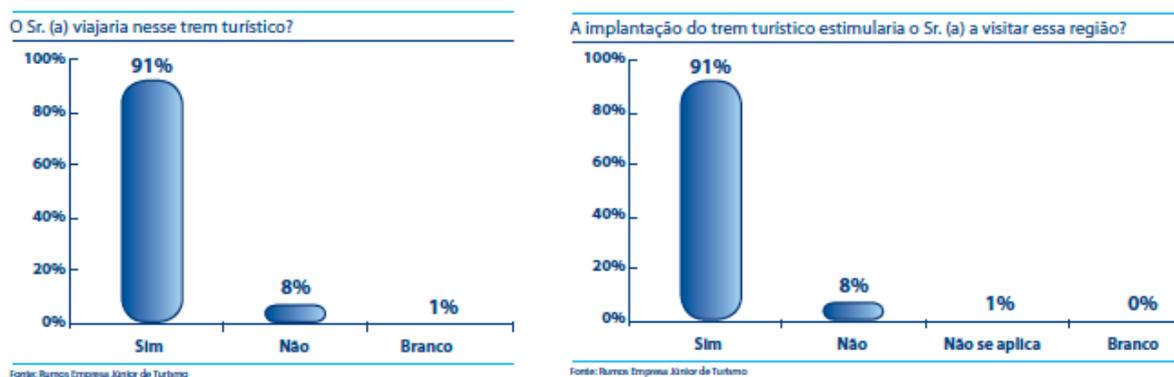


Figura 79 - Pesquisas feitas por universidades demonstram o apoio da população local ao projeto Expresso Trem da Terra. Fonte: ANTT. 2015

Uma vez que o principal objetivo é de valorização do patrimônio cultural específico de cada localidade, no caso de Chiador, o projeto visa destacar a Cachoeira Barra Mansa, Grutas locais, Igreja de São José, Igreja Matriz de Santo Antônio de Chiador, a ponte de Chiador (que atravessa o Rio Paraíba do Sul), a ponte de travessia sobre o rio Paraibuna e as Ruínas da Estação de Chiador (figura 80).



Figura 80 - foto oficial do projeto para valorização das ruínas da Estação de Chiador. Fonte: ANTT. 2015

No segundo semestre do ano de 2018 foi realizada a viagem inaugural do trajeto, que, desde então, se encontra disponível para visitação durante os finais de semana. O passeio se inicia em Três Rios, no valor de 240 reais por passageiro, sendo inicialmente realizado somente 1 vez por dia, ida e volta em 5 horas de duração.

As considerações parciais para esse capítulo foram que o histórico do sistema ferroviário no Brasil, desde sua criação à retração, deixou importantes edificações de valor histórico e cultural sem utilização. Entretanto, há a possibilidade de novos usos estudados, conforme foram apresentados em exemplos bem-sucedidos em outros países, assim como, em casos pontuais em âmbito nacional. O levantamento do histórico da Estação de Chiador (figura 81) teve como objetivo não apenas de auxiliar na compreensão de seu processo de criação e desativação, mas também, a sua situação como parte no sistema ferroviário brasileiro.

LINHA DO TEMPO

Criação da cidade de Santo Antônio do Chiador



Fonte: IBGE

1817

1835



Fonte: Site obiviusmag.org

Primeira lei para incentivo da construção da ferrovia

Projeto de expansão da ferrovia à Minas Gerais



Fonte: Hermann Burmeister 1833

1867

1869



Fonte: Acervo site Estações

Inauguração da Estação de Chiador - pertencente a E.F. D. Pedro II

A Estação de Chiador passa a ter o uso de escola primária



Fonte: Collecção das leis e resoluções da Província de Minas Gerais do ano de 1889

1889

1890



Fonte: Instituto Oswaldo Cruz (IOC)

A Estação de Chiador passa a pertencer a E.F. Central do Brasil

A Estação de Chiador passa a pertencer a E.F. Leopoldina Railway



Fonte: Site emporiogovenzo

1928

1930



Fonte: Revista Safra

Crise econômica do café e enfraquecimento da ferrovia

Investimentos do Governo passam a ser dedicados para abertura de rodovias



Fonte: O Globo

1947

1957



Fonte: Site Trem Rio Dade

Criação da Rede Ferroviária Federal perante a falência do modal

Encerramento do transporte ferroviário de passageiros



Fonte: Site G1 Alex Frederic

1967

1985



Fonte: Acervo de Hugo Caramuru

Início do arruinamento da Estação de Chiador

Tombamento da Estação de Chiador



Fonte: Acervo da autora

2003

2015



Fonte: Site Jornal Hoje em dia

Desativação do transporte de cargas de sua linha e início de novos projetos

Figura 81 - Linha do tempo ilustrativa das transformações relacionadas a Estação de Chiador. Representada pela autora. 2019

3 A PRESERVAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA E DE SEU ENTORNO

Nesse capítulo será apresentada a atual condição do Bem, os valores atribuídos ainda identificados na edificação em ruínas e a fundamentação teórica que apresenta indicações que devem ser atendidas pela proposta. Será abordado também o reconhecimento das características e dos elementos que compõe o entorno da Estação, assim como, a fundamentação teórica para fomentar estratégias de atuação para preservação do entorno.

3.1 Análise e diagnóstico da Estação de Chiador

3.1.1 Diagnóstico do estado de conservação da Estação

Para reconhecimento do atual estado de conservação da Estação de Chiador, foram realizados levantamentos, mapeamento e registros fotográficos, através de observações feitas em visitas no local. A partir desse método foi possível produzir registros gráficos como dos danos presentes na edificação. Foram analisadas as fachadas, e, em um segundo momento, foram analisados os ambientes internos, através de uma comparação com o que existia no projeto original hipotético cedido pela Prefeitura. Esse levantamento visa a identificação e abordagem das causas, a fim de tratar a origem dos danos de forma adequada. Para caso de intervenções propostas, a partir da análise do levantamento realizado nesta pesquisa, recomenda-se sempre a atualização do estado de conservação do Bem, pois, desde sua realização (março de 2018) existe a possibilidade do agravamento de algumas patologias existentes bem como podem ter surgido novas patologias.

É de extrema importância, inicialmente, compreender as características no local em que o Bem se encontra, como microclima e o meio ambiente, por esses terem possíveis relações com o aparecimento de algumas das patologias identificadas e auxiliar na indicação para o tratamento e para ações de manutenção preventiva. Da mesma forma, serão relacionadas tais características com os materiais empregados em sua construção, seu tempo de vida útil, o modo com que foram aplicados e sua relação com o projeto original. Deve ser destacada a necessidade de análises aprofundadas, como laboratoriais, para reconhecimento da composição dos materiais e conferência dos tratamentos indicados quanto a compatibilidade e adequação ao caso.

Quanto as características bioclimáticas de Chiador, segundo o artigo de Carvalho *et al.* para a Revista Brasileira de Climatologia, a região é de clima tropical úmido, com terreno de relevo ondulado e montanhoso, que demarcam a bacia hidrográfica do Rio Paraíba do Sul. Parte da área ainda ocupada com vegetação natural, originária da Mata Atlântica, sendo característico ter o inverno seco e o verão chuvoso, alcançando temperaturas entre 30 e 40 graus. A partir da compreensão das características climáticas da região, Zona da Mata mineira, ao sudeste do Brasil, onde a Estação se localiza, torna-se possível determinar e prever algumas possíveis patologias na construção com tendências a se tornarem recorrentes (figura 82).

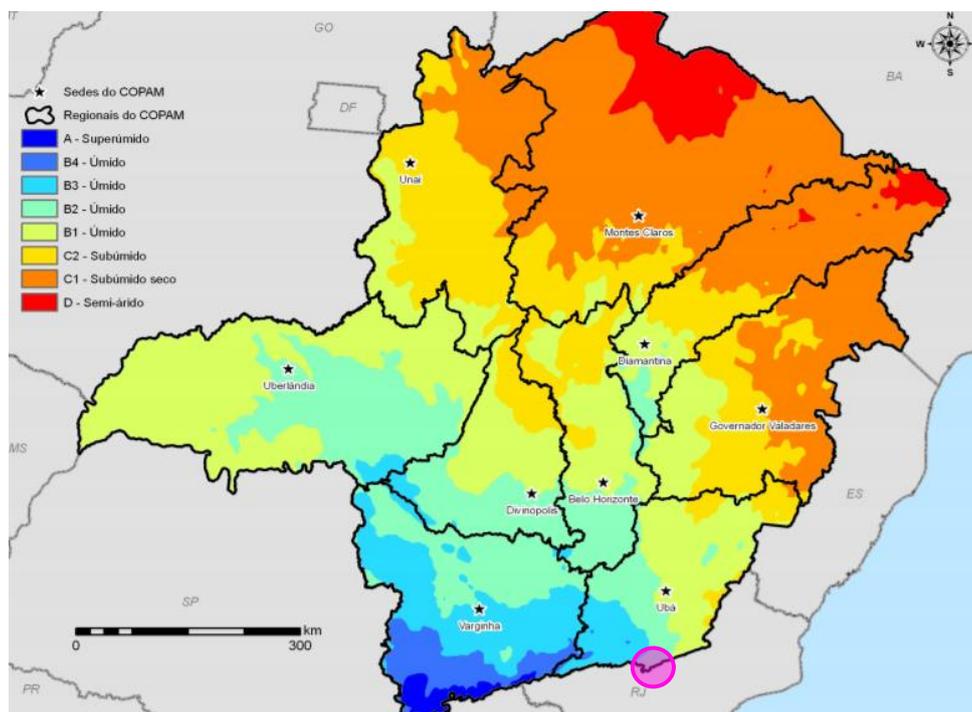


Figura 82 - Análise bioclimática do Estado de Minas Gerais. Em rosa a localização de Chiador. Fonte: IBGE. 2010

De acordo com Ribeiro:

A condição ambiental em que uma edificação está inserida é fundamental no seu tempo de vida útil. A água, a umidade, a luz, o ar, a poluição, a temperatura e os microrganismos são elementos que interferem direta ou indiretamente nos componentes de uma edificação, ocasionando danos e patologias muitas vezes irrecuperáveis. (RIBEIRO, 2016, p. 5)

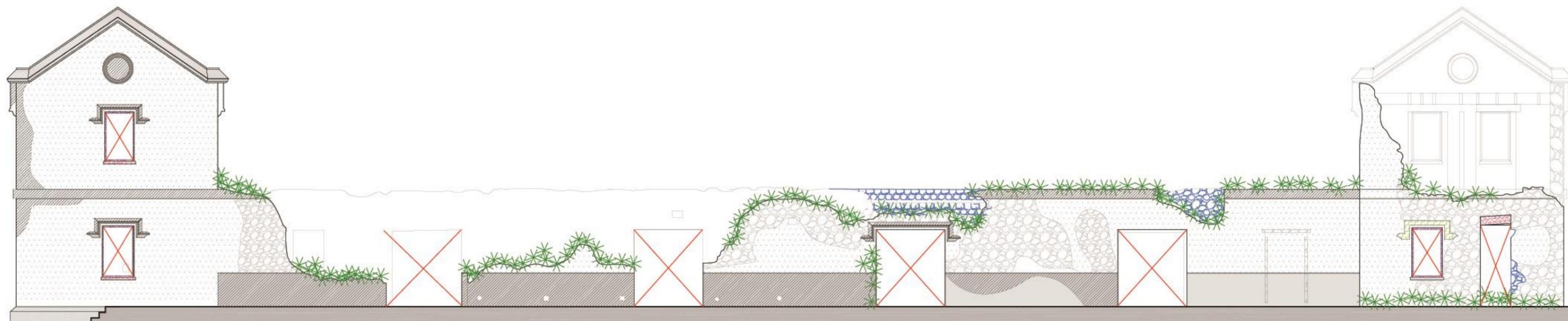
Segundo Verçoza (1983), visto o clima úmido e quente, algumas patologias como, goteiras, mofo, eflorescência, ferrugem, apodrecimento, dentre outras, tendem aparecer com frequência. Quanto a estrutura, a mudança de temperatura, de forma abrupta, característica dessa localização, também pode acelerar o aparecimento de rachaduras, fissuras e afins, por conta do processo de expansão e contração dos materiais. Pelo fato da área em que o Bem se localiza ser em meio rural, possibilita também o aparecimento de patologias relacionadas a manifestação de insetos, como cupins, baratas e outros, assim como, a invasão da vegetação na edificação.

Ao considerar seu estado de ruína, é recorrente ver trincas, rachaduras, alvenaria deteriorada, mofo e umidade, devido à falta da cobertura, além de vegetação nascendo dentro da edificação, dentre outros. Esta condição leva o estado de conservação desta edificação ser considerada como péssimo, tendo descaracterização em estado avançado, ocasionada pelas perdas e danos. Conforme o descrito na apresentação do Bem, esta edificação foi construída em alvenaria de pedra e barro, com vigas em madeira, sendo a estrutura da cobertura e as paredes internas, já inexistentes, também feitas em madeira. Seus ornamentos são em cantaria de pedra e suas esquadrias em madeira, porém, não foi encontrado nenhum exemplar no local.

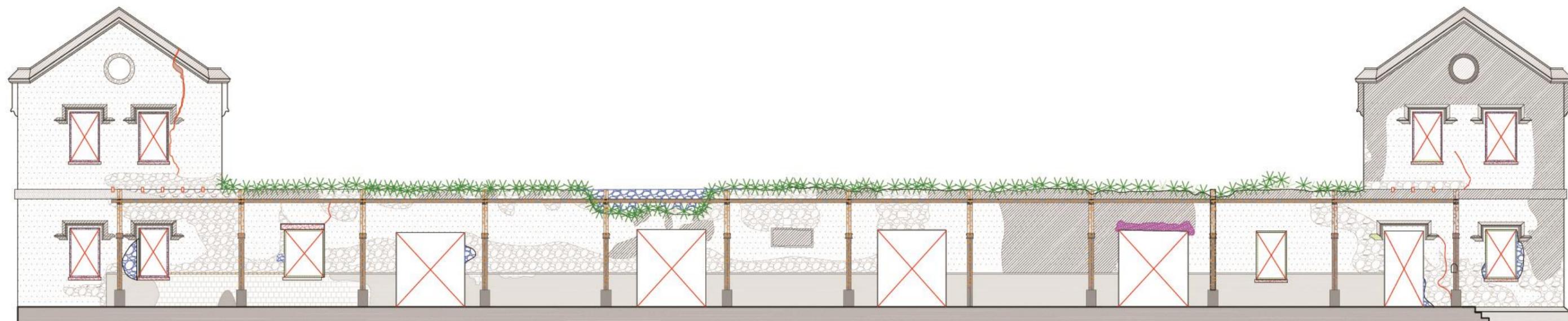
Foram realizados os registros gráficos, se utilizando da seguinte legenda:

LEGENDA					
	PINTURA DEGRADADA		ELEMENTO FALTANTE		PORTAS E JANELAS FALTANDO
	CANTARIA EXPOSTA E DANIFICADA		ENCAIXE PARA SUPORTE DE ESTRUTURAS DANIFICADAS		RACHADURAS
	CANTARIA DANIFICADA		MADEIRA DANIFICADA*2		FERRO FUNDIDO COM CORROSÃO
	ARGAMASSA DIFERENCIADA		RODA MEIO DANIFICADO		CANTARIA DECORATIVA COM POROSIDADE
	MANCHA NEGRA		VEGETAÇÃO		

Figura 83 - legenda utilizada no mapeamento de danos. Levantamento realizado pela autora. Março 2018



1 FACHADA 1
ESCALA 1/200



2 FACHADA 3
ESCALA 1/200

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO



Fachada 1 .Thaís Motta. 17 Jan 2017

Fachada 3.Thais Motta. 17 Jan 2017

DANOS

- Lacunas na cantaria
 - rachaduras
 - Sujidade
 - Lacunas da Argamassa
 - Cantaria decorativa porosa
- MANIFESTAÇÃO
- Elementos faltantes
 - Vegetação Nascendo

CAUSAS

- Invasão de vegetação
- Falta de manutenção
- Abandono
- Vandalismo

AGENTES

- Intempéries
- Variações climáticas
- Profissionais despreparados
- Vândalos

TRATAMENTO

- Limpeza com técnicas adequadas
- Reparo com técnicas adequadas
- Tratamento anti-Insetos
- Conservação e manutenção preventiva

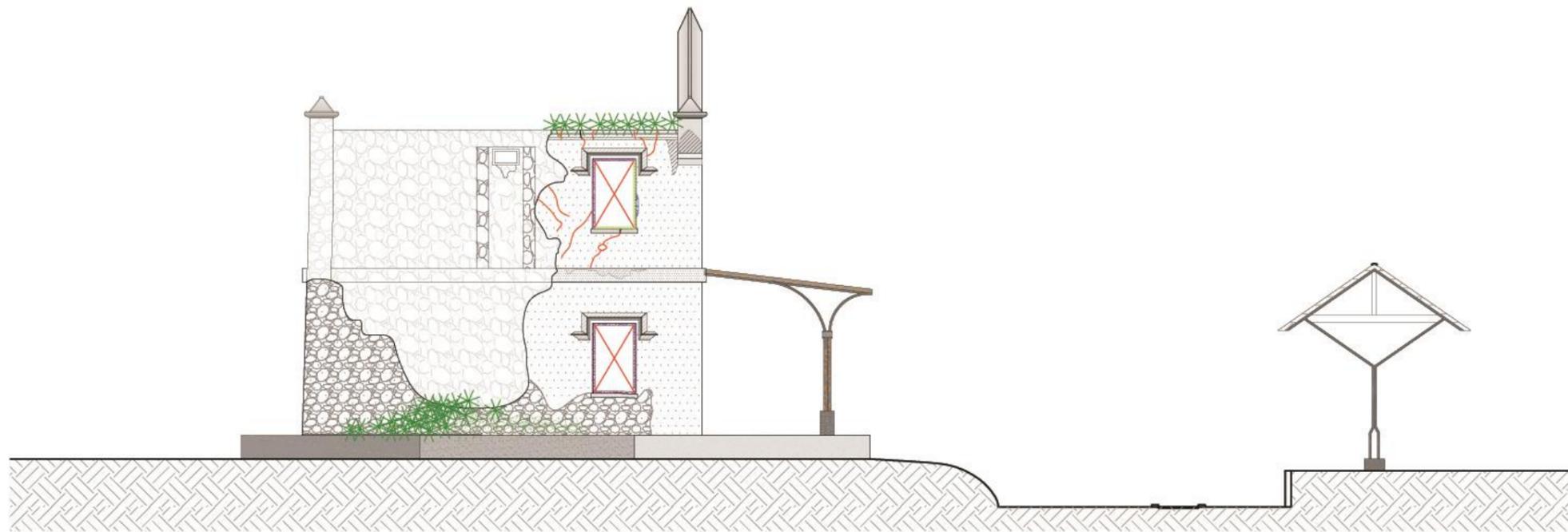
ORIGEM

- Falta de Investimento da Prefeitura (administradora do Bem)
- Degradação e deterioração natural

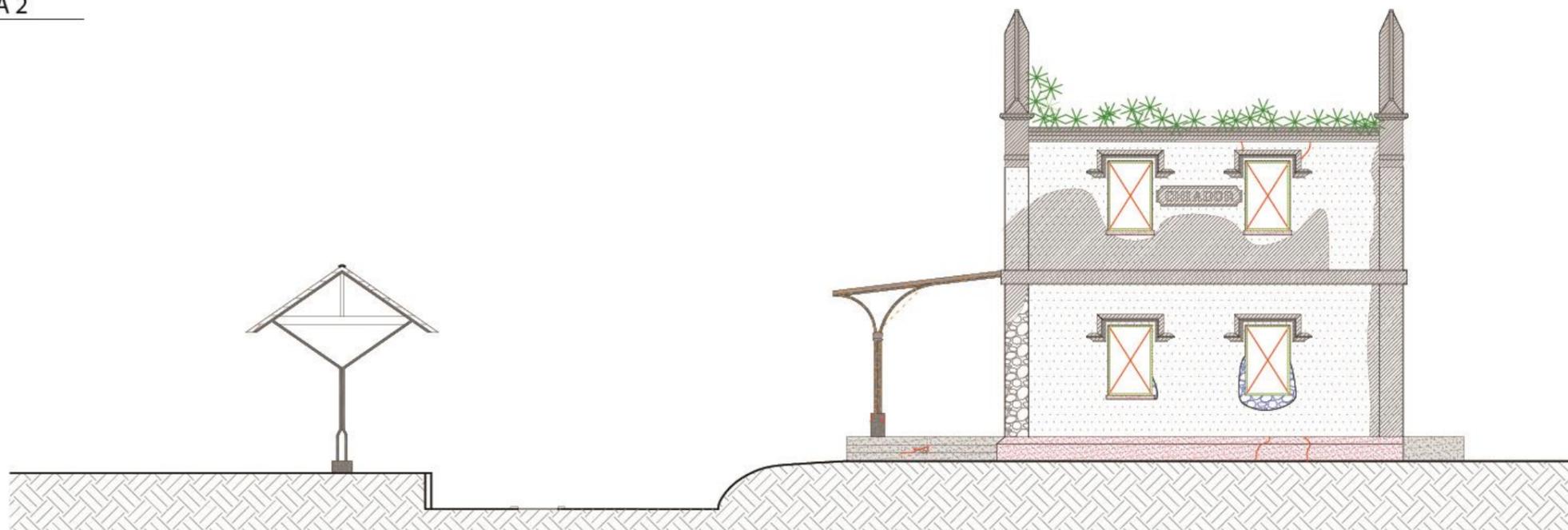
LEGENDA

- | | | |
|-------------------------------|--|------------------------------------|
| PINTURA DEGRADADA | ELEMENTO FALTANTE | PORTAS E JANELAS FALTANDO |
| CANTARIA EXPOSTA E DANIFICADA | ENCAIXE PARA SUPORTE DE ESTRUTURAS DANIFICADAS | RACHADURAS |
| CANTARIA DANIFICADA | MADEIRA DANIFICADA* | FERRO FUNDIDO COM CORROSÃO |
| ARGAMASSA DIFERENCIADA | RODA MEIO DANIFICADO | CANTARIA DECORATIVA COM POROSIDADE |
| MANCHA NEGRA | VEGETAÇÃO | |

Figura 84 – Mapeamento de danos nas fachadas 1 e 2. Levantamento realizado pela autora. Março 2018



3 FACHADA 2
ESCALA 1/200



4 FACHADA 4
ESCALA 1/200

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO



Fachada 2. Thaís Motta. 17 Jan 2017



Fachada 4. Thaís Motta. 17 Jan 2017

DANOS

- Lacunas na cantaria
- rachaduras
- Sujidade
- Lacunas da Argamassa
- Cantaria decorativa porosa

MANIFESTAÇÃO

- Elementos faltantes
- Vegetação nascendo

CAUSAS

- Invasão de vegetação
- Falta de manutenção
- Abandono
- Vandalismo

AGENTES

- Intempéries
- Variações climáticas
- Profissionais despreparados
- Vândalos

TRATAMENTO

- Limpeza com técnicas adequadas
- Reparo com técnicas adequadas
- Tratamento anti-insetos
- Conservação e manutenção preventiva

ORIGEM

- Falta de investimento da Prefeitura (administradora do Bem)
- Degradação e deterioração natural

LEGENDA

- | | | | | | |
|--|-------------------------------|--|--|--|------------------------------------|
| | PINTURA DEGRADADA | | ELEMENTO FALTANTE | | PORTAS E JANELAS FALTANDO |
| | CANTARIA EXPOSTA E DANIFICADA | | ENCAIXE PARA SUPORTE DE ESTRUTURAS DANIFICADAS | | RACHADURAS |
| | CANTARIA DANIFICADA | | MADEIRA DANIFICADA** | | FERRO FUNDIDO COM CORROSÃO |
| | ARGAMASSA DIFERENCIADA | | RODA MEIO DANIFICADO | | CANTARIA DECORATIVA COM POROSIDADE |
| | MANCHA NEGRA | | VEGETAÇÃO | | |

Figura 85 - Mapeamento de danos nas fachadas 3 e 4. Levantamento realizado pela autora. Março 2018

LEGENDA

- ESCOMBROS DE CANTARIA DETERIORADA
- PISO QUEBRADO
- ÁRVORE INVADINDO A EDIFICAÇÃO
- ESTRUTURA EM FERRO FUNDIDO COM CORROSÃO
- VEGETAÇÃO
- CANTARIA DETERIORADA
- FERRO FUNDIDO COM CORROSÃO
- ESTRUTURA EM FERRO FUNDIDO PARA POSSÍVEL ENCAIXE DE MAQUINARIA

LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO



DANOS

- Piso quebrado
- Possíveis rachaduras
- Sujidade

MANIFESTAÇÃO

- Conformação de buracos
- Vegetação Nascendo

CAUSAS

- Invasão de vegetação
- Falta de manutenção
- Abandono

ORIGEM

- Falta de investimento da Prefeitura (administradora do Bem)
- Degradação e deterioração natural

AGENTES

- Intempéries
- Variações climáticas
- Profissionais despreparados
- Vândalos

TRATAMENTO

- Limpeza com técnicas adequadas
- Reparo com técnicas adequadas
- Tratamento anti-insetos
- Conservação e manutenção preventiva

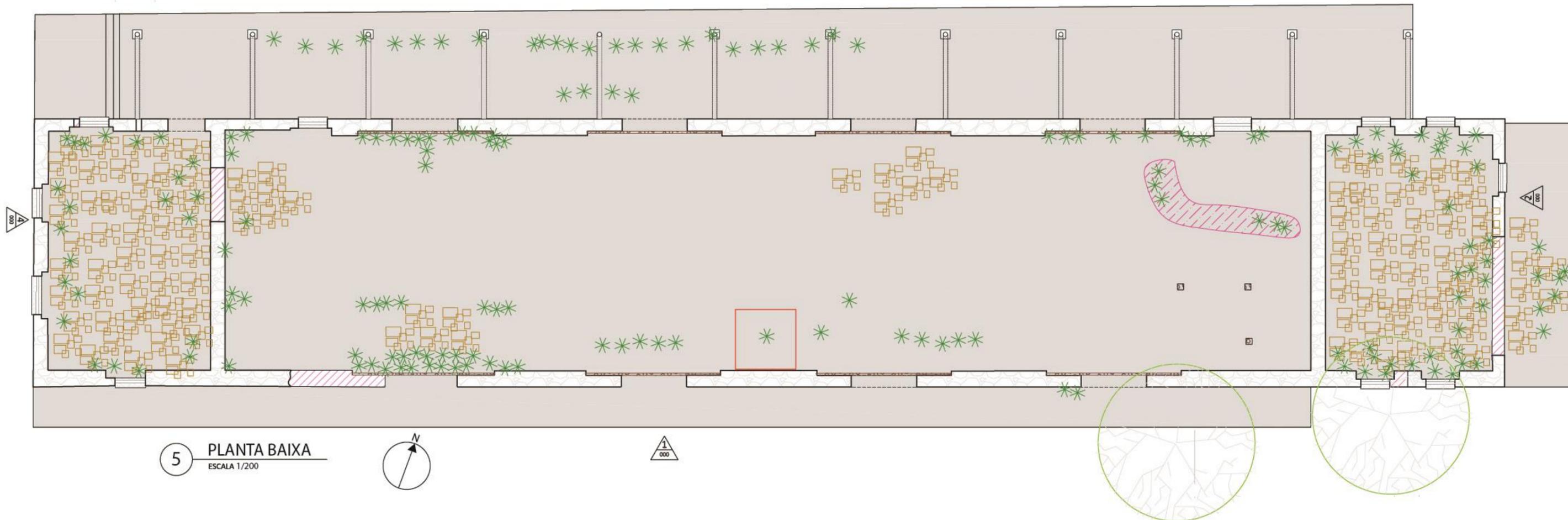


Figura 86 – Mapeamento de danos em planta baixa. Levantamento realizado pela autora. Março 2018

Através dos levantamentos foram reconhecidas as patologias, seguido das indicações de tratamentos. Essas orientações são voltadas às partes originais ainda disponíveis na ruína. Os tratamentos de recomposição da volumetria, serão diferenciados para serem de fácil distinguibilidade e serão apresentados juntamente às estratégias para o projeto de reabilitação da Estação.

a) Alvenaria de pedra e barro exposta por danos na argamassa de revestimento



Figura 87 -- Detalhe da alvenaria em pedra exposta. Registrado pela autora. Janeiro/ 2018

A alvenaria (figura 87) ficou exposta devido ao desprendimento da argamassa, camada de proteção que recebe as ações externas. A patologia pode ter sido ocasionada pela trepidação devido à passagem do trem ou por conta da movimentação e queda da alvenaria. Aliado a essas possíveis causas, há ação de intempéries e sujeira, que contribuiriam com esse processo de apodrecimento da argamassa.

Deve ser feita uma análise para determinação da composição da argamassa utilizada originalmente, se promover uma limpeza e tratamento da alvenaria exposta, para retirada de sujeira, vegetações (com o tratamento posterior com pulverização de produtos para facilitar a limpeza). Deve ser contemplado também o tratamento da recomposição de pequenas lacunas com o objetivo de reparar o sistema estrutural preparar o esqueleto da edificação.

Nesse caso, para as recomposições, segundo Kanan (1996), é dispensável que seja utilizada a argamassa com materiais idênticos aos originais. As propriedades físico-químicas devem ser próximas para que garantam compatibilidade com a resistência mecânica, havendo a distinguibilidade necessária para diferenciação das partes novas.

b) Alvenaria em pedra e barro danificada e com rachaduras

Em alguns trechos da fachada houve arruinamento da alvenaria e a formação de lacunas, apresentando rachaduras em alguns pontos, que indicam fragilidade em algumas partes (figura 88 e 89).



Figura 88 - Detalhe da estrutura em alvenaria de pedras e barro que foi utilizada para construção de todas as paredes da estação. Registrado pela autora. Janeiro/ 2018



Figura 89 - Detalhe da rachadura na alvenaria em pedra. Registrado pela autora. Janeiro/ 2018

Possivelmente a deterioração do material foi ocasionada pela perda da cobertura e de sua estrutura de sustentação, assim como, pela penetração de água, formando fissuras e a consequente perda de resistência, que provocou o sedimento da parede. Se faz necessária a análise laboratorial para identificação do tipo químico, físico e mineralógico da rocha que foi utilizada na alvenaria.

Primeiramente, será necessário remover a vegetação, juntamente à limpeza para retirar possíveis detritos. A seguir, deve-se reconstituir a parte da lacuna utilizando rochas iguais (encontradas nos escombros, se possível for, de acordo com as condições achadas), ou com propriedades próximas. É necessário reparar a argamassa, para proteção a umidade e as ações externas. Em alguns pontos que apresentam grande instabilidade é recomendado um reforço das estruturas em estruturas metálicas discretas, a ser um tópico desenvolvido no projeto. Para as rachaduras e fissuras, podem ser utilizadas resinas para garantir a durabilidade, elasticidade e rigidez, tendo atenção para a integração ser perfeita com o material original. Posteriormente, deve ser reparada a argamassa e a pintura utilizando material e técnica aproximados ao original, mas que permitam a distinguibilidade.

c) Elementos decorativos em cantaria com porosidade, perda e ausência



Figura 90 - Detalhe da ornamentação da verga reta em alto relevo. Registrado pela autora. Janeiro/ 2018



Figura 91 - Detalhe do óculo que perdeu a decoração em alto relevo de cantaria. Registrado pela autora. Janeiro/ 2018

Nesse caso, há diversas causas envolvidas, como a ação da água e das chuvas seguidas de tempo seco. A erosão mecânica provinda dos ventos, aliada a exposição à chuva e às mudanças climáticas, o que também acelera o processo de perda dos detalhes, o aparecimento de cavidades, a consequente rachadura e quebra nos materiais rochosos (figura 90). Será necessária uma limpeza para remover toda sujidade, devendo ser feita a retirada de pó com pincéis e escovas, podendo ser utilizando jateamento de água com baixa pressão. No caso do desgaste, deve se promover a proteção com a utilização de resinas, aplicados em uma película fina e sem cor para não interferir na textura. Em alguns casos serão necessários reforços utilizando pinos para garantir a estabilidade das peças. Devendo posteriormente serem seladas com resinas ou verniz adequados às características químicas das pedras existentes para proteção. Não devem ser reconstituída as partes faltantes (figura 91), devendo ser limpa, tratada e protegida a alvenaria exposta.

d) Argamassa diferenciada



Figura 92 - Detalhe de reparos realizados com argamassa diferenciada. Registrado pela autora. Janeiro/ 2018

Em alguns trechos existem remendos e reparos na argamassa executadas com traços e técnicas diferenciadas da original (figura 92). No caso encontrado, trata-se de uma argamassa com pedaços de tijolos maciços colados, indicando ser um reparo posterior ao da construção da Estação, uma vez que se trata de uma construção em alvenaria de pedra. Justamente por ter sido feita com material diferente da original e aplicada apenas em alguns trechos, acabou por comprometer a sua integridade, resistência e durabilidade.

Os reparos em argamassa diferenciada devem ser retirados e refeitos com técnica apropriada, se utilizando de materiais com propriedade físico-químicas semelhantes, para que garantam compatibilidade com a resistência mecânica original.

e) Pintura degradada e mancha negra



Figura 93 - Detalhe da pintura. Registrado pela autora. Janeiro/ 2018



Figura 94 – Detalhe de um trecho com grande concentração de mancha negra. Registrado pela autora. Janeiro/ 2018

A degradação da pintura pode ter sido ocasionada por ação química e física (figura 93). A falta de manutenção ocasionou a concentração de manchas negras que se conformaram juntamente ao descascamento. As partes existentes apresentam amarelamento da cor, por conta do envelhecimento e da exposição às intempéries e aos sais. Já as manchas negras (figura 94) surgem devido às concentrações de poeiras presentes em partes em alto-relevo e detalhes decorativos.

A proposta de intervenção vai valorizar alguns aspectos do imóvel em ruínas. Logo, em relação à pintura e às manchas, deverão ser retirados o pó e a gordura através de lavagem com sabão neutro, aliada à escovação, de modo a conservar as marcas da passagem do tempo.

f) Esquadrias originais em madeira danificada



Figura 95 - Detalhe do montante. Registrado pela autora. Janeiro/ 2018

Provavelmente as folhas das janelas foram roubadas. As demais patologias podem ter sido ocasionadas pela movimentação e quebra da alvenaria, pela perda de resistência, causada pelo apodrecimento devida à umidade e ações de cupins (figura 95). Em algumas janelas ainda é possível recuperar os montantes existentes, deve-se então, realizar a limpeza da sujidade e o tratamento contra cupins por injeção, devendo ser aplicado verniz posteriormente para proteção a umidade. Para as janelas e portas que já não têm as esquadrias e portais, devem ser refeitas com características próximas às existentes. Em todos os casos devem haver a substituição das dobradiças quebradas e com corrosão.

g) Roda-meio danificado



Figura 96 - Detalhe do roda-meio existente na fachada da plataforma. Este elemento é composto por argamassa pintada em tinta cinza e detalhe em madeira que faz a divisão entre a parte branca e a cinza. Registrado pela autora. Janeiro/ 2018

O roda-meio danificado (figura 96) pode ter sido ocasionado por ação química e física. A falta de manutenção possivelmente ocasionou o aumento da umidade e levou ao início do descascamento. A presença de reparos em argamassa diferenciada provocou o comportamento físico distinto da argamassa original, que pode ter acelerado ao aparecimento das primeiras rachaduras. O detalhe em madeira provavelmente apodreceu por ser exposto na fachada externa as ações de chuvas. Há um pequeno resquício da presença do roda-meio. Nesse caso é necessário refazer a argamassa com composição aproximada da argamassa original e repintar. Deve-se fazer substituição total do detalhe em madeira por um friso metálico em cor branca para reconhecimento da intervenção.

h) Vegetação e biodegradação

Há vegetação crescendo dentro da edificação e encontra-se em estado avançado na parte interna por conta da perda da cobertura (figura 97 e 98).



Figura 97 - Detalhe para vegetação nascendo na parede em que era apoiado a estrutura da antiga cobertura. Registrado pela autora. Janeiro/ 2018



Figura 98 - Árvore invadindo o interior da Estação. Registrado pela autora. Janeiro/ 2018

A perda da estrutura do telhado e das telhas deixou a parte interna da edificação sem proteção. A ação dos ventos e dos animais da área podem ter ajudado no aparecimento desta vegetação. Visto a vegetação ser de pequeno porte e não estar agarrada a estruturas, na maior parte, deve se fazer uma limpeza e a aspersão de veneno, assim como, a reconstrução da cobertura para evitar a entrada e exposição para dificultar o reaparecimento dessas vegetações.

i) Encaixe para suporte de estruturas danificadas



Figura 99 - Detalhe dos encaixes expostos. Registrado pela autora. Janeiro/ 2018

Possivelmente os orifícios ficaram expostos com a perda de estruturas de sustentação da cobertura da plataforma (figura 99). Deve ser promovida a limpeza e a proteção com hidrofugantes, para reduzir a absorção de água nesse trecho exposto da alvenaria. Deve ser produzida uma nova estrutura para cobertura da plataforma, com a proteção adequada para o engaste na alvenaria.

j) Ausência de portas e janelas

A falta de portas e janelas no local sugere que elas devem ter sido retiradas, o que pode ter acontecido por ações de vandalismo no imóvel. A reprodução dos fechamentos dos vãos, a partir de documentação iconográfica está prevista na proposta projetual (figura 100).



Figura 100 – Estado de conservação de uma das janelas da Estação atualmente. Registrado pela autora. Janeiro/ 2018

k) Ferro fundido com corrosão

Estruturas de sustentação da cobertura da plataforma com corrosão (figura 101).



Figura 101 - Detalhe da estrutura em ferro fundido apresentando corrosão. Registrado pela autora. Janeiro/ 2018

Apesar de grande resistência a corrosão, o ferro fundido quando exposto ao ataque de ácidos, sais e gases, começa a demonstrar as primeiras manchas. No caso de Chiador, o ferro fundido foi utilizado na estrutura de sustentação da cobertura da plataforma, estando atualmente 100% coberta de corrosão. Esses elementos estruturais são típicos das estações ferroviárias e, por isso, devem ser recuperados. Desta forma, essas estruturas devem ser desmontadas para limpeza e a pintura para proteção do material. Nesse caso, o processo mais importante de tratamento é a vedação das corrosões profundas com substâncias epóxicas e a restituição de partes faltantes. No caso dos detalhes decorativos, devem ser moldados e colados com adesivos.

l) Levantamento do estado de conservação interno da Estação

Para o levantamento do estado de conservação dos ambientes internos da Estação, serão consideradas as divisões existentes da edificação, sendo essas: torreão 1, armazém e torreão 2, respectivamente (figura 102).

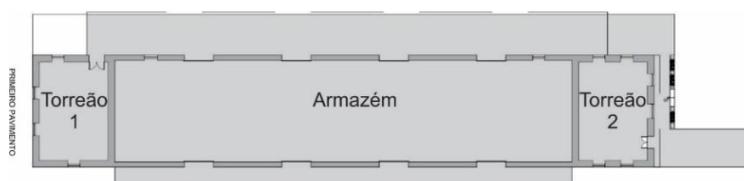


Figura 102 - Planta esquemática com divisões de ambientes da Estação de Chiador. Representado pela autora. Janeiro/ 2018

Algumas condições podem ser indicadas para todo o conjunto, como: a falta da cobertura, da estrutura de sustentação da cobertura, os tetos e forros. Deve ser destacada também, a falta das paredes de divisão de ambientes dentro dos torreões. Ao ser analisado em levantamento, foi possível ver marcas de engaste nas paredes internas que subdividam o ambiente e já se deterioraram. Da mesma forma, houve a perda das lajes, vigas e das escadas de acesso para os pavimentos superiores, nos dois torreões. Atualmente, restaram somente os encaixes do engaste dessas estruturas nas paredes externas. Pelo período de construção desse Bem, pelo método construtivo adotado e por resquícios encontrados no local, é possível deduzir que as paredes internas eram em madeira. A perda da cobertura, forro, laje e escada, sendo em madeira, podem ter sido ocasionados por diversos fatores, perante o abandono, por exemplo: cupins e outros insetos, apodrecimento devido à umidade, dentre outros.

Outros danos são presentes internamente, assim como, nas fachadas externas, como: alvenaria deteriorada e com rachaduras, alvenaria exposta pela perda da argamassa, presença de vegetação e escombros conformados pela alvenaria arruinada, pintura degradada e mancha negra. Devendo ser seguidas as análises feitas para as fachadas, com a apresentação das causas e dos tratamentos para cada patologia identificada.

Quanto ao estado de conservação dos ambientes houve a determinação de níveis classificatórios, sendo os parâmetros:

- Excelente: Material em perfeitas condições de conservação, sem danos detectados, sendo indicado somente tratamentos de manutenção preventiva.
- Bom: Material em condições aceitáveis de conservação, com forma, cor e características originais reconhecíveis. Há a detecção de danos, porém, de fácil tratamento.
- Ruim: Material que demandará reparos e recomposição por demonstrar perdas em suas características originais. Danos encontrados demandam tratamentos mais incisivos.
- Péssimo: Material demanda substituição em que não seja mais possível reaproveitamento do original pelo dano está em estágio avançado de deterioração.
- Inexistente: Material foi removido do Bem pela perda natural ou em caso de vandalismo.

m) Torreão 1

O estado geral de conservação do torreão 1 é ruim, visto a perda da cobertura, das paredes internas e da laje (figuras 103, 104, 105, 106 e 107). Entretanto, diferentemente dos outros ambientes, as paredes externas estão íntegras e em condições de reparo. Há a perda da argamassa e em alguns pontos a necessidade de recomposição da alvenaria, principalmente, próximas ao portal e das esquadrias. Para o caso da vegetação, deve ser promovida a limpeza e retirada das plantas e dos escombros da cantaria que cedeu.



Figura 103 - Fachada interna torreão 1. Registrado pela autora. Janeiro/ 2018



Figura 104 – Parede divisora entre o torreão 1 e o armazém. Registrado pela autora. Janeiro/ 2018



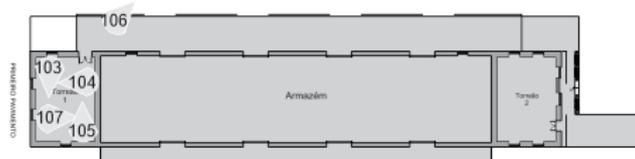
Figura 105 – Fachada interna torreão 1. Registrado pela autora. Janeiro/ 2018



Figura 106 – Fachada interna com marcações da estrutura da laje, vigas e paredes internas. Registrado pela autora. Janeiro/ 2018



Figura 107 - Detalhe para o encaixe da laje e vigas que ruíram e do engaste da antiga parede interna. Registrado pela autora. Janeiro/ 2018



O piso do torreão 1, assim como, de toda a Estação, é feito em material cimentício e nesta parte está em condição ruim. Grande parte do piso se encontra coberta por vegetação e escombros. Na parte visível, este material se encontra em condições de reparos para aproveitamento do encontrado no local. O tratamento deve ser a limpeza e retirada da vegetação e dos escombros. Posteriormente, deve ser analisado se há a presença de buracos e se suas causas são por desprendimento do material ou por recalque da estrutura, para que seja decidido quais são as melhores opções para os tratamentos de recomposição.

n) Armazém

O estado de conservação do armazém é péssimo, havendo a necessidade de manutenção urgente para o controle do avanço dos danos que já prejudicaram a preservação de uma fachada, quase por inteiro (figuras 108, 109, 110 e 111). Há patologias como: vegetação, escombros de alvenaria deteriorada e a falta das esquadrias. Suas causas e tratamentos devem seguir conforme o demonstrado para as demais áreas.

O estado de conservação do piso é bom. Apresenta poucas rachaduras e há somente um pequeno trecho quebrado, que é passível de reparação. As causas para esse dano é provavelmente o impacto da queda da alvenaria. Ainda há pequenos amontoados de escombros e em alguns pontos, há vegetação crescendo, que devem ser retirados. De maneira geral, o piso não apresenta desníveis ou trechos enfraquecidos, indicando que não há problemas aparentes com as fundações.



