

INSTITUTO FEDERAL DE MINAS GERAIS
CAMPUS OURO PRETO
TECNOLOGIA EM CONSERVAÇÃO E RESTAURO DE BENS IMÓVEIS

Jussara Emanuella Duarte

**MEMÓRIA FERROVIÁRIA: o caso da Estação Ferroviária do Distrito de
Rodrigo Silva, em Ouro Preto-MG**

Ouro Preto

2023

JUSSARA EMANUELLA DUARTE

**MEMÓRIA FERROVIÁRIA: O caso da Estação Ferroviária do Distrito de
Rodrigo Silva, em Ouro Preto-MG**

Monografia apresentada à Diretoria de Pesquisa, Graduação e Pós-graduação do Instituto Federal de Minas Gerais – *Campus* Ouro Preto como requisito essencial para obtenção do título de Tecnóloga em Conservação e Restauro.

Orientadora: Profa. Dra. Maria Cristina Rocha Simão.

Ouro Preto

2023

D812m Duarte, Jussara Emanuella.
Memória ferroviária [manuscrito] : o caso da Estação Ferroviária do Distrito de Rodrigo Silva, em Ouro Preto - MG / Jussara Emanuella Duarte. – 2023.
83 f. : il.

Orientadora: Maria Cristina Rocha Simão.
Trabalho de Conclusão de Curso (tecnologia) – Instituto Federal de Minas Gerais. *Campus* Ouro Preto, 2023.

1. Rodrigo Silva (Ouro Preto, MG). 2. Ferrovias - História. 3. Patrimônio cultural. I. Simão, Maria Cristina Rocha. II. Instituto Federal de Minas Gerais. *Campus* Ouro Preto. III. Título.

CDU: 725.31

FOLHA DE APROVAÇÃO

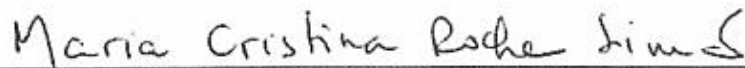
JUSSARA EMANUELLA DUARTE

MEMÓRIA FERROVIÁRIA: O caso da Estação Ferroviária do Distrito de Rodrigo Silva, em Ouro Preto-MG

Monografia apresentada à Diretoria de Pesquisa, Graduação e Pós-graduação do Instituto Federal de Minas Gerais – *Campus* Ouro Preto como requisito essencial para obtenção do título de Tecnóloga em Conservação e Restauro.

Orientadora: Profa. Dra. Maria Cristina Rocha Simão.

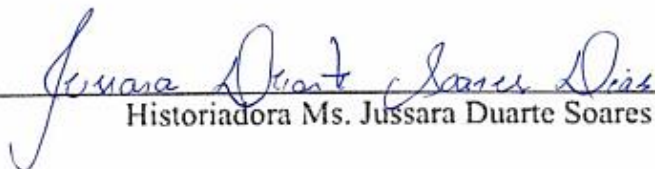
Aprovado em: 04/05/2023 pela banca examinadora:



Prof^ª. Dra. Maria Cristina Rocha Simão- IFMG Ouro Preto (Orientadora)



Prof^ª. Ms. Thais Hoelzle Alves da Costa- IFMG Ouro Preto



Historiadora Ms. Jussara Duarte Soares Dias- UNIRIO

Esse trabalho é dedicado à minha família,
em especial a minha mãe, pela força e
apoio durante todo o meu curso.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, que sempre me dá forças nos momentos em que mais duvido da minha capacidade de conseguir concluir os meus projetos e Ele torna possível tudo o que planejo;

Agradeço à minha família, pelo apoio, em especial à minha mãe, que foi meu suporte durante toda a escritura do TCC;

Agradeço à Madalena, pessoa que sempre zelou por mim e cujas palavras me incentivaram a não desistir de concluir o curso;

Agradeço à minha orientadora, professora Maria Cristina Rocha Simão, não só pela orientação, mas também por compartilhar todo o seu conhecimento e amor pelo patrimônio desde os ignorados até os mais específicos;

Agradeço a todos os professores do curso Tecnologia em Conservação e Restauro - *Campus* Ouro Preto, pela presença e profissionalidade;

Agradeço aos meus amigos e colegas de curso, em especial a Priscila Bonardi, Luzia Alcântara e Daniele Freitas pelo apoio e incentivo;

Agradeço aos maestros Ovídio e João Bosco Pedrosa, da Sociedade Musical Santa Cecília de Rodrigo Silva pela atenção durante as entrevistas;

Agradeço a todos que, direta ou indiretamente, me ajudaram a chegar até aqui.