Figura 108 - vista interna do armazém para o torreão 1. Registrado pela autora. Janeiro/ 2018



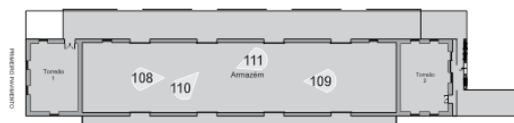
Figura 109 - Vista interna do armazém para o torreão 2. Registrado pela autora. Janeiro/ 2018



Figura 110 - Vista interna do armazém para rua. Registrado pela autora. Janeiro/ 2018



Figura 111 - Vista do armazém para a plataforma. Registrado pela autora. Janeiro/ 2018



o) Torreão 2

Assim como o armazém, o estado de conservação do torreão 2 também é péssimo. Nesse torreão já houve a perda de uma fachada praticamente inteira e metade de outra. É o espaço de toda a Estação em estado mais avançado de deterioração. As patologias e os tratamentos devem ser os mesmos dos outros espaços. Há resquícios das marcações nas paredes que conformam o espaço (figuras 112 e 113). Onde era o segundo andar, restou uma esquadria tipo basculante, que indica uma possível localização para um banheiro, apesar de não ter sido encontrada nenhuma tubulação (figura 114). Assim como no torreão 1, esse espaço demonstra resquício da presença da laje e vigas que dividiam a construção em dois pavimentos. Entretanto, diferentemente do torreão 1, não foi achada a localização da escada.

Na parte interna da fachada, foram encontrados reparos feitos com técnica diferenciada da argamassa de barro com pedaços de tijolos cerâmicos quebrados, presentes também em algumas partes do roda-meio da fachada externa, próxima à plataforma (figura 115).



Figura 112 – Parte interna deteriorada do torreão 2. Registrado pela autora. Janeiro/ 2018



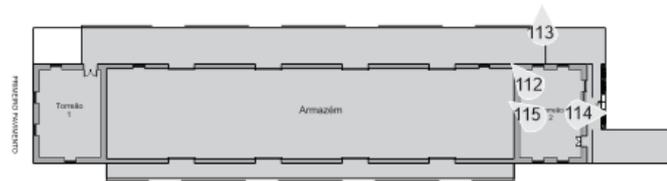
Figura 113 - Parte interna deteriorada voltada para rua. Registrado pela autora. Janeiro/ 2018



Figura 114 - Vista interna torreão 2. Em destaque há o basculante entre duas paredes que indica a localização de um possível banheiro. Registrado pela autora. Janeiro/ 2018



Figura 115 – Em detalhe um trecho de remendo com argamassa diferenciada. Registrado pela autora. Janeiro/ 2018



Pelas condições encontradas de deterioração avançada na Estação de Chiador, se faz necessário o reparo emergencial, como garantia da salvaguarda do Bem. Todas as técnicas citadas foram escolhidas com a intenção de alterar minimamente possível as características originais do Bem, visando a sua preservação e conservação.

3.1.2 O valor do Bem

Alois Riegl (1858-1905), nascido em Viena, na Áustria, foi o primeiro a tratar o patrimônio a partir da determinação de valores. Por conta de seu trabalho na Comissão Central de Monumentos Históricos da Áustria, para o estudo e conservação de monumentos, apresentou seus resultados através da produção do livro “O culto moderno dos monumentos” (1903). Esse livro foi utilizado posteriormente para fundamentar as propostas para criação e organização da legislação austríaca para a conservação dos monumentos.

Para Riegl, os patrimônios históricos edificados são monumentos da criação humana que expressam características próprias de seu tempo e, têm por objetivo perpetuar seu significado por gerações futuras, acabando por ser a herança cultural materializada de uma sociedade. Em seu livro, Riegl propõe que o patrimônio passe a ser classificado através da atribuição de valores, partindo do princípio que todo monumento pode ser assim chamado, por deter de valores históricos e artísticos, sendo como um elo da corrente evolutiva do tempo. A determinação dos valores possibilita a definição de ações adequadas para a preservação dos bens.

A partir desse pensamento, o autor propõe a criação de dois conjuntos, os valores de memória, que se baseiam nos valores referentes ao passado dos monumentos e os valores da atualidade, que correspondem aos valores classificatórios que um monumento deve atender nos dias de hoje. O autor aprofunda as descrições de cada grupo ao compor o valor de antiguidade e o histórico como pertencentes ao valor de memória. Sendo esses valores aplicáveis a condição presente dos monumentos. O valor de antiguidade apresenta o caminhar da vida de um monumento, desde seu nascimento à sua morte, sendo o estado de ruínas o aspecto de degradação natural, facilmente reconhecível. A ruína acaba por representar o valor de antiguidade, sendo uma condição que o diferencia de um monumento novo. Perante a esse valor, não é adequado promover reduções ou acréscimos, entretanto, é necessário proteger para evitar uma morte precoce. Já o valor histórico prevalece naqueles monumentos que representam uma parte da história, por isso, é necessário que estes sejam conservados como documentos. Devendo ser impedida a sua degradação natural.

Ao aplicar o pensamento de Riegl na Estação de Chiador para identificar os valores detidos por esse bem, é de fácil reconhecimento o valor de Antiguidade devido ao seu estágio avançado de deterioração. Por apresentar perdas de estruturas, fechamentos e ornamentos ocasionados pelo total abandono e a falta de conservação, sua atual situação permite que o Bem seja identificado como uma ruína. Essas

características permitem o reconhecimento que a Estação representa um passado em que o progresso chegava naquele lugar e que viabilizou a melhoria da economia local, assim como, representa um presente de pouco investimento e abandono, que indica sua decadência. Nessas condições, é atribuído o valor de antiguidade na Estação de Chiador, segundo o pensamento de Riegl: “É pelos traços desse processo que reconhecemos que um monumento não se originou em um tempo recente, mas em um tempo mais ou menos passado e é na percepção desses traços que seu valor de antiguidade repousa.” (RIEGL, 2006, p.51).

Entretanto, para a comunidade local a Estação é um documento de uma época áurea da cidade. O conjunto arquitetônico é talvez o símbolo edificado mais significativo de um momento de progresso da cidade. A comunidade ainda tem viva em sua memória a melhoria da economia por conta do escoamento da produção agrícola, de laticínios e de cerâmicas que o trem promovia, além da facilidade de acesso às outras cidades. Neste contexto percebe-se a preponderância da atribuição para o valor histórico da Estação. De acordo com Riegl, nos monumentos com valor histórico atribuído: “[...] não nos interessam no monumento os traços das influências de degradação da natureza, mas a sua criação original como obra humana”. (RIEGL, 2006, p. 55)

Diante dos diversos pedidos para reativação da Estação, feitos pela Prefeitura e pela população de Chiador, conclui-se que apesar da ruína ser um objeto que cria encantamento, para os moradores do local, é mais importante que ela volte a ser utilizada. A retomada do uso como estação ferroviária e promover a conexão com outras cidades, incentivando a economia local. Conforme apresentado no histórico, os moradores abandonam a cidade frequentemente por necessidade de procurar maiores recursos em cidades próximas, tais como oportunidade de empregos, instituições de saúde, educação e lazer. O apego à imagem da Estação verifica-se inclusive na sua utilização como símbolo da cidade no site da Prefeitura de Chiador. Na página inicial a Estação aparece como a principal atração da cidade (figura 116).



Figura 116 – Foto do site da Prefeitura de Chiador que utiliza a Estação como seu principal símbolo. Prefeitura de Chiador. Fonte: Site da Prefeitura de Chiador. 2019

Riegl descreve em seu livro que a perda da utilização de um bem muito utilizado pela população causa incômodo mesmo para os amantes de antiguidades.

Trata-se de obras que estamos acostumados a ver em plena utilização pelos homens, e a falta desse uso, que nos é familiar, incomoda-nos, por apresentar os efeitos de uma destruição violenta, intolerável mesmo para o culto de antiguidade. (RIEGL, 2006, p.18).

Na classificação do referido autor, além do Valor de memória (valor de antiguidade e o valor histórico) existe o Valor de Atualidade, que é composto pelos valores de uso, de novidade e de arte relativa. No caso da proposta para Estação de Chiador, é necessário ressaltar atribuição do valor de uso. Uma vez que a ideia é resgatar o uso de estação ferroviária, de modo que sua existência não seja comprometida e que concessões absolutas não sejam permitidas em relação ao culto da antiguidade. Conforme visto anteriormente, o valor histórico da Estação é preponderante em relação ao valor de antiguidade. A proposta de intervenção conservará alguns aspectos relativos à antiguidade do edifício em questão, pois, eles reforçam o seu caráter como documento histórico da cidade. Segundo Riegl: “Não há necessidade de examinarmos um tratamento de um monumento em caso de conflito entre o valor uso e o valor histórico, porque nestes casos já existe um conflito com valor de antiguidade; Apenas o valor histórico, por sua fragilidade, acomodar-se-á mais facilmente as exigências do valor de uso.” (RIEGL,2006, p.69)

Por conta da atratividade existente na condição de arruinamento que o Bem apresenta a proposta desenvolvida procurar associar o lado atrativo existente com o fortalecimento da edificação como um símbolo sem alterar sua passagem pelo tempo. Essa é uma estratégia não somente em respeito a todos os períodos que a Estação passou em relação à história da cidade de Chiador, mas também, é uma forma de manter o público de turistas que procuram visitar o local pela curiosidade gerada pela condição de arruinamento. De acordo com Ribeiro: “[...] elas exercem um fascínio sobre os curiosos pelo que aquele fragmento foi no passado, sua importância e sua magnitude” (RIBEIRO, 2016, p.24)

3.1.3 Fundamentação Teórica

A valorização do passado é um movimento crescente em todo mundo. Atualmente, existe uma compreensão sobre essa valorização como um meio de preservar a identidade e a cultura das diferentes sociedades. Segundo Pedroso (1999, p.9) descreve:

Quem não vive as próprias raízes não tem sentido de vida. O futuro nasce do passado, que não deve ser cultuado como mera recordação, e sim, ser usado para o crescimento no presente, em direção ao futuro. Nós não precisamos ser conservadores, nem devemos estar presos ao passado. Mas precisamos ser legítimos e só as raízes nos dão legitimidade. (PEDROSO, 1999, p.09)

Sem referências do passado ficamos sem conhecer nossas raízes, nossa origem e quem somos. Esse processo de reconhecimento da importância do passado teve seu início durante o século XV, com o movimento do renascimento, na Itália. Nesse período surgiu grande interesse pelas construções e produções artísticas Greco-Romanas, por fornecerem informações sobre a organização da sociedade daquela época, os métodos construtivos utilizados e técnicas de representações artísticas. Esse interesse despertou à importância da preservação, documentação e registros dos patrimônios culturais e históricos.

Desse modo, é importante ter cuidado ao se intervir em elementos antigos, e, principalmente, nas edificações. A fundamentação teórica é determinante para a elaboração de diretrizes a fim de evitar decisões arbitrárias que possam ocasionar perdas de monumentos. Teóricos de diferentes épocas discorreram sobre questões de intervenção em arquiteturas antigas, e seus posicionamentos influenciaram nas orientações descritas nas Cartas Patrimoniais, que hoje servem como embasamento nas decisões projetuais.

Viollet-le-Duc e John Ruskin, importantes teóricos do século XIX, tinham premissas diferentes sobre como poderiam ser conduzidas intervenções sobre arquiteturas antigas. Eugène Viollet-le-Duc (1814-1879) acreditava que deveriam ser feitas grandes intervenções, o que o permitiu chegar ao ponto de recriá-las a um estado que nunca existiu. Em contrapartida, John Ruskin (1819-1900) defendia em seu livro “The Seven Lamps of Architecture”, que as marcas da passagem do tempo faziam parte do edifício como registro histórico e qualquer tipo de intervenção deveria ser evitada. Os edifícios para Ruskin tinham uma vida, nascem e morrem, valorizando o estado de ruínas que alguns monumentos se encontravam. Apesar das diferentes visões, Viollet-le-Duc e Ruskin concordavam que o edifício em uso contínuo auxiliaria na sua preservação,

talvez seja a mais significativa premissa em relação a proposta de intervenção para Estação de Chiador.

Uma opção de interpretação que ponderava essas duas visões mencionadas acima encontra-se no pensamento de Camillo Boito (1836-1914), teórico italiano. No início de sua trajetória, Boito defendia as ideias de Viollet-le-Duc, e, com o amadurecimento de suas reflexões, acabou se aproximando de Ruskin, ao entender a importância da preservação do valor das ruínas. O autor defendia a pouca intervenção para garantir a não alteração substancial do monumento, à medida que acreditava na necessidade de certas restaurações, para evitar a morte precoce dos monumentos. As intervenções de restauro, para Boito, deveriam ser às mínimas possíveis, com distinguibilidade em relação ao original e nunca deveriam tentar levar o edifício de volta ao que foi um dia. Kühl (2003), descreve sobre o pensamento de Boito: “O restauro pode ser necessário para não se abdicar do dever de preservar a memória” (KÜHL, 2003 apud BOITO, 2003, p.25). Dessa forma, para Boito, o restauro é um mal necessário e entendido essa necessidade, preconiza que complementos e acréscimos devem demonstrar serem obras de seu próprio tempo.

Os pensamentos de Boito podem ser aplicados no caso da Estação de Chiador, para possibilitar sua utilização e a perpetuação de seu valor histórico. Sendo imprescindível que seja informado ao visitante, ao morador local e às futuras gerações, que houve uma intervenção, para possibilitar a reativação de uso e não cometer falsos históricos.

Já Cesare Brandi (1906-1988), crítico em História da Arte e participante da fundação do Instituto Centrale Del Restauro, em Roma, 1939, desenvolveu sua teoria sobre o restauro crítico. Esta teoria parte da premissa que o monumento é obra de arte. Para Brandi, o restauro é: “[...] qualquer intervenção voltada a dar novamente eficiência a um produto da atividade humana” (BRANDI, 2016, p.25). Nesse trecho o autor destaca a importância de se atribuir um uso aos monumentos, de modo que ele venha a funcionar como um produto humano.

De acordo com Brandi (2016), monumentos são como um inteiro, e, mesmo com partes faltantes, se ainda for possível, ter à compreensão do todo, significava que a edificação ainda detinha vitalidade implícita para promover uma reintegração da unidade potencial, através de uma restauração. A restauração pode ser feita somente sobre a matéria e não permite intervir nas características autênticas encontradas nos monumentos: “[...] dado que não somos o artista criador, não podemos inverter o curso do tempo e nos inserirmos com legitimidade naquele momento em que o artista estava criando a parte que agora falta.” (BRANDI 2016, p.125). Logo, Brandi ressalta o princípio

da distinguibilidade e esclarece que a intervenção não deve modificar as características originais encontradas nos monumentos imprescindíveis para a preservação da unidade potencial da obra. Para Brandi (2016), a intervenção deve ser facilmente reconhecida, sem infringir à unidade que se pretende reconstituir e sem constituir um falso histórico.

Brandi também destacou a utilização de monumentos antigos com um novo uso para preservação desses monumentos. Na Carta italiana de Restauração de 1972, cita:

[...] deve ser atentamente avaliada a possibilidade de novas utilizações dos antigos edifícios monumentais, caso não resultem incompatíveis com os interesses histórico-artísticos. As obras de adaptações deverão ser limitadas ao mínimo, conservando escrupulosamente as formas externas e evitando alterações sensíveis das características tipológicas, do organismo construtivo e da sequência dos percursos internos. (BRANDI. 2016. P.242)

As orientações de Cesare Brandi devem ser aplicadas como diretrizes no projeto de intervenção da Estação de Chiador, como forma de garantia da manutenção de suas características arquitetônicas originais, determinantes para preservação da imagem e das marcas do tempo como documento histórico. Deve ser associado às atualizações e que se adaptações que se façam necessárias para o bom funcionamento de uma estação ferroviária.

3.1.4 A aplicabilidade das Cartas Patrimoniais em Chiador

A Carta de Veneza, de 1964, diz que tanto a conservação, como o restauro dos monumentos, tem por objetivo a salvaguarda da obra de arte, como testemunho histórico e estético. A conservação é sempre favorecida pela implantação de um uso adequado as demandas da sociedade, sem comprometer aspectos históricos do edifício. Tal premissa ressalta a importância da retomada da utilização do espaço da Estação, dando ao conjunto arquitetônico mais serventia para população, do que como ruína, somente com o fim contemplativo. A Carta também comenta sobre necessidade de complementação: “[...] no plano da reconstrução conjectural, qualquer trabalho de complementação, reconhecido como indispensável por razões estéticas e técnicas, deve-se poder distinguir de um projeto arquitetônico e deve ser portador da assinatura da nossa época” (CARTA DE VENEZA, 1964, ARTº9). Esta orientação é compatível com o pensamento de Boito e Brandi a respeito da necessidade da distinguibilidade, que será aplicado na proposta projetual para a Estação.

Já a Carta de Dublin, 2011, aborda a questão de preservação e conservação do patrimônio industrial. Nessa Carta também se destaca o uso como o meio mais fácil e

mais sustentável de garantir à conservação. Prioritariamente, é indicada a manutenção da função original com a devida modernização, e, caso este não seja possível, deve-se destinar uma nova serventia, que respeite às estruturas originais da tipologia arquitetônica. Além de fazer a recomendação sobre a necessidade de evitar falsos históricos e de criar conscientização sobre a importância da preservação. É apontado ainda, a importância dos governos locais em criarem regulamentos, códigos e padrões que garantam essa preservação e o respeito pela preexistência.

Esta orientação justifica a inclusão de um novo programa na Estação Férrea de Chiador para a retomada do uso, uma vez que esse monumento apresenta valor histórico e estético do patrimônio ferroviário. Vista a escassez da consciência do valor do patrimônio ferroviário do Brasil, é ocasionada a perda de importantes monumentos recorrentemente. As ações quanto ao IPHAN e aos órgãos regionais começaram a ser produzidas somente a partir da década de 1990, estando ainda recentes quanto a valorização dessas edificações.

De acordo com o valor identificado que a Estação detém para a população local e utilizando a base teórica acima apresentada como justificativa para a viabilidade de uma intervenção, faz-se necessário determinar qual será o tipo de ação perante a fragilidade existente no estado de ruínas em que a Estação se encontra. Desta forma, a ação adotada será a reabilitação, compreendida pela definição de Choay (1988) como: ação que visa restabelecer qualquer coisa dentro de seus direitos, recuperação da estima e a consideração de um patrimônio arquitetônico ou urbano que passou recentemente a ser objeto de revalorização econômica, prática ou estética. Sendo um conjunto de ações para a transformação de um local, garantindo de forma duradoura o objeto principal e a preservação das principais características.

Essa intervenção visa ao aproveitamento máximo da estrutura existente disponível no local, que tornará o Bem apto novamente para a utilização através da recomposição de sua volumetria, ao utilizar técnicas compatíveis, respeitadas e distinguíveis, através da manutenção da autenticidade. Segundo a Carta de Lisboa de 1995, a reabilitação de um edifício vem a ratificar e complementar o pensamento de Choay, ao definir como:

Obras que têm de pôr fim a recuperação e beneficiação de uma construção, resolvendo as anomalias construtivas, funcionais, higiênicas e de segurança acumuladas ao longo dos anos, procedendo a uma modernização que melhore o seu desempenho até próximo dos atuais níveis de exigência. (CARTA DE LISBOA, 1995, p.02)

A Carta de Lisboa descreve a reabilitação como uma estratégia de gestão, que através de intervenções múltiplas, procura valorizar às potencialidades sociais, económicas e funcionais, voltadas a melhorar a qualidade de vida da população, através da qualidade dos equipamentos, infraestrutura, espaços públicos, da conservação a identidade cultural e as características existentes expressas nas formas sociais e patrimoniais. Há a permissão para incentivo de atividades económicas, com destaque para o comércio e artesanato. Nunca deve se analisar o Bem como objeto isolado, e sim, como um elemento parte de um sistema composto com sua paisagem de contextualização, sendo esse, um dos direcionamentos principais da proposta a ser apresentada.

O entorno da Estação de Chiador pertence à zona rural, apresentando parte da natureza da Zona da Mata conservada e pouco edificada. Ao relacionar a preservação dos elementos que compõem seu entorno com a proposta turística do circuito ferroviário, é vista a existência de impactos negativos, capazes de promover grandes alterações nesse sistema, (já fragilizado desde a construção do Complexo Hidrelétrico de FURNAS). Por isso, foi escolhida a solução de criar um parque como forma de preservar, conter e diminuir os impactos gerados com a proposta e com o uso turístico. Sendo destacado o potencial da educação ambiental na proposta e a elaboração das zonas de proteção, como orientações a longo prazo, para garantir a contextualização de sua paisagem.

Como o Projeto atenderá também um programa turístico, ela amplia a proposta do “Expresso Trem da Terra” que pretende vender a imagem da Estação somente como ruína. A ruína pode trazer encantamento por carregar um mistério histórico desconhecido, que justificou sua atual situação, entretanto, essa condição é insustentável, ao se comparar com o valor de sua história e os benefícios que sua reativação traria, o que justifica mais uma vez sua recuperação.

A partir das reflexões dos teóricos e das orientações das Cartas Patrimoniais, define-se como diretriz projetual a necessidade de se conservar a autenticidade da edificação, através da mínima intervenção de forma distinguível, para viabilizar a complementação das partes faltantes e reativar o uso da Estação. Com essa ação, torna-se possível manter sua volumetria e a preservação de sua imagem, símbolo utilizado para diferentes fins pela população e pela Prefeitura. Destaca-se também a necessidade de compatibilização do espaço e da estrutura original com a nova distribuição programática que a edificação receberá.

3.2 O entorno da Estação de Chiador

3.2.1 Análise e diagnóstico da paisagem

A Estação de Chiador se situa em um espaço que pode ser classificado, de acordo com Macedo (2016), como livre de urbanização:

Todo espaço existente fora do perímetro de qualquer tipo de mancha urbana tenha ele qualquer porte, povoado a grande metrópole. Este compreende campos, florestas dos mais diferentes tipos, lagos, bosques, plantações, etc. e se constituem em espaços que na sua maioria nunca serão urbanizados, fato este que não exclui a sua possibilidade de transformação devido a processos sociais diversos como a construção de uma represa, o cultivo de seja, reflorestamento para a produção de celulose, etc. (MACEDO, 2016: p.03)

Esse espaço se localiza em uma região de vale, conformado entre dois morros. Em seu entorno imediato existem diversos elementos, sendo estes naturais e construídos, que participam diretamente de sua contextualização e consequente preservação (figura 117).



Figura 117 - Entorno imediato à Estação ferroviária. Fonte: Adaptado do Google Imagens. 2018

Na área próxima à Estação, há diversos outros elementos que por serem atrativos, indiretamente se relacionam com a Estação, por esta ser utilizada como uma referência espacial. Esses elementos são apresentados na figura 118:

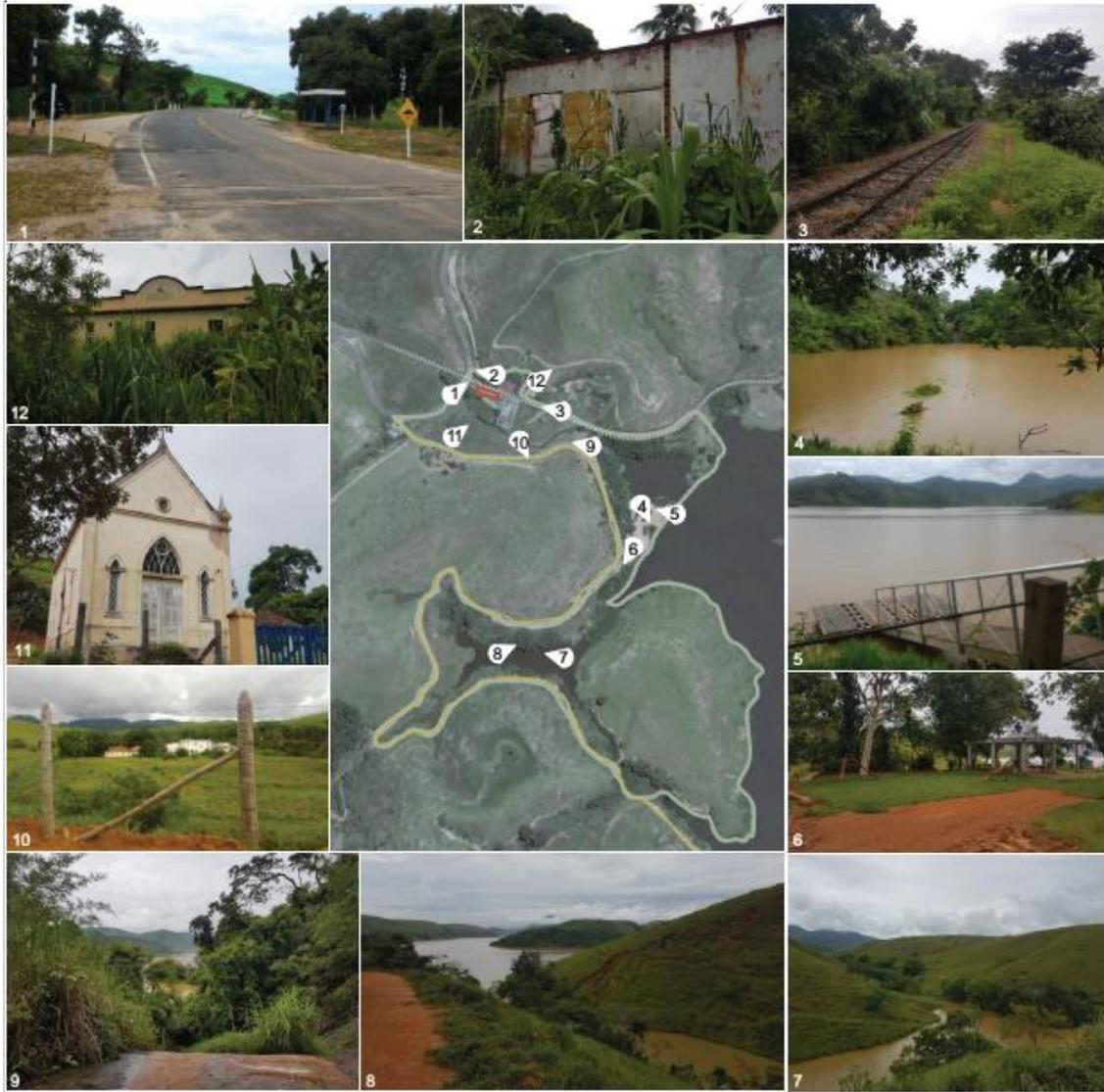


Figura 118 – Elementos participantes da contextualização do Bem. 1- Estrada Chiador/Penha Longa. 2 – Antigo colégio. 3 – Trilhos da linha férrea. 4 – Lago de Furnas. 5 – Deck para acesso ao Lago. 6 – Equipamentos para apoio ao visitante do Lago. 7 – Topografia de contextualização. 8- Topografia de contextualização. 9 – Córrego. 10 – Cercas e limites existentes. 11- Capela de São José. 12 – Indústria de Laticínios de Chiador. Registrado pela autora. 2019

Como elementos naturais, há o lago da Usina hidrelétrica de Anta que fica a 300 metros da Estação, tendo também, um córrego que deságua no Rio/lago. A topografia que conforma enquadramento da Estação também é um elemento de importante participação, conformando o vale em que o contexto se encontra, devendo ser igualmente preservada.

Conforme o apresentado no histórico, os usos por apropriações praticadas nessa área permitem classificá-la como uma área de lazer, de acordo com Macedo (1995), é compreendida como uma área em que os elementos naturais também são dotados de valor cênico/ paisagístico e possibilita o uso do lazer ativo, assim como, o uso passivo contemplativo.

A vegetação do local, originalmente pertencente à Mata Atlântica, há pelo menos 200 anos vem sendo cada vez mais desmatada para ocupação agropecuária. Em alguns pontos ainda existem parte da mata nativa intocada, como próximos as margens do Rio Paraíba do sul. Minas Gerais, segundo o site da ONG SOS Mata Atlântica, indica ser o segundo estado brasileiro que mais promove o desmatamento (figura 119), devido às atividades econômicas, pertencendo ao grupo 3, entendido por SANSEVERO *et al.* (sem data) como:

Este grupo é formado por microbacias caracterizadas pelo predomínio de pecuária, médios percentuais de agricultura e com terrenos acidentados (com declividade superior 15%). São microbacias com baixo percentual de vegetação nativas e, como consequência, grandes distancias entre os fragmentos remanescentes de vegetação nativa. [...] Devido a esses fatores e considerando as restrições para expansão das atividades antrópicas dadas pelas altas declividades, optou-se por classificar estas microbacias como possuindo MÉDIO potencial de regeneração natural. (SANSEVERO *et al.* sem data. p.04)

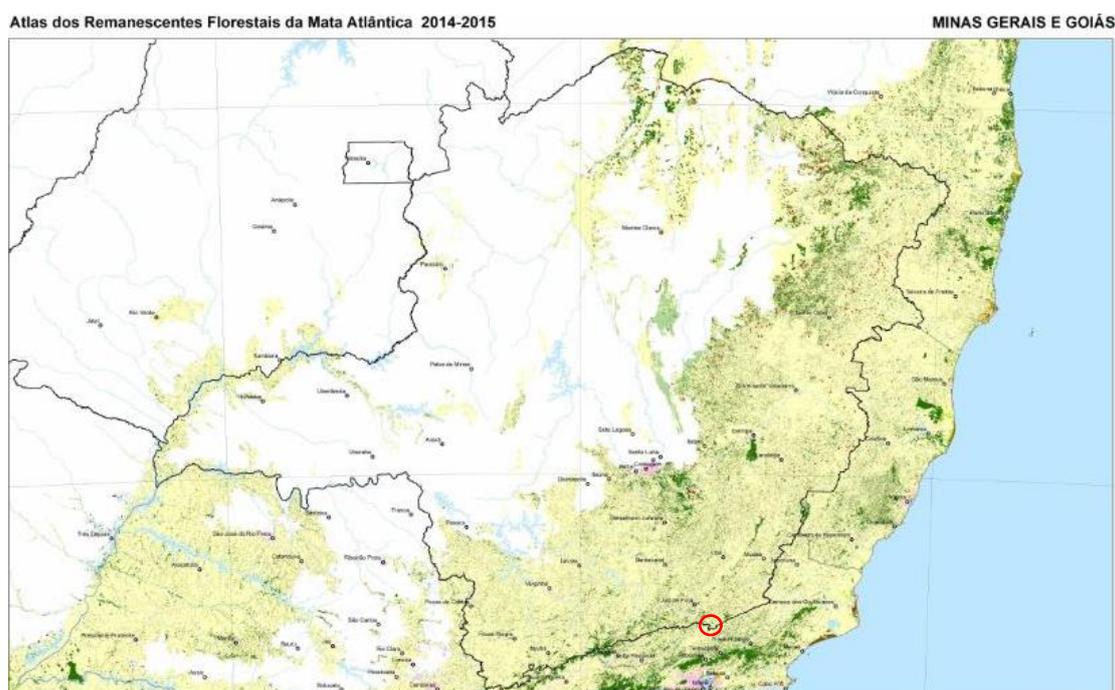


Figura 119 - Mapa indicativo da Mata Atlântica em Minas Gerais. Localização de Chiador em destaque de cor vermelha, como vegetação típica de várzea. ONG SOS Mata Atlântica. 2015. Fonte: <http://ecoa.org.br/mg-volta-a-liderar-ranking-de-desmatamento-da-mata-atlantica/>. Acesso em março/2019

Perante as limitações de recuperação da mata de formas naturais, de acordo com o Ministério do Meio Ambiente, é indicado o reflorestamento em áreas propícias, voltadas para restaurar as paisagens e conter adaptações às mudanças do clima. É compreendido que um reflorestamento ocasionará uma modificação nessa paisagem, que já se consolidou, por passar por interferências constantes a pelo menos um século, desde o início do período de ocupações. Entretanto, diante das transformações ao meio

ambiente, em Chiador e na área em que a Estação ferroviária se localiza, especialmente, por conta da construção do alagamento de FURNAS, é importante promover a proteção máxima à natureza e recompor a mesma em áreas estratégicas como ação compensatória das modificações provocadas.

Quanto aos elementos construídos próximos à Estação, existe a Indústria de Laticínios do Chiador, construída de forma estratégica para facilitar o escoamento de sua produção pela ferrovia, e, mesmo com o encerramento desse transporte manteve seu funcionamento. Nessa área também são encontradas algumas construções de uso privado como residências. Com a construção do Lago de FURNAS, parte desse povoado sofreu remoção e, desde então, é possível ver o surgimento de novas construções nas colinas próximas à Estação, como pode ser observado nas figuras 120 e 121, mapas de 2002 e 2018, respectivamente.



Figura 120 - Entorno da Estação de Chiador.
Fonte: Adaptado do Google Imagens 2002.
Outubro/ 2018



Figura 121 - Entorno da Estação de Chiador.
Fonte: Adaptado do Google Imagens 2018.
Outubro /2018

- | | | | |
|---|--|--|--------------------|
| Propriedades privadas | Estação Ferroviária | Antigo colégio | Linha Férrea |
| Córrego | Ind. de Laticínios | † Capela de São José | |

Essas novas construções são promovidas sem nenhum tipo de controle por parte da Prefeitura de Chiador, que é inclusive limitada em legislações, não havendo código de obras ou outro regimento. Desta forma, a preservação da topografia que determina o background de enquadramento do Bem é posta em risco de alteração constante. Risco este que foi iniciado com a construção do lago que promoveu a aproximação das margens do rio em 2 quilômetros e hoje se encontra a apenas 300 metros da Estação.

Outros elementos construídos são as vias de acesso. Nesse contexto, existe a Estrada que conecta Chiador ao distrito de Penha Longa, com pavimentação em asfalto,

e as vias de médio fluxo, ainda em terra batida e com infraestrutura precária. A linha férrea também é um elemento construído e detentor de valor histórico por conta do conjunto que pertence. Mesmo sem utilização ou com a tecnologia defasada é importante sua permanência ser mantida.

3.2.2 O conceito de entorno e sua participação na preservação do Bem

O contexto em que o patrimônio histórico se encontra, participa e contribui para o significado e singularidade do bem. Sendo assim, as áreas de entorno são os locais aonde a ação reguladora se justifica para proteger e valorizar o bem cultural imóvel. Esse contexto pode estar próximo, ou distante, a depender da participação de interferência que cria a edificação em questão. Para isso, é possível determinar diferentes zonas de proteção que interagem de formas distintas em relação ao bem, o que permite reconhecer interações e impactos na sua preservação em diferentes escalas, por exemplo: identificar a relação do Bem com seus vizinhos, o bem na sua quadra e este em sua cidade ou região, como sempre parte de um sistema ou um conjunto. As zonas são como a concretização espacial do contexto, através da determinação de servidões administrativas segundo a Lei portuguesa, que também é usada como referência para as estratégias de tombamento e proteção vigente no Brasil.

A determinação dessas zonas representa apenas uma etapa para que sejam estudadas as características, peculiaridades e suas participações em relação à construção a ser protegida, ao reconhecer que, segundo VARGAS *et al*: “[...] todos os bens imóveis possuem relações significativas com o meio físico, visual, espiritual, ou cultural aonde se inserem” (VARGAS, Heliana Comin e CASTILHO, Ana Luisa Howard de (org.). 2006. p.151).

Segundo VARGAS *et al*, existem algumas orientações que ajudam a estabelecer os critérios de delimitação e regulação das zonas de proteção: o contexto que o Bem é integrante pode estabelecer uma relação envolvente material e imaterial e depende dos valores e dos objetivos de conservação e valorização do bem a ser protegido. Para isso, devem ser determinados 3 níveis de zonas, sendo a zona Geral, a de maior abrangência e considerada a macrozona, a zona Especial, como a mesozona, em que é possível fazer uma leitura do conjunto arquitetônico próximo; e a zona do Bem, sendo a microzona, com componentes que agem diretamente sobre o Bem. Essas zonas representam etapas para o processo de conservação e valorização dos monumentos e conjuntos arquitetônicos.

A criação das zonas pode ser um meio para preservação do Espírito do lugar, conforme é explicado na Carta de Quebec, escrita no Canadá, em 2008. Denominado também por “Genius loci”, o espírito do lugar pode ser retratado desde uma edificação ou lugar de grande importância para um povo, além de costumes e valores, sendo algo que represente o significado de um lugar. O espírito do lugar pode ser composto por elementos tangíveis, como sítios, edificações, paisagens, rotas e objetos, assim como, pode conter elementos intangíveis, como memórias, narrativas, documentos escritos, festivais, rituais, tradições, valores, cores, odores etc. Todos esses itens contribuem de forma única para formar o lugar e lhe conferir um espírito. Por agregar valor, estes elementos sendo tangíveis ou intangíveis podem ser utilizados para validar ações em projetos de conservação e restauro em qualquer tipo de monumento. Esses elementos que contribuem para a definição do Espírito do Lugar podem estar em constante variação ao longo do tempo, de uma cultura para outra, de acordo com seu modo de vida, permitindo também que um mesmo lugar tenha diversos espíritos, podendo ser compartilhado por grupos diferentes.

As zonas nesse caso, seriam um recurso para o governo local, poder através de um planejamento estratégico, impedir a degradação do Espírito do Lugar, ao conservar costumes e tradições que a comunidade tenha para com os bens, auxiliando na sensação de pertencimento e identificação dos habitantes com a cidade. No caso do patrimônio ferroviário, a manutenção dos trilhos, mesmo que desativados, como marcação de limites e territórios é uma forma de conservar o espírito do lugar. A manutenção de um uso constante, para conservação da vitalidade e evitar esvaziamentos após desativações, também é uma forma de se administrar a proteção.

3.2.3 O parque na preservação da paisagem cultural e do ambiente construído.

A paisagem cultural é um termo que vem sendo discutido como uma nova categoria de preservação, sendo tratada desde o ano de 1992 pela Unesco. É reconhecida também em outros importantes documentos internacionais, até ser incorporada como uma nova categoria pelo IPHAN, no ano de 2009.

A discussão sobre a proteção das paisagens vem sendo considerada há muitos anos, sendo comentada desde o Decreto-Lei 25, de 1937, sobre a criação do IPHAN, ao indicar que as paisagens de feição notável, dotadas pela natureza ou agenciadas pela indústria humana, teriam igual possibilidade de proteção.

Segundo Scifoni (2010), a paisagem cultural é uma determinada porção espacial que compõe um conjunto, composto por elementos materiais construídos, em associação a morfologias e dinâmicas naturais, o que lhe atribui significados sociais. Esse conceito passa a ser representativo de grupos sociais e suas relações com a natureza, o que justifica a sua preservação e proteção por conta de seu caráter peculiar gerado com o passar da história. A paisagem cultural pode se revelar de diversas formas, que demonstrem a relação do homem com o uso e a apropriação da natureza.

Scifoni destaca:

[...] paisagem cultural traz a marca das diferentes temporalidades da relação dos grupos sociais com a natureza, aparecendo, assim, como produto de uma construção que é social e histórica e que se dá a partir de um suporte material, a natureza. A natureza é matéria-prima a partir da qual as sociedades produzem a sua realidade imediata, através de acréscimos e transformações a essa base material. (SCIFONI, NASCIMENTO; 2010, p. 32)

Ainda de acordo com Scifoni (2010), esse enfoque permite superar a divisão dentre as diferentes concepções sobre o patrimônio natural e cultural e do material e imaterial, possibilitando a leitura de um sistema vivo e dinâmico: “[...] permite compreender as práticas culturais em estreita interdependência com as materialidades produzidas e com as formas e dinâmicas da natureza”. (SCIFONI, 2010. p. 32).

Macedo (1995) também apresenta a capacidade da natureza e de espaços verdes como um todo, de deterem valor social por conta de seu utilitarismo, o que pode reforçar a natureza também poder ser classificada como um patrimônio de valor cultural:

Neles estão contidos bosques, campos, matas, jardins, alguns tipos de praças e parques, etc. [...] O valor social atribuído pode ser vinculado ao seu utilitarismo em termos de área de produção de alimentos, ao interesse para a conservação ou preservação de conjuntos de ecossistemas ou mesmo de um único ecossistema, ao seu valor estético/cultural e mesmo a sua destinação para o lazer ativo ou passivo. (MACEDO, 1995, p.16)

Dessa forma, a proteção da paisagem cultural no Brasil contempla a gestão compartilhada do patrimônio, envolvendo o patrimônio edificado, os grupos sociais que ocupam o espaço, o espaço em que se situa, natural ou edificado, sua representação e o imaginário coletivo. Configura-se uma marca que representa as concepções e as ações espaciais e da cultura de cada lugar, além das características naturais do espaço em questão, como topografia, fauna e flora, clima, dentre outros, podendo existir tanto em meio urbano como rural. Deve ser administrado pelos diferentes poderes públicos,

Municipal, Estadual e Federal, em seus diferentes setores, como: cultura, turismo, educação, economia, entre outros.

Silva (2000) também desenvolve a gestão compartilhada da proteção da paisagem destacando a participação dos elementos naturais, ao explicar que o nível de proteção pode variar de acordo com o estatuto que a rege, mas de forma geral, as áreas protegidas visam atingir um número de objetivos como: estudos científicos; proteção de fauna e flora ameaçada de extinção; manutenção de biodiversidade; novas formas de exploração para o desenvolvimento sustentável; preservação de paisagens tradicionais de valor histórico e cultural, que não devem ser alvo de exploração unicamente econômica; áreas de lazer e educação ambiental; dentre outras.

De acordo com Silva (2000):

[...] A ideia de conservação da natureza como um conceito estático e passivo, que se limita à manutenção de um *status quo* existente, não parece, pois, adequada aos dias de hoje. Já não se trata de um conceito elitista, como quando se pretendia conservar a paisagem em nome de valores estéticos, destinada à fruição de apenas uma pequena minoria. Atualmente, ela necessita de ser mais dinâmica e adaptada a novas situações, apresentando-se como um conceito não só ecológico, mas igualmente cultural, que se integra com os outros valores pelos quais a nossa sociedade se rege. (SILVA, 2000, p.31)

Serrano *et. al* (2007) também falam sobre a mudança de compreensão sobre o que é patrimônio com o passar dos tempos e sobre a ideia de incorporar as riquezas naturais. Atualmente, busca-se entender a classificação das paisagens naturais e culturais, com base, principalmente, nos interesses do turismo. As atividades turísticas são voltadas para atender à economia, tendo o papel de organizar, normatizar, selecionar, fragmentar e dar nova dinâmica a uma paisagem. Dessa forma, tornar a natureza como uma paisagem patrimonial acaba se tornando um veículo catalisador de interesses de apropriação e de seu uso. Por isso, a patrimonialização deve estar relacionada à relevância cultural e aos processos adaptativos dos grupos sociais ao seu meio ambiente, sendo essa, uma ação política e cultural.

Pelo fato da paisagem cultural ser dinâmica e possibilitar novas apropriações e transformações, sua proteção não pode ser limitada a ações de tombamento que tentem a promover seu congelamento no tempo. A depender do meio em que se encontra, é possível promover uma delimitação espacial para proteger os elementos que a compõem, por exemplo, quando a paisagem está em meio à natureza preservada ou com pouca intervenção, sendo uma opção a criação de parques.

O autor Carlos P. da Silva (2000) aborda a compreensão da necessidade de áreas ambientais protegidas visto a condição dos recursos naturais e delapidação destes. Na perspectiva de um ordenamento do território que seja mais eficaz, o autor explica a importância das áreas protegidas pelos diversos valores histórico, cultural e natural, com a potencialidade de contribuição para um desenvolvimento regional. Essas ações levaram ao surgimento dos chamados Parques Nacionais, que eram áreas protegidas em estado praticamente selvagem, evitando o avanço da civilização e limitando a intervenção do homem, condicionando o acesso a fins científicos ou de lazer. Silva (2000) observa que a partir desse quadro, procurou-se proteger áreas em que fosse patente o equilíbrio entre a ação do Homem e da natureza, nascendo assim, os Parques Naturais. Esses parques, além da função de conservação, serviam para o recreio e lazer, segundo o autor: “[...] permitindo não só a manutenção de paisagens em equilíbrio, mas igualmente o seu desfrute por populações, normalmente urbanas” (SILVA, 2000, p.30). Vindo esse conceito dos parques naturais a serem mais explorado e utilizado de acordo com a evolução da consciência dos problemas ambientais.

O autor descreve que os parques naturais, normalmente, situam-se em áreas rurais “deprimidas”, onde subsistem modos tradicionais de vida. Ainda para o autor, esses parques são áreas onde se pretende preservar não somente valores naturais, mas, também, os valores culturais e históricos, que são frutos da ação do Homem no meio, sendo este um bom exemplo de solução a ser adotada no Brasil.

Silva (2000) também aponta os impactos causados pelo turismo, destacando que se deve ter consciência dos impactos e nunca atrair grandes massas para não contrariar os objetivos preconizados sobre a conservação, a proteção ambiental e cultural da proposta e deve gerar riquezas e contribuições para as populações residentes nessas áreas.

Objetivos fundamentais do Turismo em Áreas Protegidas		
Objetivos Ambientais	Objetivos Sociais	Objetivos econômicos
Preservação a longo prazo dos recursos naturais.	Integrar a atividade turística no território, mas também nas comunidades e culturas locais.	Melhorar de forma equilibrada a economia local.
Valorização dos recursos naturais como foco de atração turística.	Melhorar a qualidade de vida das populações locais.	Conseguir que os benefícios da atividade turística sejam investigados na melhoria do território e das populações locais
Promoção de atividades que respeitem o meio ambiente.	Estabelecer uma ligação positiva de mútuo enriquecimento entre a população local e os visitantes.	Potencializar a diversificação da base econômica local.
Controlar a utilização dos recursos, que espacialmente que temporalmente.	Tornar acessíveis as áreas protegidas a todos os setores da sociedade, evitando, porém, a sua degradação.	Promover a comercialização de produtos locais e regionais.
Fonte: Adaptado de Castañer e Freguell (1998)		

Tabela 1 - Esquema sobre os objetivos fundamentais do turismo em áreas protegidas. (SILVA, C,2000, p.41)

As áreas protegidas são, na sua maioria, áreas rurais, deprimidas, econômica e socialmente. Muitas vezes, a atividade dominante é a agricultura, onde os rendimentos diminuíram, fazendo com que a qualidade de vida dessas populações baixasse. Neste cenário, o turismo poderá funcionar como um fator de dinamização, sendo uma fonte de rendimentos complementares da atividade agrícola que, embora economicamente menos importante, pode continuar a desempenhar um papel crucial para o equilíbrio natural, permitindo a manutenção da paisagem tradicional, também ela fruto de equilíbrio entre as atividades antrópicas e o meio natural. (SILVA, 2000, P.41)

No Brasil, a Lei Federal N.º 9.985 de 18/07/2000, regulamenta as Unidades de Conservação da natureza. A Lei descreve a criação dos parques como meio de promover a conservação das riquezas naturais e evitar os impactos causados pelo turismo. Nestas áreas, é permitida a pesquisa científica, que depende de autorização prévia do órgão responsável pela administração da unidade e está sujeita às condições e restrições por este estabelecidas, bem como àquelas previstas em regulamento. As unidades dessa categoria, quando criadas pelo Estado ou Município, são denominadas, respectivamente, Parque Estadual e Parque Natural Municipal. Esta categorização é a mais conhecida, mundialmente, para a proteção da biodiversidade, sendo feita a

legislação para esta categoria, o que possibilitaria uma melhor gestão e manutenção dessas unidades, quando há interesse político e econômico.

Por isso, segundo o Código Florestal,

Os parques constituem unidades de conservação, terrestres e/ou aquáticas, normalmente extensas, destinadas à proteção de áreas representativas de ecossistemas, podendo também ser áreas dotadas de atributos naturais ou paisagísticos notáveis, sítios geológicos de grande interesse científico, educacional, recreativo ou turístico, cuja finalidade é resguardar atributos excepcionais da natureza, conciliando a proteção integral da flora, da fauna e das belezas naturais com a utilização para objetivos científicos, educacionais e recreativo. Assim, os parques são áreas destinadas para fins de conservação, pesquisa e turismo. Podem ser criados no âmbito nacional, estadual ou municipal, em terras de seu domínio, ou que devem ser desapropriadas para esse fim. (Código Florestal, Lei Federal nº 4.771 de 15 de setembro de 1965, artigo 5º)

Esta afirmação justifica a criação de parques em áreas de interesse educacional, recreativo e turístico como meio para promover a conservação e preservação.

A área em que a Estação Ferroviária de Chiador se encontra é caracterizada como meio rural, originalmente pertencente à Mata Atlântica. A região passou por grandes transformações por conta das atividades agropecuárias que sustentam sua economia. As características naturais que foram mantidas e a pouca edificação de construções ainda permitem o uso recreativo e de lazer que a natureza tem a oferecer, permitindo a apropriação por atividades turísticas.

As características e o diagnóstico do lugar serão desenvolvidos e apresentados no capítulo 3 para definição de diretrizes projetuais. Contudo, se fez necessário o levantamento inicial das opções existentes quanto à legislação e às condutas internacionais, para se promover intervenções em uma área com as características similares as de Chiador, em que na paisagem que contém o Bem patrimonial, também há elementos naturais de extrema importância de preservação.

Perante a todo embasamento apresentado, chega-se à conclusão de que a solução indicada para esse caso é promover a criação de um parque, dedicado a permitir o uso controlado dessa área, garantindo a salvaguarda da paisagem e de todos os elementos que a compõem. A criação de um parque permite reconhecer que esse conjunto detém de valores que representam a cultura do local, contribuindo para que os usos recreacionais já praticados na área possam se desenvolver em harmonia com a natureza e ratificar sua definição de parque natural, que segundo a legislação brasileira gestado pelo Poder Público Municipal.

3.2.4 Território turístico e patrimônio

A definição de turismo adotada oficialmente pelo Brasil, baseada pela Organização Mundial de Turismo OMT, pode ser entendida como:

A atividade humana que envolve o deslocamento temporário de indivíduos ou grupos, para outro local diferente da sua residência tradicional e fora do seu município, cidade, por mais de 24 horas de forma não remunerada por prestação de serviços diretamente efetuados aos elementos específicos desta atividade. (2001 Apud Brasil/Ministério do Turismo 2006).

De acordo com Talamini (2015), em sua pesquisa sobre ações que auxiliaram no sucesso do roteiro turístico “Caminhos de pedra”, em Bento Gonçalves, no Rio Grande do Sul, o processo de intervenção, valorização e preservação, envolvem questões ambientais, econômicas, sociais e culturais. Por isso, faz-se necessário promover o estudo detalhado das características e demandas no local em que o Bem se encontra, de modo a se produzir um sistema. Esse sistema é capaz de manter a preservação dos Bens históricos, se promovido juntamente à educação patrimonial e ambiental. Dessa forma, o turismo e o lazer planejados se tornam aliados na preservação de Bens.

Há inúmeras vantagens em se promover a reutilização de edifícios e valorizar os aspectos ambientais em cidades que possam proporcionar as atividades turísticas, podendo auxiliar, sobretudo, nas questões econômicas, segundo Talamini (2015) : “[...] Além de evitar gastos desnecessários com o desperdício de matéria-prima, esta atitude pode tornar-se um meio de obtenção de recursos, uma fonte de renda que alia preservação, reuso e valorização de bens culturais.” (TALAMINI, 2015, p.82).

A educação Patrimonial é um elemento essencial a integrar as ações a serem promovidas. Essa ação acontece a partir da população, ao reconhecer a importância da manutenção dos valores locais e da questão de pertencimento. É possível, através de educação infantil, a promoção de eventos culturais com a participação da população de diferentes idades, que contribuam para a manutenção das peculiaridades existentes no local, auxiliando a manter tradições, o modo de vida, a alimentação típica e as edificações. Sem a conscientização adquirida pela educação patrimonial é ocasionado o desmantelamento das características locais, por conta da desvalorização e não reconhecimento da importância para manutenção da cultura.

Talamini (2015) destaca, segundo a Norma de Quito, 1967:

Este processo além de incorporar a um potencial econômico um valor atual, põe em produtividade uma riqueza inexplorada, enriquecendo sua significação histórica-artística e passando-a do domínio exclusivo de minorias eruditas ao conhecimento e fruição de maiorias populares. (TALAMINI, 2015, p.82)

Como exemplos podem-se citar Talamini (2015), ao apresentar o estudo de caso da experiência da Cidade de Bento Gonçalves/ RS, durante o processo de desenvolvimento e implantação do roteiro turístico e Marques (2015), ao fundamentar o processo de requalificação da ambiência-imagem em Natal/ RN como veículo para promover projetos de requalificações associados a ações turísticas, que sejam bem aceitas pela população. Ambos destacam a importância dos habitantes locais se reconhecerem e se sentirem valorizados, para que as atividades turísticas possam ser promovidas. O objetivo nesse caso é possibilitar que a população local não se torne refém dessa atividade para sobrevivência econômica. A falta desse reconhecimento transforma a cidade em apenas um cenário, enquanto pelo fortalecimento da sensação de pertencimento habitante x cidade a alternativa do turismo deve ser mais uma atividade econômica complementar.

No caso de Bento Gonçalves, assim como em Chiador, a economia local era dependente da produção agrícola, que acabava funcionando de acordo com os ciclos da colheita e, quando a geração era baixa, a economia ficava prejudicada. Ao se valorizar a produção agrícola como uma tradição local, é possível associá-la às atividades turísticas, o que alavancou a economia local, mantendo uma renda constante para os habitantes e reduzir as ondas de esvaziamento da cidade. De acordo com Marques (2007), o turista cultural busca conhecer e vivenciar um pouco dos costumes locais, sendo essencial à conservação das peculiaridades e tradições locais. Esse processo é importante para que as intervenções em Bens históricos sejam reincorporadas de forma útil pela população local, e assim, evitar a conformação de um espaço segregado, ou de um processo de gentrificação através da supervalorização de uma edificação, ou de uma área.

O interesse pela exploração turística como uma nova fonte de renda e sustento da economia local, vem crescendo, a cada dia, na região do Município de Chiador. Desde a construção do Lago de Furnas, a apropriação do local por praticantes de esportes radicais e a visitação à ruína da Estação, vem fortalecendo a formação de um

polo turístico na Cidade, que em parceria com o circuito ferroviário prometido², potencializará essa atividade.

Entretanto, os efeitos negativos que as atividades turísticas podem acarretar, em um local sem infraestrutura para alimentação do sistema, já são conhecidos. Para embasar as proposições utilizadas na criação de parques naturais, onde já foram adotadas medidas de proteção para situação semelhante, optou-se por buscar referenciais que minimizem ou evitem danos aos parques com intensidade de uso turístico.

Nesta Dissertação pretende-se entender e especificar ações que possam ser promovidas em conjunto com a intervenções de proteção ao patrimônio arquitetônico – no caso, a Estação Ferroviária de Chiador, um importante bem histórico da região. Como isso, objetiva-se promover uma melhor aceitação da intervenção proposta para a Estação e conservação do seu entorno pela população local e obter benefícios que podem ser gerados para a sustentabilidade da região. A manutenção e sucesso do projeto sem a dependência de outros elementos que possam integrar o sistema, como o circuito ferroviário, devem ser buscadas, assim como, a garantia da preservação da Estação e da paisagem, perante as transformações que podem ocorrer como os impactos gerados com a proposta. Por isso, partiu-se de referências projetuais que identifiquem e apresentem soluções que possam ser definidas na fase de projeto para auxiliar a alavancar a proposta e a melhor sustentar a formação de um território turístico.

3.2.5 Ações e projetos de preservação da paisagem pela criação de parques.

Conforme o apresentado nos capítulos anteriores, a lei brasileira possibilita o tombamento e a proteção de paisagens naturais e culturais por deferentes instâncias, explorando diferentes características do bem e de seu contexto em questão. Devendo juntamente ser avaliados os diferentes níveis de gestão, possibilitando as ações serem promovidas em instâncias federal, estadual e municipal, a depender dos recursos e no nível de impacto a ser reconhecido.

² No segundo semestre de 2018, a reabertura da ferrovia como circuito turístico já fez sua primeira viagem,

Nesse ponto também se tornou necessário o estudo de uma referência para compreender as ações nelas promovidas, para facilitar as análises e as opções existentes e destacar o que esses diferentes projetos têm a agregar.

A primeira referência analisada é o Parque Ferroviário La Petite Ceinture, localizado em Paris, França. O projeto foi promovido pela Prefeitura de Paris em parceria com ONGs e com a população local, no ano de 2016, e desde então vem sendo executado. O La Petite Ceinture é compreendido com a linha férrea de 32 quilômetros de extensão que tem por trajeto o perímetro da Cidade de Paris. Essa linha foi inaugurada em seções durante o período entre 1852 e 1869, dedicada inicialmente ao transporte de cargas e posteriormente a passageiros. Por conta da concorrência com o metrô, sua utilização foi enfraquecida até ser fechada para o transporte de passageiros, em 1934, e o de cargas no início da década de 1990. Esta situação é bem próxima à vivida pelo sistema ferroviário brasileiro, principalmente, na linha a que a Estação de Chiador pertence.

O abandono fez com que as ruínas das edificações pertencentes à linha férrea, fossem consideradas, hoje, uma reserva de biodiversidade. A dificuldade de acesso acabou por proteger a vegetação que, atualmente, totaliza 220 espécies vegetais, além da fauna também existente no lugar.

A primeira movimentação para promover a utilização desse espaço surgiu a partir de jardins comunitários que acabam por ter a função social de promover a conscientização sobre a importância de se preservar o meio ambiente através da jardinagem. Ao constatar essa demanda de utilização, a Prefeitura de Paris lançou, em 2015, um plano de recuperação para tornar esse espaço útil. Através da determinação de quatro princípios: natureza, patrimônio, agricultura urbana e atividade econômica, esse projeto visa à recuperação de 23 quilômetros de toda a linha (figura 122). Assim, a proposta envolve a transformação de alguns trechos em jardins, proteção da biodiversidade e áreas para cursos e oficinas, fortalecendo algumas atividades existentes por associações de moradores (figura 123 e 124).



Figura 122 - Estudo em que houve o mapeamento das atividades já existentes ou com potencial de existir. Projeto La Petite Ceinture. Fonte: Prefeitura de Paris. 2016

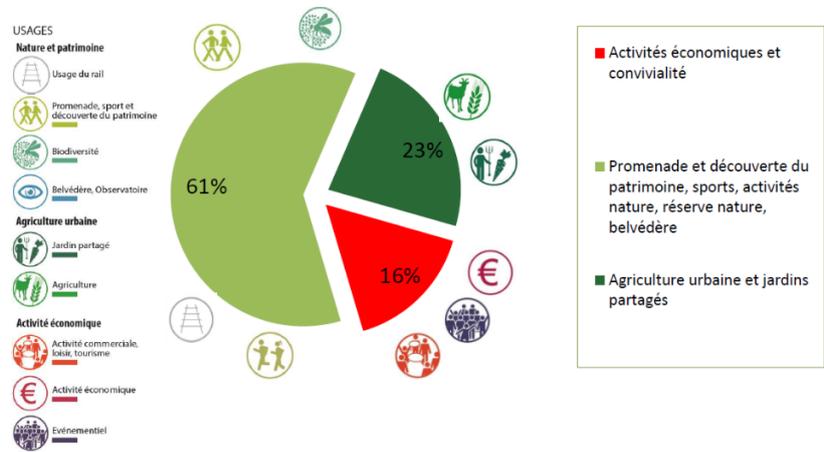


Figura 123 - Quantificação dos usos e atividades. Projeto La Petite Ceinture. Fonte: Prefeitura de Paris. 2016

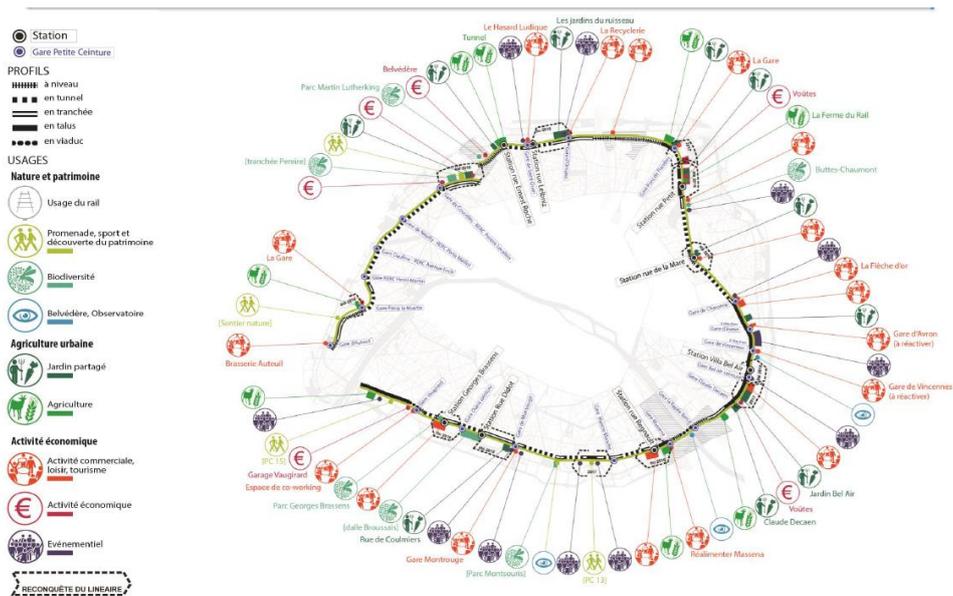


Figura 124 - Mapeamento da recorrência das atividades e usos propostos ou existentes pela linha relacionado com a características de cada trecho da linha. Projeto La Petite Ceinture. Fonte: Prefeitura de Paris. 2016

O projeto decidiu manter os níveis originais da linha como uma tentativa de evitar a hipervalorização dos imóveis do entorno e o processo de gentrificação. A proposta trouxe, prioritariamente, jardins urbanos e um espaço como valorização da história e do patrimônio ferroviário e industrial da cidade. Quanto às estações, há um plano para transformá-las em galerias, cinemas, restaurantes, dentre outros. Sobre as linhas, ainda está em fase de projeto, o estudo para adaptá-las ao transporte leve sob trilhos (VLT), visto a baixa velocidade não colocar em risco a presença de pessoas e atividades acontecendo conjuntamente.

O método escolhido para promover a realização desse projeto, foi a participação dos habitantes, associações e conselhos sob a lógica do bem comum, em que os grupos foram divididos em categorias internas para garantir o gerenciamento e controle do projeto. Foram então, realizados mapeamentos para reconhecimento das apropriações e atividades existentes em cada trecho, permitindo a definição de carates e do zoneamento. Essa solução permitiu utilizar todas as potencialidades existentes com garantia da aceitação do projeto pela população próxima que frequentará o local.

Sobre o projeto e a diversidade de situações durante o circuito foi determinado: o estudo das espécies arbóreas, arbustivas e herbáceas locais, ações que fossem favoráveis à biodiversidade; adaptação ao terreno e impedimento de ações contrárias à topografia; desenvolvimento de novos métodos de gestão e respeito ao patrimônio existente provando que, para manutenção do caráter local, qualquer intervenção deve preservar o gabarito ferroviário e ao máximo a paisagem da linha, as qualidades ecológicas e o desempenho climático. A figura 125 ilustra como o projeto irá se relacionar com a natureza e a linha férrea preexistentes.

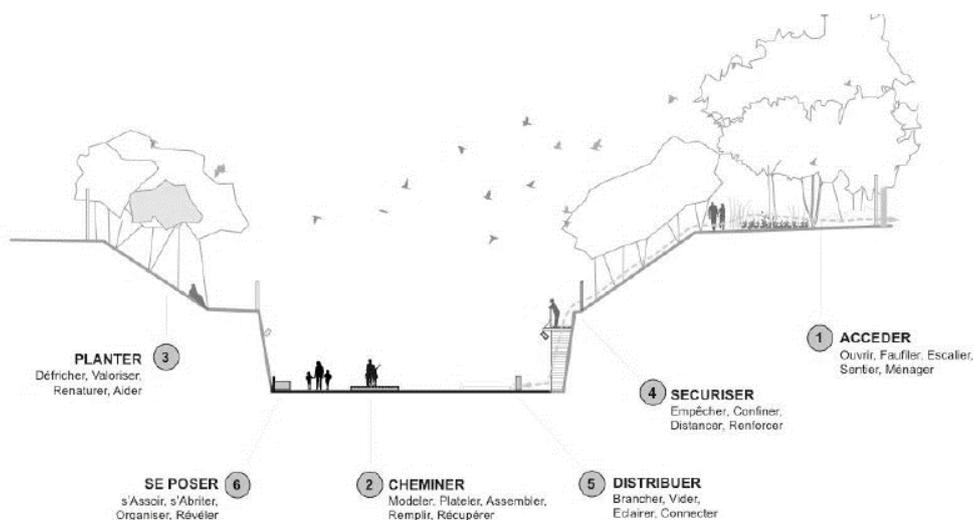


Figura 125 - Exemplo de forma de apropriação respeitando a situação existente em relação a topografia e ao patrimônio. Projeto La Petite Ceinture. Fonte: Prefeitura de Paris. 2016

É possível observar a preocupação com a gestão do espaço, planos futuros, consequências e impactos para a linha e para as edificações vizinhas, retornos e demandas econômicas em todas as fases do projeto. Nas figuras 126 e 127 há o antes e o depois da implantação do projeto, demonstrando o respeito a natureza e a apropriação pela população.



Figura 126 - foto de depois de parte da intervenção ser realizada. Pistas para caminhada. Projeto La Petite Ceinture
Fonte: Prefeitura de Paris. 2016



Figura 127 - Foto da linha férrea abandonada antes da intervenção. Projeto La Petite Ceinture. Fonte: Prefeitura de Paris. 2016

Apesar de se localizar em meio urbano, a referência da Le petite Ceinture é enriquecedora quanto ao respeito do projeto para com a relação com a população local, pelo cuidado para garantir que as soluções adotadas sejam aceitas e reforcem o caráter de um bem público, de pertencer a todos, e, de dever ser cuidado por todos, pois, foi pensado e até mesmo executado pela população. Essa é uma questão relevante para o projeto de criação do Parque da Estação de Chiador, pois, o envolvimento e o pertencimento do Bem pela população nesse projeto são essenciais. Sem a participação da população a proposta não tem como se manter. A metodologia utilizada na referência citada, também foi útil a esta Dissertação, por apresentar um mapeamento detalhado e otimização das potencialidades e problemáticas identificadas.

Outra referência utilizada foi o Parque Red Ribbon, projetado pelo escritório Turenscape Arquitectos, no ano 2000. O Parque se situa em Qinhuangdao, Habei na China. A área em que o parque foi criado está próximo ao Rio Tanghe, que antes era considerado uma área marginalizada. O objetivo da criação deste parque foi garantir a proteção e a valorização da vegetação ciliar neste rio, assim como toda a natureza desta região, contemplando uma dimensão de 20 hectares (figura 128).



Figura 128 – Plano paisagístico Projeto Red Ribbon. Fonte:: Acervo Archdaily Brasil. 2013. <https://www.archdaily.com.br/br/01-156629/parque-red-ribbon-slash-turenscape/5278e3f4e8e44e57f6000001-red-ribbon-park-turenscape-general-plan>. Acesso em Junho 2018

Por não ter caminhos bem definidos, a área era insegura e perigosa e com a intervenção foi possível aliar a proteção ao rio e a natureza local à criação de áreas de lazer e educação ambiental. A instalação de um caminho suspenso, na cor vermelha, que tem a extensão de cinco mil metros, proporcionou diferentes usos e funções por todo o seu trajeto, podendo servir como um guia para descobrimento do local, como mobiliário, iluminação e jardineiras, auxiliando na sensação de segurança da área (figuras 129 e 130).



Figura 129 – Projeto paisagístico e a natureza local. Projeto Red Ribbon. Fonte:: Acervo Archdaily Brasil. 2013. <https://www.archdaily.com.br/br/01-156629/parque-red-ribbon-slash-turenscape/5278e3f4e8e44e57f6000001-red-ribbon-park-turenscape-general-plan>. Acesso em Junho 2018



Figura 130 – Fita vermelha como guia de descoberta local. Projeto Red Ribbon. Fonte:: Acervo Archdaily Brasil. 2013. <https://www.archdaily.com.br/br/01-156629/parque-red-ribbon-slash-turenscape/5278e3f4e8e44e57f6000001-red-ribbon-park-turenscape-general-plan>. Acesso em Junho 2018

O projeto demonstra como uma solução de programação visual pode alcançar a melhoria da paisagem e da sensação espacial. A escolha da cor foi determinada pelo contraste que o vermelho provoca em proximidade com o verde e o azul natural e seu formato foi determinado por acompanhar os desníveis naturais do terreno (figura 130). Nos detalhes, foram criados espaços para passagem de animais de pequeno porte, o que lhe concerne a proteção da fauna local e da diversidade ambiental. Aliado à fita vermelha foram instalados pavilhões que criam zonas de sombreamento e possibilitam a longa permanência para atividades sociais, pontos estratégicos para contemplação e espaços com placas informativas sobre a importância da proteção ambiental (figura 131).



Figura 131 – Áreas de permanência. Projeto Red Ribbon. Fonte: Acervo Archdaily Brasil. 2013. <https://www.archdaily.com.br/br/01-156629/parque-red-ribbon-slash-turenscape/5278e3f4e8e44e57f6000001-red-ribbon-park-turenscape-general-plan>. Acesso em Junho 2018

O projeto ajuda, ainda, na preservação da vegetação natural, além de valorizar essa área, tornando-a mais frequentada. O Parque mudou a dinâmica do local tornando-o mais valorizado, seguro e atendendo as necessidades dos moradores da região, além de garantir o processo ecológico e naturais intactos. Esta foi uma maneira de incorporar o rio, em sua forma natural, ao meio urbano, evitando a necessidade de canalização e de futuros problemas em relação às cheias, como as enchentes.

Essa referência agrega opções voltadas a modificar a dinâmica existente sem comprometer a natureza local. Como uma referência para o projeto do Parque de Chiador, a proposta chinesa atende à demanda de recreação, tanto de turistas, quanto da população local e de sua riqueza natural. Desta forma, o Red Ribbon apresenta como uma solução de design pode valorizar e auxiliar na salvaguarda de patrimônios, sendo igualmente enriquecedora para este projeto.

Com o estudo das referências que abordaram diferentes questões existentes na proposta de reabilitação da Estação de Chiador e seu entorno, foram então determinadas as diretrizes e ações projetuais e serem apresentadas no capítulo a seguir.

4. O PROJETO DE REABILITAÇÃO DA ESTAÇÃO DE CHIADOR E CRIAÇÃO DO PARQUE

4.1 Diretrizes – o programa proposto

Ao definir a prioridade de atender a necessidade da população, se faz necessário retomar a utilização da ferrovia. O projeto deve ser voltado para associar o uso original de estação férrea e dar suporte ao funcionamento do Projeto “Trem da Terra”, que viabilizaria a possibilidade do fortalecimento da economia local através do turismo. Para isso, entende-se que seja indispensável condensar no espaço da Estação, as funções para reativar o ponto de conexão de passageiros, com a criação de um espaço de comércio para venda da produção local e de valorização da importância histórica da Estação.

Ao reconhecer as demais construções do conjunto arquitetônico, como as ruínas do antigo Colégio, surge uma opção para a instalação nessa edificação, o projeto “Escola de Trem” (incluído no Projeto Trem da Terra, fornecido pela parceria com a CEPEFER). Dessa forma, seria possível se manter um funcionamento independente das atividades da Estação e do circuito turístico, além de auxiliar na manutenção do projeto, ao criar um fluxo constante de pessoas. A “Escola de Trem” tem por objetivo, oferecer cursos profissionalizantes para auxiliar no funcionamento da linha férrea e do circuito turístico. Dentre as opções, serão contemplados cursos gerais, como inglês, informática e cursos mecânicos relacionados à manutenção do funcionamento do circuito turístico. Desta forma, o uso institucional seria voltado a atender a população da região, por fornecer um programa diferenciado e constante, como um meio de fortalecer a presença da ruína do antigo colégio, como parte do conjunto arquitetônico da Estação.

Foi reconhecida também a necessidade de possibilitar a conformação de um polo de atividades comerciais dedicado a dar suporte ao funcionamento do conjunto que conformará o Parque. Ao incluir a Indústria de Laticínios, vizinha à Estação, e fornecer um espaço para produção de feiras, se tornaria possível a criação de mais uma opção de fonte de renda para a população local e melhoraria a infraestrutura de recebimento aos turistas, perante as carências existentes em Chiador.

O gestor desse projeto será a Prefeitura da Cidade de Chiador, detentora da posse administrativa da edificação, apesar da Estação ainda pertencer à Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA). Pela presença da Indústria de Laticínios dentro dos limites do Parque, o dono dessa indústria também será um dos gestores, mesmo que com uma participação menos envolvida.

A vocação deste projeto compreende os usos relacionados à demanda de lazer e à prática de esportes radicais. Tendo como foco a atração de turistas do circuito, os praticantes de esportes radicais (público adulto, classe média/alta), a população de Chiador e das cidades próximas como Penha Longa, Santana do Deserto, Mar de Espanha e Anta, sendo uma oportunidade de trabalho e lazer (público de todas as idades, classe baixa/ média).

4.2 Criação de zonas de proteção como preservação da contextualização do bem perante os impactos gerados

A determinação das zonas de proteção representa apenas uma etapa para que sejam estudadas as características e peculiaridades em relação ao bem a ser protegido, em diferentes escalas de abrangência. Segundo Vargas et al.: “[...] todos os bens imóveis possuem relações significativas com o meio físico, visual, espiritual, ou cultural aonde se inserem” (VARGAS, Heliana Comin e CASTILHO, Ana Luisa Howard de (org.). 2006, p.151). Auxiliando para produção de indicações e direcionamentos necessários para os elementos que compõem o entorno contribuirão na preservação do Bem protegido, conforme o apresentado no capítulo 2.2.2.

No caso do Município de Chiador, foram determinados três níveis de zonas, sendo a Zona Geral, a mais abrangente, como a macrozona. Nesse nível é identificado a relação do Bem perante a região em que se situa. A Zona Especial, como a mesozona, em que é possível fazer uma leitura do conjunto arquitetônico próximo, e a zona do Bem, como a microzona, com elementos que agem diretamente sobre sua preservação. Na figura 132 há a representação das zonas propostas.

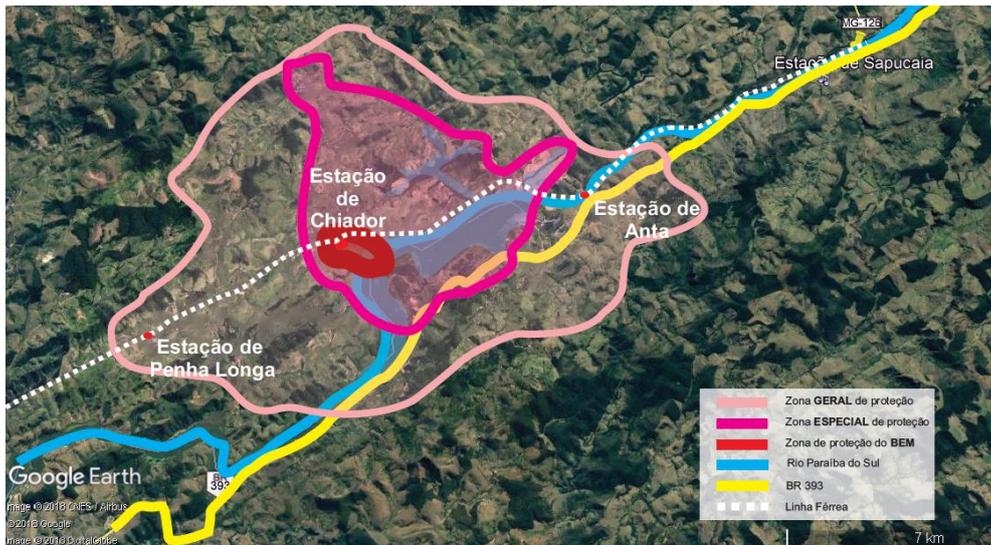


Figura 132 – Limite zona de proteção do bem – microzona. Fonte: Adaptado do Google Imagens 2018. Junho/ 2018

A) Zona Geral de Proteção - Macrozona

Esta zona foi determinada através de um estudo inicial pela localização de elementos que tem relação com a Estação de Chiador, como uma leitura de conjunto, por exemplo: as demais estações ferroviárias próximas, as concentrações populacionais situadas no distrito de Penha Longa e de Chiador e os pontos mais altos da topografia desse entorno. Foi considerado também todo o trecho do Rio Paraíba do Sul que faz margem ao limite de Chiador e parte de sua bacia hidrográfica, transformada em lago, por conta da modificação espacial que este pode ocasionar. Na figura 133 há a representação do limite sugerido.



Figura 133 – Limite da zona Geral em relação ao entorno. Fonte: Adaptado do Google Imagens 2018. Junho/ 2018

Algumas problemáticas foram identificadas como justificativa para criação da macrozona, como a proteção física relacionada à presença do Lago da Hidrelétrica/ Rio Paraíba do Sul. Tanto o Rio, com suas cheias naturais, como o Lago, tendo suas cheias reguladas pela demanda da hidrelétrica, oferecem riscos para à preservação da existência da linha férrea. É possível observar ao comparar imagens do ano de 2011, com atuais, do ano de 2018, que o lago vem aumentando de tamanho e se aproximando cada vez mais da linha férrea, assim como, da Estação de Chiador.

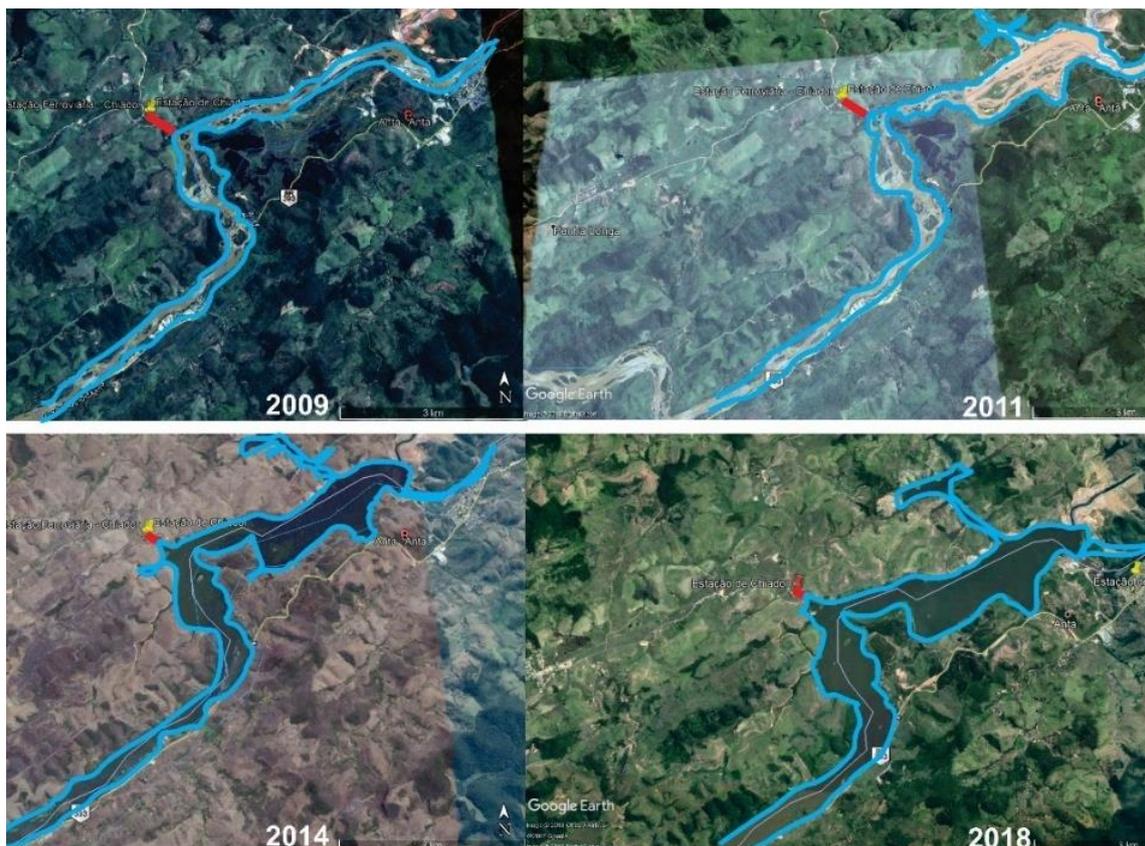


Figura 134 – Imagem comparativa das modificações provocadas no Rio Paraíba do Sul para construção da Hidroelétrica em relação a Estação de Chiador. Fonte: Adaptado do Google Imagens 2009, 2011, 2014 e 2018. Junho/ 2018

É apresentada na figura 134, a comparação das transformações ocorridas, em que é possível ver como era o leito do Rio Paraíba do Sul, em 2009, antes do início da construção da hidrelétrica, e depois, em 2011, as alterações com a construção da mesma. No ano de 2014, com a construção concluída e em pleno funcionamento e em 2018, como está atualmente. Nessas comparações há em destaque de vermelho a distância das margens do Rio para a Estação de Chiador, comprovando que agora a extensão é menor do que antes da construção do lago. Originalmente a distância era de 700 metros e atualmente são de 315 metros apenas.

A preservação e valorização de usos e a garantia de acessibilidade foi outra problemática identificada, tendo por objetivo, garantir que não haja alteração no traçado da estrada de acesso entre Penha Longa (figura 135), Chiador (figura 136) e Anta (figura 137). Da mesma forma, a proteção da permanência dos trilhos ferroviários, mesmo que a linha nunca seja reativada.

A preservação do significado e singularidade também foi reconhecida como problemática a ser abordada pela macrozona. Com a existência das antigas estações, que compunham a linha férrea, a preservação destas individualmente se torna reforçada ao haver a compreensão como conjunto, principalmente, por haver características quanto as tipologias arquitetônicas que permitem essa leitura. A proteção e valorização de um grupo de bens culturais imóveis deve ser perspectivada numa ótica de complementariedade e unidade, ao se reconhecer uma unidade estética, histórica ou arquitetônica entre os bens.



Figura 135 - Estação de Penha Longa. Fonte: Jorge Alves Ferreira. Abril/ 2001



Figura 136 - Estação de Chiador. Registrado pela autora. Janeiro/ 2018



Figura 137 - Estação de Anta. Fonte: William I. Martins. 2

Além das relações históricas, também é possível ver relações de linguagens arquitetônicas, presentes nas estações de Penha Longa e de Anta, assim como, em outras estações dessa linha, construídas no mesmo período. Essas estações fazem parte de um grupo construído posteriormente ao grupo que a Estação de Chiador pertence. A estação de Anta, por exemplo, foi construída 6 anos depois de Chiador e a de Penha Longa, 18 anos depois. Nessa fase, as estações foram construídas com o objetivo de diminuir as distâncias e facilitar o acesso da população e das cargas ao trem, pertencendo a um mesmo projeto, por isso, as semelhanças nos métodos construtivos e na linguagem arquitetônica utilizada independente do porte, apresentando influências do estilo eclético.

Através da análise arquitetônica das três estações, por estarem circundando o Lago da Hidrelétrica, é possível ver que Chiador é de uma tipologia diferenciada e de dimensões superiores, por ter médio porte e ser a mais antiga das três, acaba se destacando do conjunto e indicar uma importância em sua função do que as demais ao serem projetadas. Atualmente, Chiador também se destaca por ser a única das três em estado de ruínas e totalmente abandonada.

Perante a esse quadro, os objetivos a serem alcançados pela macrozona são: promover seu fortalecimento, com a consciência da preservação do conjunto arquitetônico de edificações ferroviárias, da linha férrea e criar maior integração entre essas cidades e as demais cruzadas pela linha, especialmente, por conta do potencial turístico existente que será explorado pelo Projeto “Expresso Trem da Terra”. É esperado promover a valorização nessa zona, respeitando as características e tipologias locais e privilegiar as relações desse conjunto com seu entorno, nesse caso, com a natureza local (Rio Paraíba do Sul, Lago da Hidrelétrica, topografias, vegetação e etc.). Procura-se obter as mínimas interferências e alterações do contexto. Há a indicação para que alguns usos sejam incentivados para as edificações existentes nessa zona, voltados a promover o envolvimento da população e dos turistas, e melhorias na infraestrutura de funcionamento das estações ferroviárias. Os usos a serem incentivados são: comerciais, institucionais e residenciais.

B) Zona Especial de Proteção - Mesozona

Na mesozona foram selecionados áreas e elementos que podem interferir sobre a preservação do Bem e do entorno, sendo o caso, que qualquer modificação promovida provoque descaracterizações diretas ao Bem. Essa etapa pode ser considerada como intermediária do processo. Essa zona envolve áreas que incentivam a frequência e a relação afetiva da comunidade local e de visitantes, como a Capela de São José, o lago, a linha férrea e o centro cidade. Devendo haver o destaque da participação dos elementos do entorno, principalmente paisagísticos, que preservem a contextualização (figura 138).

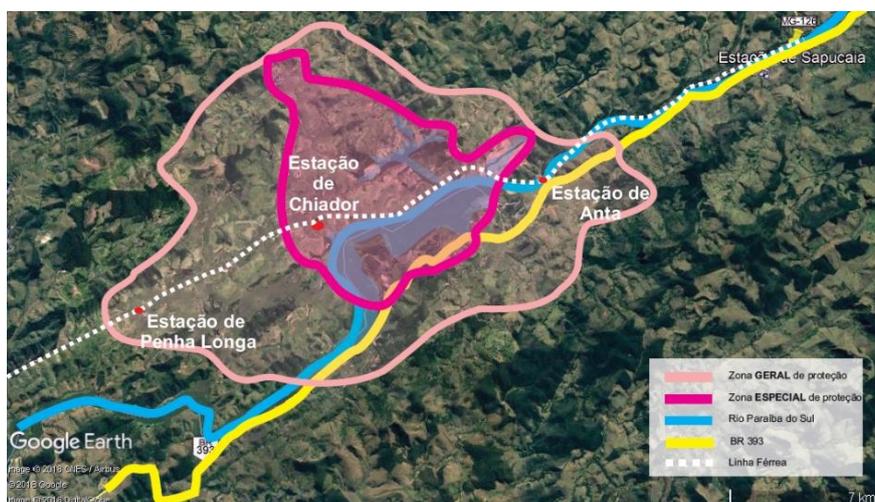


Figura 138 – Limites da zona geral de proteção – mesozona. Fonte: Adaptado do Google Imagens 2018. Junho/ 2018.

As problemáticas reconhecidas para a criação dessa zona foram: a localização da Estação de Chiador em meio rural e o risco de interferência em seu contexto, o que provocaria a alteração na paisagem envolvente. Esses riscos podem ser ocasionados por um futuro processo de urbanização. Se justifica, dessa forma, a produção de ações que preservem à continuidade de suas características.

Os objetivos a serem alcançados pela criação da mesozona são: limitar intervenções e novas construções no conjunto topográfico do entorno, conformadora do vale em que a Estação se encontra, como forma de garantir a fruição estética e a apreciação dos valores. A preservação da vegetação também cerca e protege a edificação, tornando o lugar em que ela se encontra autêntico (figuras 139 e 140).



Figura 139 - Composição vegetal existente no entorno próximo criam enquadramento paisagístico. Registrado pela autora. Janeiro/ 2018



Figura 140 - Composição vegetal existente no entorno próximo criam enquadramento paisagístico. Registrado pela autora. Janeiro/ 2018

Há alguns outros perigos reconhecidos para preservação de perspectivas, por exemplo, a proximidade da Estação com a Indústria de Laticínios (figura 141) e os terrenos vizinhos serem de propriedade privada (figura 142), o que possibilita uma futura valorização e um processo de adensamento das edificações do entorno.



Figura 141 – Vista da Indústria de Laticínios. Fonte: Registrado pela autora. Janeiro/ 2018



Figura 142- Foto aérea com as propriedades privadas existentes (destacadas de amarelo) próximas à Estação. Fonte: Adaptado do Google Imagens 2018. Junho 2018

Como principal objetivo de incentivar o desenvolvimento, estabelecimento e preservação das características originais e autênticas da zona do bem, fica determinado que na mesozona será passível de novas construções que respeitem o conjunto arquitetônico a ser preservado, sem criar competição, ou barreiras visuais nos principais acessos.