“Ponta de areia ponto final
Da Bahia-Minas estrada natural
Que ligava Minas ao porto, ao mar
Caminho de ferro mandaram arrancar

Velho maquinista com seu boné
Lembra do povo alegre que vinha
cortejar
Maria fumaça não canta mais
Para moças flores janelas e quintais

Na praça vazia um grito um aí
Casas esquecidas viúvas nos portais”

(Ponta de Areia – Milton Nascimento)

RESUMO

Este estudo analisa a importância da memória ferroviária presente no distrito de Ouro Preto denominado Rodrigo Silva e cujo desenvolvimento social e econômico gerou-se a partir do terminal ferroviário local. Houve a preocupação da população para resgate da estação ferroviária e que, por meio da FAOP e da Prefeitura Municipal concretizou-se. Aponta-se o uso atual da estação para eventos culturais e como sede da Sociedade Musical Santa Cecília, com mais de 100 anos de fundação e originada da estação. O objetivo principal foi analisar este patrimônio como promovedor de sentimento de pertencimento e de apropriação da memória ferroviária. Validou-se a hipótese de que o **patrimônio ferroviário existente no distrito representa a identidade e a referência de sua população, que se apropria os seus espaços e que luta pela sua manutenção, sempre que necessário**. Metodologicamente, recorreu-se à análise de material bibliográfico-documental, pesquisa de campo e entrevistas com moradores responsáveis pela Sociedade Musical.

Palavras-chave: Distrito de Rodrigo Silva; memória ferroviária; patrimônio cultural; Ouro Preto.

ABSTRACT

This research has analyzed the importance about the railway memory that is presented in the count from Ouro Preto-MG (Brazil) of which name is Rodrigo Silva. The social and economic development of this region occurred from local railway. There were the worries of population in order to rescue this memory that was gotten through FAOP and Major House of the city. It is evidenced the current use of the railway station to cultural events and like head office to Sociedade Musical Santa Cecília, more than a century old and which origin was the railway. The main goal of this study was the analyse of this patrimony like promoter of belonging feeling and of appropriation of the railway memory. The hypothesis was validated, namely, the railway patrimony which exists in that county has represented the identity and the reference from the population which becomes owner from their Spaces and which fights by its maintance if it is necessary. Methodologically, the analyse of bibliographical and documental material and field research had been used as well as the interviews with residents who are responsible by the Musical Institution.

Palavras-chave: County Rodrigo Silva; railway memory; cultural patrimony; Ouro Preto.

LISTA DE FIGURAS

Figure 1 Estação Dom Bosco em Ouro Preto (Cachoeira do Campo) – no passado e no presente.....	26
Figure 2 - Estação Dom Bosco em Ouro Preto (Cachoeira do Campo) – no passado e no presente.....	26
Figure 3 - Construções de ferro e vidro utilizadas nas Exposições Universais. Crystal Palace, utilizado na Exposição Universal de Londres, em 1851.	29
Figure 4 - Exemplos de edificações arquitetônicas do século XIX: Estação King`s Cross (Londres) e Loja de Departamento Siegel-Cooper (New York)	30
Figure 5 - Cidade de São Paulo em 1887 (início do processo de implantação da ferrovia) e em 1919 (com maior desenvolvimento)	32
Figure 6 - Início da ocupação do bairro da Estação, em Ouro Preto/MG em 1920	33
Figure 7 - O bairro da Estação, na cidade de Ouro Preto/MG, antes do desmoronamento de terra ocorrido em janeiro de 2022.....	34
Figure 8 - Estação Leopoldina, construída pelo Barão de Mauá no Rio de Janeiro/RJ .	35
Figure 9 - Exemplos de estação de pequeno porte (Vitorino Dias – em Ouro Preto) e de médio porte (no atual bairro da Barra – em Ouro Preto).....	37
Figure 10 - Estação de Chiador (MG) em 1948 e em 2012.....	41
Figure 11 - Mapa da Estrada de Ferro Central do Brasil.....	42
Figure 12 - Mapa do Ramal Ponte Nova – Miguel Burnier	43
Figure 13 - Mapa ilustrado do Ramal Ponte Nova- Miguel Burnier	44
Figure 14 - Carta Cartográfica de Claudio Manoel da Costa com a localização da Capela de Boa Vista e início do distrito de Rodrigo Silva	48
Figure 15 - Localização atual do Distrito de Rodrigo Silva no território da cidade de Ouro Preto/MG.	48
Figure 16 – Rodrigo Augusto de Lima, figura pública na inauguração da Estação de Rodrigo Silva, responsável pela mudança de nome do distrito.....	50
Figure 17 - Panorama do distrito de Rodrigo Silva. De acordo com o Dossiê de Tombamento de Rodrigo Silva, a seta vermelha indica a estação e a seta azul indica Igreja de Santo Antônio	50
Figure 18 - Igreja de Santo Antônio	52
Figure 19 - Perímetro urbano próximo à Estação Ferroviária de Rodrigo Silva.....	52
Figure 20 - Imagens antigas da Estação Ferroviária de Rodrigo Silva	53
Figure 21 - Tipologia da Estação de Rodrigo Silva	55
Figure 22 - Detalhes das Fachadas Estação de Rodrigo Silva (portas, janelas e vigas)	56
Figure 23 - Porta da fachada principal.....	57
Figure 24 - Porta de acesso ao armazém	57
Figure 25 - Janela da estação ferroviária	58
Figure 26 - Cobertura da Estação Ferroviária de Rodrigo Silva	58
Figure 27 - Detalhes da cobertura.....	59
Figure 28 - Detalhes da cobertura.....	59
Figure 29 - Vidros quebrados	60
Figure 30 - Frestas nas portas	60
Figure 31 - Desgaste da pintura e fresta das portas de trilhos da Estação Ferroviária de Rodrigo Silva.....	61