Neste caso, é importante pensar no futuro da cidade de Chiador, que necessita de um investimento para contornar o movimento de esvaziamento existente. Devem ser criadas oportunidades de trabalho na região, que incentivem os moradores a permanecerem na cidade e melhorar a economia local. Essas ações possibilitaram a composição de um sistema em que a produtividade e funcionamento adequado da cidade incentivem a manutenção do uso da Estação de Chiador, após ao projeto de reabilitação ser realizado. As opções de usos a serem incentivadas em Chiador devem ser voltadas para melhoria de sua infraestrutura e fortalecimento de sua relação com a Estação ferroviária e com o Parque proposto, tendo como impacto, o envolvimento da população, sendo esses: comerciais, institucionais, hotelaria, administrativos e novas residências. Nesse caso, é orientado que toda a parte de hotelaria e infraestrutura de comércio, por conta da atração do Parque, seja expandido para o centro urbano, uma vez que a cidade dispõe de áreas demarcadas para a expansão.

Deve ser promovida uma ação intensiva de educação patrimonial para com os habitantes da cidade, realizada com o apoio das escolas locais e da Igreja matriz. A educação patrimonial, nesse caso, visa a desenvolver o apresso da população para com sua cultura e suas edificações, ajudando a criar maior cuidado e a valorizar. Deve ser voltada, principalmente, a atingir a população infantil da cidade, para se obter também resultados a longo prazo. É necessário também o incentivo a melhoria da infraestrutura da cidade, dedicada a sinalização, acessibilidade, iluminação e arborização. Essas melhorias são direcionadas a melhorar a qualidade de vida e corroborar para atração dos turistas.

C) Zona de Proteção do Bem - Microzona

Os elementos a serem protegidos pela microzona são determinados a partir do conhecimento de sua história, suas funções e participações para o meio, que justificam o interesse na sua conservação e valorização (figura 143).



Figura 143 – Elementos incluídos na zona do bem. Fonte: Adaptado do Google Imagens 2018. Junho/ 2018

Desta maneira, foram identificados os seguintes itens:

- 1) As ruínas do antigo colégio da Estação - por deter valor histórico e artístico devido a noção de pertencimento ao conjunto arquitetônico (figuras 144 e 145).



Figura 144 - imagem aérea das ruínas antigo colégio Fonte: Adaptado do Google imagens 2018. Junho/ 2018



Figura 145 - Foto de 1948. Colégio da Estação em destaque de cor de rosa, no primeiro plano e a Estação de Chiador ao fundo. Fonte: Acervo Edson de Lima Lucas. Disponível em : <http://blogdogiesbrecht.blogspot.com.br/2012/12/chiador-um-monumento-em-ruinas.html>. Acesso em maio/ 2017

A linha férrea (figura 146), que também faz parte do conjunto arquitetônico. Deve ser preservada mesmo que não volte a ser operada por ser representante de um momento histórico, fazer parte do contexto visual e agregar significado à edificação da Estação.



Figura 146 - Foto da linha ferroviária. Registrado pela autora. Janeiro/ 2018

- 2) A estrada para Chiador/ Penha Longa (figura 147) - via de acesso à Cidade de Chiador e à Estação, possibilita a conexão da Estação com outros modais. Além da sua presença física e de seu uso, é também um elemento histórico de grande importância.



Figura 147 - Estrada para Chiador - Vista próxima a Estação. Registrado pela autora. Janeiro/ 2018

- 3) A indústria de Laticínios - edificação vizinha à Estação (figura 148). Sua permanência garante as características do entorno, por delimitar o terreno que pertence à Estação. Envolve também questões sobre sua volumetria, devida a presença física, visual e cultural, por ter sido construída estrategicamente próxima a Estação, ajudando a lembrar uma de suas diversas funções, que era o escoamento da produção local.



Figura 148 - Indústria de Laticínios de Chiador. Registrado pela autora. Março/ 2019

- 4) O terreno, sua topografia e a vegetação local - como parte da Mata Atlântica que disponibiliza poucas áreas intocadas, e auxilia na proteção da fauna e da flora local (figura 149).



Figura 149 – Topografia e a vegetação local compõem o background de contextualização da Estação de Chiador. Registrado pela autora. Abril 2019

- 5) A Capela de São José (figuras 150 e 151) - foi uma das primeiras construções da cidade, no início do Século XIX. Atualmente, se encontra abandonada e sem tratamento adequado. A permanência dentro da Zona de Proteção garante a conservação da composição da paisagem do entorno e por questões históricas. Essa edificação corrobora para o fortalecimento do polo turístico na área da Estação e do Parque proposto.



Figura 150 - Capela de São José em Chiador. Fonte: Registrado pela autora. Janeiro/ 2018



Figura 151 - Capela de São José em Chiador – vista da estação. Registrado pela autora. Janeiro/ 2018

- 6) O Lago da Hidrelétrica de Anta/ Simplício – FURNAS (figuras 152 e 153) - como uma forte atração de visitantes, em especial, para prática de esportes. Auxilia que Estação seja mais valorizada e reconhecida.



Figura 152 - Lago de FURNAS. Registrado pela autora. Março/ 2017



Figura 153 - Lago de FURNAS. Autor: Jean Cerqueira. 2017

Desta forma, foi possível determinar diretrizes para a criação da Zona de proteção ao Bem, visando a atender a população local, o incentivo turístico, e a tornar esse espaço como provedor da valorização do conjunto. Por isso, é orientado a possibilidade da promoção de intervenções arquitetônicas, paisagísticas e urbanísticas, que ajudem a valorização funcional e estética dos espaços do entorno imediato, contidos dentro da zona do bem. Para promover a valorização deste contexto é adequado que novas edificações que venham a fazer parte do conjunto não criem competição visual e respeitem gabaritos existentes. Sendo proibida qualquer alteração na composição topográfica original. Devem ser atribuídos usos que incentivem a frequência da população e dos turistas, oferecendo infraestrutura ao funcionamento da

Estação ferroviária e ao Parque. Sendo os usos incentivados: comerciais, institucional e administrativos.

Com o potencial turístico existente no complexo Estação ferroviária, seu contexto histórico e pelo Lago da hidrelétrica, deve ser elaborado um zoneamento em que seja explorado o potencial do contexto como parque. Devem ser possibilitadas diversas atividades de lazer, educacionais e de valorização da consciência histórica, que não comprometam a integridade do entorno e da natureza local. Qualquer nova edificação que venha a ser proposta, deve manter uma faixa de proteção de distanciamento do Lago, do Rio e do Córrego próximo, para evitar danos em casos de cheias. Deve se, igualmente, manter uma distância de segurança em relação à presença da estrada férrea, devendo ser preservada e não alterada.

4.3 O projeto de criação do Parque – Masterplan

4.3.1 Os limites do parque e programas

Os limites do parque foram definidos através do embasamento nas diretrizes. Seu perímetro segue a linha férrea e a rua existente, (destacada na figura 154, em linha amarela), contornando a parte que foi desapropriada para ser ocupada pelo alagamento devido ao funcionamento da hidrelétrica.



Figura 154 - Limite do parque. Projetado pela autora. Junho/ 2018

Os referenciais descritivos para os limites (figura 155) são compreendidos por: limite frontal iniciado a partir da esquina entre as ruas João Braga (também conhecida como estrada que conecta a Cidade de Chiador ao Distrito de Penha Longa), e a rua sem nome (também conhecida como a Rua da Capela), se limitando a 290 metros em sentido de encontro, perpendicularmente, com a rua sem nome que permite acesso às ruínas do antigo colégio e as residências existentes na área. Após 20 metros de afastamento, paralelos às ruínas do colégio, o limite passa a seguir a linha férrea por 780 metros, seguindo a encosta no morro existente na topografia. Posteriormente, virando em um ângulo de 90 graus até encontrar às margens do Rio Paraíba do Sul, circundando a península e a ilha. Se encontrando, por fim, na rua sem nome novamente, (também conhecida como a Rua da Capela), conformando um ângulo de 90 graus.

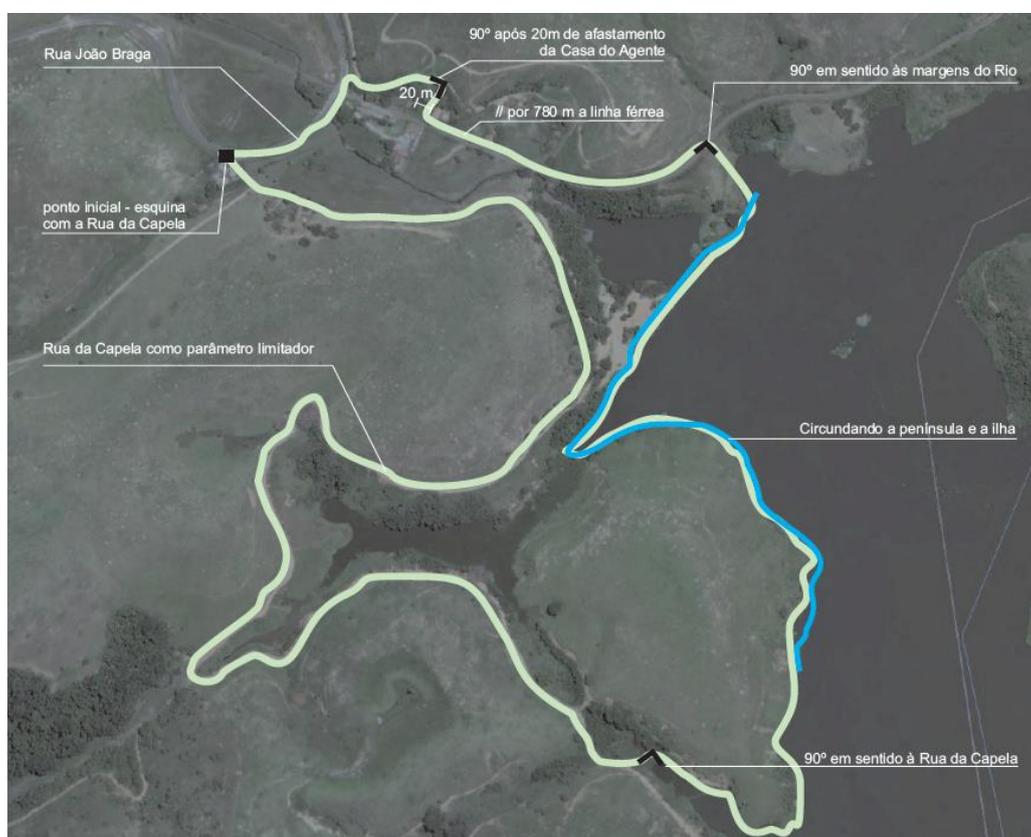


Figura 155 – Referenciais usados para delimitação do parque. Projetado pela autora. Junho/ 2018

Sendo assim, foram alcançados 38,4 hectares, em uma área com variação topográfica e diversidade de fauna e flora.

Após a delimitação dos limites foi produzido um mapeamento dos usos existentes nessa área, (figura 156), para determinar com maior detalhe as atividades existentes e o potencial de criação para novas atividades. Essa etapa foi necessária para compreender os diferentes caracteres existentes e auxiliar na produção do zoneamento.

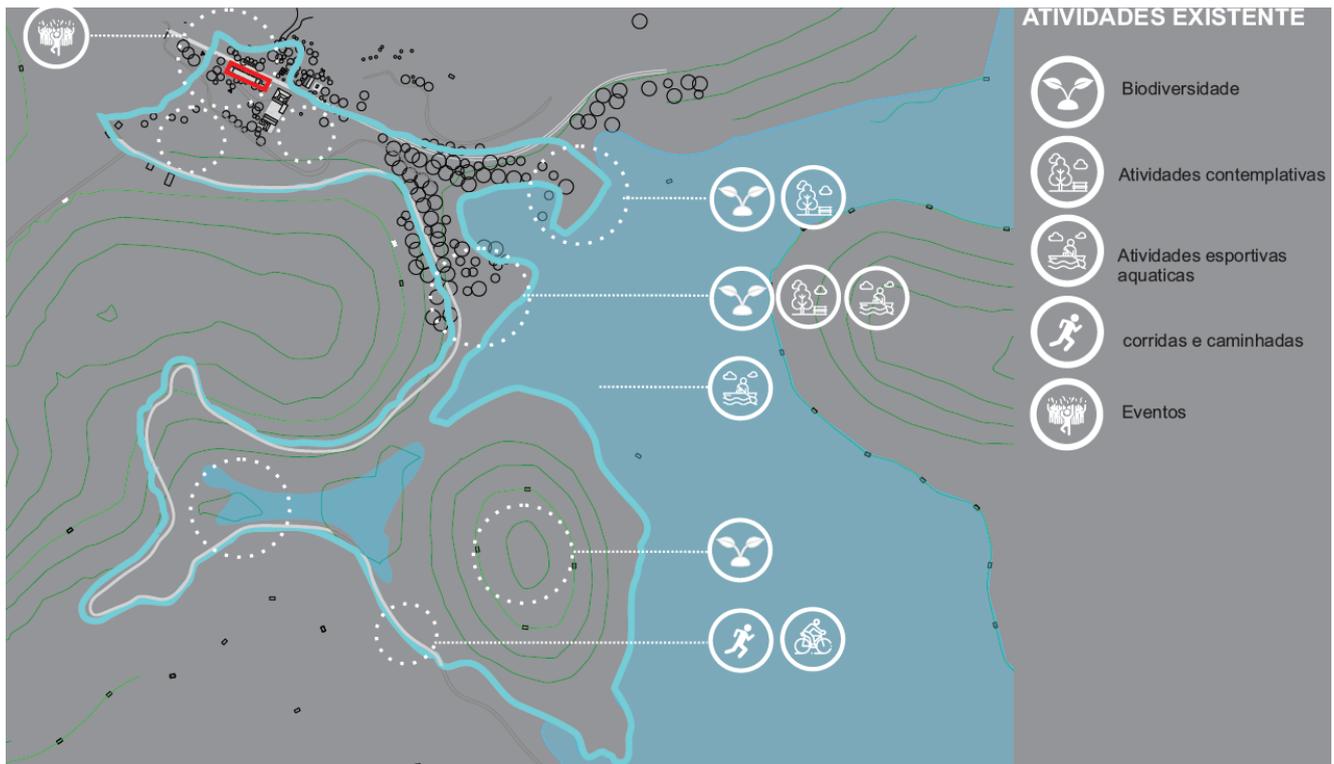


Figura 156 – Mapeamento das atividades existentes. Projetado pela autora. Dezembro/ 2018

A figura 152 apresenta as áreas em questão e as atividades identificadas:

- a) Biodiversidade: área com concentração de biodiversidade que devem ser preservadas e utilizadas juntamente a informativos para educação patrimonial e ecológica, como forma de preservar a paisagem de contextualização. Desde a construção do lago de FURNAS a natureza local passou por diversas alterações, porém, as áreas demarcadas ainda mantêm parte da flora – mata ciliar do Rio Paraíba do Sul, e devem ser preservadas.
- b) Atividades contemplativas: áreas em que os usuários se apropriaram por ter vistas interessantes para contemplação da paisagem.
- c) Atividades esportivas aquáticas: existência de práticas de esportes radicais no lago de FURNAS. Alguns esportes identificados foram: a canoagem, rafting, stand up pedal, dos passeios de barco e escuna. Também foi identificada a atividade de pesca que ocorre de forma ilegal na região. O Ibama por questões de preservação não permite essa atividade por toda a extensão do Rio Paraíba do Sul.
- d) Corridas e caminhadas: a cidade de Chiador é um referencial entre os desportistas como sendo sede para diversos tipos de práticas esportistas. Na região da Estação são praticadas a corrida e caminhada.

e) Eventos: além dos relacionados com as práticas esportivas, concentrados principalmente próximos ao lago, a área próxima à Estação também já foi sede de gravação de clipes, ensaios fotográficos, ponto de encontros e até para a festa de aniversário da cidade e da Estação.

Aliado ao mapeamento dos usos existentes foram feitas propostas de atividades e novos usos que poderiam ser incluídos para potencializar o uso do parque, tornando-o mais atrativo, conforme a figura 157. Nesse ponto foi necessário compreender como caráter qualificativo para um parque, de acordo com Macedo: “[...] quanto mais e melhor possa ser apropriado, desde que convenientemente mantido, maior vai ser sua aceitação social e por mais tempo será mantida sua identidade morfológica. (MACEDO, 1995, p. 24)

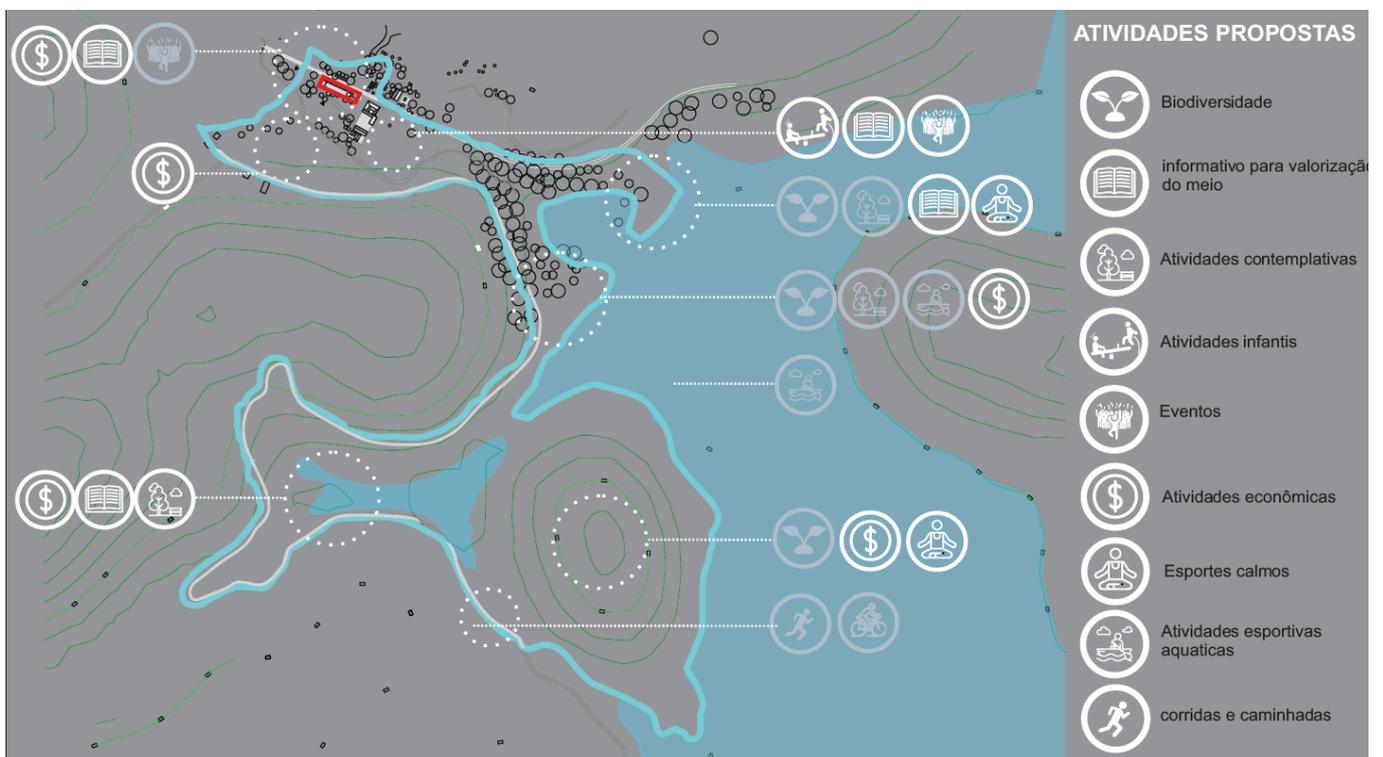


Figura 157 – Mapeamento das atividades propostas relacionadas com as atividades existentes. Projetado pela autora. Dezembro/ 2018

- Biodiversidade: Área com parte da natureza preservada em que existe o potencial de gerar maior consciência ecológica aos usuários do parque.
- Informativos para valorização do meio: pontos estratégicos que serão apresentados através de totens informativos sobre as peculiaridades locais e como preservá-las, dedicados a gerar maior conscientização aos usuários do parque, da Estação, do circuito turístico ferroviário e os praticantes de esportes radicais.

- c) Atividades contemplativas: potencializar através da criação de infraestrutura, com mobiliários e equipamentos adequados a longa permanência no local.
- d) Atividades infantis: local escolhido com sombreamento e iluminação adequadas, em um terreno plano, para instalação de equipamentos infantis.
- e) Eventos: criar infraestrutura para potencializar e melhorar a produção de eventos no parque.
- f) Atividades econômicas: locais escolhidos estrategicamente para instalação de equipamentos que seja possível a venda de itens voltados a alimentação e ao artesanato produzido na região.
- g) Esportes calmos: instalação de equipamentos a fim de viabilizar a prática de esportes calmos como yoga, meditação e etc.
- h) Atividades esportivas aquáticas: melhoria na infraestrutura existente com a criação de um deck que permita a permanência, a ancoragem de barcos e canoas e facilite ao acesso a água. Estrutura a ser proposta tem por objetivo ser “leve”, sem criar impactos na topografia ou na flora existente.
- i) Corridas e caminhadas: melhoria nas vias para dar maior suporte, principalmente quanto a iluminação, a pavimentação e a drenagem.

Os levantamentos e estudos sobre a área resultaram em uma análise detalhada dos potenciais existentes. Esse processo possibilitou a produção de uma proposta em que há o aproveitamento máximo da natureza, topografia e insolação, sem excluir usos existentes e agregando melhorias para que esses sejam potencializados. Essa metodologia possibilitou que essa proposta tenha aplicabilidade e aceitação pela população local se aplicada.

A partir dos mapeamentos apresentados, foi produzido o zoneamento do parque, com a finalidade de delimitar áreas com diferentes caracteres e reconhecer as potencialidades e problemáticas existentes. Dessa forma, no zoneamento (figura 158), foram indicadas as seguintes áreas:

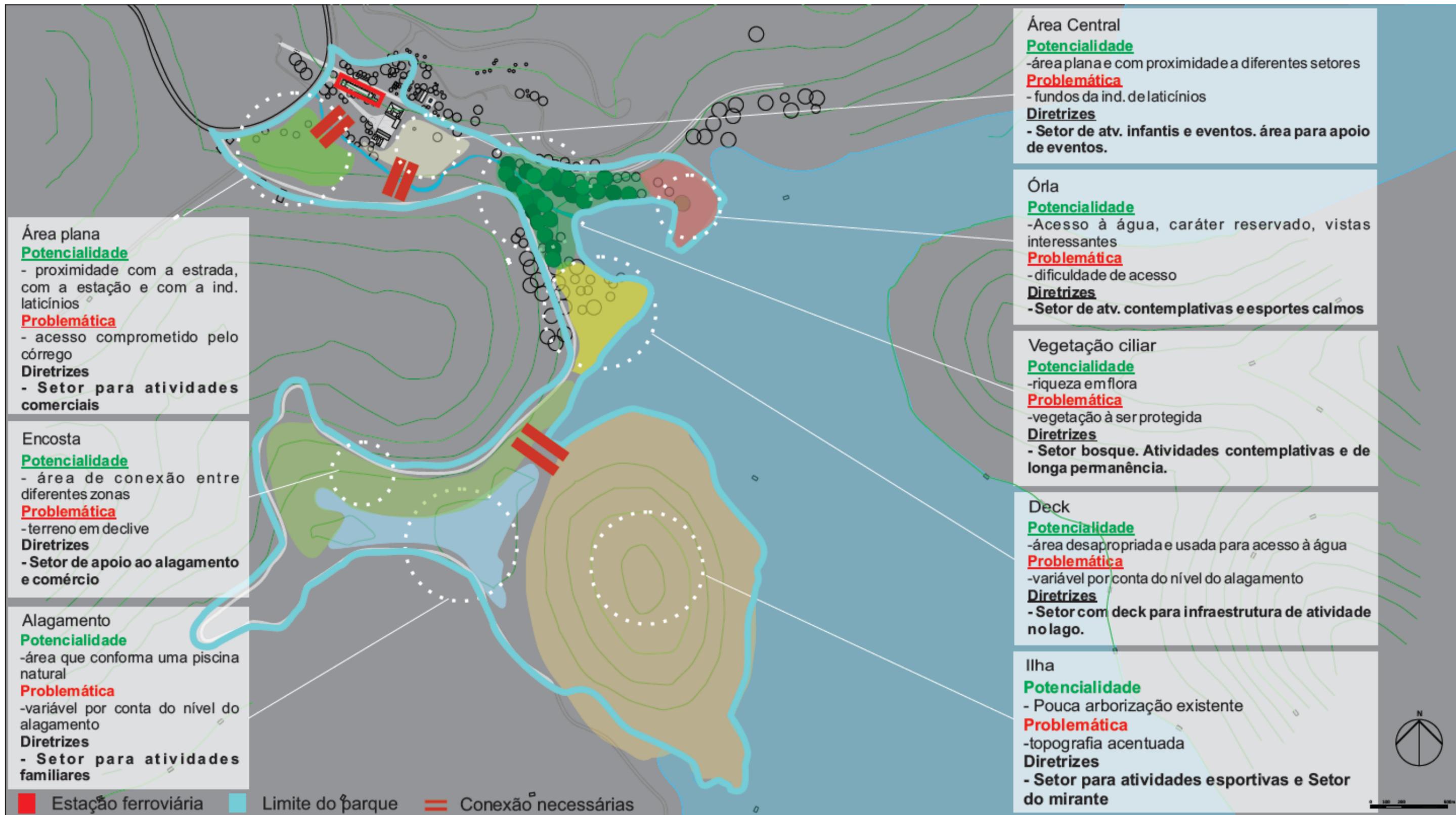


Figura 158 -- Desenho esquemático indicativo de diretrizes. Projetado pela autora. Outubro/ 2018

- Área plana – Área com proximidade à estrada e às principais edificações do parque. Possibilita a instalação de anexos voltados ao uso comercial, para fornecer infraestrutura e divulgar à produção da comunidade local. Por ter o acesso dificultado pela passagem de um córrego, se faz necessária à construção de pontes e vias. Atrair os visitantes para essa área auxilia no fortalecimento de outras edificações do entorno como pontos turísticos de importância histórica, como a Capela de São José, contemporânea à Estação.
- Área central – Por ser situada aos fundos da Indústria de Laticínios, pode ser uma problemática por dificultar e desvalorizar a instalação de programas nessa área. Entretanto, sua posição equidistante as demais áreas do parque e sua topografia plana permitem uma variedade dos programas que podem ser instalados. As diretrizes são: instalação de atividades infantis e suporte para eventos.
- Orla – Por ser próxima à vegetação ciliar, esta área confere de um caráter mais reservado. Por ter o acesso dificultado, se faz necessário o projeto contemplar vias que permitam o acesso à água. As diretrizes são: criação de infraestrutura para atividades contemplativas e esportes calmos.
- Área com vegetação ciliar – Preservação da vegetação existente. Desta forma, há a potencialidade para aproveitamento da ambiência proporcionada pela riqueza natural, podendo ser um local adequado para a instalação de atividades contemplativas e de longa permanência.
- Área do Deck – Nesse local existiam casas que foram desapropriadas para construção do lago, restando uma área devastada e, por ter nível mais baixo, possibilita o acesso às margens do lago. Essa área tem dimensões variáveis de acordo com as cheias, necessitando de infraestrutura para melhorar o acesso. Perante a esse quadro, foi feita a proposta para que essa área receba um deck para dar maior suporte à essas atividades.
- Ilha – Nessa área de topografia acentuada foi conformada uma ilha. Por não haver acesso se faz necessário propor uma conexão, assim como, uma vegetação adequada para diminuir a exposição solar intensa e promover maior conforto para a instalação de atividades. Por conta do nível diferenciado possibilita a instalação de um mirante, juntamente às trilhas e atividades esportivas.
- Encosta – Situada em um declive estreito entre a via existente e o alagamento, essa área é utilizada como passagem e conexão entre as diferentes zonas. Nesse caso, as diretrizes são: instalação de equipamentos para apoio às

atividades do alagamento, como um “calçadão” e espaço para bicicletários, com quiosques de alimentação.

- Alagamento – Conforme a variação das cheias, foi conformado um alagamento isolado, como uma piscina natural. Podendo ter o nível variável, foi indicada a instalação do setor de atividades familiares e a necessidade de melhoria na infraestrutura para possibilitar à utilização da piscina.

Através de uma aproximação na escala do desenho foi possível detalhar as áreas e suas relações para com a Estação (figura 159):

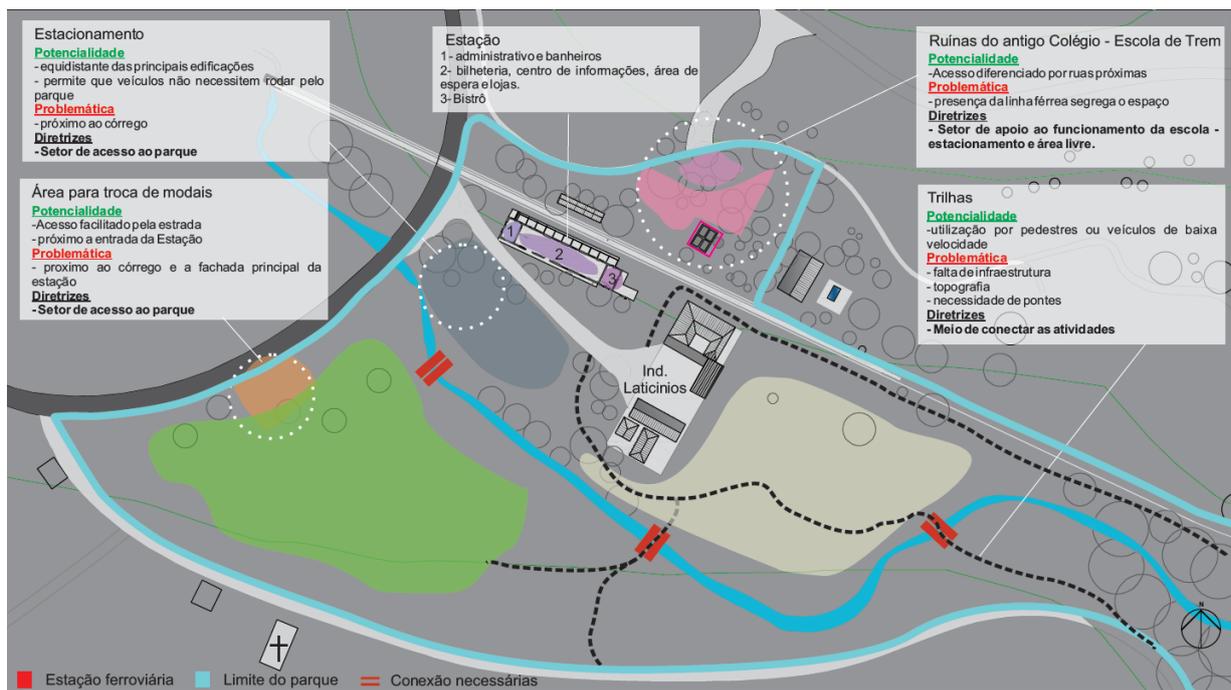


Figura 159 - Zoom aproximado da Estação e seu entorno com esquema de diretrizes. Projetado pela autora Junho/ 2018

- Área para troca de modais – Pela Estação se encontrar isolada, com distâncias maiores que 5 quilômetros das cidades e povoados mais próximos, se faz necessário o projeto contemplar soluções para melhoria da mobilidade para facilitar o acesso. Há a indicação para essa área possibilitar a conexão entre rodovia e ferrovia.
- Estacionamento – Localização estratégica entre as principais edificações do parque e por possibilitar que o tráfego de veículos dentro do parque seja limitado. Deve haver conexão com o ponto de veículo utilitário elétrico (como “carros de golfe”) e com o bicicletário, sistemas alternativos sugeridos, que poderão ser alugados aos visitantes e facilitar a acessibilidade aos diversos setores do parque.

- Estação – Deve-se ter o aproveitamento máximo da estrutura original. Os programas a serem distribuídos na Estação devem se relacionar com o zoneamento proposto, a fim de proporcionar um fluxo organizado na edificação.
- Ruínas do antigo Colégio – Para as ruínas do antigo Colégio foi indicado a instalação da Escola de Trem – programa aliado ao “Expresso Trem da Terra”, a ser administrado pela CEPEFER (Centro de Estudos e Pesquisas Ferroviárias), que visa a fornecer cursos técnicos para alimentação do projeto. Pelo antigo Colégio ter acesso diferenciado, por ruas menos movimentadas, passa a ser um local em que seria possível permitir que a escola tenha um funcionamento independente do Parque. As áreas destacadas em tons de rosa na figura 157 seriam voltadas a fornecer área livre e estacionamento para a escola.
- Trilhas - Há a necessidade do planejamento da abertura de novas vias para possibilitar o acesso aos diferentes setores e atividades do Parque. As vias devem ter acessibilidade, sinalização e iluminação adequadas.

Ao definir a importância da preservação ambiental e do patrimônio histórico da Estação, assim como, a retomada do uso da linha férrea, se faz necessário determinar os programas que irão garantir o funcionamento constante e de forma independente do circuito turístico “Expresso Trem da Terra”. Fazendo com que esse Parque seja atrativo por si só, como meio a certificar a manutenção e o cuidado com esse espaço.

O programa desenvolvido para o Parque conta com o funcionamento em parceria com outros programas existentes em seu limite, como as ruínas do antigo Colégio, destinado ao uso da Escola de Trem e a Indústria de Laticínios. A distribuição esquemática dos programas e seu organograma no espaço determinado para uso do parque, segue representada na figura 160:

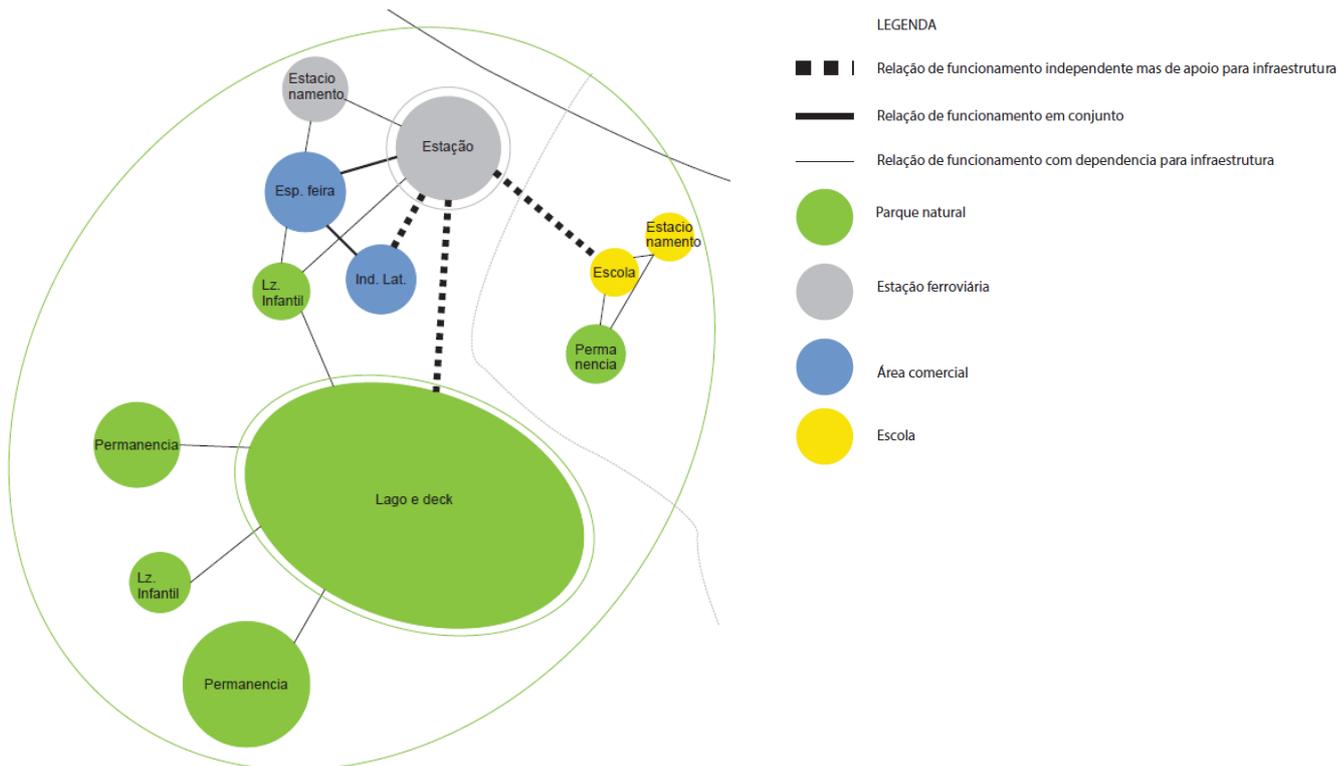


Figura 160 – fluxograma esquemático de funcionamento da proposta. Projetado pela autora. Junho 2018

No organograma estão representados os principais programas do parque e suas formas de relação. A Estação poderá ter funcionamento independente do parque e vice-versa, assim como, a escola. Todos os programas, de maneira geral, têm uma relação de apoio mútuo para fortalecimento e manutenção da proposta.

A distribuição dos programas propostos para o Parque e suas respectivas áreas de ocupação:

Parque – 38,4 Hectares		
Programa	Área	Descrição
Atividades de longa permanência e contemplação próxima à Estação	10.549m ²	Área com jardins e arborização adequada a criar sombreamento necessário para longa permanência. Equipadas com acentos, e mesas para piquenique, iluminação adequada e lixeiras ecológicas.
Estacionamento	1.120m ²	Espaço destinado a fornecer vagas à 34 veículos. Atendendo adequadamente a vagas PNEs, de acordo com a NBR 9050.
Estacionamento carro elétrico e bicicletário	1.697m ²	Espaço que fornece vagas à 39 carros elétricos e a 75 bicicletas, para aluguel, como opção de transporte interno ao Parque.

Ponto rodoviário	495m ²	Ponto rodoviário nos dois sentidos da estrada, com o objetivo de facilitar o acesso ao Parque e a Estação
Ponto de ônibus de viagem	2.358m ²	Espaço para ônibus de viagem embarcarem e desembarcarem passageiros. Atende até 2 veículos para parada temporária.
Lazer infantil	6170m ²	Área com equipamentos infantis em área arborizada, sombreada e sinalizada.
Arena ao livre	1.549m ²	Espaço para paradas, concentrações e eventos de esportes existentes na região. Equipados com iluminação, sinalização, lixeiras e sistema de som.
Depósito, manutenção, atendimento de primeiros-socorros e banheiros	325 m ²	Edificação anexa para abrigar estoques e equipamentos para manutenção do Parque. Fornecendo também espaço para atendimento de primeiros-socorros. Essa edificação também fornecerá um espaço flexível para abrigar feiras eventuais.
Área de conscientização da valorização da natureza local e deck de esportes calmos	3.620m ²	Área com expositor de apresentação sobre a importância da valorização da natureza e formas de se ajudar a proteção em um deck também equipado para atividades de longa permanência.
Praia e piscina natural	31.347m ²	Alagamento conformado como uma piscina natural com faixa de areia e quiosques de alimentação.
Lago/deck/suporte para atividades afins	15.218m ²	Deck multifuncional para acesso ao lago com espaço para atracar canoas e equipamentos para atividades de longa permanência.
Trilhas para caminhadas	8.000m ²	Trilhas com pavimentação sustentável e que permita a drenagem adequada, iluminação, sinalização de segurança, lixeiras, mapas informativos e telefones de emergência.
Mirante	3.070m ²	Deck localizados na ilha voltados a atividade de mirante, com equipamentos para longa permanência e atividades físicas.
Vias internas	Aprox. 10.000m ²	Vias projetadas com dois sentidos. Possibilita a circulação de pedestres, carros elétricos e bicicletas. Indicação de pavimentação de baixo impacto ambiental, com infraestrutura adequada de drenagem, iluminação e sinalização.

Tabela 2: Programa proposto para a criação do Parque. Projetado pela autora. Junho/ 2018

Área comercial		
Programa	Área	Descrição
Industria de laticínios	2000m ²	Industria existente. Deve se projeto um espaço para venda da produção e atendimento ao cliente.
Espaço para feira de produções locais e apoio ao funcionamento do parque	225m ²	Espaço coberto equipado com expositores para venda e realização de feiras e eventos. Será integrado a edificação em anexo que abrigará a manutenção do Parque, sala de primeiros-socorros e banheiros.

Tabela 3: Programa proposto para a área comercial do Parque. Projetado pela autora. Junho/ 2018

Escola de Trem		
Programa	Área	Descrição
Salas de aula	70m ²	Salas de aula devidamente equipadas. Laboratórios com bancadas e espaços para aulas práticas.
Banheiros	20 m ²	Cabines com sanitários e cabine unissex de acesso diferenciado com acessibilidade de acordo com a NBR 9050.
Copa	7m ²	Espaço de copa com pequeno refeitório para atendimento de funcionários, professores e alunos.
Sala de professores	10m ²	Sala para uso exclusivo dos professores.
Direção/secretaria	10m ²	Salas equipadas para abrigar direção, secretaria, administração. A serem dimensionados de acordo com a demanda.
Laboratório/auditório	30m ²	Espaço equipado para apresentações com tablado, tela de projeções, mesa para palestrantes, cadeiras para o público.
Estacionamento	50m ²	Estacionamento para professores, funcionários e alunos devidamente sinalizado para veículos, carga e descarga e veículos coletivos de grande. Vagas para portadores de necessidades especiais serão dimensionadas de acordo com a NBR 9050.

Tabela 4: Programa proposto para a Escola de Trem. Projetado pela autora. Junho/ 2018

4.3.2 O Projeto paisagístico



Figura 161 – Proposta para o Masterplan do Parque da Estação de Chiador. Projetado pela autora. Dezembro 2018

Os objetivos da proposta, figura 161, são:

- Oferecer usos e percursos para o usuário ter maior experiência com a natureza local.
- Os percursos propostos não devem alterar a topografia e desmatar o mínimo possível. Tendo como referência trilhas elevadas.
- A vegetação proposta deve ser em espécies semelhantes as encontradas no local, posicionadas em áreas estratégicas para criação de sombreamentos.
- Nenhuma barreira visual ou edificação foi proposta próximo à Estação para não haver desvalorização ou descontextualização.

Quanto as soluções técnicas foram feitas as seguintes escolhas:

a) Vias



Figura 162 - Proposta para as vias. Projetado pela autora. Dezembro 2018

Na figura 162, são destacadas as diferentes hierarquias de vias propostas para o Parque. Com o objetivo de organizar o fluxo interno e das vias próximas ao Parque, essas foram dimensionadas e determinadas as melhorias necessárias em suas infraestruturas, no caso das vias existentes.

<p>Vias existentes – A ser duplicada e estruturada em sua infraestrutura. Acesso por carros, carros elétricos, bicicleta e pedestres.</p>	<p>Via proposta – Acesso somente por carro elétrico, bicicletas e pedestres</p>	<p>Trilhas – Acesso exclusivo a pedestres. Áreas de preservação da flora.</p>
 <p>1,2 m Calçada com árvore 1 m Calçada com árvore 9,5 m Faixa de direção 9,5 m Faixa de direção 3 m Calçada 1,5 m Ciclovia 1,5 m Ciclovia 1 m Calçada com árvore 1,2 m Banco 1,2 m Calçada com árvore</p> <p>Figura 163 - exemplificação do dimensionamento e organização da via existente a sofrer intervenção. Projetado pela autora. Dez 2018</p>	 <p>1,2 m Calçada com árvore 1 m Calçada com árvore 1,5 m Ciclovia 3 m Calçada 1,5 m Ciclovia 1 m Calçada com árvore 1,2 m Banco 1,2 m Calçada com árvore</p> <p>Figura 164 - exemplificação do dimensionamento e organização da via proposta. Projetado pela autora. Dez 2018</p>	 <p>1 m Calçada com árvore 3 m Calçada 1 m Calçada com árvore 1,2 m Calçada com árvore</p> <p>Figura 165 - exemplificação do dimensionamento e organização da trilha proposta. Projetado pela autora. Dez 2018</p>
 <p>Figura 166 – Piso intertravado permeável. Site Soluções para as Cidades. 2016</p>	 <p>Figura 167 – Exemplo de trilha elevada. Strandskagen Arninge Ullna. Suécia. Archdaily. 2018</p>	 <p>Figura 168 – Piso feito de árvores derrubadas reaproveitadas. Wildwood Plaza. Uster. Suíça. Archdaily. 2018</p>

A proposta permite que veículos como carros e caminhões só tenham acesso à rua entre a Estação, a Indústria de laticínios e ao Estacionamento. Sendo impedido a circulação dos mesmos nas vias internas do Parque. Dessa forma, para facilitar a mobilidade dentro do Parque será oferecido o serviço de aluguel de carros elétricos e bicicletas, com espaços adequados para estacionamento, distribuídos pela área.

b) Equipamentos



Figura 169 – Proposta para a distribuição de equipamentos. Projetado pela autora. Dezembro 2018

Na figura 169 há a apresentação da distribuição dos equipamentos com a finalidade de atender às atividades propostas. Os equipamentos visam ao aproveitamento máximo da topografia para sua instalação, auxiliando a infraestrutura do parque através de soluções sustentáveis e de baixo impacto no meio ambiente.

<p>Estacionamento</p>  <p>Figura 170 – Piso permeável.</p> <p>Piso permeável que permita o uso flexível e multifuncional do estacionamento com infraestrutura de drenagem adequada.</p>	<p>Equipamentos infantis</p>  <p>Figura 171 – Equipamento infantil referência do parque Corocord. The spacenet Inventors. Sem data</p> <p>Equipamentos que permitam estimular maior envolvimento das crianças com a paisagem natural.</p>	<p>Ponto rodoviário</p>  <p>Figura 172 – Referência de forma. Garagem sustentável. Home Designing. Sem data.</p> <p>Abriço que se utilize de materiais sustentáveis em sua construção, teto verde e aproveitamento da luz natural.</p>
<p>Pavilhão de feiras e manutenção do parque</p>  <p>Figura 173 – Referência de forma. Projeto Kurve 7. Tailândia. Archdaily.</p> <p>Espaço multiuso com soluções que valorizam a natureza local.</p>	<p>Anfiteatro</p>  <p>Figura 174 – Salisbury's Riverwalk Park. Archdaily</p> <p>Espaço que fornece infraestrutura para o recebimento de eventos, utilizando da própria paisagem como background e com soluções que criem baixo impacto na natureza local.</p>	<p>Deck</p>  <p>Figura 175- Referência de deck multifuncional. Lago Paprocany. Polônia. Archdaily</p> <p>Deck multiuso com espaços para diferentes atividades como permanência e lazer, acesso a água e ancoragem para os barcos. Estrutura leve que não comprometa a vegetação ciliar da margem do rio.</p>
<p>Piscina natural</p>  <p>Figura 176 – referência de piscina natural. Site organic pond.com</p> <p>Criar infraestrutura para que parte do alagamento possa ser utilizado como uma piscina natural.</p>	<p>Ponto de parada – carro elétrico+bicicletário</p> <p>Pequeno estacionamento que fornecerá abrigo adequado para os veículos temporariamente.</p>	<p>Quiosques e churrasqueiras</p> <p>Pequenas edificações visando venda de alimentação ou itens necessários para a prática de esportes. Ponto de churrasqueira fornecerá juntamente mesas, lixeiras e pias que permitirá o usuário produzir seu próprio alimento.</p>

Quanto as formas de acesso ao Parque e a Estação foram adotadas as seguintes soluções (figura 177):



Figura 177 – Zoom aproximado da entrada do parque. Projetado pela autora. Dezembro 2018

No detalhe apresentado na figura 177, é demonstrado como funcionará o ponto para ônibus de viagem, permitindo um acesso direto dos visitantes à Estação, através das vias propostas. Também é indicada as entradas e saídas dos estacionamentos propostos, ambos com proximidade à Estação, de modo a facilitar o acesso ao Bem patrimonial.

c) Arborização



Figura 178 – Proposta para a arborização. Projetado pela autora. Dezembro 2018

Na figura 178 é possível ver a proposta para a arborização. Em cor verde escura foi representada a arborização existente, composta, principalmente, por árvores de grande porte e copa global. A arborização existente é escassa, conformando poucas áreas de sombreamento, tendo sua maior concentração próxima à margem do Rio.

A arborização proposta, em cor verde clara, foi posicionada estrategicamente para compor áreas sombreadas, fornecimento de maior conforto ambiental, reequilíbrio e recomposição da natureza local, através do reflorestamento. Devem ser utilizadas espécies encontradas na região com a finalidade de garantir o crescimento das mudas e a adaptação para com a fauna local.

4.4 O projeto de reabilitação da Estação de Chiador

A) O programa:

Ao compreender a necessidade de retomar o uso de estação ferroviária, foram pesquisados quais setores e programas uma estação deve fornecer. O “Manual de preservação de edificações ferroviárias antigas” (RFFSA,1991) indica algumas funções que uma estação deve atribuir para possibilitar seu funcionamento, a partir da determinação do porte da edificação. As características tipológicas da Estação de Chiador, por exemplo, com dois pavimentos e um espaço de armazém independente, é classificada como uma estação de médio porte. Seu programa originalmente incluía: uma sala para o agente ferroviário, uma sala para o telégrafo, uma sala de espera, uma bilheteria, um armazém, um bagageiro, e, nos pavimentos superiores, ficavam a casa do agente ou um escritório administrativo. Serão usadas as indicações desse Manual como partido para determinação programática, para viabilizar o funcionamento básico, com a devida atualização.

Para isso foram estudadas referências de projetos de estações ferroviárias atuais com o objetivo de compreender as demandas e distribuições programáticas. No primeiro momento foi buscado por referências nacionais de estações em funcionamento de médio porte. Entretanto, as referências encontradas estão muito defasadas em relação aos recursos tecnológicos contemporâneos, além de terem sofrido adaptações que por vezes denegriram o edifício a ser preservado. A Estação de Marechal Hermes, localizada no Rio de Janeiro, pode ser citada como exemplo desta situação. De acordo com o site do Patrimônio Belga do Brasil, essa estação foi inaugurada no ano de 1913, em estilo eclético inglês, construída com materiais importados da Inglaterra, França, Alemanha e Bélgica. Após inúmeras adaptações internas, essa estação foi tombada pelo IPHAN e atualmente se mantém fechada por não atender as demandas ferroviárias. Foi construída uma passarela que permite acesso aos trilhos e nela foi instalado o controle de entrada e saída, assim como, as bilheterias. Fazendo dessa forma, que toda a parte administrativa da estação tenha sido alocada nessa nova estrutura por conta da inviabilidade de instalação do controle de passageiros na estrutura preexistente. Visto essas limitações, apesar de ser considerada uma construção luxuosa e estar relativamente bem preservada, a edificação permanece desativada, sem nenhum tipo de utilização, sendo mantido o uso somente de sua plataforma. Esse caso comprova a limitação do transporte ferroviário no Brasil, que recebe pouco investimento e não há incentivo para a construção de novas estações ou novas linhas.

Nas figuras 179 e 180 é possível ver a Estação de Marechal Hermes no início do século XX e como está atualmente, respectivamente, comprovando que externamente a edificação se encontra relativamente bem conservada. Na figura 181 há a análise da solução adotada em construir uma passarela para viabilizar o controle do fluxo de passageiros por catracas e o acesso a uma nova plataforma. Esse projeto não incorporou o uso da antiga estação, que hoje é mantida somente como objeto decorativo.



Figura 179 – Foto da estação de Marechal Hermes no início do século XX. Autor: Acervo site Belguian Club. Sem data

Figura 180 – Estação de Marechal Hermes em 2015. Autor: Nina Lima – Jornal Extra. 2015

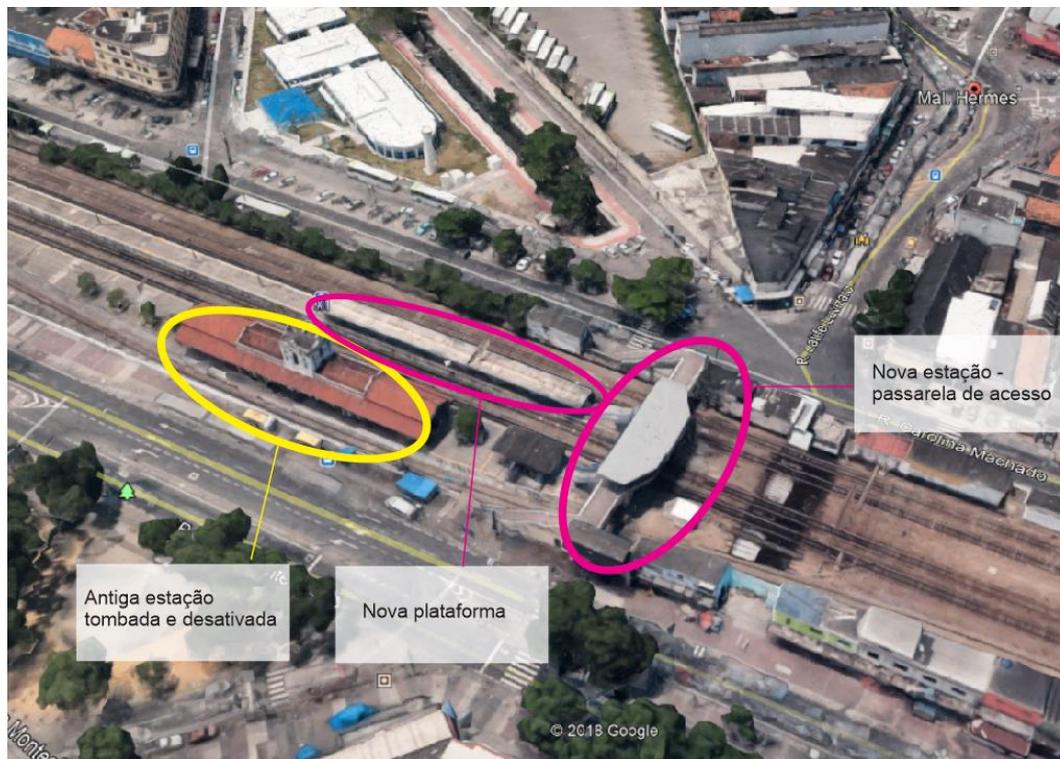


Figura 181 - Análise da implantação da nova estação de trem em Marechal Hermes. Autor: Google Images - adaptado pela autora. 2018

Foram pesquisados então estações de médio porte em outros países. A estação de Barneveld Noord, em Barneveld, na Holanda, por exemplo (figuras 182 e 183). Trata-se de projeto relativamente recente (2013), que por conta da tendência de informatização de sistemas, supriu todos os programas de gestão da estação por terminais de autoatendimento. Sendo assim, nesse projeto há somente um espaço para espera, os terminais digitais de autoatendimento, que fornecem informações e venda de bilhetes, banheiros e uma loja multifuncional (figura 184), que pode ser uma floricultura, um minimercado, entre outros programas similares. Sendo nessa estação, em especial, instalado um café como opção de alimentação para os passageiros, o que também é pretendido ser inserido na proposta para reabilitação da Estação de Chiador. Com essa proposta, a empresa administradora da linha férrea necessita periodicamente enviar funcionários para fazer a manutenção do espaço e o responsável pela loja da estação também é comprometido com a limpeza da estação.



Figura 182 – Fachada da estação de Barneveld Noord Holanda. Autor: Marcel van der Burg e Bart Van Hoek . 2013



Figura 183 – Detalhe aproximado do interior da estação de Barneveld Noord Holanda. Autor: Marcel van der Burg e Bart Van Hoek. 2013.



Figura 184 – Planta Baixa da estação de Barneveld Noord Holanda. Autor: Marcel van der Burg e Bart Van Hoek. 2013.

Segundo Ted Haug (2019), arquiteto do escritório Legat Architects e especialista em arquitetura ferroviária:

A estação de trem pode ser muito mais do que um lugar para se esperar - pode apresentar uma imagem positiva da comunidade para o mundo exterior, aumentar os esforços locais de desenvolvimento econômico e enriquecer o valor cívico da comunidade.

A estação é o rosto que uma comunidade exhibe para todos os que estão no trem. Se a estação for atraente, os passageiros tiram conclusões positivas sobre a comunidade. Pode até incentivá-los a investigar a área. Se, por outro lado, os passageiros virem um prédio desajeitado e parecido com um galpão, eles formarão uma opinião negativa sobre a comunidade (...) A estação bem projetada dá aos cidadãos uma sensação de orgulho; atua como um símbolo de unidade.

Ao restabelecer a estação de trem como ponto focal da comunidade, cidades e vilas podem inspirar crescimento (...) a estação apropriada inspirará mudanças: empreendimentos comerciais e habitacionais no cenário anterior e rejuvenescimento em um segundo momento” (HAUG, T, tradução da autora, 2019)³

De acordo com Haug (2019), a estação deve ser pensada como um “vibrante nó de atividades”, o que aumenta a sensação de conforto e segurança. Nesse caso, é conveniente dar uma opção de alimentação constante, que possa oferecer com atendimento pessoal todas as horas do dia, café-da-manhã, almoço e jantar. Deve também atender às demandas tecnológicas como pontos de Wi-Fi e tomadas, para atender devidamente às necessidades dos passageiros e visitantes.

Outra referência estudada é a estação de Princeton, Nova Jersey, EUA, projetada pelo Estúdio Rick Joy⁴, 2018, localizada dentro da Universidade de Princeton. Em 929m² o projeto fornece bilheterias, banheiros, espaço de espera, apoiado por bicicletários e um café em um pátio, que permitem a ligação com uma loja multifuncional e com um complexo de artes construído por Steven Holl, em 2017, contíguo à estação (figuras 185, 186 e 187).

³ “The train station can be so much more than a place to wait- it can present a positive image about the community to the outside world, add to local economic development effort, and enrich a community’s civic value(...)

The station is the face a community displays to all those on the train. If the station is attractive, commuters draw positive conclusions about the community. It may even encourage them to investigate the area. If, on the other hand, commuters see an unkempt, shed-like building, they will form a negative opinion about the community (...) The well-designed station gives citizens a sense of pride; it acts a symbol of unity.

By reestablishing the train station as a community focal point, cities and villages can inspire growth (...) the appropriate station will inspire change: commercial and housing developments in the former scenario and rejuvenation.” Disponível em: <https://www.legat.com/train-station-architecture-enriching-the-civic-landscape/>

⁴ Escritório Norte-americano. Disponível em: <https://studiorickjoy.com/about>



Figura 185 – Fachada estação de Princeton.
Autor: Jeff Goldberg. 2018



Figura 186 - Interior da estação de Princeton.
Autor: Jeff Goldberg. 2018

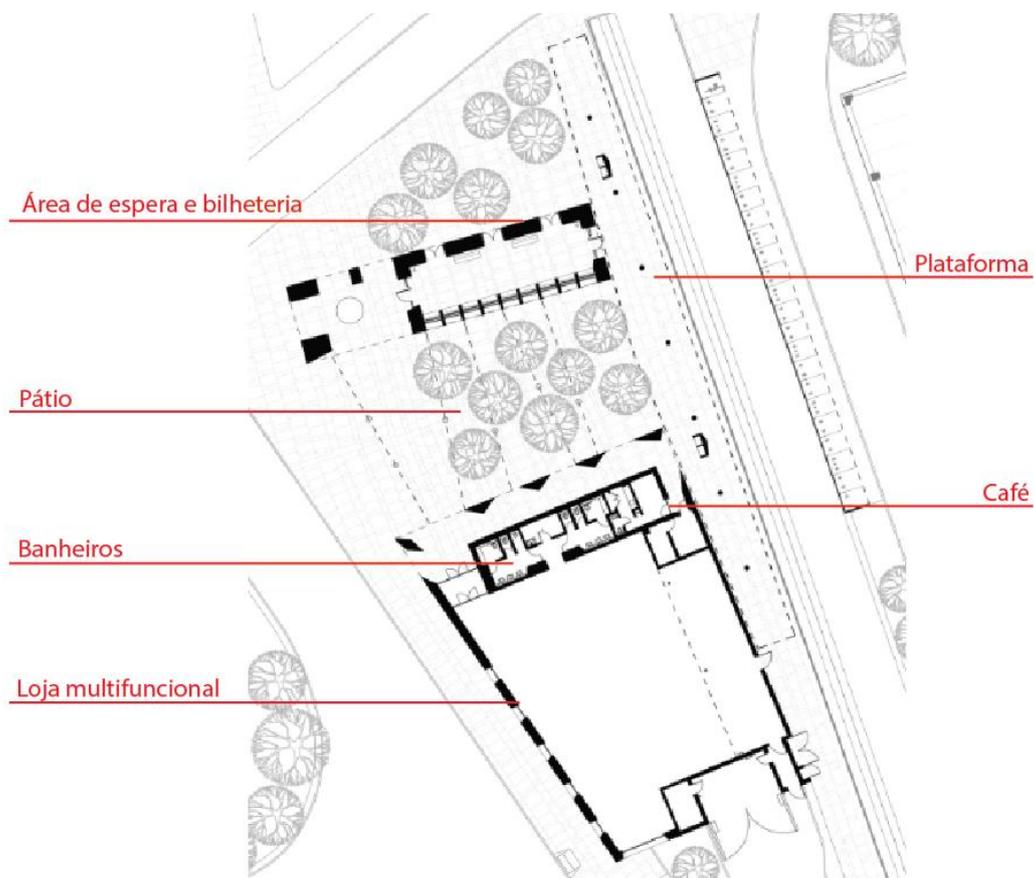


Figura 187 - Planta baixa estação de Princeton. Studio Rick Joy. 2018. Disponível em:
<<https://www.dezeen.com/2018/09/06/princeton-transit-hall-train-station-studio-rick-joy/>>. Acesso em 05 de set 2019

As diretrizes formuladas para a definição do programa seguiram as seguintes demandas: viabilizar o circuito turístico do Expresso Trem da Terra e o pleito da comunidade local. No intuito de garantir a permanência do funcionamento da Estação independente do fluxo do circuito, alguns programas foram identificados para serem instalados na edificação histórica da Estação:

- Pontos para comércio voltados para a venda de alimentos, principalmente, produzidos pela indústria de Laticínios próxima à Estação, das fazendas da região e de artesanatos locais.
- Espaço para setores administrativos da Estação, bilheteria, centro de informações e infraestrutura relacionada.
- Espaço para valorização da memória local possibilitando exposições.
- Área de espera e infraestrutura relacionada, como banheiros.

O programa determinado foi distribuído da seguinte forma na edificação preexistente, conforme a figura 188:

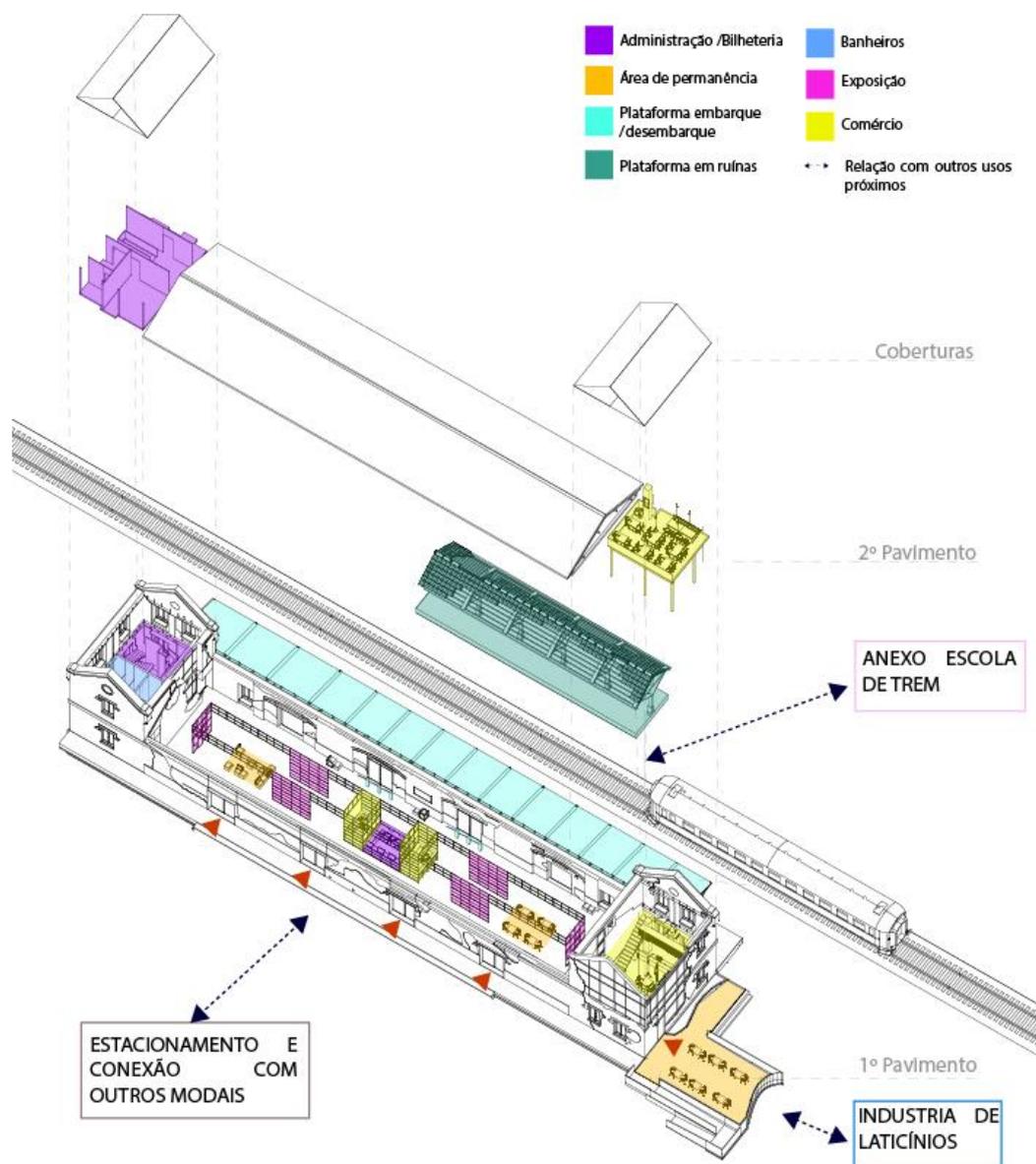


Figura 188 – Distribuição de programas da proposta na edificação. Projetado pela autora. Agosto 2019

O programa foi distribuído a partir das relações de dependência entre os diferentes usos, com a finalidade de permitir se manter um espaço fluído e com fluxo organizado por setores. Por conseguinte, de acordo com a figura 193, é possível ver que os programas se distribuem da seguinte maneira:

- O antigo armazém será transformado em espaço de espera, com pontos de vendas, bilheteria e centro de informações, situados em uma implantação central para promover um atendimento rápido e de fácil localização para o visitante/ viajante. Nesse espaço também há pontos com exposições ocorrendo por toda a extensão, com mobiliários para espera e longa permanência, que fornecem apoios e tomadas.
- O espaço do torreão 1 será adaptado para a composição de um setor de administração contando com: almoxarifado/ depósito e recepção, no primeiro pavimento. No segundo pavimento deste mesmo torreão foram compartimentadas a direção, administração, copa e banheiros, voltados a atender os funcionários da Estação. Esse espaço foi considerado apto para o recebimento dessa função por ter acesso direto pela rua, por conta da proximidade com a estrada e por permitir um controle mais efetivo da circulação de pessoas. No primeiro pavimento do Torreão 1 também foram dispostos os banheiros para os usuários, por permitir criar compartimentações internas e instalação dos sistemas complementares, sem criar paredes no ambiente do armazém.
- O torreão 2 receberá um ponto comercial voltado ao uso de um bistrô, sendo uma opção de alimentação aos frequentadores da Estação e do Parque. Esse espaço foi escolhido para o recebimento dessa função, visto se localizar em uma área com circulação menor de pessoas e, por não ser exposto à insolação do período da tarde, auxiliando no conforto térmico para a instalação desse programa, além de auxiliar na relação com o projeto paisagístico proposto.

Os programas indicados têm por objetivo garantir o funcionamento adequado da estação ferroviária como parte do circuito turístico, como bem histórico, com função social, e do Parque, como área de preservação da fauna e da flora local e ponto de parada de atividades já existentes na cidade de Chiador. Sendo um meio de fortalecimento dessas atividades e do reconhecimento dessa cidade como potencial turístico. Dessa forma, os programas foram distribuídos na Estação, prevendo o uso de área útil do espaço edificado de acordo com a tabela a seguir:

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CHIADOR		
Programa	Área	Descrição
Bilheteria / Informações Turísticas	8 m ²	Espaço para atendimento de passageiros e caixa. Fornece um balcão para atendimento com funcionários e dispositivos para informativos digital (terminais de autoatendimento)
Setores administrativos	72,60m ²	Salas equipadas para abrigar direção, administração, almoxarifado/ depósito, copa e banheiros para funcionários.
Lojas	10 m ²	Lojas que estarão relacionadas com as áreas de espera e a plataforma. Dois quiosques de 5 m ² cada. Deverão vender itens produzidos na região como: produtos alimentícios e artesanatos e equipamentos relacionados as atividades permitidas no parque.
Área de espera - lounges	20,40m ²	Área com assentos, mesas e tomadas para fornecer conforto para longas permanências
Plataforma	210m ²	Plataforma existente a ser equipada com catracas para controle de entrada e saída dos passageiros.
Plataforma em ruínas	93,00m ²	Plataforma existente, deve passar por intervenção para consolidação da infraestrutura.
Exposição de valorização da memória local	18,60m ²	Painéis e projeções interativas que apresentam a história da Estação e da cidade de Chiador. Serão posicionados em diversos pontos ao longo do Armazém.
Banheiros	25,50m ²	Cabines com sanitários, pias, mictórios, espelhos e chuveiro. Cabine unissex de acesso diferenciado, acessível, com exclusividade de uso a portadores de necessidades especiais.
Estacionamento	1117,90m ²	Estacionamento para veículos e carga e descarga. Vagas para portadores de necessidades especiais serão dimensionadas de acordo com a NBR 9050.
Bistrô	87,05m ²	O bistrô fornece espaço para mesas, uma pequena cozinha para as preparações, um depósito e um mezanino.

Tabela 5: Programa proposto para reabilitação da Estação de Chiador. Projetado pela autora. Março 2019

B) Relação antigo-novo aplicado à intervenção

A partir do mapeamento de danos, apresentado do capítulo 3, foi constatado que a perda da cobertura permitiu que o processo de deterioração das partes internas fosse acelerado, o que justifica a necessidade de sua recomposição para auxiliar na conservação das partes restantes e viabilizar a utilização do espaço. Nesse caso, foi compreendido que o principal valor da edificação está relacionado à sua volumetria, por ser referente à tipologia de edificações ferroviárias e ao simbolismo que essa representa, independentemente de detalhes ornamentais vinculados ao estilo arquitetônico nela utilizada. Portanto, para proteger a força de sua imagem e reforçar seu valor, seria necessário promover a complementação de sua volumetria, relacionada também a intervenção direta nas fachadas e plataformas. De acordo com Zonno (2016), ao utilizar a memória como parte da construção é remetida a ideia de reforço da relação com o passado, além de ser uma escrita do nosso futuro.

[...] devemos ter em mente seu papel não só de reconhecer o valor do passado, mas valorizá-lo justamente porque nele o presente busca uma aproximação de sentido, em um exercício de criação e de afirmação de uma nova escrita, artística, e em diálogo com a anterior. (ZONNO, 2016, p.37)

Zonno (2018) também diz:

Compreendemos o conjunto antigo-novo como lugar reinventado quando o antigo é interpretado e o projeto contemporâneo é capaz de instaurar de modo poético novas possibilidades de fruição e significação. A intervenção contemporânea em um contexto de valor patrimonial deve ser reconhecida como ação criativa, como obra de arte, a partir de diferentes possíveis modos de relação com a pré-existência, com a paisagem. (ZONNO, 2018, p.03)

Para isso foi necessário entender as possibilidades existentes para a intervenção projetada se relacionar com a preexistência. A autora Beatriz Kühl (2008) apresenta em seu livro “Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização – problemas teóricos de restauro” a contextualização do debate histórico sobre a relação antigo-novo em intervenções propostas em contextos de preservação. Kühl ao se utilizar do pensamento de Giovanni Carbonara (2011), através de analogias com o vocabulário musical, aponta quais são as opções possíveis para essa relação. A autora explica que as intervenções trabalham com “nós conceituais”, que por conta da deterioração, há a necessidade da inserção de novos elementos, o que impõe de forma legítima a presença da arquitetura contemporânea em meio a preexistência. É destacado que essa discussão já despertava debates desde o início do século XX, explorados por autores como Camillo Boito e Brandi, conforme o apresentado no item 3.1.3. Foi apontado por

esses teóricos ser adequado que, independentemente da relação a ser proposta, deve ser utilizada tecnologia do tempo presente para evitar a morte precoce dos monumentos. O que não significa uma reconstituição do projeto original, o que deve ser, inclusive, evitado. É viável dessa forma, que novos elementos arquitetônicos sejam inseridos, entretanto, sem comprometer a imagem que deve ser preservada. Logo, deve-se respeitar o princípio da distinguibilidade, também proposto por Brandi (1963). As partes recompostas ou adicionadas devem ser inseridas na preexistência de modo que possam ser reconhecidas como acréscimos posteriores à construção original. Devem ser voltadas à auxiliar na elaboração de uma nova imagem, em que a parte a ser recomposta ou adicionada deve ser embasada nos dados espaciais do monumento desaparecido.

Deste modo, a autora apresenta diferentes possibilidades projetuais de intervenções em centros históricos com arquiteturas novas ou quando há desabamentos parciais de uma edificação e o completamento é necessário à sobrevivência do Bem, como é o caso da Estação de Chiador. As soluções são as mais variadas, nas quais Kühl utiliza o vocabulário sobre relações harmônicas para explicitar tipos de relações do antigo-novo. Sendo as categorias/tipo:

- Assonância – Busca-se explorar as semelhanças das principais características formais e materiais de forma mais tradicional ao evitar o uso de grandes contrastes.
- Cacofonia – Criação de uma leitura desagradável e sem harmonia, em que a preexistência e a intervenção não mantêm um diálogo.
- Diferenciação em dissonância – Exploração das diferenças para criação de um diálogo harmônico para obtenção da valorização do conjunto.
- Diferenciação em consonância – Exploração de similaridades para criação de um diálogo harmônico. Procura-se o reestabelecimento da imagem sem a produção de cópias.

Kühl define que a diferenciação em consonância é entendida pelo conjunto composto por notas diferentes que juntas compõem um acorde harmônico, sem competições “por imitação, analogia ou repristinação”. Sendo através de um diálogo cortês, eficiente e respeitoso, promovendo conexões e possibilitando o desenvolvimento da unidade potencial.

[...] coloca-se como um dos objetivos que podem ser postulados pela intervenção, desenvolvendo a “unidade potencial” das obras. Deve-se sempre ter em mente os preceitos fundamentais da restauração (mínima intervenção, retrabalhabilidade e distinguibilidade)”. (KUHL, 2008, p.164)

A autora destaca que a intervenção não deve perder a individualidade e personalidade, além de ser distinguível. A dissonância pode conferir legitimidade, devendo ter uma análise detalhada para que a intervenção respeite o documento histórico e valorize os elementos que caracterizam o conjunto. Essa opção pode servir de “elemento propulsor de uma maneira necessária e desejável para a nova realidade”, buscando a produção de novos sons (polifonia) que conversam entre si e não a cacofonia.

De acordo com a autora:

Nessas condições, após consciencioso juízo histórico- crítico, assegurada a preservação, a inovação e o sempre necessário uso da criatividade podem contribuir para a formação de uma renovada sintaxe para a obra ou complexo, através de uma intervenção diferenciada em que se opera através de diferenciação em consonância. (KUHL, 2008, p.166)

Solá-Morales (2006), arquiteto, historiador e filósofo espanhol, também explica através dos conceitos de contraste, analogia e tautologia as possíveis relações ocasionadas entre as intervenções e as preexistências. Para o autor as intervenções são formas de interpretação que um novo discurso sobre a edificação preexistente pode produzir. Segundo Zonno (2018), os conceitos definidos por Solá-Morales podem ser relacionados aos conceitos de Carbonara e Kühl, como: o contraste seria relacionado com a diferenciação em dissonância, a analogia seria quanto as diferenciações em consonância e a assonância seria aproximada da tautologia, sendo meios de alcançar agradáveis soluções estéticas para leitura do conjunto.

De acordo com Solá- Morales (2006):

Criam-se assim situações de afinidade e, graças à capacidade conotativa das linguagens evocadas na intervenção, estabelecem-se relações e nexos entre o edifício histórico-real e/ ou imaginários, e os elementos de projeto que servem para tornar o edifício efetivamente dependente [...] que se baseiam na independência da nova e da velha estrutura e a correspondência dimensional, topológica e segurativa entre novas e as velhas partes na tentativa de criar uma correlação mútua capaz de unificar a totalidade do complexo arquitetônico”. (SOLÁ-MORALES, 2006, p.259)

A partir das definições das diferentes possibilidades, foi escolhido que o partido de intervenção adotado para o projeto de reabilitação da Estação de Chiador será através da diferenciação em consonância ou a analogia. Nessa opção é procurada, através de uma renovada configuração, alcançar a compatibilidade na intervenção, ao provocar conseqüente valorização da preexistência, promover a recomposição de sua imagem com distinguibilidade, de forma a não alterar as páginas de sua história, mas possibilitar a escrita de novas outras.

Por conseguinte, foram estudadas referências de projeto que propuseram soluções para a recomposição da volumetria através do tratamento das fachadas com a utilização do vidro. A escolha desse material foi devida as suas características, tais como: leveza, transparência e distinguibilidade, como material contemporâneo, que possibilitam atender as necessidades funcionais sem criar competição visual com a estrutura preexistente. Além de: manter em alguns trechos da alvenaria o aspecto de ruína; permitir maior aproveitamento da iluminação natural e prover a percepção espacial da relação “dentro X fora”. À vista desses fatores, foi possível: conservar o lado lúdico e interessante da ruína; manter as marcas da passagem do tempo, completar a volumetria original, reutilizar a edificação e permitir a escrita de um novo capítulo para a história desse patrimônio.

A aplicação do vidro em projetos de intervenção em preexistências pode ser encontrada em diferentes referências, como no projeto elaborado em parceria entre a Fundação Menokin e o escritório de arquitetura Machado e Silvetti Associates, para reabilitação da relíquia colonial dos Estados Unidos da América, a Casa Menokin. Essa casa foi construída por volta de 1769 e foi residência de Francis Lightfoot Lee, responsável pelo documento de Declaração de Independência do país. Situada em Varsóvia, na Virgínia, essa edificação foi abandonada, chegando ao estado de ruínas (figuras 189 e 190), até que em 1971 foi reconhecida como um marco histórico nacional, sendo adquirida pela Fundação Menokin em 1994.



Figura 189 – Fachada da casa Menokin antes de se tornar uma ruína. Autor: Menokin Foundation. Sem data



Figura 190 – Ruína da Casa Menokin. Autor: Menokin Foundation. 2017

A fundação decidiu por não restaurar a casa à sua condição original, acreditando que o estado de ruínas representava questões valiosas. Foi declarado pelos responsáveis do projeto que a reconstrução das paredes se utilizando de vidro estrutural tornaria a casa mais estável e ainda forneceria uma experiência de aprendizado única ao recriar a memória do que havia antes (figura 191 e 192). A proposta faz com que a intervenção não se limite ao uso do vidro ou se resuma a apenas uma relíquia colonial, tornando o lugar como um exemplo de implicações modernas para preservação, história, arquitetura e recursos naturais.



Figura 191 – Fachada da intervenção na Casa Menokin. Autor: Machado e Silveti Associates. 2017

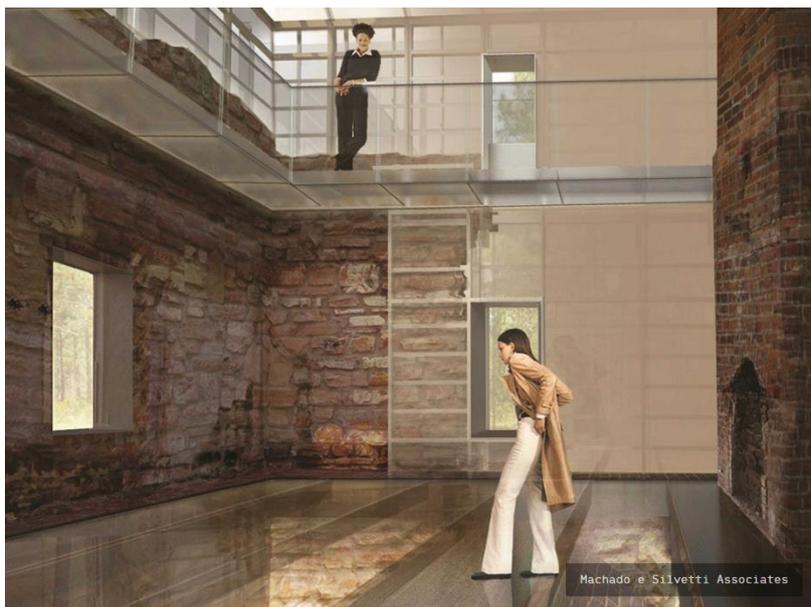


Figura 192 - Interior da intervenção na Casa Menokin. Autor: Machado e Silveti Associates. 2017

Essa solução técnica também foi utilizada em outros projetos, como o Parque das Ruínas, pelo arquiteto Ernani Freire, de 1996, ao utilizar o vidro e a estruturas metálicas para recompor o volume central destacado que marcava a entrada da antiga residência, figura 193. Nesse exemplo pode ser destacado o uso da modulação das aberturas da fachada a ser reproduzido na disposição das estruturas metálicas para fixação dos vidros, como elemento a reforçar a consonância proposta.

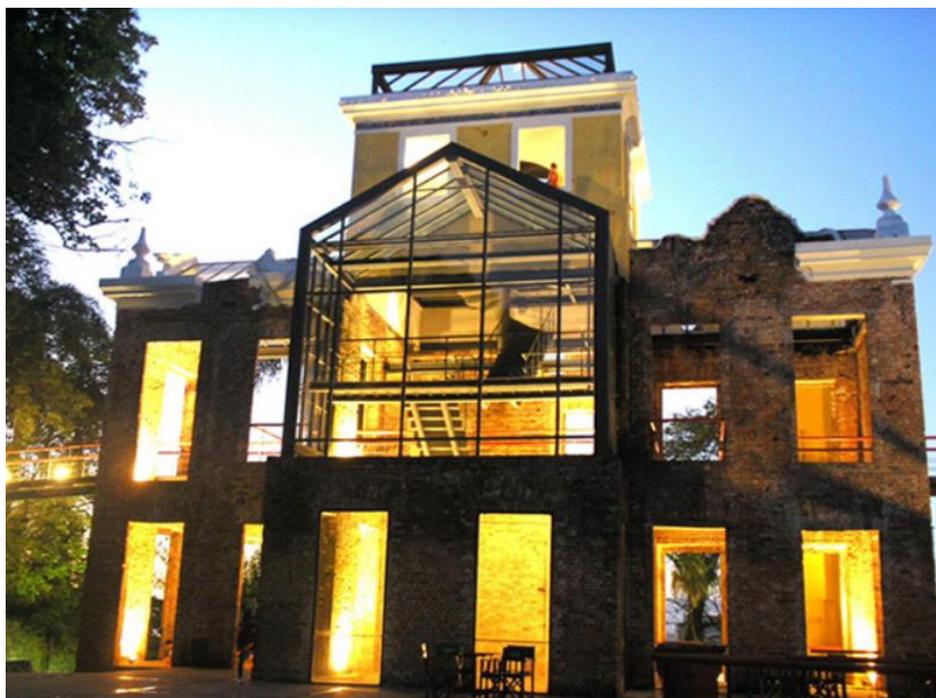


Figura 193 – Casa do Parque das Ruínas. Autor: Bruno Oliveira. 2015. Disponível em: http://opinioenoticia.com.br/wp-content/uploads/copia_de_pq_ruinas_a_noite.jpg . Bruno Oliveira. 03.03.2015 .

Outra referência é o caso de “Kulla e Arnuma”, edificação que se utilizava de tradições construtivas da Albania. A antiga casa foi recuperada do estado de ruínas para instalação de um hotel, em 2018. Segundo os arquitetos responsáveis do Estúdio Plis Atelier, seria um erro tentar reviver as tradições construtivas dessa edificação sem considerar todos os fatores de nosso tempo. Por conta disso, foi escolhido utilizar o concreto, ferro e vidro nas partes arruinadas e promover o tratamento para recuperação dos materiais que ainda existiam no local, como as paredes em pedra e as vigas em madeira. As relações propostas entre esses diferentes materiais comprovaram que a inovação não renega as tradições, mas promove aceitação, sendo a arquitetura o objeto que expressa as sensações da passagem do tempo. Conseqüentemente, de acordo com os arquitetos, o uso desses materiais foi valioso para reviver a importância que essa edificação tem para a identidade cultural deles, auxiliando na valorização da sensação de pertencimento, figuras 194 e 195.



Figura 194 – Fachada da intervenção na casa Kulla e Arnume. Autor: Eno Goxha. 2018. Disponível em: <https://pikark.com/kulla-e-arnume/>



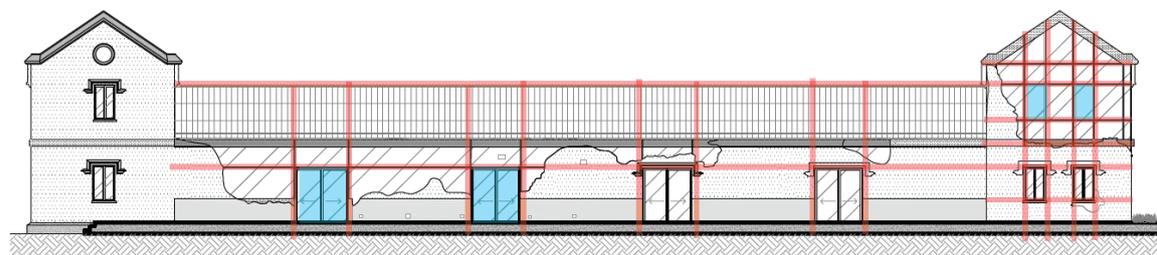
Figura 195 – Interior da intervenção na casa Kulla e Arnume. Autor: Eno Goxha. 2018. Disponível em: <https://pikark.com/kulla-e-arnume/>

Assim como nas referências, foi escolhido o uso do vidro e do aço para ser promovida a recomposição da volumetria da Estação de Chiador, para obter o fortalecimento de sua imagem como símbolo. Sendo uma solução que utiliza de tecnologia contemporânea, de fácil distinguibilidade e reversão, conforme o representado na figura 196.

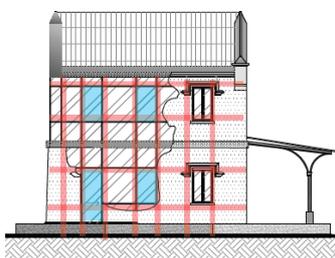


Figura 196 -Fachada da intervenção na Estação de Chiador. Projetado pela autora. Agosto de 2019

Assim como no Parque das Ruínas, através da decomposição geométrica dos elementos que compõem a fachada, foi possível determinar a existência de um ritmo entre as aberturas e de uma modulação entre as proporções e dimensionamentos destas. Essa modulação veio a ser um elemento a ser utilizado de forma semelhante na parte a ser recomposta, para permitir através do diálogo, uma leitura do que foi o Bem originalmente e permitir a distinguibilidade entre as partes (figuras 197 e 198).