Figure 32 - Partes do lambrequim faltantes da Estação Ferroviária de Rodrigo Silva...	61
Figure 33 - Ausência dos lambrequins do lado do armazém da Estação Ferroviária de Rodrigo Silva.....	62
Figure 34 - Momento de usufruto da população em 1919.....	64
Figure 35 - Momento de usufruto da população em 1950.....	64
Figure 36 - Momento de usufruto da população em 1990.....	65
Figure 37 - Ensaio da Sociedade Musical de Santa Cecília na Estação Ferroviária de Rodrigo Silva, no ano de 2015	65
Figure 38 - Apresentação de música clássica pela Escola de Música Padre Simões realizada na plataforma da Estação Ferroviária de Rodrigo Silva, em agosto/2023	66
Figure 39 - Conjunto Ferroviário e Urbano de Rodrigo Silva como bens tombado pela Prefeitura Municipal , descritos na Relação dos bens tombados da cidade	74
Figure 40 - Conjunto Ferroviário e Urbano de Rodrigo Silva na relação de Bens Tombados e Inventariados do IEPHA (1)	75
Figure 41 - Conjunto Ferroviário e Urbano de Rodrigo Silva na relação de Bens Tombados e Inventariados do IEPHA (2)	75

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Grupos de linhas ferroviárias abrangidas pela extinta RFFSA	38
Quadro 2 - Ramais da Estrada de Ferro Central do Brasil.	41
Quadro 3 - Situação atual das Estações ferroviárias da Central do Brasil.	42
Quadro 4 - Estações Ferroviárias do Ramal Ponte Nova- Miguel Burnier	45

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AM – Amazonas

AMIRS - Associação de Moradores de Rodrigo Silva

CE – Ceará

FAOP – Federação de Arte de Ouro Preto

ICMS- Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços

ICOMOS – Conselho Internacional de Monumentos e Sítios

IEPHA – Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico

IFMG – Instituto Federal de Minas Gerais

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

MG – Minas Gerais

PA - Pará

PI - Piauí

PRESERVE – Programa de Sustentabilidade da Defensoria Pública do Estado do Rio de Janeiro

PRESERFE – Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário

RFFSA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima

RJ – Rio de Janeiro

RN – Rio Grande do Norte

RO – Roraima

SC – Santa Catarina

UNESCO – Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

ZA – Zona de Adensamento

ZAR – Zona de Adensamento Restrito

ZEIS -Zona de Especial Interesse Social

ZIE – Zona de Intervenção Especial

ZPAM – Zona de Proteção Ambiental

ZPE – Zona de Proteção Especial

SUMÁRIO

1 - INTRODUÇÃO	15
2 REFERENCIAL TEÓRICO	18
2.1 O patrimônio ferroviário	18
2.2 A arquitetura ferroviária.....	27
2.2.1 Arquitetura do século XIX na Europa.....	27
2.2.2 Arquitetura do século XIX no Brasil.....	30
2.2.3 Histórico da Ferroviária no Brasil.....	34
2.2.4 A Rede Federal Ferroviária S/A.....	37
3 ANÁLISE DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE RODRIGO SILVA.....	40
3.1 Estrada de Ferro Central do Brasil	40
3.2 O Ramal Ponte Nova- Miguel Burnier.....	43
3.3 A Estação Ferroviária de Rodrigo Silva.....	47
3.3.1 Breve Histórico do Distrito	47
3.3.2 A Estação Ferroviária de Rodrigo Silva.....	53
3.3.2.1 Descrição Tipológica.....	54
4 O PROCESSO DE TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DE RODRIGO SILVA.....	63
4.1 A Estação Ferroviária de Rodrigo Silva sob o ponto de vista dos moradores.....	63
4.2 A Estação Ferroviária de Rodrigo Silva e o processo de restauração	67
4.3 A importância da comunidade de Rodrigo Silva e o processo de tombamento	69
CONSIDERAÇÕES FINAIS	76
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	78

1 - INTRODUÇÃO

O conjunto arquitetônico de uma cidade revela muito da sua história e evolução, ou seja, protege a sua memória. O patrimônio urbano, por muitas vezes, se configura como um símbolo local e pode conter em si o sentimento de proteção da história de uma comunidade e a valorização da mesma, ou seja, é elemento pertinente relacionado ao pertencimento.