Fachada 1



Fachada 2

- Módulos em que existiam aberturas.
- Referências geométricas que marcam o ritmo das aberturas e deles são propostos as modulações

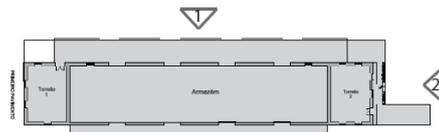


Figura 197 – Análise da modulação proposta na intervenção da Estação de Chiador. Projetado pela autora. Agosto de 2019



Figura 198 - Fachada da intervenção – Bistrô, parte recomposta da Estação de Chiador. Projetado pela autora. Agosto de 2019

C) Informações técnicas do vidro a ser utilizado

Quanto a especificação técnica, é indicado o uso do vidro insulado duplo (figura 199). Segundo o fornecedor⁵, o vidro insulado é uma das melhores opções existentes no mercado para aproveitamento máximo da luz natural e bloqueio do calor devido à exposição solar, proporcionando também o conforto acústico (figura 200). O modelo duplo do vidro insulado permite a combinação de vidros com propriedades diferentes para o aumento de suas características, que nesse caso, seria indicado o uso conjunto de um vidro laminado ou aramado para aumentar a resistência às quebras e a segurança dos usuários. Por conta do clima da região em que a Estação se encontra, durante o período do verão deve ser possível a utilização de refrigeração artificial, sendo dessa forma, o vidro insulado duplo uma opção adequada para viabilizar a redução do consumo de energia, por permitir também o uso controlado de refrigeração devida a câmara de ar que é conformada em sua armação.

⁵ Informação retirada do site da Associação Brasileira de Distribuidores e Processadores de Vidros Planos – ABRAVIDRO. Disponível em: <https://abravidro.org.br/vidros-insulados-beneficios/>



Figura 199 – Detalhe do vidro insulado.
Autor: ABRAVIDRO. Sem data.

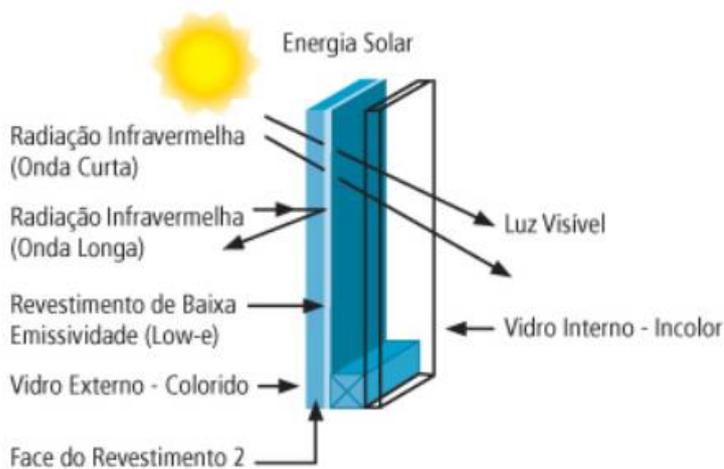


Figura 200 – Esquema representativo da absorção da luz solar pelo vidro insulado. Autor: Site setor vidreiro. Sem data

D) Soluções da cobertura, das estruturas e dos sistemas complementares

Para as coberturas devem ser usadas telhas termoacústicas com aparência cerâmica. Deve ser seguido o desenho original, respeitando as alturas e inclinação das águas. De acordo com o fornecedor⁶, apesar de demandar de mão-de-obra especializada para instalação, essa solução tem maior durabilidade em comparação a cerâmica tradicional e não acumula fungos. Sendo ideal para o meio em que a Estação se encontra, com grande concentração de vegetação, além de ser leve e apoiar menos peso nas estruturas e fundações preexistentes. Esse material também confere isolamento térmico e acústico e pode ser facilmente desmontado.

As novas coberturas serão sustentadas por um novo sistema estrutural independente em aço que será instalado dentro da ruína. Esse sistema permite que não seja aumentado o peso das estruturas a serem apoiadas na alvenaria de pedra autoportante existente. Para as paredes da preexistência serão promovidos reforços estruturais para que a nova estrutura não ocasione maiores danos. Na figura 201, há um esquema que ilustra como serão posicionadas as novas estruturas (em vermelho), o sistema hidráulico (em azul) e o sistema luminotécnico em relação à nova estrutura (em verde). Para essa proposta se faz necessária a análise do estado de conservação das fundações e do platô em que as paredes em alvenaria de pedra se apoiam para certificação de que essa estrutura aguentará o peso da estrutura metálica que nela será instalada.

⁶ Informação retirada do site AEC Web. Disponível em: https://www.aecweb.com.br/emp/cont/m/isotelha-colonial-une-a-resistencia-do-aco-a-aparencia-de-ceramica_115_6449

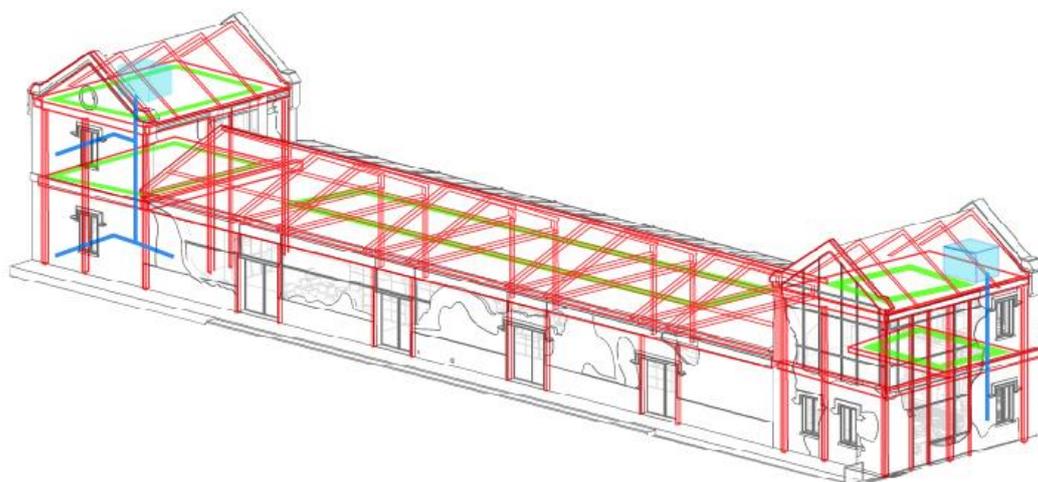


Figura 201 – Esquema da instalação da estrutura e sistemas complementares propostos nas ruínas da Estação de Chiador. Projetado pela autora. Agosto de 2019

Essa nova estrutura também sustentará o vidro que fará o fechamento das fachadas, promovendo os encaixes com a própria estrutura metálica, de acordo com a modulação existente.

Diferentemente das coberturas da edificação, a cobertura da plataforma receberá tratamento em vidro incolor insulado fosco para proteção desse espaço. O vidro deverá ser encaixado na estrutura preexistente em ferro fundido que receberá o devido tratamento, indicado no item 3.1.1 – Diagnóstico do estado de conservação da Estação. A plataforma independente do lado oposto da linha férrea será mantida em ruínas, como forma de reconhecimento das transformações ocasionadas pela passagem do tempo, visto que será necessário somente uma passarela para embarque e desembarque na Estação. Nas figuras 202 e 203 é possível ver como ficou a solução adotada para a plataforma.



Figura 202 - vista da rua para linha férrea. Projetado pela autora. Agosto 2019



Figura 203 – Vista da Escola de Trem para a Estação. Projetado pela autora. Agosto 2019

E) Soluções internas e tratamento de design

A proposta apresentada nas figuras 204 e 205 foi pensada para abrigar os programas dos setores de: administração, lojas, banheiros, área de espera de forma, exposição e o bistrô, de forma a otimizar o espaço preexistente e com maior reversibilidade possível.

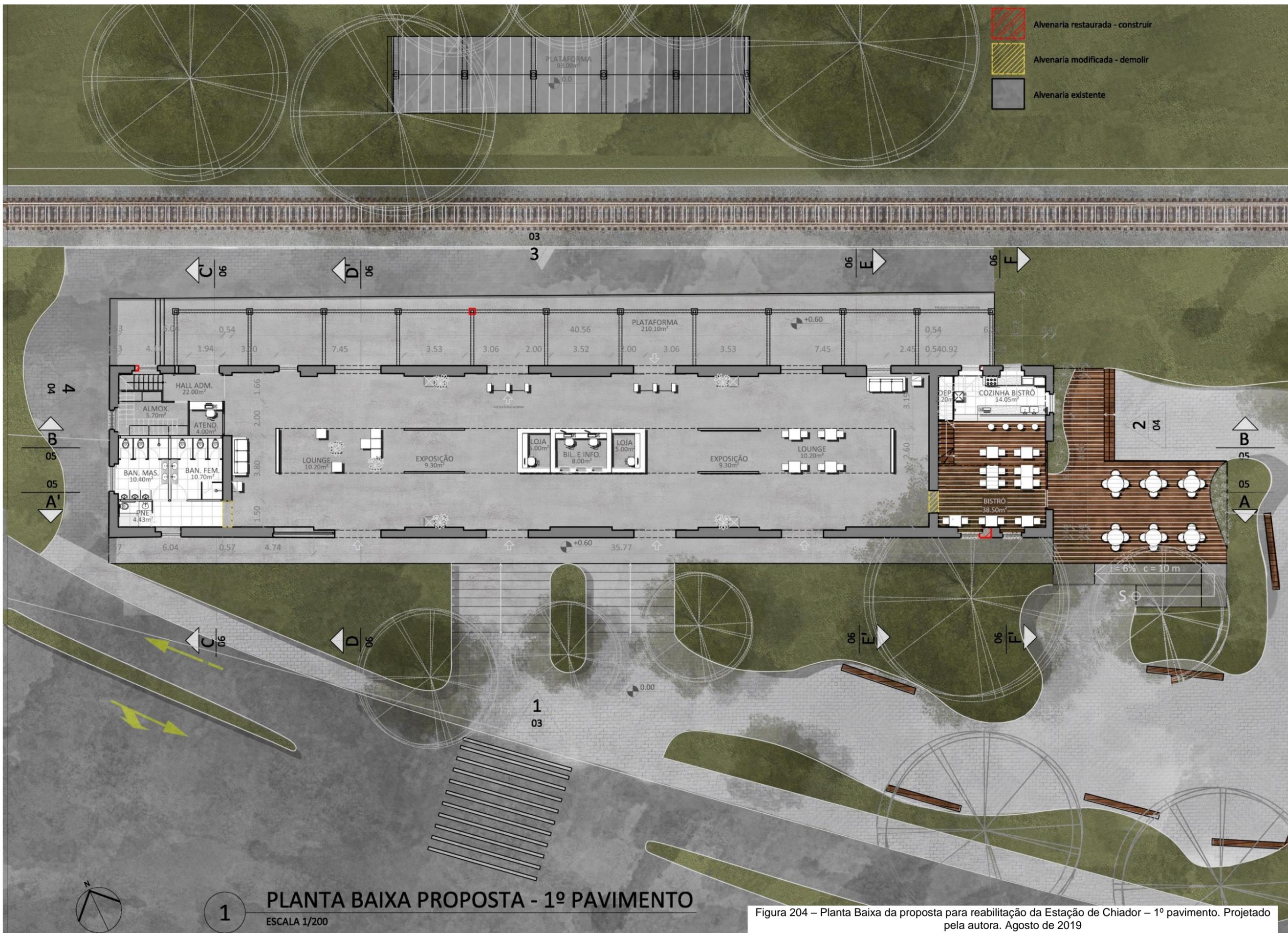


Figura 204 – Planta Baixa da proposta para reabilitação da Estação de Chiador – 1º pavimento. Projetado pela autora. Agosto de 2019

Ao compreender que o antigo armazém (espaço central da edificação) foi projetado para ser um espaço vazio, foi indicado para que as atividades que necessitassem de compartimentações fossem instaladas nos torreões, como estratégia para manter a fluidez do espaço central. Desse modo, no torreão do flanco esquerdo (torreão 1) da edificação foram criados os espaços para a administração, compreendendo: uma recepção para atendimento com 4,00m², um almoxarifado com 5,70m² e uma escada para circulação vertical. Ainda no primeiro pavimento, o espaço é compartimentado a fim de possibilitar a instalação de banheiros masculinos e femininos, com respectivamente 11,80m² e 9,90m², dispendo de cabines sanitárias, mictórios, pias e uma cabine com chuveiro, há também um banheiro acessível unissex de acesso independente com 4,13m². No segundo pavimento deste torreão foram propostos os demais ambientes para o funcionamento da administração, sendo: uma sala para direção com 13,70 m², uma sala de administração para 3 funcionários com 12,00m², um hall com mobiliário para espera com 14,15 m². Havendo também uma copa com 8,50 m² e um banheiro unissex com 2,30 m² para apoio aos funcionários.

No espaço do antigo armazém foram distribuídos dois quiosques como opções para venda de artesanato e alimentação industrializada, cada um com 10,60m², e dois lounges como espaços de espera, com 10,20m² cada. Nesse espaço também há um centro de informações e bilheteria para dois atendentes, sendo a passagem para plataforma controlada por catracas. O antigo armazém dispõe de uma área de exposições voltada a informar a história da cidade e da Estação, podendo também expor obras de arte temporárias. Por ter a modulação como uma das principais características da arquitetura industrial, foi possibilitado sua utilização para permitir que a distribuição das atividades do armazém criasse um melhor “encaixe” a arquitetura preexistente. Viabilizando dessa forma que se criasse um espaço fluído, que permite seu descobrimento tanto longitudinalmente, como transversalmente. Na figura 206 é possível ver como a modulação da estrutura original foi utilizada para a concepção dos novos ambientes.

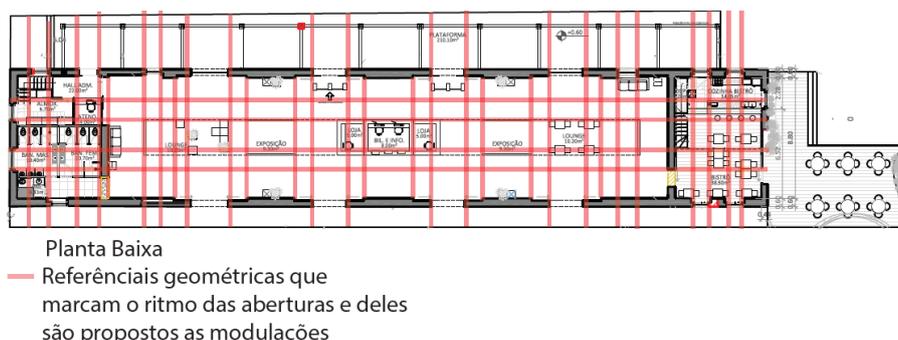


Figura 206 – Modulação proposta para planta Baixa da Estação de Chiador. Da autora. 2019

O projeto propõe através dessa solução a praticidade de todas as instalações serem concentradas e a conseqüente racionalização da construção. A distribuição programática proposta permitiu que sejam edificadas apenas 3 paredes para as áreas molhadas, utilizando divisórias desmontáveis para as demais compartimentações, fazendo com que a intervenção seja de fato facilmente reversível e desmontável.

Quanto a proposta para o design de interiores, o arquiteto T. Haug (2016) comenta que o aproveitamento da arquitetura ferroviária permite a criação de um espaço que transborda a estética histórica e acolhedora. De acordo com Haug:

[...] o design da estação de trem influencia se as pessoas a percebem como um destino. Os materiais e o estilo certos, tradicionais ou contemporâneos, podem convidar as pessoas a passarem mais tempo na estação. [...] no interior, a estação de trem deve criar uma atmosfera de sala de estar, um lugar onde as pessoas se sintam confortáveis não apenas esperando um trem, mas também tendo um pãozinho e lendo um livro ou um tablet. (HAUG, tradução da autora, 2016)⁷

Dessa forma, a modulação também foi utilizada como conceito para a solução de design interior quanto à criação dos mobiliários. Sua utilização encaminha o visitante a ser emergido pelas características da arquitetura industrial ao apresentar suas soluções proporcionais e práticas, que representam toda a agilidade que seu processo de produção necessitava ao ser realizado. Dentro desse mesmo conceito de valorizar elementos da arquitetura industrial, foi proposto a criação de uma instalação metálica que reunirá todos os usos propostos para o armazém, sendo um elemento que propõe de forma versátil a unificação dos programas. Nessa estrutura será possível realizar as exposições, criar módulos para lojas e lounges, além de servir de suporte para as instalações luminotécnicas, permitindo que a intervenção preserve as paredes da edificação as menos alteradas possível. Esse é um mobiliário de extrema versatilidade para atendimento das demandas que o novo programa atenderá. Nas figuras 207, 208, 209 e 210 é possível ver a simulação de como essa estrutura se relaciona com a preexistência.

⁷ [...] Similarly, the design of the train station influences whether people perceive it as a destination. The right materials and style, whether traditional or contemporary, can invite people to spend more time in the station. [...] Inside, the train station should create a living room atmosphere, a place where people are comfortable not only waiting for a train, but also having a bagel and reading a book or a tablet. (HAUG. T. 2016) Disponível em: <https://www.legat.com/train-station-architectural-design-fundamentals-part-3-an-activity-node/>.



Figura 207 – Exposição e lounge dentro do armazém. Projetado pela autora. Agosto de 2019



Figura 208 – Perspectiva do interior do armazém. Projetado pela autora. Agosto de 2019

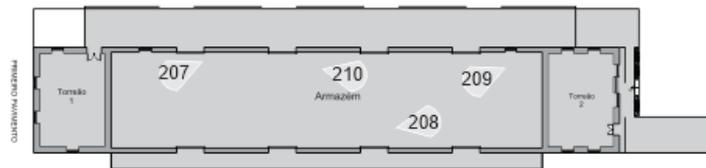




Figura 209 – Lojas e balcão de bilheteria no interior do armazém. Projetado pela autora. Agosto de 2019

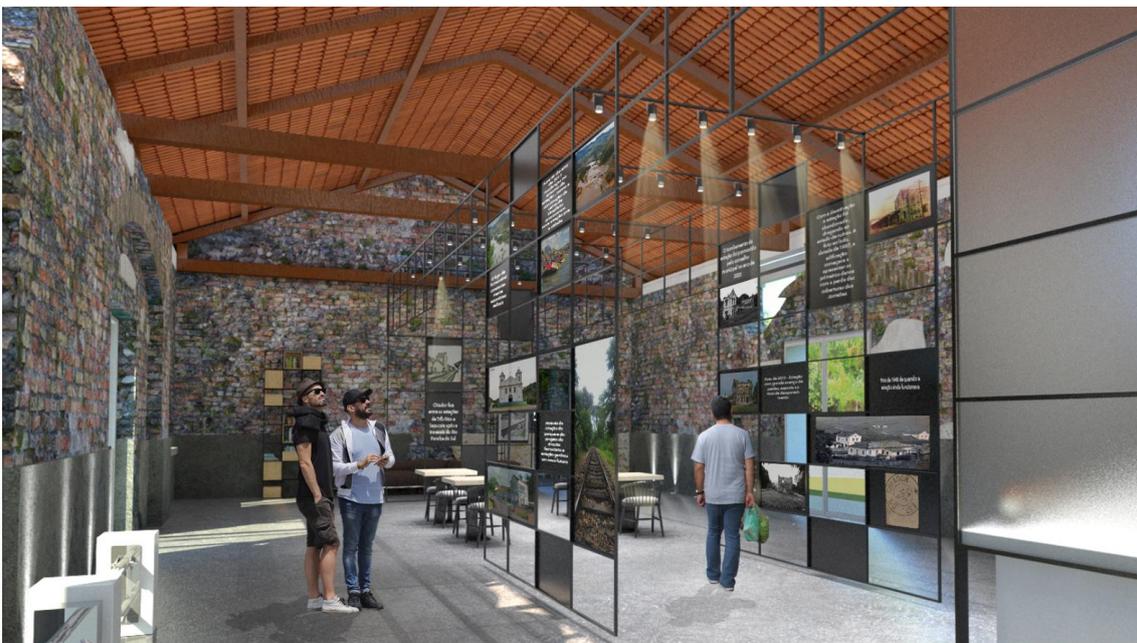
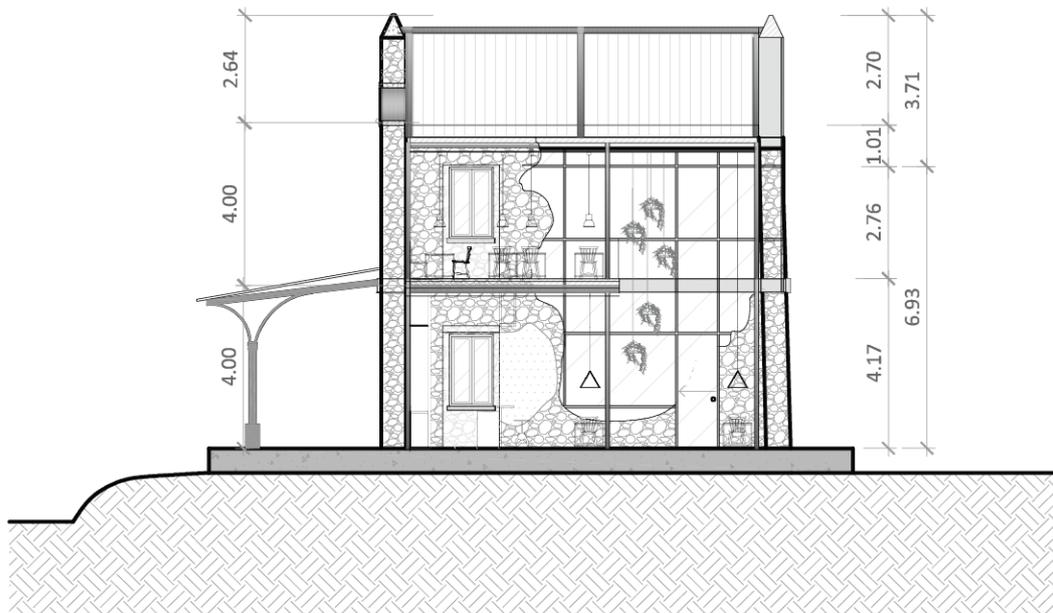


Figura 210 – Estrutura expositiva dentro do armazém. Projetado pela autora. Agosto de 2019

No torreão, no flanco à direita da edificação, foi instalado o bistrô, sendo essa a principal opção de alimentação, dispendo de 55m². Tendo um salão principal com 38,50m², uma cozinha de 14,05m², um depósito de 2,20m² e um mezanino com 32,30 m² acessado por uma escada. De acordo com Haug: “Quando as pessoas na estação têm uma visão clara do lado de fora, elas se sentem mais conectadas ao ambiente. A área de espera central deve dar aos ocupantes vistas da plataforma [...] com vistas claras para dentro e fora das instalações” (HAUG, 2016). Á vista disso, a solução do mezanino possibilitou criar um pé direito duplo, que permite o visitante compreender

melhor a proposta da intervenção ao valorizar a ruína (figuras 211, 212 e 213), além de manter o espaço bem iluminado e aproximar o programa interno com a proposta para o tratamento paisagístico externo, reforçando a relação do projeto com o meio ambiente em que ele se encontra e com o programa do Parque.



12 CORTE F-F'
ESCALA 1/200

Figura 211 – Corte transversal ao torreão 2. Projetado pela autora. Agosto de 2019



Figura 212 – Interior do bistrô. Projetado pela autora. Agosto de 2019



Figura 213 – Mezanino do bistrô. Projetado pela autora. Agosto de 2019

Para o tratamento das paredes existentes em alvenaria de pedra, será previsto o reforço estrutural em estrutura metálica, a fim de promover um diálogo com a nova estrutura que sustentará os fechamentos em vidro. É indicada também a lavagem das paredes para redução de manchas negras e tratamentos contra pragas, conforme indicado no levantamento de danos, item 3.1.1. Os reforços na alvenaria que forem necessários, assim como a nova estrutura pra sustentação das coberturas e das lajes nos torreões serão em estruturas metálicas em cor branca para criar uma relação harmônica em consonância com a arquitetura neoclássica da Estação, também na cor branca originalmente. Essa técnica foi utilizada na estação de Benalúa, na Espanha, pelo arquiteto Manuel Ocaña em 2012. Esse projeto também se utiliza da preexistência de uma ruína de uma estação ferroviária, edificada em alvenaria de pedra, para instalação de um novo uso voltado a cultura (figura 214 e 215).

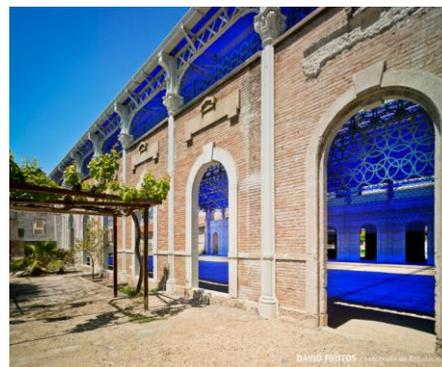


Figura 214 – Tratamento da alvenaria em pedra.
Fonte: David Frutos. Abril 2012. Disponível em:
<http://davidfrutos.com/casa-mediterraneo/>>

Figura 215 - Tratamento da alvenaria em pedra.
Fonte: David Frutos. Abril 2012. Disponível em:
<http://davidfrutos.com/casa-mediterraneo/>>

Esse projeto propõe que todas as separações entre ambientes ocorram através de divisórias desmontáveis e totalmente independentes da estrutura da preexistência, conforme é possível observar nas figuras 216 e 217.



Figura 216 – Compartimentações internas em estruturas removíveis e discretas. Fonte: David Frutos. Abril 2012.



Figura 217– Estruturas metálicas pintadas em branco para harmonização estética com a estrutura preexistente. Fonte: David Frutos. Abril 2012.

Para as partes da alvenaria próximas às aberturas de janelas e portas que foram danificadas, é indicada a recomposição com o mesmo método construtivo, entretanto, essas partes devem ser protegidas com nova argamassa e pintura para serem facilmente diferenciadas. Os demais tratamentos de patologias devem seguir as indicações feitas no item 3.1.1 – Diagnóstico do estado de conservação da Estação.

Foi indicado para o tratamento do piso do bistrô e do mezanino a instalação de tábuas corridas em madeira naval para conferir maior conforto acústico e sensação de aconchego. Para o deck deve ser instalado tábuas de madeira plástica seguindo a mesma cor e textura das madeiras utilizadas no bistrô. A escolha da madeira plástica é voltada por ser uma opção sustentável, que se utiliza de material reciclável, confere grande resistência a variação de temperaturas, intempéries e imune às pragas, sendo ideal para exposição ao ar livre, de acordo com o fabricante⁸.

⁸ Informações retiradas do site do fornecedor Ecowood. Disponível em: <https://www.ecowood.ind.br/>. Acesso em: 10 de setembro de 2019.

F) Recomposição de portas e janelas

Para as janelas, é recomendada a instalação de novas folhas, em modelo simplificado, para não serem confundidas como originais. Por haver pouca iconografia histórica que indique como eram as janelas originais, há a dificuldade de elaborar um modelo aproximado. Contudo, é possível reconhecer que era um modelo de moldura em madeira com vidraçaria e uma trama em madeira por cima (figura 218). A solução proposta seria refazer as folhas sem a trama de madeira (figura 219), indicando a simplificação dos detalhes sem descaracterizar o todo.



Figura 218 - Detalhe indicado pela iconografia
http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_auxiliar/chiador.htm. Acesso em maio/ 2017

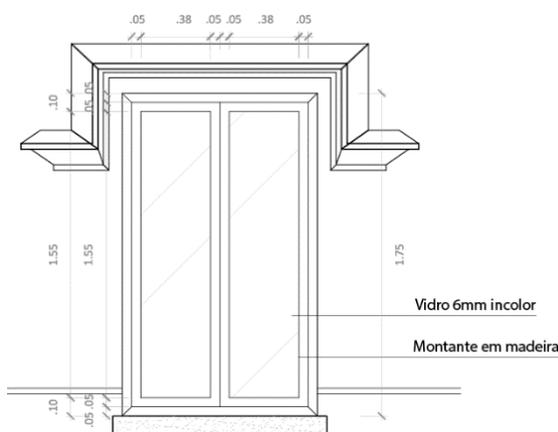


Figura 219 - proposta para reposição das janelas.
Projetado pela autora. Janeiro/ 2018

Para os montantes quebrados indicam-se a substituição deles, caso a madeira tenha perdido suas propriedades de resistência. Nas situações em que seja possível o reparo, ele deve ser executado com madeira nova que tenha características físicas e estéticas semelhantes às originais. Deve-se substituir as dobradiças quebradas e utilizar verniz protetor, com a devida dedetização contra os cupins e outros parasitas, sendo indicada técnicas de injeção de preservativo e aspersão.

G) Tratamento paisagístico do entorno da estação

Para o tratamento paisagístico referente ao limite do entorno imediato da Estação, foi pensado de maneira a criar uma praça com ambientes equipados para longa permanência, devidamente sombreado com vegetação rala e de médio porte, que permitem manter a visibilidade da Estação. Esse trecho do projeto foi voltado a fornecer melhoria na infraestrutura da via existente. É criada uma travessia de pedestres com

acesso direto aos estacionamentos e aos pontos de ônibus, sem impedir o acesso à Indústria de Laticínio, garantindo o ordenamento espacial.

Na figura 220 a seguir é possível observar que a proposta fornece um ambiente bem sombreado, em que é procurado não adicionar barreiras visuais que escondam a Estação, visto que as árvores existentes já são numerosas.



Figura 220 – Projeto paisagístico do entorno imediato da Estação. Projetado pela autora. Setembro 2019

No projeto foram aproveitadas todas as árvores existentes, sendo indicado somente a poda periódica para evitar que a arborização cause danos à edificação. O mobiliário completo inclui bancos de madeira com design rústico, lixeiras e a iluminação, que deve se utilizar de balizadores iluminados para o paisagismo e postes para as vias. Os demais desenhos referentes à proposta se encontram no apêndice 2, com a indicação de espécies a serem plantadas para composição dos jardins, que foram escolhidas pelo porte, pela resistência a exposição solar, no caso seria a meia sombra, e, pela cor das florações. As cores propostas para compor o jardim são predominantemente brancas e amarelas, por não criarem grande contraste e manterem sempre a Estação em destaque.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Através deste trabalho foi compreendido que há infinitas possibilidades para reincorporação dos bens derivados do transporte ferroviário na vida útil da sociedade, desde sua função original, devidamente modernizada, assim como, opções para novos usos. A recuperação dessas edificações, em certos casos, é de um significado tão importante que se torna capaz de reerguer e motivar toda uma cidade. Muitas vezes, como foi o caso de Chiador, as estações ferroviárias são símbolos de um momento de grande desenvolvimento econômico e social que representam a história de uma comunidade e, por isso, devem ser preservadas. A desativação das linhas e das estações, inclusive, provocaram a estagnação e decadência dessas cidades. A valorização da memória através da recuperação desses equipamentos ferroviários como sistema de transporte e implantação de novos usos, associados à atividade turística pode constituir em uma possibilidade de retomar o crescimento econômico e a melhoria da qualidade de vida em cidades como Chiador.

As referências bibliográficas utilizadas comprovam que a utilização da malha ferroviária limitada a circuitos turísticos não é sustentável. Esse uso tem condicionantes intrínsecas como ações políticas, sujeitas a governos municipais e estaduais, investimentos econômicos e de formação de mão-de-obra específica para possibilitar a infraestrutura necessária. Esses fatores podem colocar em risco a existência de um projeto como o Expresso Trem da Terra. Por isso, a proposta apresentada parte da premissa que o programa não poderia limitar-se à atividade turística-ferroviária. A reabilitação e a preservação de um patrimônio edificado só são ações eficazes como parte de um projeto sustentável a longo prazo.

A partir da metodologia utilizada foi possível elaborar uma proposta fundamentada na capacidade do projeto vir a ser executado. O respeito aos costumes e tradições locais foram considerados, na medida que a proposta visa potencializar atividades que ainda existem no local, como a indústria de laticínios e as atividades esportivas no entorno, praticadas atualmente sem qualquer infraestrutura. Acrescenta-se a possibilidade de gerar novas opções de renda para a população local.

Durante o processo projetual foram elaboradas diversas outras soluções arquitetônicas para essa intervenção que também poderiam ser bem aceitas. Contudo, a proposta escolhida foi determinada a partir do principal parâmetro – o respeito a história local e ao valor que é atribuído a essa edificação. Sendo de fácil compreensão o cuidado com essa questão que foi considerada para se chegar a esse resultado.

O Parque como dito anteriormente, não será somente um veículo para auxiliar na atração e na sobrevivência da intervenção na Estação, mas funcionará como um conjunto, podendo ser uma opção de lazer para às cidades próximas e uma fonte importante para a gestão pela Prefeitura. Sua criação tem a função de ser um ponto a promover o reequilíbrio da natureza nessa região, auxiliando na preservação da fauna e da flora local e a conter os impactos que as atividades turísticas possam ocasionar.

Destaca-se a implantação da “escola do trem” na edificação do antigo colégio próximo à Estação. Este programa é essencial para promover a educação patrimonial, que por sua vez é vital para a conscientização da população brasileira sobre a relevância da preservação de nossos bens culturais. As comunidades locais podem se tornar o principal agente promotor da preservação do patrimônio, independentemente da administração pública e privada.

É esclarecido que o projeto apresentado pode trazer grandes mudanças para a cidade de Chiador, principalmente ao valorizar a região em que a Estação se situa, podendo gerar o interesse pela construção de novas edificações próximo ao Parque. Por esse motivo, foi indicado a criação de zonas de proteção para garantir a contextualização do Bem e orientar as possibilidades de crescimento que irão surgir.

Todas as ações propostas foram devidamente justificadas e com os impactos positivos e negativos identificados, alcançando questões como a preservação da natureza, da paisagem, da infraestrutura da cidade, da sociedade, da economia e do patrimônio cultural material e imaterial.

A produção desse projeto e a imersão ao contexto histórico de transformações pelo qual o patrimônio industrial ferroviário passou foi de extrema importância para minha formação como arquiteta. De forma enriquecedora pude analisar e determinar as ações possíveis, sendo uma oportunidade também para aprender a aplicação das documentações patrimoniais e preceitos básicos tidos pelos órgãos públicos de proteção aos bens históricos. Ao compreender a teoria e o desenvolvimento histórico por de trás do conceito de restauração, se torna facilitada e segura a elaboração do projeto, se tendo juntamente, como preceito principal o respeito a integridade do Bem. Foi uma experiência totalmente necessária que mudou toda a minha concepção sobre os projetos de intervenções em preexistências, que também me mostrou a existência de um leque de opções que vão muito além das exigências feitas pelas legislações. O projeto em bens históricos exige a imersão na vivência da população local, exige muito mais do que o olhar e o analisar, demanda a percepção por todos os sentidos, e, principalmente, pelo coração.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, Frederico F. N. **Conservação de cantarias**. Brasília: IPHAN, 2005.

ARCHDAILY. **Refurbishment of the Old Benalúa Station and Insertion of Casa Mediterraneo Headquarters/ Manuel Ocaña del Valle**. 30 de março de 2013. ISSN 0719-8884 Disponível em: <<https://www.archdaily.com/347226/refurbishment-of-the-old-benalua-station-and-insertion-of-casa-mediterraneo-headquarters-manuel-ocana>> Acessado 2 Jul 2018

ARCHDAILY BRASIL. **Parque Red Ribbon / Turenscape" [Red Ribbon Park / Turenscape]**. 05 Nov 2013. (Trad. Márquez, Leonardo). ISSN 0719-8906 Disponível:<<https://www.archdaily.com.br/156629/parque-red-ribbon-slashturenscape>>. Acessado 2 Jul 2018

ARCHITIZER. **Qinhuangdao Ribbon Park**. Disponível em: <<https://architizer.com/projects/qinhuangdao-red-ribbon-park/>>. Acesso em 02 de junho 2018.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS OPERADORAS DE TRENS TURÍSTICOS E CULTURAIS. **Guia - Trens turísticos e culturais do Brasil**. Curitiba. SEBRAE.

BRANDI, C. **Teoria da restauração**. Trad. Beatriz M. Kühl. 4ª ed. São Paulo: Ateliê Editorial, 2013.

BRASIL. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Trens Turísticos e comemorativos**. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/passageiros/Trens_turisticos_ecomemorativos.html> Acesso em 29 de julho de 2019

BRASIL. DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). **Trem turístico Rio-Minas**. 2015.

BRASIL/ MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. **Código Florestal. Lei Federal nº 4.771 de 15 de setembro de 1965**. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, 1965.

BRASIL/ MINISTÉRIO DO TURISMO. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico. Coordenação Geral de Segmentação. Programa de Regionalização do Turismo - Roteiros do Brasil. **Segmentação do turismo. Marcos conceituais**, 2006.

BRUM, Will, Sérgio. **Projeto turístico Trem da Terra em andamento**. Jornal Leopoldinense. 2016. Disponível em: < <http://leopoldinense.com.br/noticia/8232/projeto-turistico-trem-da-terra-em-andamento>>. Acesso em 05 novembro 2017.

BOITO, Camillo. **Os Restauradores: Conferência feita na Exposição de Turim em 7 de junho de 1884**. Tradução de Paulo Mugayar Kühl; apresentação de Beatriz Mugayar Kühl; Revisão de Renata Maria Parreira Cordeiro – 3ª ed. Cotia/SP: Ateliê Editorial: 2008

CARBONARA, G. **Architettura d'oggi e restauro – um confronto antico-nuovo**. Torino: UTET Scienze e Tecniche, 2011. In: KÜHL, B. M. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas Teóricos de Restauro**. Cotia, São Paulo: Ateliê Editorial, 2008.

CARMO, M. E. **Trilhos e Memória: Preservação do Patrimônio Ferroviário em Minas Gerais**. Dissertação de Mestrado. UFMG. Belo Horizonte. 2014

CARVALHO, M. C. A. **Memória Social e Patrimônio Ferroviário em Além Paraíba**. Dissertação de Mestrado. Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais. Belo Horizonte. 2010

CASTRO, R. T.; FROSSARD, M. S. **“Um breve estudo sobre o histórico e o cenário atual dos trens turístico culturais no Brasil”**. In: Preserve 2005 – Seminário de Preservação e Revitalização Ferroviária (2005). Anais.... Rio de Janeiro: Abottc, 2005.

CAVALCANTE, Messias S. Deterioração Biológica e Preservação de Madeiras. **Pesquisa & Desenvolvimento**, n.8, São Paulo: IPT, 1982.

CHOAY, Françoise e MERLIN, Pierre. **Dictionnaire de L'urbanisme et L'Aménagement**. Paris. 1988

CRAVO, Télió, **A. Modernização esquecida, construindo pontos e estradas no Brasil Imperial: engenheiros e artífices em uma região exportadora em Minas Gerais (1850-1875)**. Almanack. Guarulhos, n.06, p.133-151, São Paulo. 2013.

DESIGNING BUILDINGS WIKI. **Neoclassical architecture**. Disponível em: <https://www.designingbuildings.co.uk/wiki/Neoclassical_architecture> Acesso em 30 de janeiro 2019

ESTILO NACIONAL. **Estação ferroviária Simplício em Além Paraíba – MG**. Disponível em: <<http://www.estilonacional.com.br/web/?portfolio=estacao-ferroviaria-simplicio-em-alem-paraiba-mg-2>>. Acesso em 02 nov 2017

GAETE, Constanza Martínez. **Paris planeja inaugurar espaços públicos em linha de trem abandonada**. 25 Set 2016. ArchDaily Brasil. (Trad. Baratto, Romullo). Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/795729/paris-planeja-inaugurar-espacos-publicos-em-linha-de-trem-abandonada>> ISSN 0719-8906. Acesso 2 de julho 2018.

GIESBRECHT, R. M. **Estações Ferroviárias do Brasil – Estação de Chiador**. 2018. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_auxiliar/chiador.htm> Acesso em 05 de novembro de 2018

GOVERNO MUNICIPAL DE CHIADOR. **Dossiê de Tombamento 001/2003. Estação Ferroviária de Chiador**. Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Chiador. COMPACCHI. Minas Gerais. 2003

GOVERNO MUNICIPAL DE CHIADOR. **Inventário de Proteção de Acervo Cultural Estação Ferroviária de Chiador – Estação**. Programa Trens de Minas. Caixa nº66. Minas Gerais. 2004

G1 ZONA DA MATA. **Justiça determina restauração da primeira estação ferroviária de MG. 2014**. Disponível em: <<http://g1.globo.com/mg/zona-da-mata/noticia/2014/09/justica-determina-restauracao-da-primeira-estacao-ferroviaria-de-mg.html>> Acesso em 02 novembro 2017

HAUG, T .**Train Station Architecture: Enriching the Civic Landscape**. 2019. Disponível em: <https://www.legat.com/train-station-architecture-enriching-the-civic-landscape/>> Acesso em 05 setembro 2019

_____. **Train Station Architectural Design Fundamentals – Part 3** (An activity node. Disponível em: <https://www.legat.com/train-station-architectural-design-fundamentals-part-3-an-activity-node/>. Acesso em 05 setembro 2019

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Chiador**. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/mg/chiador.html>> Acesso em 03 de dezembro de 2017.

ICOMOS. **International Charter for the conservation and restoration of monuments and sites. (The Venice Charter 1964)**. IInd International Congress of Architects and Technicians of Historic Monuments. Venice, 1964.

_____. **Normas de Quito**. Reunião sobre conservação e utilização de monumentos e lugares de interesse histórico e artístico. Organização dos Estados Americanos. 1967

_____. **Carta de Lisboa**. Reabilitação urbana integrada. 1º Encontro Luso-Brasileiro de Reabilitação Urbana. Lisboa. 1995

_____. **The Dublin Principles**. XVII Assemblée Générale. Paris, 2011.

IEPHA. **Vistoria das Estações**. Minas Gerais. 2006

IPHAN. **Manual de conservação preventiva para edificações**. Rio de Janeiro: Grupo Tarefa/Programa Monumenta-BID, 1999.

_____. **Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário**. Rio de Janeiro. 2012

KANAN, Maria Isabel C. **Notas da Oficina de Arquitetura “Argamassas, Rebocos e Tintas a Base de Cal**. Laguna/SC: Laboratório de Estudos & Pesquisas, IPHAN/11ª SR, out./1996.

KÜHL, B. M. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: Reflexões sobre a sua preservação.** São Paulo: Ateliê Editorial. FAPESP. SEC. Da Cultura, 1998.

_____. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas Teóricos de Restauro.** Cotia, São Paulo: Ateliê Editorial, 2008.

LUCAS, Cristiane Gonçalves. **Arquitetura Ferroviária: Materiais e técnicas construtivas do patrimônio edificado do século XIX no Rio de Janeiro.** UFRJ. Rio de Janeiro. 2010

MACEDO, Silvio Soares. **Sessão temática: paisagem urbana e sistemas de espaços livres.** IV ENANPARQ. Porto Alegre. 2016

_____. **Espaços Livres. Paisagens Ambiente Ensaio.** São Paulo. São Paulo. 1995

MARQUES. Andrezza C. de O. S. **O lazer e o turismo como âncoras do processo de requalificação da ambiência-imagem da Avenida Câmara Cascudo, Natal/ RN.** Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro. 2007

MENEZES. Fabiane. Z. **Antiga ferrovia vai virar “parque” de 32 quilômetros em Paris.** Disponível em: <<https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/futuro-das-cidades/antiga-ferrovia-vai-virar-parquede-32-quilometros-em-paris-5d03rljmt06bx26w mw7lmaqkd>>._Acesso em 1 de junho 2018

METALOCUS. **Rehabilitación de la antigua estación de ferrocarril de Burgos por Contell-Martínez Arquitectos.** 15 de maio de 2017 Disponível em:<<https://www.metalocus.es/es/noticias/rehabilitacion-de-la-antigua-estacion-de-ferrocarril-de-burgos-por-contell-martinez-arquitectos>> . Acesso em 18 de maio de 2018.

MINAS GERAIS. MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS. **Notícias Justiça determina restauração da primeira estação ferroviária de Minas Gerais.** 2014. Disponível em:< <https://www.mpmg.mp.br/comunicacao/noticias/justica-determina-restauracao-da-primeira-estacao-ferroviaria-de-minas-gerais.htm#.WhntvIWnHIV>. > Acesso em 05 de novembro 2017.

MINAS GERAES. Secretaria da Agricultura. **Album Chorographico – Municipal do Estado de Minas Geraes**. Belo Horizonte, Imprensa Oficial. 1927.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. **Recuperação da vegetação nativa**. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/biomas/mata-atl%C3%A2ntica_emdesenvolvimento/recupera%C3%A7%C3%A3o-da-vegeta%C3%A7%C3%A3o-nativa> Acesso em: 20 de março de 2019

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **A inventariança da extinta RFFSA**. 2012 https://www.antf.org.br/wp-content/uploads/2017/01/rffsa-mt-jose_francisco_cruz.pdf. Acesso em 25 de março de 2019

MORAES, E. H. e OLIVEIRA, E. R. **Expresso Turístico Luz – Paranapiacaba: da primeira estrada de ferro paulista aos usos turísticos dos remanescentes ferroviários (São Paulo/ Brasil)**. Espanha. Congresso Lationamericano REHABEND. 2014

O'CONNOR, M. **Eighteenth-Century House Ruin to be restored with glass**. National Trust for Historic Preservation. Disponível em: <<https://savingplaces.org/stories/menokin-foundation-restored-structural-glass#.XV8Tq OhKhPZ>> Acesso em 03 de setembro de 2019

OLIVEIRA, MM. **Tecnologia da conservação e da restauração - materiais e estruturas: um roteiro de estudos**. 4th. ed. rev. and enl. Salvador: EDUFBA, 2011. 243 p. ISBN 978-85-232-0772-4. Disponível em: SciELO Books <<http://books.scielo.org>>. Acesso 20 de novembro 2017.

PARADA, LIC. LEANDRO. **El Transporte Ferroviario como instrumento de desarrollo del turismo social**. 2015

PATRIMÔNIO BELGA DO BRASIL. **Estação de trem Marechal Hermes (Rio de Janeiro)**. Sem data. Disponível em: <http://www.belgianclub.com.br/pt-br/heritage/esta%C3%A7%C3%A3o-de-trem-marechal-hermes-rio-de-janeiro>> Acesso em 10 de setembro de 2019

PAULA, Dilma A de. **Nos trilhos do passado, questionando o presente. A extinção de ramais ferroviários.** Artigo. 2000

_____. **Fim de Linha: Extinção dos Ramais da E.F Leopoldina 1955 -1964.** Niterói: Doutorado em História, UFF, 2000.

_____. **O futuro traído pelo passado. A produção do esquecimento sobre as ferrovias brasileiras.** (pág, 41 a 67) IN.: Muitas memórias; outras historias. Olhos d'agua. 2004.

_____. **154 Anos de Ferrovias no Brasil: Para onde caminha esse trem?** História Revista, Goiânia, v.13, n.1, p. 45-69, jan./jun. 2008

PEDROSO, Sérgio Flores apud BIERHAL, Márcia R., NEY, Nórís. B.C. **Conhecendo as comunidades, fortalecendo saberes.** In: XIII Encontro Nacional de História Oral, 13.2016, Rio Grande do Sul. Anais...Rio Grande do Sul: UFRGS, 2016. p. 2. Disponível em: <http://www.encontro2016.historiaoral.org.br/resources/anais/13/1461591258_ARQUIVO_ARTIGO_HISTORIAL_AORAL.pdf> Acesso em 28 nov 2017.

PIMENTA, José, D. ELEUTÉRIO, Arys bure, B., CARUMURU, Hugo. **As ferrovias em Minas Gerais.** SESC. Minas Gerais, 201?

PLATAFORMA ARQUITECTURA. **Rehabilitación Estación de Ferrocarril de Burgos / Contell-Martínez Arquitectos" [Burgos Railway Station Refurbishment / Contell-Martínez Arquitectos]** 22 jun 2017. Disponível em: <<https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/873857/rehabilitacion-estacion-de-ferrocarril-de-burgos-contell-martinez-arquitectos>> ISSN 0719-8914. Acesso em 2 de julho 2018.

PORTAS, Nuno. **Velhos Centros Vidas Novas e Notas Sobre a Intervenção na Cidade Existente in Os tempos das formas – vol. I: A Cidade Feita e Refeita.** Porto: Universidade do Minho, 2005

RESTITUTII. C. C. **As fronteiras da província: rotas de comércio interprovincial, Minas Gerais, 1839-1884.** Dissertação de mestrado Araraquara. 2006.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A. SUPERINTENDÊNCIA DE PATRIMÔNIO, GERÊNCIA DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO FERROVIÁRIO. **Manual de preservação de edificações ferroviárias antigas**. Rede Ferroviária Federal S. A. Rio de Janeiro: RFFSA, 1991.

REVISTA FURNAS. **Usina Hidroelétrica Simplício**. Nº 367. 2009.

RHEINGANTZ, P. A. **Estratégias e Procedimentos para Elaboração de Projetos de Tese/Dissertação** [pdf]

RIBEIRO, R. T. **Patologia das construções e técnicas de conservação e restauro**. Mestrado Profissional em Projeto e Patrimônio – UFRJ. Rio de Janeiro. 2016

_____. Projeto de Intervenção: Definições e posturas. In: **Projeto e Patrimônio: Reflexões e Aplicações**. Rio Books. Rio de Janeiro. 2016

RIEGL, A. **O culto moderno dos monumentos: sua essência e sua gênese**. Tradução Eliane Ribeiro Peixoto e Albertina Vicentine. Goiânia: Edição UCG, 2006.

ROYO. Rosa, R. **Recuperación del antiguo edificio construído em 1905 por la compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España que estaba sin servicio desde 2008**. 29 de setembro de 2017. Disponível em: <<https://www.arquitecturayempresa.es/noticia/rehabilitacion-de-la-antigua-estacion-de-ferrocarril-de-burgos-por-contell-martinez>>. Acesso em 18 de maio de 2018.

RUSKIN, John. **A lâmpada da memória**. Tradução e apresentação de Maria Lucia Bressan Pinheiros; Revisão de Beatriz Mugayar Kühl – Cotia/SP: 2008.

SANSEVERO, J. B. B., BRANCALION, P. H. S., RODRIGUES, R. R. **Potencial de regeneração natural da vegetação na Mata Atlântica**. São Paulo. Sem data

SCIFONI, Simone. Paisagem cultural. In: GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (Orgs.). **Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural**. 2. ed. rev. ampl. Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc, 2016. (verbetes). ISBN 978-85-7334-299-4.

SCIFONI, Simone. NASCIMENTO, Flávia B.; **A paisagem cultural como novo paradigma para a proteção do patrimônio cultural: a experiência do Vale do Ribeira-SP**. Revista CPC, São Paulo, n. 10, p. 29-48, maio/out 2010.

SERRANO. C., PAES-LUCHIARI. M. T. D., BRUHNS. H. T. **Patrimônio, Natureza e Cultura**. Papirus. Edº 1. São Paulo. 2007

SILVA, C. P. **Áreas Protegidas em Portugal: Que Papel? Conservação versus desenvolvimento**. Revista Geo Inova. Nº 2. Portugal. 2000. Disponível em: < <http://geoinova.fcsh.unl.pt/revistas/files/n2-2.pdf> > Acesso em Jun 2018

SILVA, Janice. ROCHA, Marcio. JR. Key. **Metodologia de análise e diagnóstico da madeira na preservação do patrimônio histórico**. Paraná. 2010

SILVA, Mauro, Costa. **A contribuição das ferrovias na comunicação no início da República no Brasil**. Doutorado. HCTE / UFRJ. Rio de Janeiro. Sem data

SOUKEF JR, Antonio. **Sorocabana uma saga ferroviária**. São Paulo: Dialeto, 2001.

_____. **Leopoldina Railway Company**. São Paulo: Dialeto, 2005.

_____. **“A diversidade dos conjuntos ferroviários brasileiros e a importância de sua preservação”**. Revista Restauro. 2017

SOLÀ-MORALES, I. **Intervenciones**. Barcelona: Gustavo Gili, 2006.

_____. **Do contraste à analogia – novos desdobramentos do conceito de intervenção arquitetônica (1985)**. In: NESBITT, K. **Uma nova agenda para a arquitetura**. 2006

TALAMINI. Josiane P. **Turismo como ferramenta para a preservação do patrimônio: o caso do roteiro turístico “Caminhos de Pedra” em Bento Gonçalves/ rs**. Revista de Arquitetura IMED. 2015

TAVARES, Aline, L. **Laudo Imóveis. Bens Imóveis tombados pelo município de Chiador.** Minas Gerais. 2015

VARGAS, Heliana Comin e CASTILHO, Ana Luisa Howard de (org.). **Intervenções em centros urbanos – objetivos, estratégias e resultados** (Capítulo 1). Barueri: Manole, 2006.

VERÇOZA, E. J. **Patologia das Edificações.** Porto Alegre, Editora Sagra, 1991.

VIOLLET-LE-DUC, Eugéne Emmanuel. **Restauração.** Apresentação e tradução de Beatrik Mugayar Kuhl; Revisão de Renata Maria Parreira Cordeiro – 3ª ed. Cotia/SP: Ateliê Editorial:2006

VIA LIBRE. **Inaugurada la rehabilitación de la antigua estación de Burgos.** 31 de março de 2017. Disponível em:<<https://www.vialibreffe.com/noticias.asp?not=21629>>. Acesso em 18 de maio de 2018.

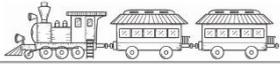
URBANNEXT. **Qinhuangdao Ribbon Park.** Disponível em:<<https://urbannext.net/qinhuangdao-red-ribbon-park/>>. Acesso em 1 de jun 2018

WERNECK. Gustavo. **Estação Ferroviária de Simplício é restaurada em Além Paraíba.** Em.com.br. 2017. Disponível em:<https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2017/04/04/interna_gerais,859573/estacao-ferroviaria-de-simplicio-e-restaurada-em-alem-paraiba.shtml> Acesso em 02 nov 2017

ZONNO. F.V. Intervenções artísticas e arquitetônicas em lugares de memória: valor artístico e modos de interpretação do lugar. In: TREVISAN e NOBREGA (org.) **Projeto e Patrimônio: Reflexões e Aplicações.** Rio Books. Rio de Janeiro. 2016

_____. **Artístico e Contextual, o lugar reinventado - reflexões sobre a relação antigo-novo a partir de Francisco De Gracia e Giovanni Carbonara.** Revista PRUMO. PUC-RIO. Rio de Janeiro. 2018

APÊNDICE 1 – Levantamento Arquitetônico



Prancha 01 – Planta Baixa

Prancha 02 – Planta Baixa com diagonais de referência

Prancha 03 – Fachada 1 e 3

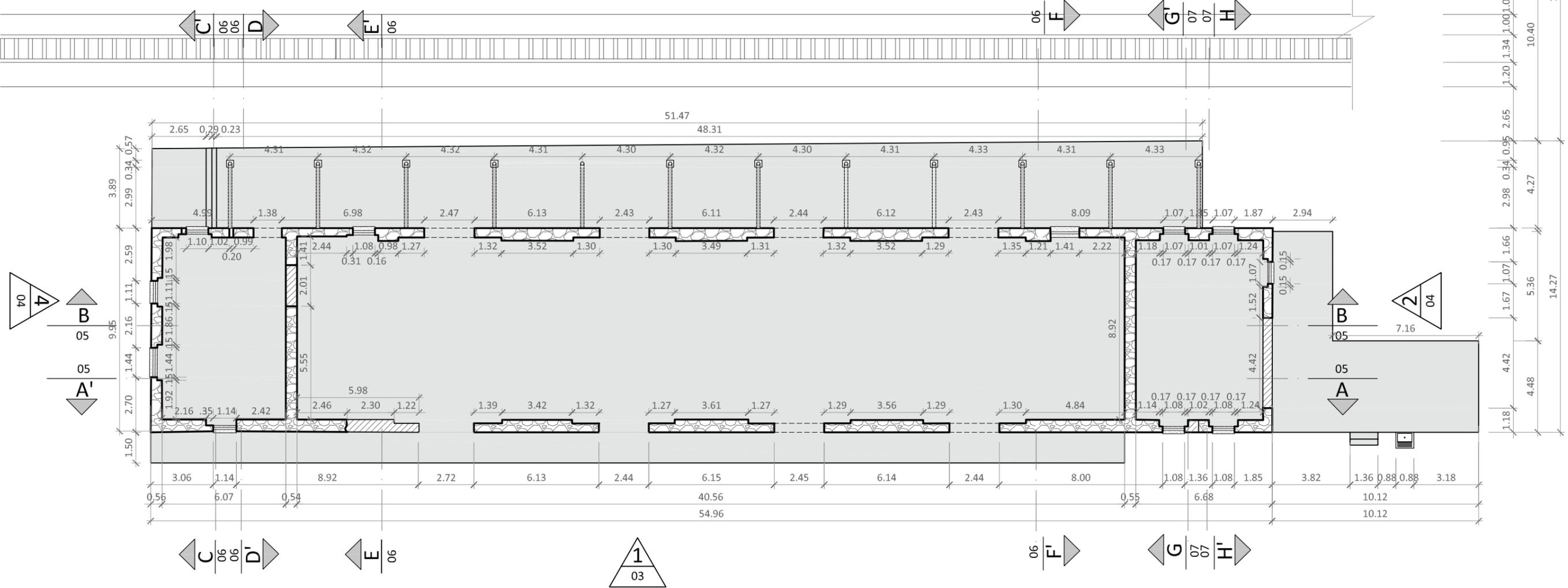
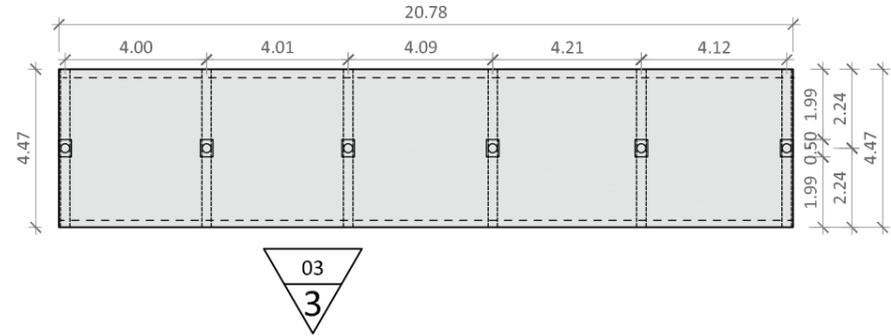
Prancha 04 – Fachada 2 e 4

Prancha 05 – Corte A-A' e B-B'

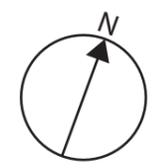
Prancha 06 – Corte C-C', D-D', E-E' e F-F'

Prancha 07 – Corte G-G' e H-H'

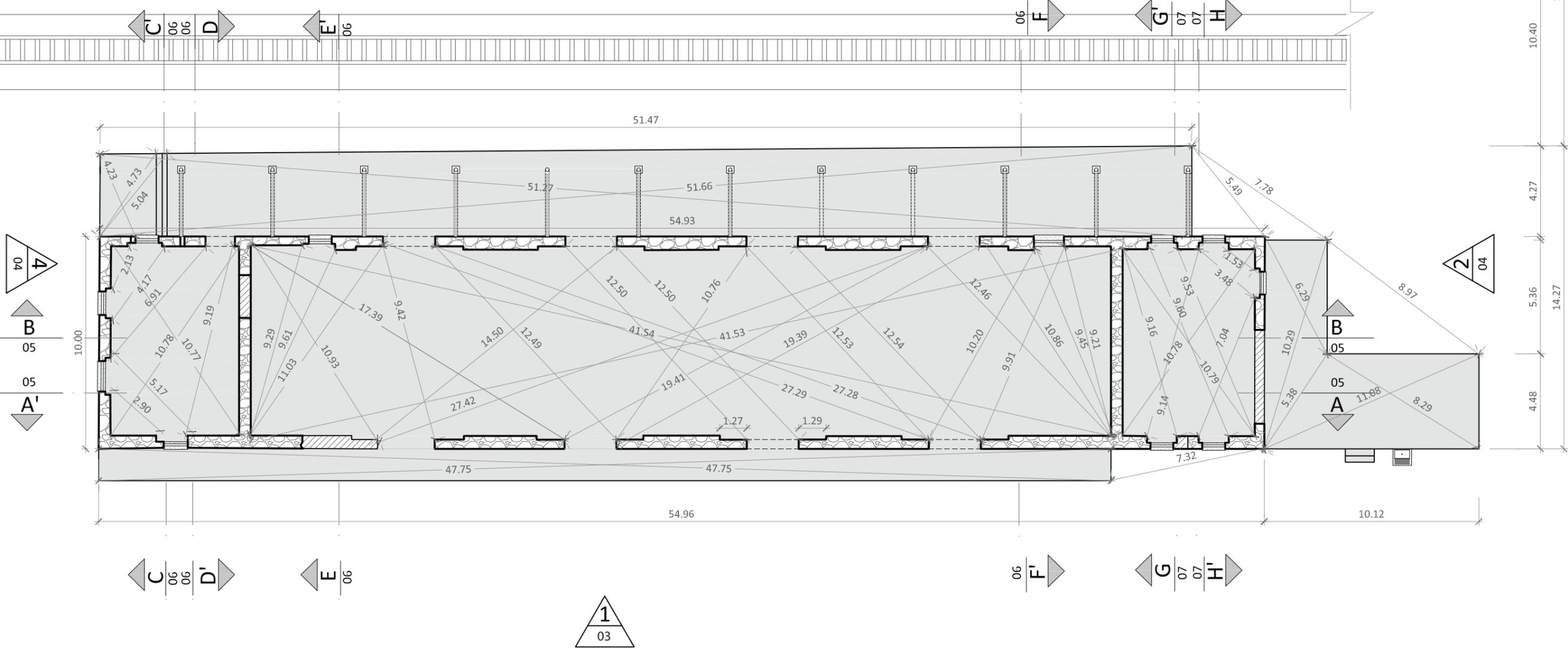
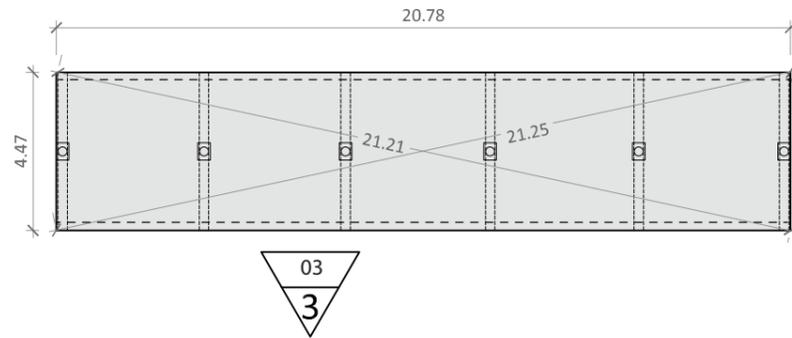
Prancha 08 – Planta de situação



1 PLANTA BAIXA
ESCALA 1/200



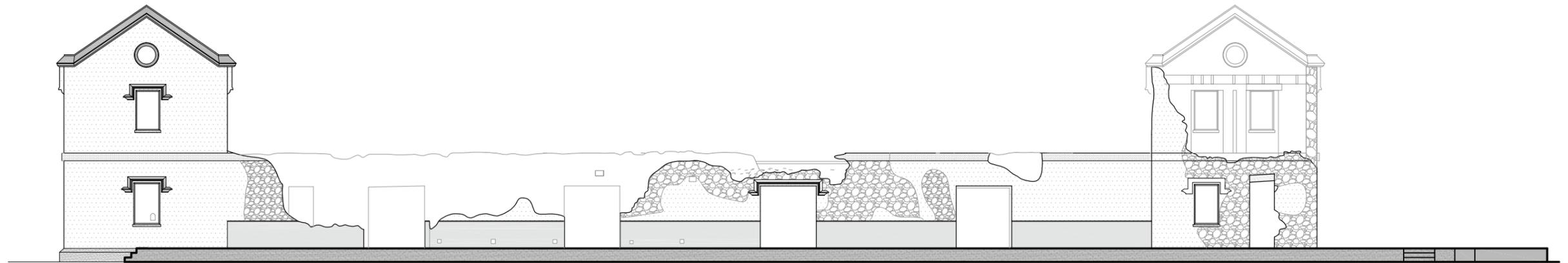
MESTRADO PROFISSIONAL EM PROJETO E PATRIMÔNIO - PROARQ / UFRJ			
LEVANTAMENTO ARQUITETÔNICO - ESTAÇÃO FÉRREA DE CHIADOR - MG			
DESENHO PLANTA BAIXA			ESCALA 1/200
DATA 09/03/2018	NOME THAÍS MOTTA	DEFESA FINAL	FOLHA 01/08



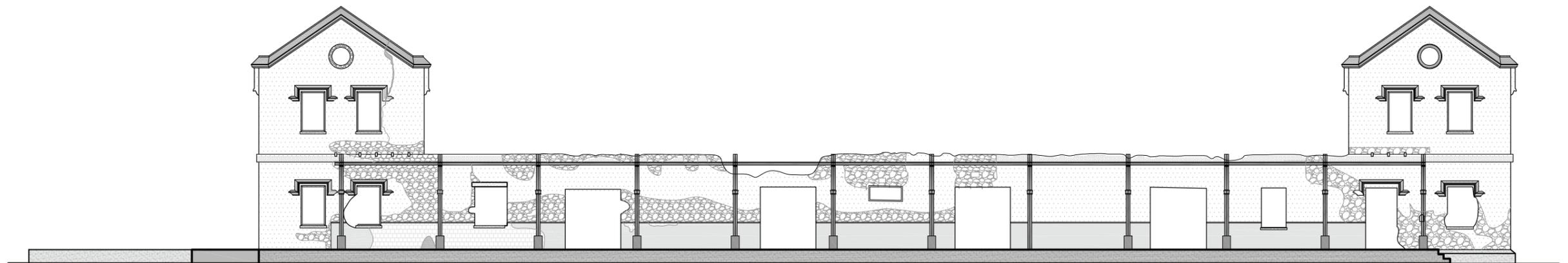
2 PLANTA BAIXA
ESCALA 1/200



MESTRADO PROFISSIONAL EM PROJETO E PATRIMÔNIO - PROARQ / UFRJ			
LEVANTAMENTO ARQUITETÔNICO - ESTAÇÃO FÉRREA DE CHIADOR - MG			
DESENHO PLANTA BAIXA COTAS DIAGONAIS			ESCALA 1/200
DATA 09/03/2018	NOME THAÍS MOTTA	DEFESA FINAL	FOLHA 02/08



3 FACHADA 1
ESCALA 1/200



4 FACHADA 3
ESCALA 1/200

LEGENDA



Cantaria Exposta



Revestimento em argamassa e pintura

MESTRADO PROFISSIONAL EM PROJETO E PATRIMÔNIO - PROARQ / UFRJ

LEVANTAMENTO ARQUITETÔNICO - ESTAÇÃO FÉRREA DE CHIADOR - MG

DESENHO

FACHADA 1 E 3

ESCALA

1/200

DATA

09/03/2018

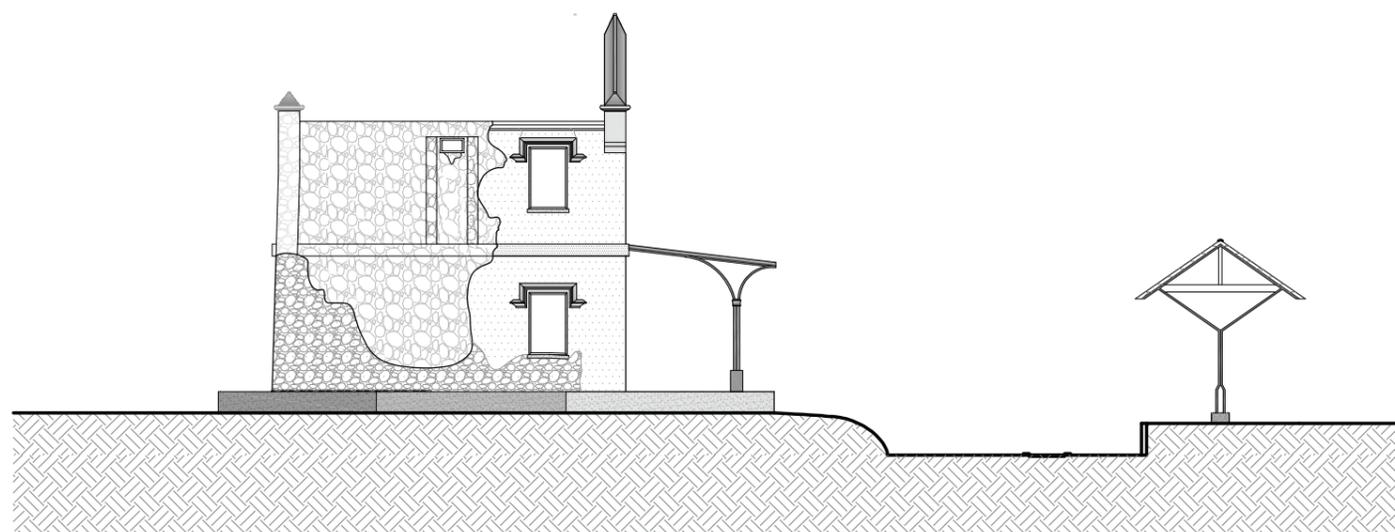
NOME

THAÍS MOTTA

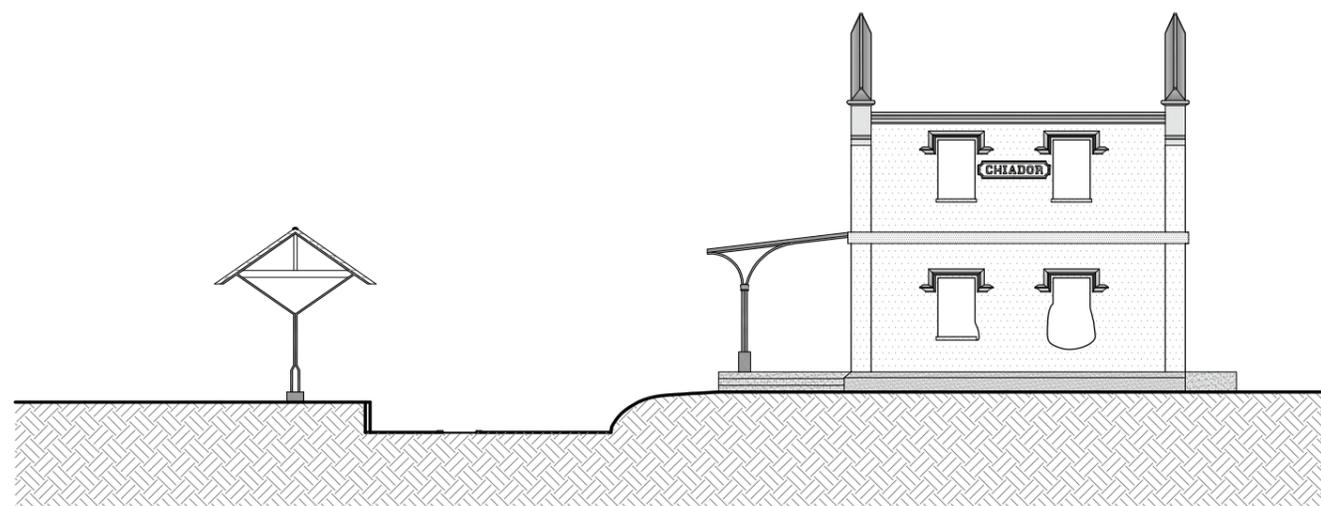
DEFESA FINAL

FOLHA

03/08



5 FACHADA 2
ESCALA 1/200



6 FACHADA 4
ESCALA 1/200

LEGENDA



Cantaria Exposta



Revestimento em argamassa e pintura

MESTRADO PROFISSIONAL EM PROJETO E PATRIMÔNIO - PROARQ / UFRJ

LEVANTAMENTO ARQUITETÔNICO - ESTAÇÃO FÉRREA DE CHIADOR - MG

DESENHO

FACHADA 2 E 4

ESCALA

1/200

DATA

09/03/2018

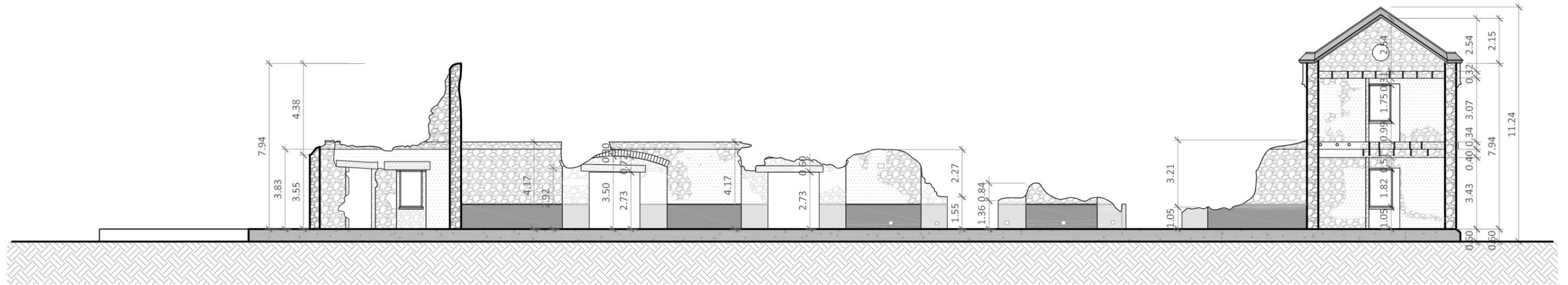
NOME

THAÍS MOTTA

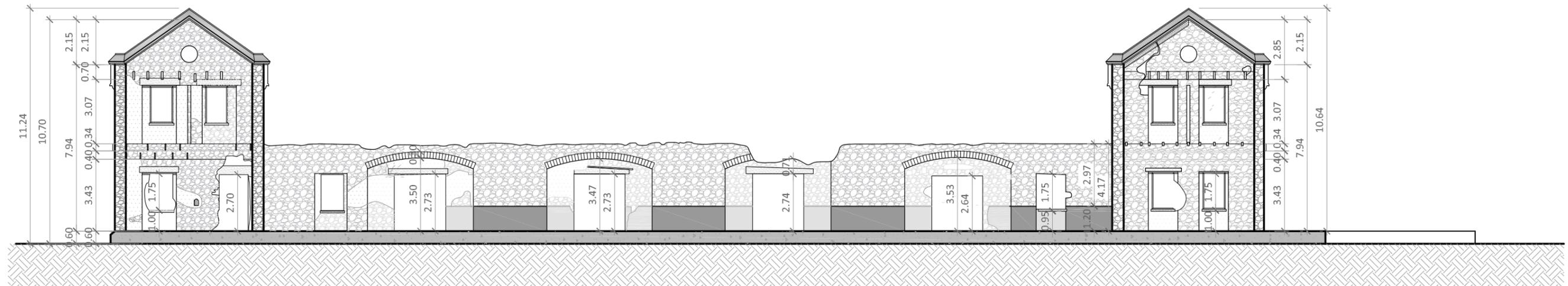
DEFESA FINAL

FOLHA

04/08

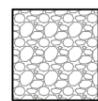


7 CORTE A-A'
ESCALA 1/200

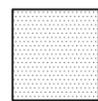


8 CORTE B-B'
ESCALA 1/200

LEGENDA



Cantaria Exposta



Revestimento em argamassa e pintura

MESTRADO PROFISSIONAL EM PROJETO E PATRIMÔNIO - PROARQ / UFRJ

LEVANTAMENTO ARQUITETÔNICO - ESTAÇÃO FÉRREA DE CHIADOR - MG

DESENHO

CORTE A-A' E B-B'

ESCALA

1/200

DATA

09/03/2018

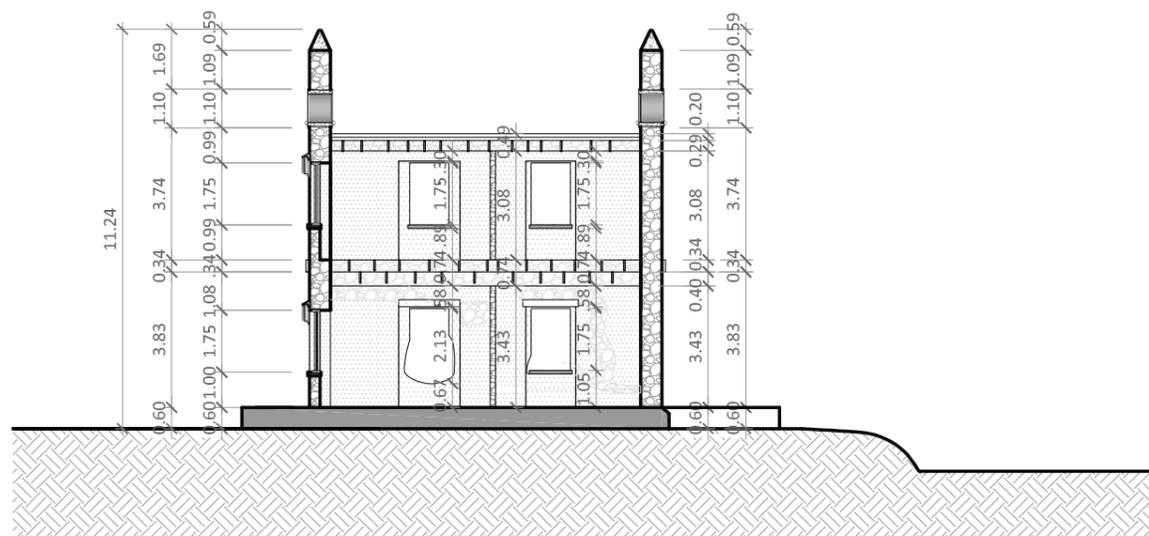
NOME

THAÍS MOTTA

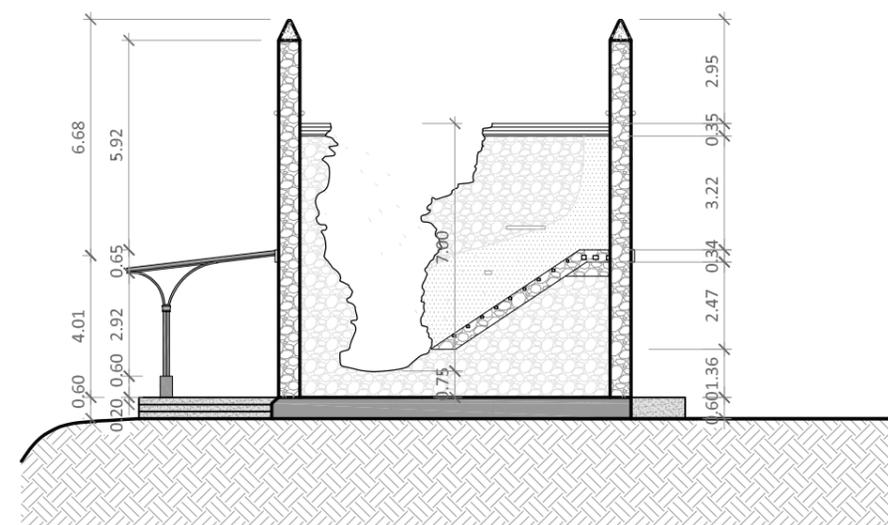
DEFESA FINAL

FOLHA

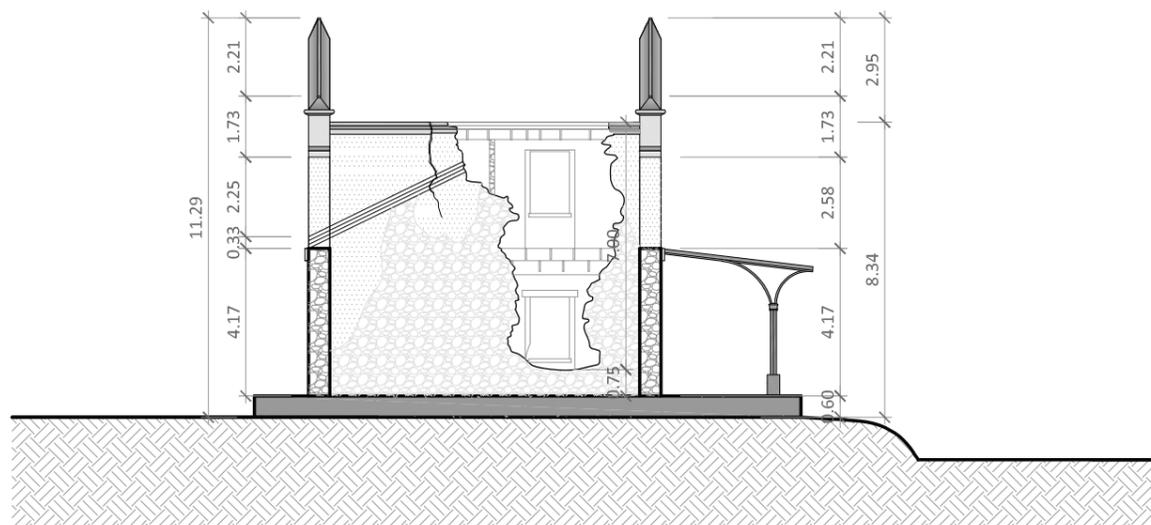
05/08



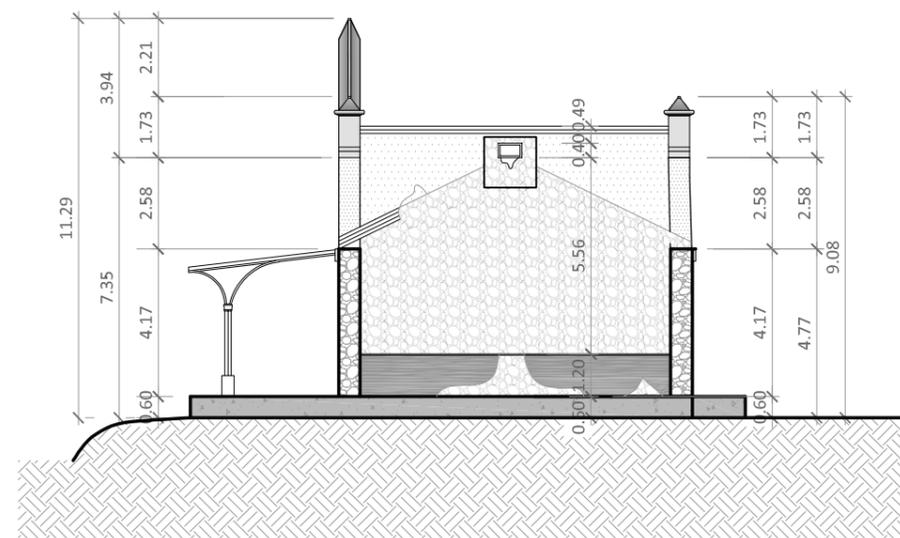
9 CORTE C-C'
ESCALA 1/200



10 CORTE D-D'
ESCALA 1/200



11 CORTE E-E
ESCALA 1/200



12 CORTE F-F'
ESCALA 1/200

LEGENDA



Cantaria Exposta



Revestimento em argamassa e pintura

MESTRADO PROFISSIONAL EM PROJETO E PATRIMÔNIO - PROARQ / UFRJ

LEVANTAMENTO ARQUITETÔNICO - ESTAÇÃO FÉRREA DE CHIADOR - MG

DESENHO

CORTE C-C', D-D', E-E', e F-F'

ESCALA

1/200

DATA

09/03/2018

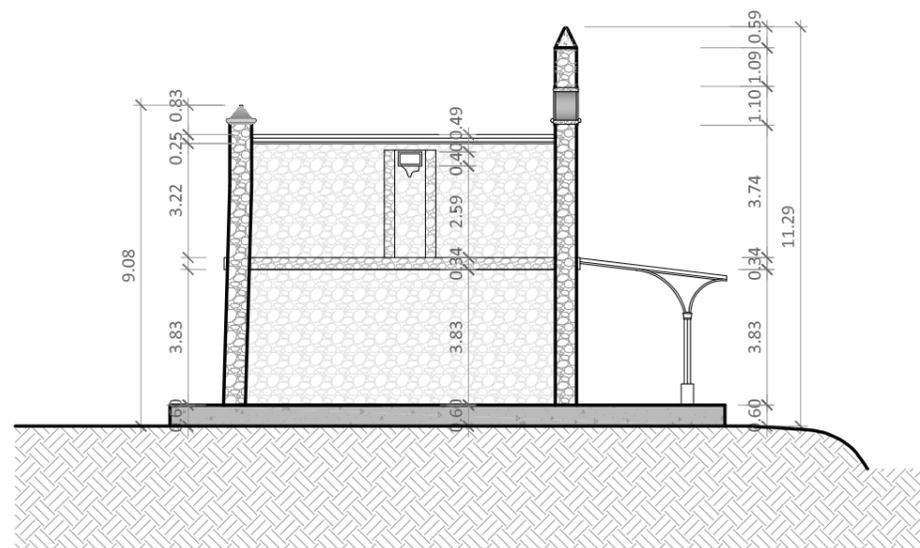
NOME

THAÍS MOTTA

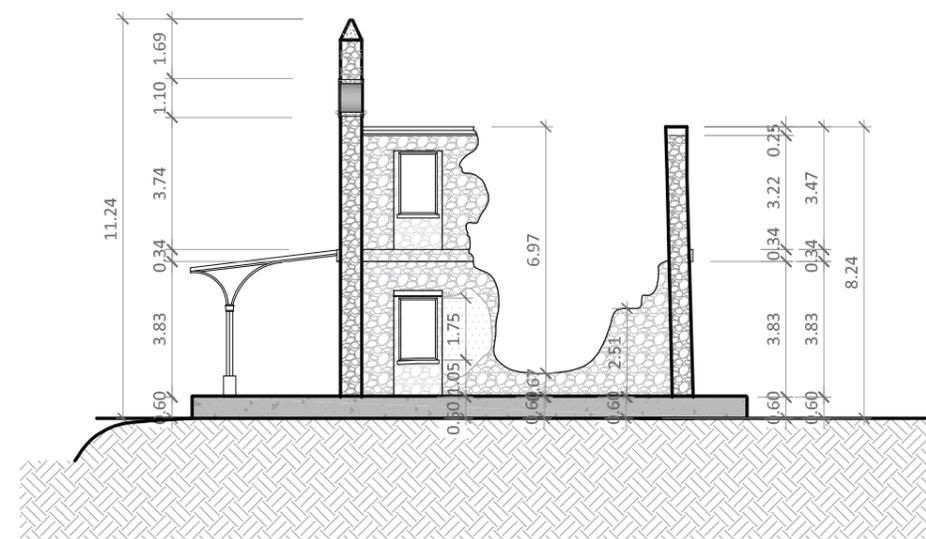
DEFESA FINAL

FOLHA

06/08



13 CORTE G-G'
ESCALA 1/200



14 CORTE H-H'
ESCALA 1/200

LEGENDA

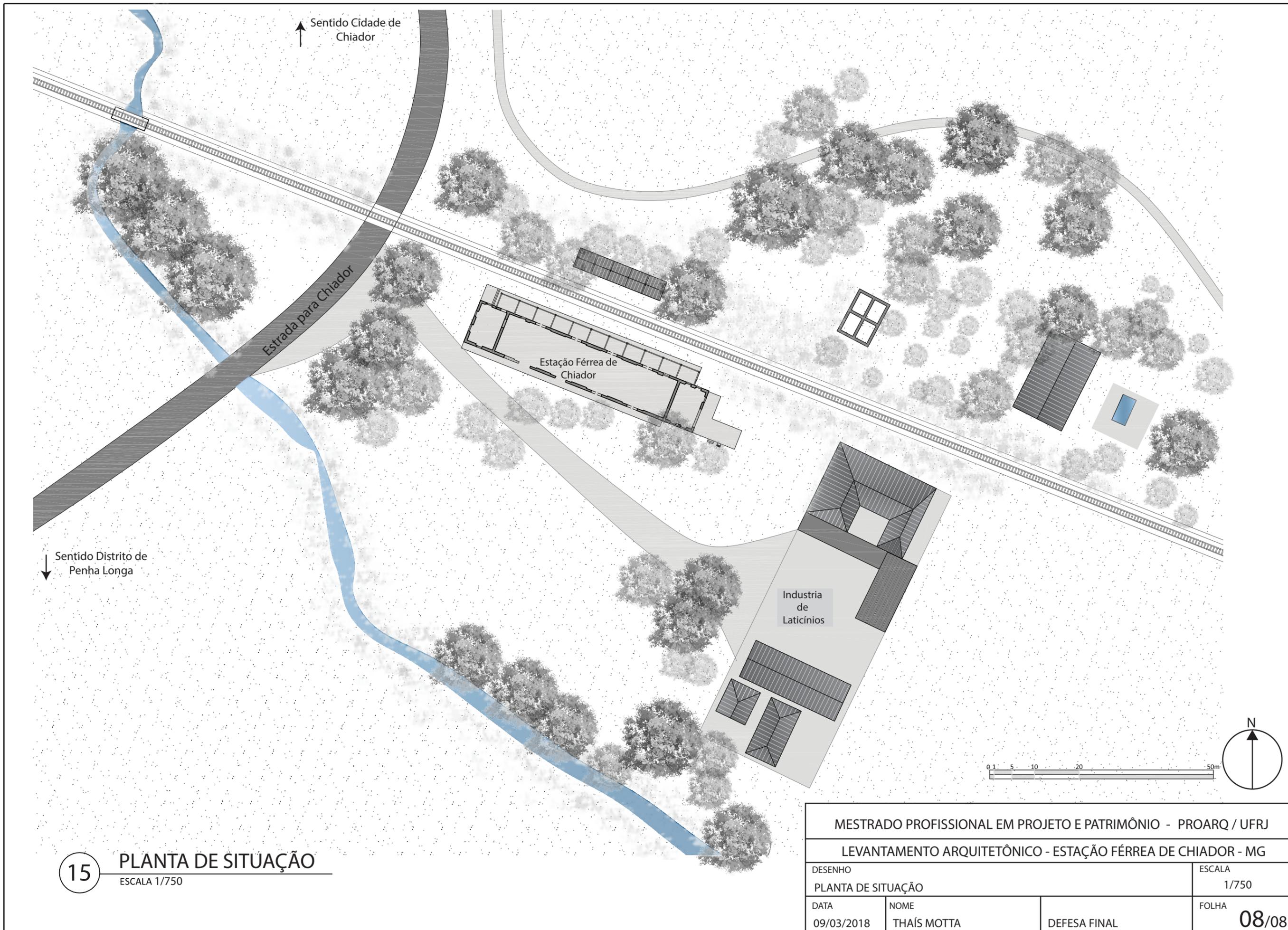


Cantaria Exposta



Revestimento em argamassa e pintura

MESTRADO PROFISSIONAL EM PROJETO E PATRIMÔNIO - PROARQ / UFRJ			
LEVANTAMENTO ARQUITETÔNICO - ESTAÇÃO FÉRREA DE CHIADOR - MG			
DESENHO CORTES G-G' e H-H'			ESCALA 1/200
DATA 09/03/2018	NOME THAÍS MOTTA	DEFESA FINAL	FOLHA 07/08