A história da ferrovia no Brasil tem origem em 1854, quando o Barão de Mauá inaugurou a primeira linha, que fazia a percurso Rio de Janeiro/Petrópolis. Desde então, o trem passou a ser o principal meio de transporte para o acesso a muitas cidades, até a metade da década de 1950, quando o transporte rodoviário passou a ser um dos principais meios de locomoção e de locomoção no país. Como legado, o período ferroviário deixou uma arquitetura consideravelmente notável, com estações e outras edificações adjacentes. Construídas durante o período estilístico “Arquitetura do Ferro”, as estações são caracterizadas por apresentarem o mesmo tipo de planta, de dois andares, sendo o térreo destinado a cargas e passageiros e serviços administrativos no andar superior. Também há as residências, com as mesmas características arquitetônicas, que abrigavam os funcionários, e as edificações de caráter mais luxuoso, voltadas para moradia de funcionários de cargos mais elevados, como engenheiros e gerentes das estações¹.

Após ter sido desativado, o serviço de transporte ferroviário deixou grande e importante acervo arquitetônico em muitas cidades no Brasil. No caso da cidade histórica de Ouro Preto/MG, a maioria das edificações deixadas foi/ainda é utilizada para diversos tipos de atividades que atendem o público, como prefeitura, reitoria, restaurantes, escolas e outros. Independentemente de utilização ou estado de conservação, esses conjuntos ferroviários representam uma história memorial, principalmente nos distritos, devido ao fato de essas construções serem consideradas como símbolos de origem de grupos populacionais surgidos nos itinerários dos trens. Grande parte delas foram aproveitadas para novas finalidades após a sua desativação; todavia, deve-se salientar que essas construções são, ainda hoje, consideradas como muito importantes para as comunidades, que delas se apropriaram e passaram a criar relações de ressonância com esse patrimônio.

¹ Informações extraídas de Brasil (2005) e Brasil (2009).

Essa apropriação social gera mais valor para estes bens culturais e fazem com que projetos de restauração, por exemplo, passem a ter mais sentido na sua execução.

Rodrigo Silva, distrito da cidade de Ouro Preto/MG e localizado há aproximadamente 20km do distrito sede é uma dessas localidades que surgiu graças à ferrovia. A região se viu coesa com a chegada da linha férrea, pois, antes disto, o território abrigava somente fazendas e alguns polos de exploração de Topázio Imperial². A ferrovia foi um marco tão importante na região que mudou o nome do distrito, de José Correia para Rodrigo Silva, figura pública que participou da inauguração da linha férrea, em 1888.

A estação, hoje desativada, é considerada o maior símbolo de identidade dos moradores de Rodrigo Silva. A grande maioria dos habitantes do distrito são parentes dos primeiros ferroviários que ocuparam a região, e desde sempre já apropriam desse patrimônio. Realizam-se no local encontros descontraídos entre adultos e crianças, concertos da Sociedade Musical de Santa Cecília de Rodrigo Silva, que é um outro patrimônio do distrito, e festas locais. A importância do conjunto ferroviário é tão grande que os moradores procuraram as autoridades para que a edificação fosse restaurada e também tombada, procedimentos que ocorreram em 2021 (restauração) e em janeiro de 2008 (tombamento do conjunto), através da Federação de Arte de Ouro Preto (FAOP) e da Prefeitura de Ouro Preto.

As estações ferroviárias presentes tanto na cidade de Ouro Preto quanto na cidade de Mariana sejam talvez um dos poucos patrimônios na qual os habitantes dessas localidades se identificam e apropriam. Em observações realizadas por mim durante o estágio realizado no Programa de Educação Patrimonial Trem da Vale nos anos de 2012 a 2014, percebi que os moradores faziam uso constante dos espaços das estações e conviviam bem junto aos turistas, que também ficavam encantados pela história ferroviária da cidade de Ouro Preto. O programa também fazia exposições acerca de memórias importantes para os moradores de ambas a cidade, o que potencializava o sentimento de pertencimento aos patrimônios existentes oriundos das atividades ferroviárias; além disso, essas estações também se estendem aos distritos, na qual motivou a curiosidade em saber quais destinações as estações ferroviárias localizadas nesses distritos obtiveram. Por essas características, além de acreditar que o patrimônio é aquilo que traz um sentimento de pertencimento e identidade de uma população, que a motivação dessa pesquisa se baseia.

² Informações extraídas de Ouro Preto (2008, p.76).