15

PLANTA DE SITUAÇÃO

ESCALA 1/750

MESTRADO PROFISSIONAL EM PROJETO E PATRIMÔNIO - PROARQ / UFRJ			
LEVANTAMENTO ARQUITETÔNICO - ESTAÇÃO FÉRREA DE CHIADOR - MG			
DESENHO PLANTA DE SITUAÇÃO			ESCALA 1/750
DATA 09/03/2018	NOME THAÍS MOTTA	DEFESA FINAL	FOLHA 08/08

APÊNDICE 2 – Projeto de reabilitação arquitetônica da Estação de Chiador



Prancha 01 – Planta Baixa 1º pavimento

Prancha 02 – Planta Baixa 2º pavimento

Prancha 03 – Fachada 1 e 3

Prancha 04 – Fachada 2 e 4

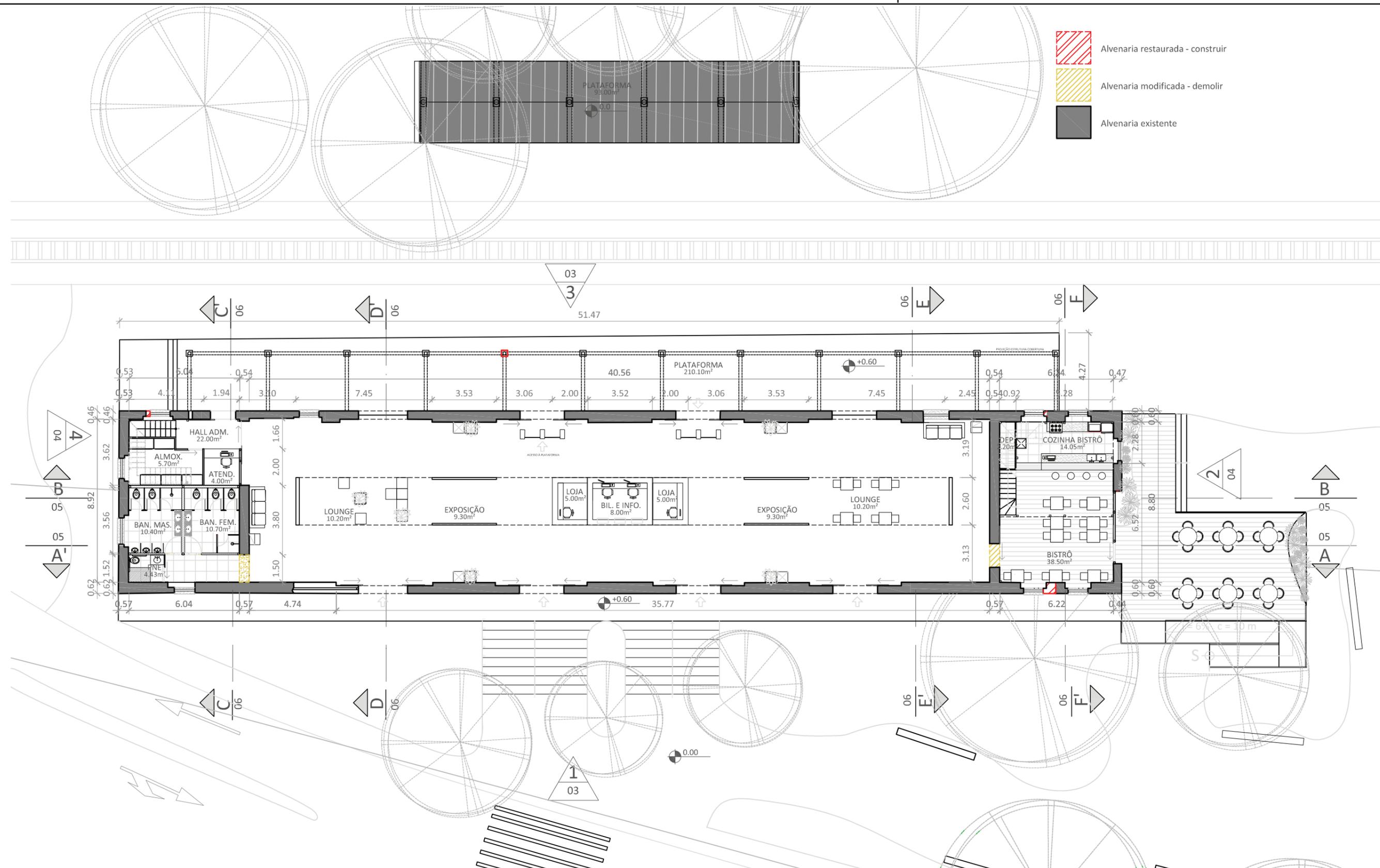
Prancha 05 – Corte A-A' e B-B'

Prancha 06 – Corte C-C', D-D', E-E' e F-F'

Prancha 07 – Planta de situação

Prancha 08 – Projeto Paisagístico

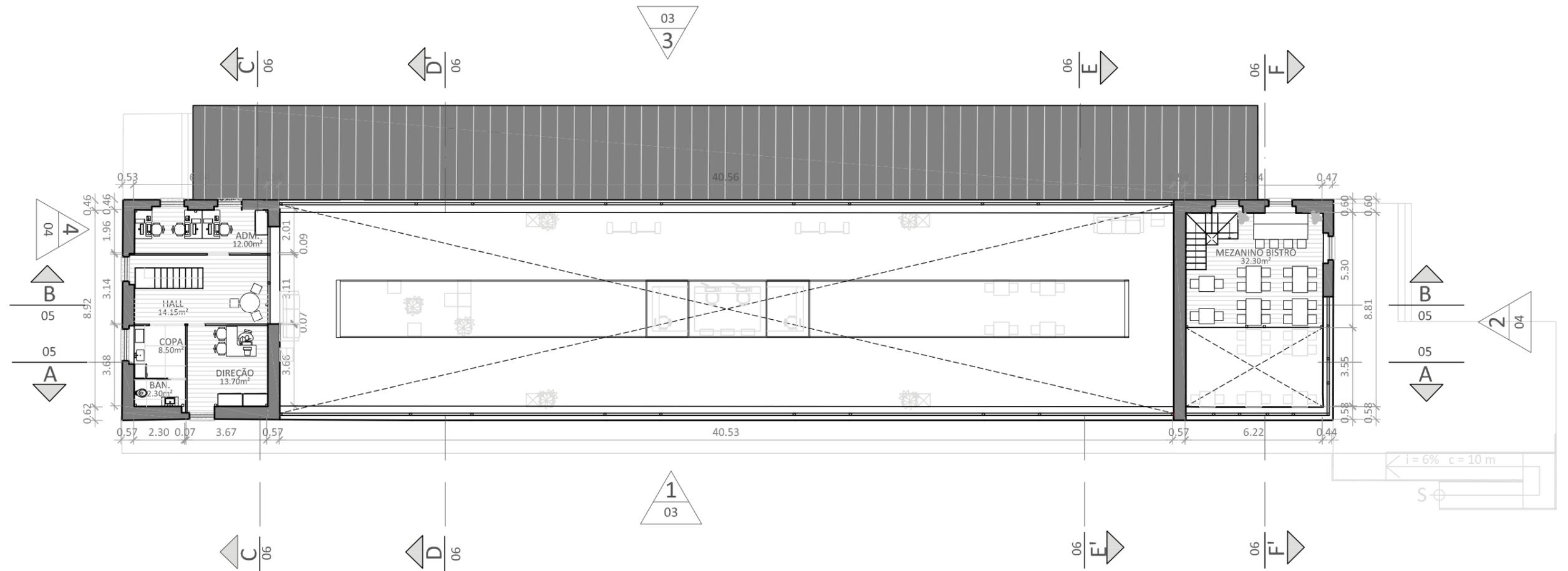
-  Alvenaria restaurada - construir
-  Alvenaria modificada - demolir
-  Alvenaria existente



1 PLANTA BAIXA PROJETO DE REABILITAÇÃO - 1 PAVIMENTO
 ESCALA 1/200

MESTRADO PROFISSIONAL EM PROJETO E PATRIMÔNIO - PROARQ / UFRJ			
PROJETO DE REABILITAÇÃO- ESTAÇÃO FÉRREA DE CHIADOR - MG			
DESENHO PLANTA BAIXA 1 PAVIMENTO			ESCALA 1/200
DATA 2019	NOME THAÍS MOTTA	DEFESA FINAL	FOLHA 01/08

-  Alvenaria restaurada - construir
-  Alvenaria modificada - demolir
-  Alvenaria existente



2 PLANTA BAIXA PROJETO DE REABILITAÇÃO - 2 PAVIMENTO
 ESCALA 1/200



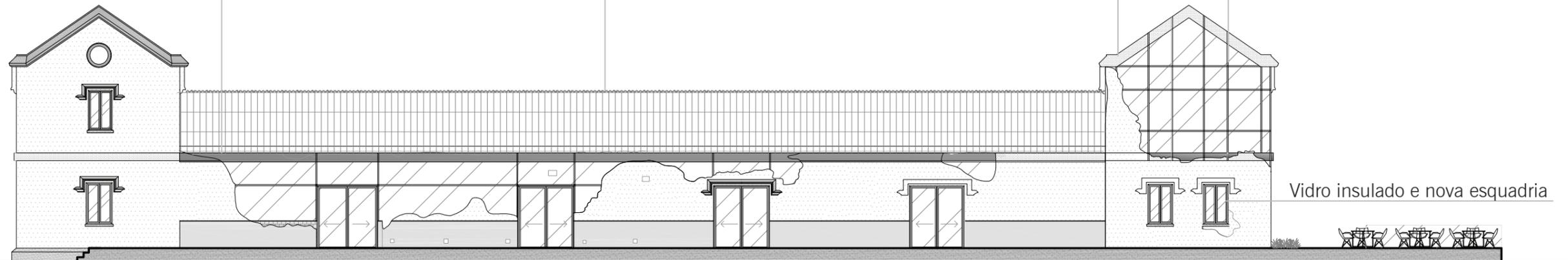
MESTRADO PROFISSIONAL EM PROJETO E PATRIMÔNIO - PROARQ / UFRJ			
PROJETO DE REABILITAÇÃO - ESTAÇÃO FÉRREA DE CHIADOR - MG			
DESENHO PLANTA BAIXA 2 PAVIMENTO			ESCALA 1/200
DATA 2019	NOME THAÍS MOTTA	DEFESA FINAL	FOLHA 02/08

Estrutura metálica para sustentação da cobertura

Cobertura em telhas termoacústicas com aparência cerâmica

Estrutura metálica para sustentação da cobertura

Vidro insulado duplo



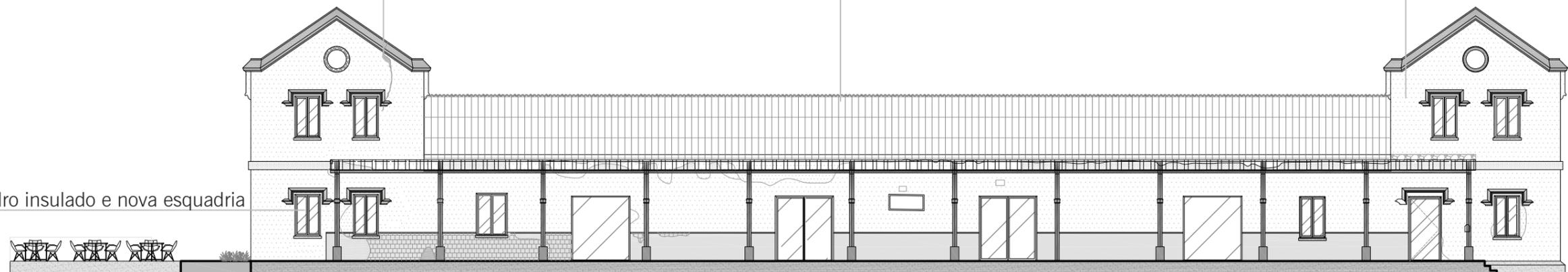
3 FACHADA 1
ESCALA 1/200

Tratamento e limpeza das rachaduras

Cobertura em telhas termoacústicas com aparência cerâmica

Limpeza nas alvenarias para redução de manchas negras

Vidro insulado e nova esquadria



4 FACHADA 3
ESCALA 1/200

MESTRADO PROFISSIONAL EM PROJETO E PATRIMÔNIO - PROARQ / UFRJ

PROJETO DE REABILITAÇÃO - ESTAÇÃO FÉRREA DE CHIADOR - MG

DESENHO

FACHADA 1 E 3

ESCALA

1/200

DATA

2019

NOME

THAÍS MOTTA

DEFESA FINAL

FOLHA

03/08

Cobertura em telhas termoacústicas com aparência cerâmica

Vidro insulado duplo

Vidro insulado e nova esquadria

Vidro incolor insulado fosco

Limpeza e proteção anti-corrosão da estrutura

5

FACHADA 2

ESCALA 1/200

Limpeza nas alvenarias para redução de manchas negras

Cobertura em telhas termoacústicas com aparência cerâmica

Cobertura em telhas termoacústicas com aparência cerâmica

Vidro insulado e nova esquadria

Limpeza e proteção anti-corrosão da estrutura

Tratamento da lacuna e recomposição da argamassa

6

FACHADA 4

ESCALA 1/200

MESTRADO PROFISSIONAL EM PROJETO E PATRIMÔNIO - PROARQ / UFRJ

PROJETO DE REABILITAÇÃO - ESTAÇÃO FÉRREA DE CHIADOR - MG

DESENHO

FACHADA 2 E 4

ESCALA

1/200

DATA

2019

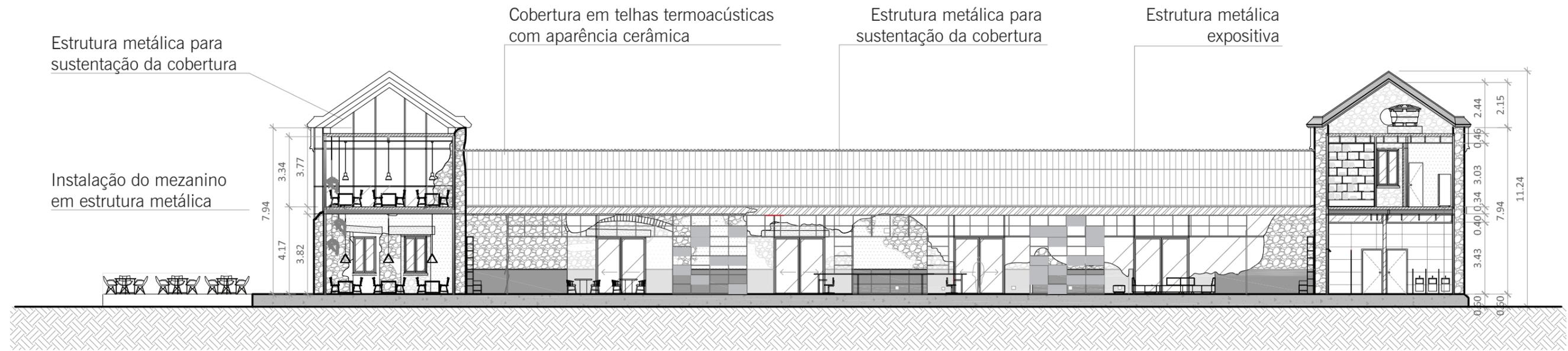
NOME

THAÍS MOTTA

DEFESA FINAL

FOLHA

04/08



7 CORTE A-A'
ESCALA 1/200



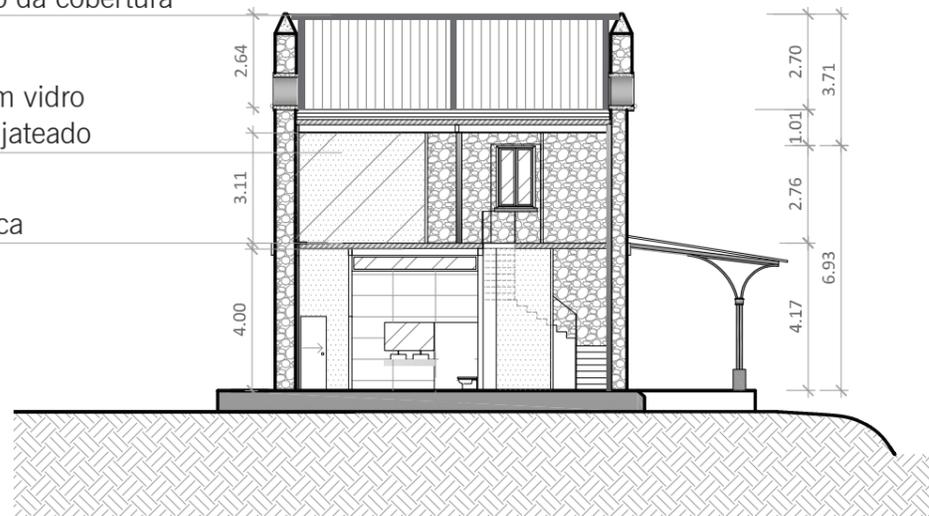
8 CORTE B-B'
ESCALA 1/200

MESTRADO PROFISSIONAL EM PROJETO E PATRIMÔNIO - PROARQ / UFRJ			
PROJETO DE REABILITAÇÃO - ESTAÇÃO FÉRREA DE CHIADOR - MG			
DESENHO CORTES A-A' E B-B'			ESCALA 1/200
DATA 2019	NOME THAÍS MOTTA	DEFESA FINAL	FOLHA 05/08

Estrutura metálica para sustentação da cobertura

Divisória em vidro temperado jateado

Laje metálica



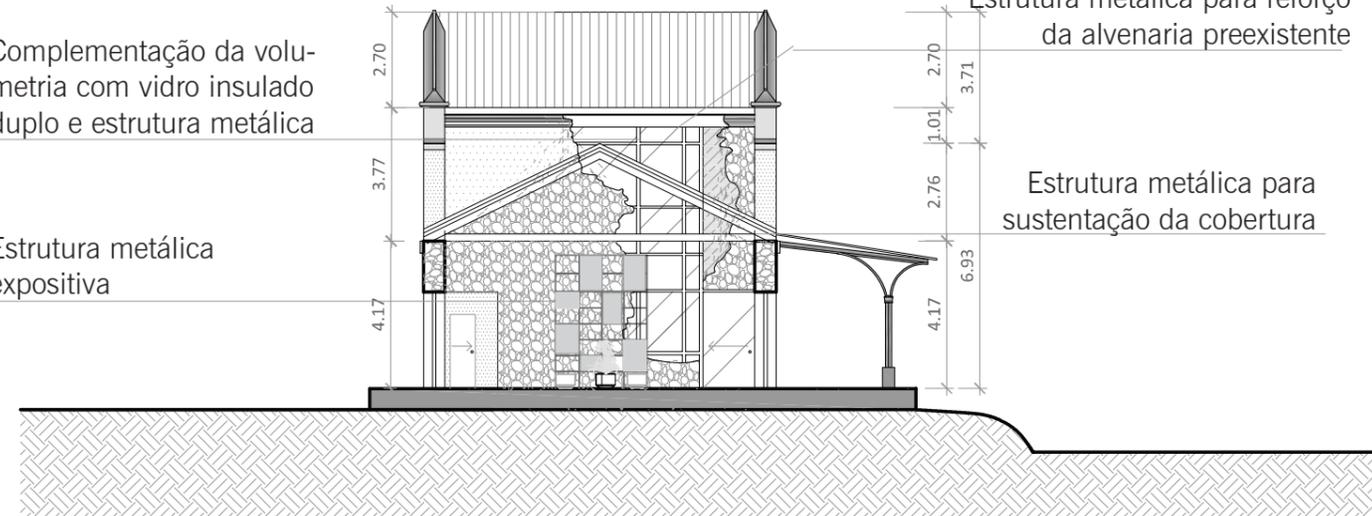
9

CORTE C-C'

ESCALA 1/200

Complementação da volumetria com vidro insulado duplo e estrutura metálica

Estrutura metálica expositiva



10

CORTE D-D'

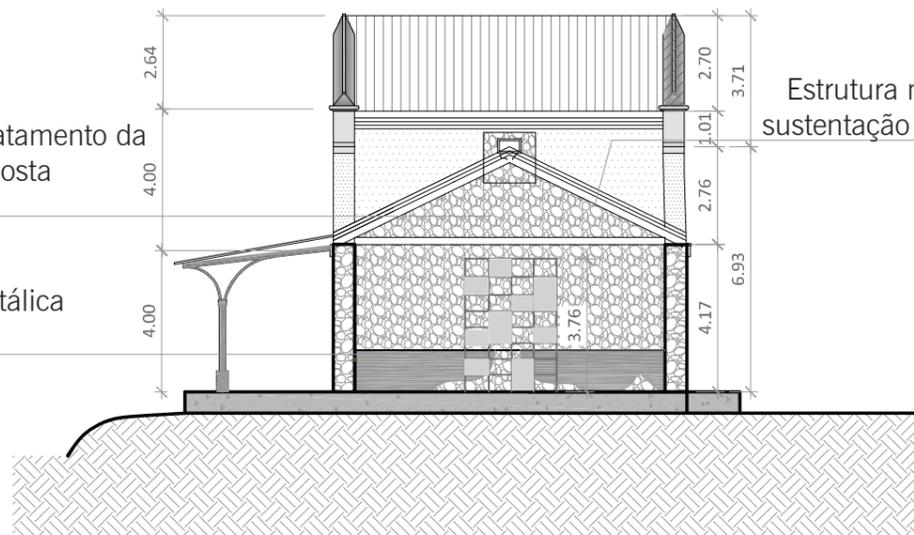
ESCALA 1/200

Estrutura metálica para reforço da alvenaria preexistente

Estrutura metálica para sustentação da cobertura

Limpeza e tratamento da alvenaria exposta

Estrutura metálica expositiva



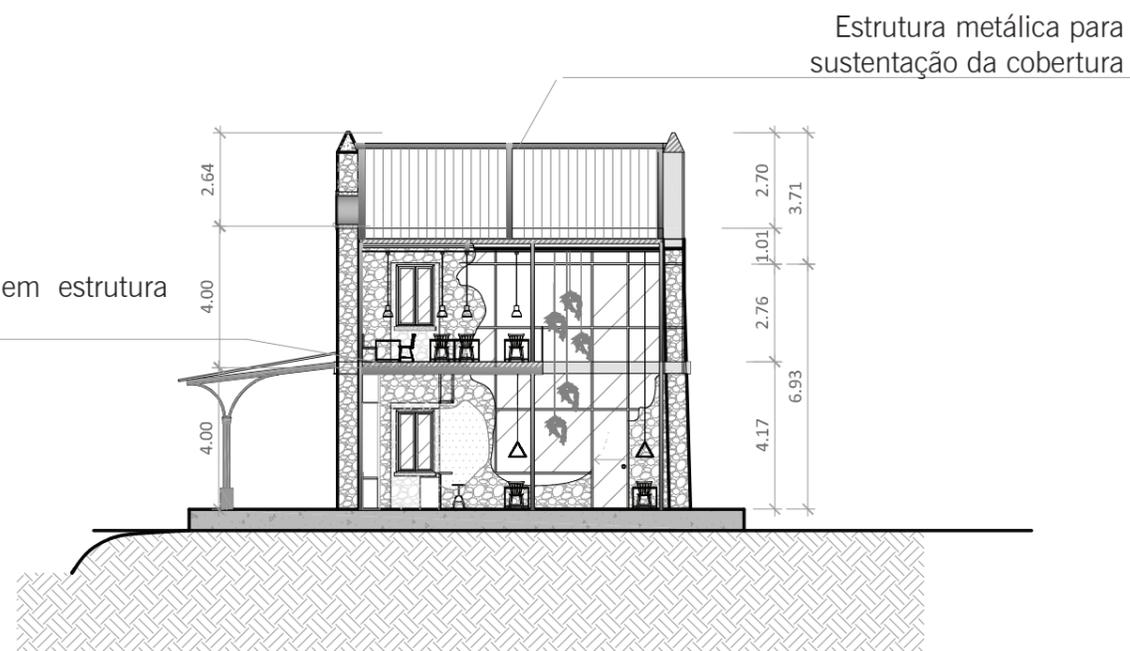
11

CORTE E-E'

ESCALA 1/200

Estrutura metálica para sustentação da cobertura

Mezanino em estrutura metálica



12

CORTE F-F'

ESCALA 1/200

Estrutura metálica para sustentação da cobertura

MESTRADO PROFISSIONAL EM PROJETO E PATRIMÔNIO - PROARQ / UFRJ

PROJETO DE REABILITAÇÃO - ESTAÇÃO FÉRREA DE CHIADOR - MG

DESENHO

CORTES C-C', D-D', E-E' E F-F'

ESCALA

1/200

DATA

2019

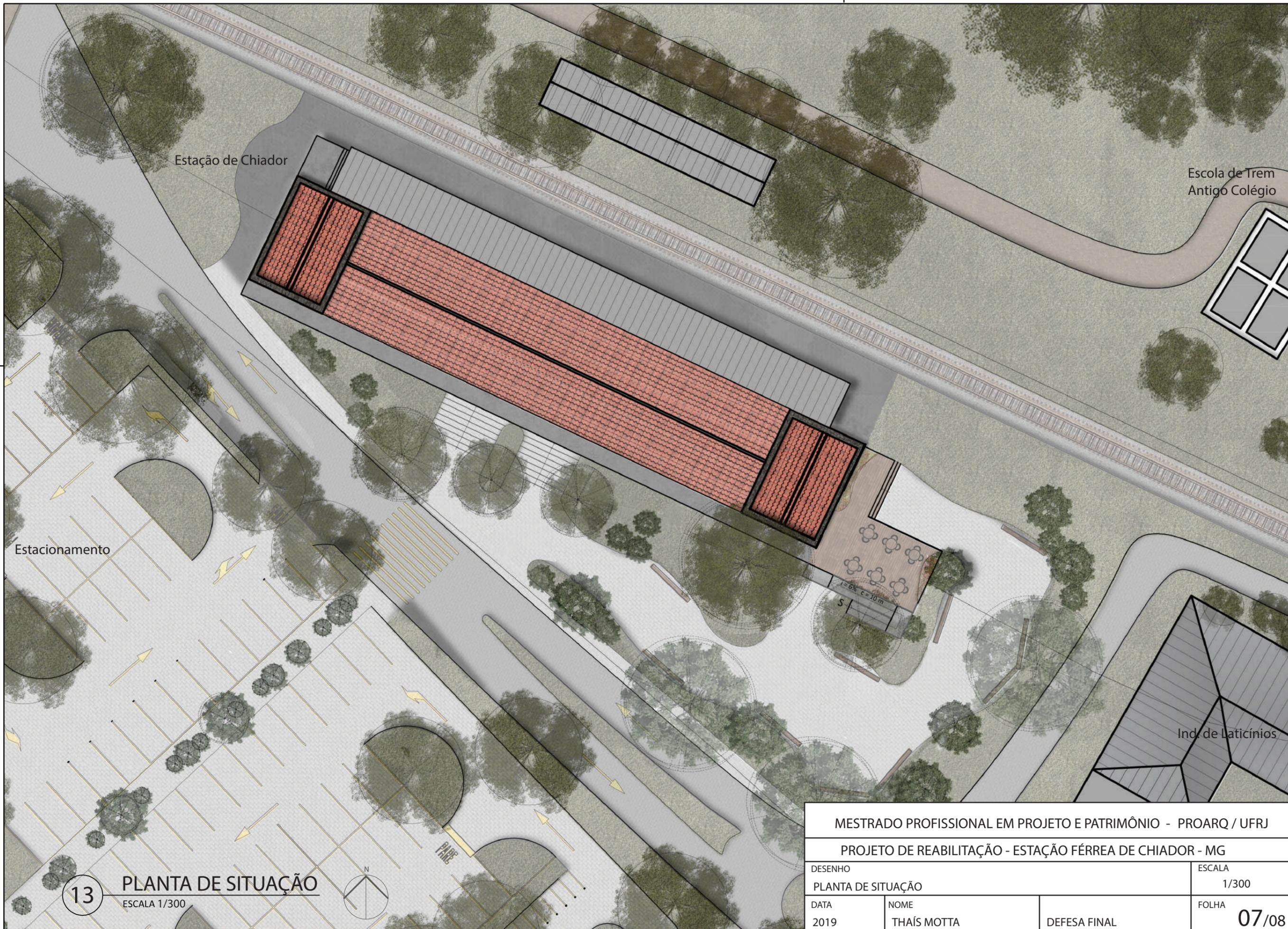
NOME

THAÍS MOTTA

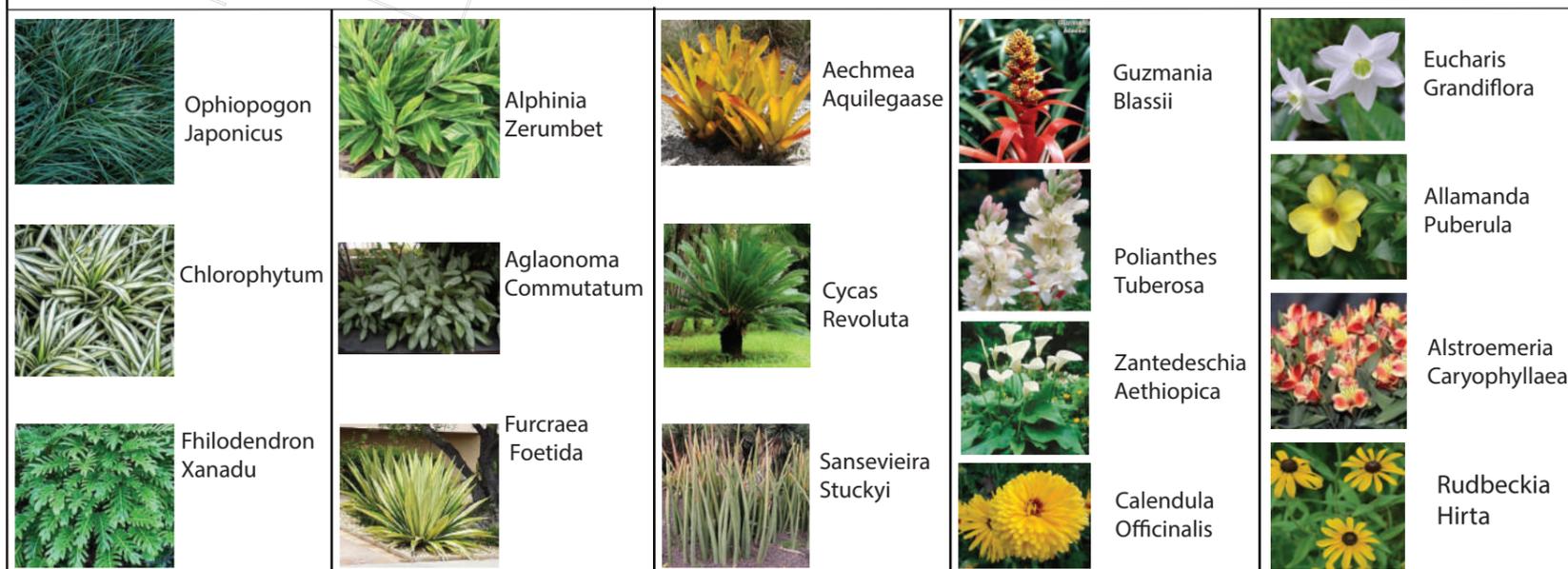
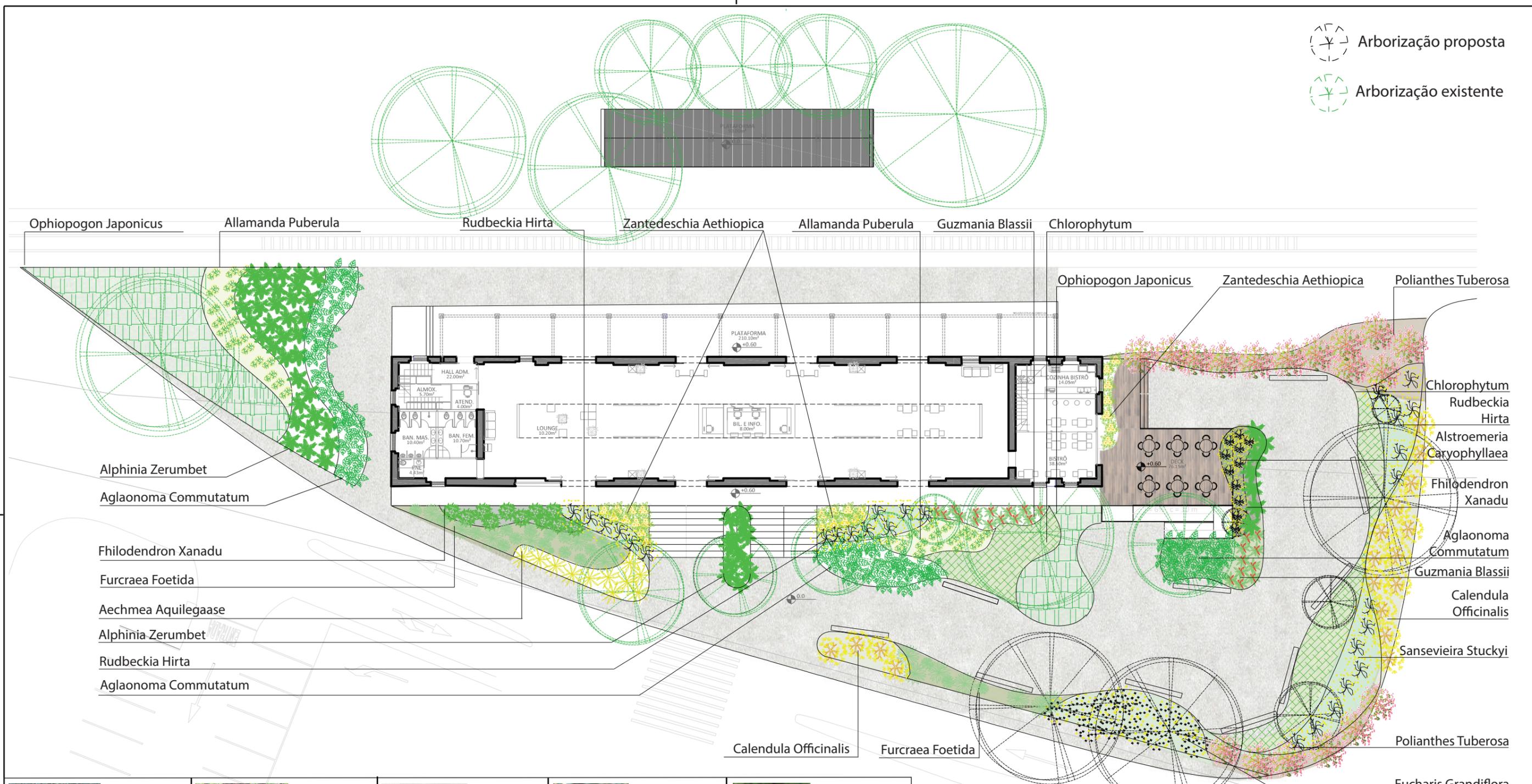
DEFESA FINAL

FOLHA

06/08



- Arborização proposta
- Arborização existente



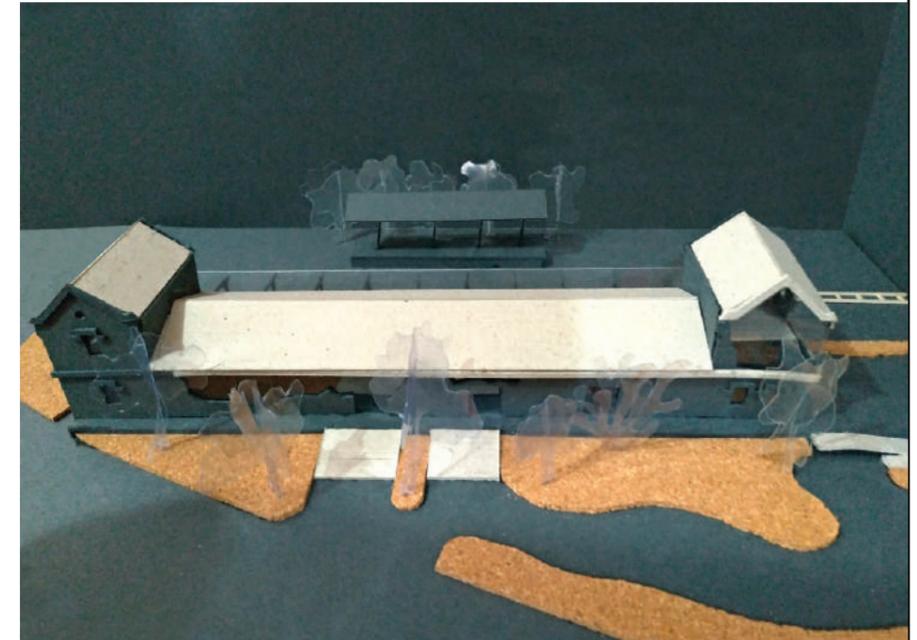
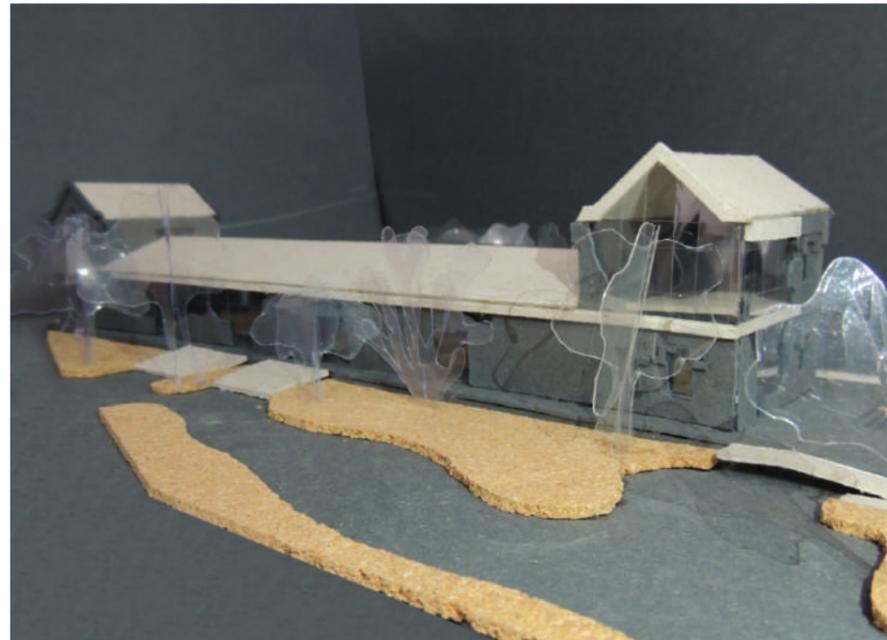
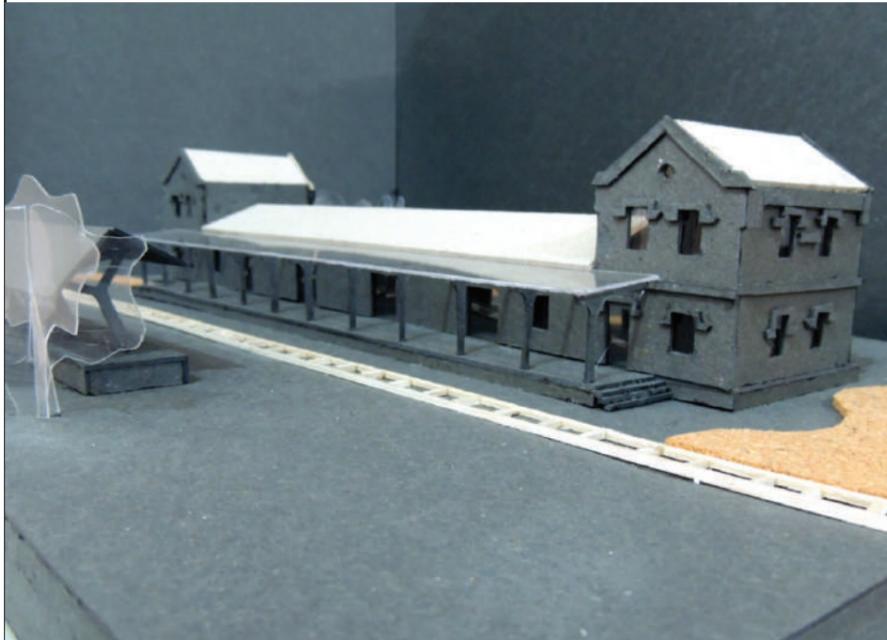
14 PROJETO PAISAGÍSTICO - ESTAÇÃO
 ESCALA 1/300

MESTRADO PROFISSIONAL EM PROJETO E PATRIMÔNIO - PROARQ / UFRJ			
PROJETO DE REABILITAÇÃO - ESTAÇÃO FÉRREA DE CHIADOR - MG			
DESENHO		ESCALA	
PROJETO PAISAGÍSTICO - ENTORNO DA ESTAÇÃO		1/300	
DATA	NOME	DEFESA FINAL	
2019	THAÍS MOTTA	FOLHA 08/08	

APÊNDICE 3 – Registro fotográfico da Maquete



Prancha 01 – Registro fotográfico da Maquete



MESTRADO PROFISSIONAL EM PROJETO E PATRIMÔNIO - PROARQ / UFRJ			
PROJETO DE REABILITAÇÃO - ESTAÇÃO FÉRREA DE CHIADOR - MG			
DESENHO REGISTRO FOTOGRÁFICO DA MAQUETE			ESCALA SEM ESCALA
DATA 26/09/2018	NOME THAÍS MOTTA	DEFESA FINAL	FOLHA 01/01