Por tudo acima mencionado, justifica-se este estudo, compreendendo que a memória ferroviária existente, através do conjunto ferroviário do distrito de Rodrigo Silva, salienta sua importância, para o município de Ouro Preto e, com mais ênfase, para o distrito de Rodrigo Silva. A memória ferroviária presente no distrito e a análise do processo de tombamento ocorrido nesse distrito não só do referido conjunto, mas também do conjunto urbano de entorno, é o tema de estudo desse Trabalho de Conclusão de Curso. O objetivo da pesquisa é analisar esse patrimônio enquanto promovedor de sentimento de pertencimento e de apropriação pela sua população bem como as ações ocorridas tanto pelos moradores quanto pelos órgãos públicos e privados, em busca do processo de restauração e de tombamento. A hipótese que norteia esse trabalho é de que o patrimônio ferroviário existente no distrito representa a identidade e a referência de sua população, que se apropria os seus espaços e que luta pela sua manutenção, sempre que necessário.

A metodologia utilizada foi análise de material bibliográfico-documental, pesquisa de campo (coleta de imagens) e entrevistas com o atual presidente da Sociedade Musical de Santa Cecília bem como o anterior. Esta pesquisa também possui uma face qualitativa-descritiva, se apresentando como estudo de caso.

O estudo é dividido em cinco capítulos, incluindo esta introdução. O segundo capítulo, de título “referencial teórico” trata da análise do patrimônio ferroviário no Brasil, as influências desse patrimônio na economia, desenvolvimento de lugares e na arquitetura dos espaços destinados às linhas férreas e entornos bem como a história das ferrovias no Brasil. O capítulo 3, por sua vez, trata do patrimônio ferroviário no distrito objeto deste estudo dando-se especial atenção para o ramal Ponte Nova-Miguel Burnier, que passa pela região. O capítulo 4 analisa o processo de tombamento do patrimônio ferroviário do referido distrito. Seguem as considerações finais, as referências bibliográficas e um anexo.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Apresenta-se a seguir o referencial teórico que fundamenta este estudo, abrangendo desde a definição e discriminação de patrimônios ferroviários até sua importância para as regiões onde as ferrovias se desenvolveram.

2.1 O patrimônio ferroviário

O patrimônio ferroviário faz parte de um leque composto de muitos monumentos históricos considerados e tombados pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Sobre o conceito de patrimônio ferroviário, trata-se do conjunto dos bens móveis e imóveis advindos da antiga Rede Ferroviária Federal S/A³ - (RFFSA) - nos quais se evidenciam valores artísticos, históricos e culturais e pelos quais se deve zelar por meio de sua preservação e manutenção. O objetivo desta preservação é a perpetuação da memória ferroviária e, com isso, contribuir para o desenvolvimento da cultura patrimonial (SILVA, 2019), ramo importante e essencial para a história de um lugar.

Para conhecer melhor o que seja o patrimônio ferroviário, é preciso compreender a importância da classificação de um monumento histórico para além das edificações consideradas imponentes e representativas para um determinado grupo social.

Brasil (2010) conceitua o monumento histórico no momento atual:

Ao longo dos anos vem se modificando o conceito de monumento histórico, que deixa de ser encarado como coisa monumental, extraordinariamente rica e imponente, e passa a ser encarado também sob os prismas social e econômico, porquanto se trata de um marco de cultura, em que tais fatores responderam por sua edificação e permanência. Passa-se então a entender um monumento como algo que represente caracteristicamente a cultura do povo de uma região, num determinado período da História. Neste sentido, monumento pode ser tanto uma deslumbrante catedral, quanto uma simples e rústica casa de taipa. O valor real é a importância histórica e cultural e não a riqueza que ostenta em seus adornos (BRASIL, 2010, p.25)

³ O conceito de Patrimônio Ferroviário foi extraído a partir do Artigo 9º da Lei Nº 11.483/2007, a qual atribui ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional a administração dos bens móveis e imóveis da extinta RFFSA. Esse conceito será explanado ao longo desse texto.

Brasil (2010, p.22) classifica o patrimônio cultural brasileiro e sua proteção mediante suas diferentes manifestações, sejam eles materiais ou imateriais. Dentro dessas, abrange desde os conjuntos arquitetônicos, sítios e/ou imóveis isolados até as memórias de uma comunidade. Ancorados nessa classificação, o patrimônio ferroviário se torna patrimônio, tanto pelas edificações existentes quanto pela sua memória, sendo que a vinculada à ferrovia se torna muito importante já que foi através de sua evolução que se originaram diversas comunidades e grupos sociais vinculados à sua existência.

Carmo (2014) relatou que a preservação da memória de instituições, pessoas, acontecimentos e lugares foi um processo reflexivo que ocorrera no século XIX, especialmente na Europa. Nessa região, deu-se início a uma construção de uma legislação própria para a proteção do patrimônio histórico e da memória, e essa ideia se ramificou para o mundo ocidental. Destaca-se também as modificações constantes sobre a preservação do patrimônio, ocorridas desde o final da Segunda Guerra Mundial; em sua maioria, essas mudanças ocorrem devido à participação social nas escolhas do patrimônio cultural e que geralmente são acompanhadas de sua identificação, uso e apropriação. Quanto ao Brasil, a autora também explicou que, no século XX, órgãos criados com a finalidade de proteção ao patrimônio, procuraram buscar edificações e objetos de grande valor para a história do país, com o foco de legitimar a identidade nacional.

Silva (2014) afirmou que o patrimônio cultural brasileiro tem suas formas de expressão variadas e que o patrimônio edificado muitas vezes representa a memória de uma sociedade, o seu cotidiano e, conseqüentemente, a sua identidade. Ela também registrou que o patrimônio ferroviário faz parte dessas expressões de memória.

Há uma legislação que trata do patrimônio ferroviário. Nela, encontram-se as leis e decretos que orientam sobre sua proteção e manutenção. A Lei 11.483/2007, em seu artigo 9º, confere ao IPHAN as funções de receber e administrar patrimônios móveis e imóveis de valor histórico-cultural da RFFSA. Especificamente, expressa que o IPHAN é o responsável pela manutenção e preservação da Memória Ferroviária do Brasil. O Decreto 6.018/2007 trata do processo de inventariança dos bens da rede pelo e para o IPHAN. O Decreto 6.769/2009 expressa que o IPHAN pode compartilhar os bens móveis e imóveis da rede ferroviária com outros órgãos e entidades da administração pública federal.

A valorização do patrimônio ferroviário, a princípio não apresenta um objetivo simples, uma vez que se discute quase sempre apenas o valor das paisagens

urbanas de uma região. Para referendar a valorização desse tipo de patrimônio, buscar-se-ão alguns autores que discutem essa questão.

De acordo com Lourencetti (2017), a valorização do patrimônio ferroviário é resultado de uma conquista global. Enquadradas no que pode ser chamado de patrimônio urbano, atribuíam-se essas edificações a valores dentro de um determinado complexo urbano, como hábitos sociais, desenvolvimento econômico, e no caso das ferrovias, até mesmo o surgimento e desenvolvimento de comunidades.

Freire (2017) endossou Lourencetti, atribuindo o complexo ferroviário à arquitetura industrial e à valorização de um estilo arquitetônico urbanístico que reflete naturalmente a modernização das cidades. Matos (2019) só elevou a importância da valorização desse patrimônio, quando este é ligada ela se vincula à ressonância⁴ que um patrimônio pode gerar no seu público. Essas ressonâncias podem ser a apreciação de uma tecnologia nova, introduzida no século XIX, a memória resgatada ao viajar novamente em uma locomotiva antiga e que pode ser individual ou coletiva. Essas memórias podem ser resgatadas quando se visita uma antiga estação ou até mesmo quando se reflete sobre a origem de uma localidade. Gonçalves (2005) já frisava que a noção de patrimônio se confunde muitas vezes com a de propriedade, principalmente quando esta é herdada. Os bens materiais, de acordo com o autor, não são e não podem ser considerados objetos separados daqueles que o usufruem. Mais que espaços físicos, os imóveis contêm simbologia, valores e identidades de uma época.

Considerando a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO)⁵, o termo que melhor define a valorização do Patrimônio Ferroviário. Na III Conferência Internacional de Conservação do Patrimônio Industrial, realizada na Suécia em 1978, foram discutidas a importância do Patrimônio Industrial, a herança de um importante período histórico, na qual se modificaram ~~nao~~ somente as relações de trabalho, mas também as transformações urbanas. Os traçados urbanos modernos, com as novas infraestruturas e nova arquitetura vigente representam uma nova identidade, carregada de simbologias e valores da época. A ferrovia e as suas estações foram consideradas como importantes cenários não só na arquitetura como também como um agente urbano daquele período.

⁴ Ressonância significa a ligação de uma propriedade com os seus proprietários (GONÇALVES, 2005).

⁵ O conceito de Patrimônio Ferroviário, de acordo com a Unesco, abordado nos próximos dois parágrafos, foi extraído de Lourencetti (2017).

O patrimônio industrial faz parte da ampliação e valorização dos diversos tipos de patrimônio no âmbito global. Inicialmente, pode se dizer que as discussões sobre o Patrimônio Industrial começaram em 1955, por meio de um artigo de Michael Rix Birmingham, intitulado “Arqueologia Industrial”. A Carta de Veneza, de 1964, englobou o Patrimônio Urbano, através do artigo 1º, na qual se define Monumento Histórico como criação arquitetônica isolada ou sítio urbano/rural que dá testemunho a uma civilização particular, evolução significativa ou acontecimento histórico. Em 1972, a Convenção para a Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural, promovida pela Unesco, confirmou o Patrimônio Industrial no aspecto mundial. O Patrimônio Ferroviário faz parte das características desse patrimônio. Devido a sua importância, em 1999, a UNESCO e o Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (ICOMOS) incluíram os monumentos ferroviários na lista de monumentos com valor internacional (LOURENCETTI,2017).

A valorização de bens patrimoniais pode ser analisada através das Cartas Patrimoniais⁶. A Carta de Atenas, de 1931, interpretou a valorização dos monumentos como a conservação arquitetônica dos edifícios e a fisionomia das cidades. Já a Carta de Atenas, de 1933, destacou a importância dos sítios urbanos como a representação do passado e o constante desenvolvimento desses territórios, suas administrações sucessivas e infraestrutura⁷. A carta de Veneza, de 1964, atribuiu os monumentos patrimoniais como testemunho vivo dos seus povos, e que a sua transmissão significa repassar as gerações futuras o legado desse patrimônio e todo o seu significado. A Declaração do México, de 1985, abordou o Patrimônio Cultural⁸ como formas de patrimônio que merecem a sua valorização e preservação.

No Brasil, a valorização de Bens Patrimoniais existe desde 1937, através do decreto lei 25 (BRASIL,1937). Contudo, é no artigo 216 da Constituição Federal que esses valores referenciam a identidade à ação e à memória de diversos grupos formadores. Vinãs (2004) destacou que o valor artístico é uma condição prévia para que as condições de memorização e de simbologia de um grupo social sobrevivam e que esses bens, assim como os valores, sejam heterogêneos, pois remontam aos diversos acontecimentos e os tornam documentos, exemplos de que os objetos são como provas de um determinado período histórico, sua estrutura social e cultura temporal. Menezes (2006) complementou ao afirmar que os bens culturais passíveis de valorização são apreensões e interpretações

⁶ Citam-se somente algumas cartas, que têm mais coerência com o assunto abordado nesse trabalho.

⁷ Item F da Carta de Atenas

⁸ Patrimônio Imaterial.

de um passado histórico, repletos de significados e que compreendem a existência de um grupo construtor dessa história, como já retratados na Carta de Veneza.

O Patrimônio Ferroviário é resultado de um período econômico (século XIX no Brasil), de comunidades formadoras, que passaram a ocupar territórios em torno da linha férrea e de uma cultura construída por essas sociedades e herdadas aos conterrâneos que habitam esses espaços. De acordo com a portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010, do IPHAN, considera-se como critério de valorização do Patrimônio Ferroviário:

- I. O valor **universal (grifo nosso)** do Patrimônio Cultural Ferroviário como representante de atividades históricas, principalmente aqueles referentes à Era Industrial, na qual esse patrimônio se insere;
- II. A representatividade do Patrimônio Cultural Ferroviário **nos processos de ocupação do território, na implantação das cidades, na industrialização, nos fluxos migratórios e nas transformações sociais, econômicas e culturais (grifo nosso)** decorrentes da implantação das redes ferroviárias e no processo de transmissão de informações;
- III. A qualidade de tipologias, sítios e paisagens, que apresentam um valor particular deste patrimônio. Para tanto devem ser considerados o caráter de antiguidade, pioneirismo, exemplaridade ou singularidade;
- IV. **Os valores intrínsecos aos próprios sítios, estruturas, elementos construtivos, equipamentos, paisagem, documentação e registros intangíveis contidos na memória dos homens e das suas tradições (grifo nosso);**
- V. **O valor simbólico e social imbuído no Patrimônio Cultural Ferroviário, como parte do registro da vida de homens e mulheres comuns, e que, como tal, confere lhes um importante sentido identitário;**
- VI. O caráter de “sistema” e “rede” dos bens ferroviários, configurando-se num patrimônio cultural amplo e diversificado, que forma um todo organizado, isto é, um conjunto de elementos interconectados (SILVA,2019, p.07).

Carmo (2014), contudo, relatou que a preservação do patrimônio ferroviário já ocorria antes das leis de proteção propriamente ditas. Desde a criação da RFFSA, essa era uma das premissas da sociedade anônima citada, criada em 1957, quando se criaram os Centros de Documentação em suas Superintendências Regionais, o Museu Ferroviário e o Programa de Sustentabilidade da Defensoria Pública do Estado do Rio de Janeiro (PRESERVE) além do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (PRESERFE). Carmo (2014) destacou a importância das associações dos ferroviários na preservação do conjunto arquitetônico correspondente, através do sentimento de pertencimento e identificação. Graças as suas atuações, órgãos como o Ministério Público Federal e o Estadual além do IPHAN podem atuar com mais precisão na preservação da arquitetura ferroviária. Ela termina ao dizer afirmar que a necessidade de conservação dos lugares e objetos do passado decorre da vontade das sociedades em estabelecer a reprodução de sua própria imagem na memória das próximas gerações, em que se

constituem. Nessa memória, estão constituídos os modos de vida, as vilas e ruas, as viagens e as paisagens vistas através dos trilhos. Tratam-se de lembranças afetuosas e preciosas.

Martins (2001) *apud* Demczuk, (2017) justificou as ferrovias enquanto patrimônio cultural ao destacar o passado considerável das locomotivas, a beleza das estações, que são muitas vezes o orgulho da comunidade, e o prazer, quase que nostálgico, de viajar de trem. Sobre estas viagens, essas memórias podem ser consideradas tão presentes que Duarte (2014) salientou que muitos destinos turisticamente visitados, principalmente do interior, utilizariam o trem como principal transporte de acesso só pela nostalgia desta experiência. Rodrigues *et al* (2017, p.01) complementaram Demczuk (2017) ao registrarem a importância da passagem da ferrovia, destacando que o “trem desempenhou na conformação das paisagens mineiras unicidade”. Os trens funcionam como artefatos, como uma cultura que existiu, e o transporte cumpre esse requisito, que os autores classificaram como o que fez parte do cotidiano/ como símbolo de uma comunidade/como documento histórico. Eles, complementando Duarte (2014), citaram que, com a extinção da atividade ferroviária, o cotidiano vivido por essa atividade passou a ser considerado como patrimônio no imaginário das pessoas (2017).

Demczuk (2017) destacou que a memória coletiva fica impressa nas edificações e formas da cidade, o que permite uma leitura do local através do tempo e do espaço, e permite também variadas interpretações como as relações de poder, ideologia e desejos sociais. Em relação a esse aspecto, a ferrovia torna-se bastante representativa, e a manutenção de suas edificações e equipamentos significa manter a memória de uma localidade, principalmente aquelas que surgiram devido à ferrovia. Mediante todas essas informações, pode-se ilustrar a importância do patrimônio ferroviário de uma comunidade com uma citação de Demczuk (2017), que relatou a seguinte opinião:

Entendo o conceito de patrimônio, percebe-se que as ferrovias podem ser consideradas como patrimônio cultural das localidades onde se estabelecem. É inegável que a implantação ferroviária está diretamente relacionada à formação histórica e o desenvolvimento econômico de muitos municípios brasileiros [...]. Existem ainda a necessidade de legitimação do patrimônio por parte da comunidade que o detém, [...] é principalmente a comunidade que deve reconhecê-lo como tal (DEMCZUK,2017, p.43).

Ao se fazer uma análise do que os autores acima citados atribuíram a importância sobre a memória ferroviária, pode-se concluir que o patrimônio ferroviário é fruto de uma conquista da comunidade, que se desenvolveu e criou identidades através

da rotina da ferrovia e de todos os seus ônus que esse tipo de economia e transporte trouxe para as regiões onde se fez/faz presente.

No âmbito da memória e do desenvolvimento regional, Carmo (2014) relatou que a ferrovia despontou no Brasil no século XIX e representou um marco de mudanças ocorridas no país naquele período. Primeiramente, permitiu a abertura do capital industrial e favoreceu a economia, na época cafeeira, através do escoamento das cidades do interior e a ligação delas para as cidades litorâneas. Contudo, um dos marcos mais importantes, se dá pelo fato de que cidades e localidades foram surgindo ao longo dos trilhos e estações. Isso fez que transformasse os cenários social, cultural, espacial e econômico. A autora registrou a transformação das paisagens ao constatar que as localidades próximas às ferrovias foram se adaptando, tendo a sua arquitetura modificada e até mesmo havendo a criação de povoados. Finger (2013) já destacava que a introdução da ferrovia no Brasil tinha como primeiro objetivo o transporte de produtos agrícolas para exportação para a Europa e, à medida de sua evolução, tornou-se o meio de locomoção e de transporte mais eficiente para circulação no interior do país, só mais tardiamente percebida como um elemento importante para a industrialização.

Sobre o uso do patrimônio ferroviário, Carmo (2014) revelou que o uso desses bens imóveis requer um diálogo permanente entre as instituições sucessoras envolvidas. Muitas vezes, esses espaços são utilizados pelas prefeituras locais e transformados em espaços culturais, como museus e centros de memória, e que nem sempre são utilizados para a memória ferroviária. Silva (2019) concordou com Carmo (2014) ao registrar que o uso das estações se estende a qualquer área de atuação cultural, social ou econômica e destacou a importância da utilização das mesmas, como um processo de retardamento da degradação desse patrimônio e/ou seu abandono. A autora terminou relatando que, quando o uso desse patrimônio não ocorre, muitas vezes as estações se encontram em ruínas e/ou demolidas.

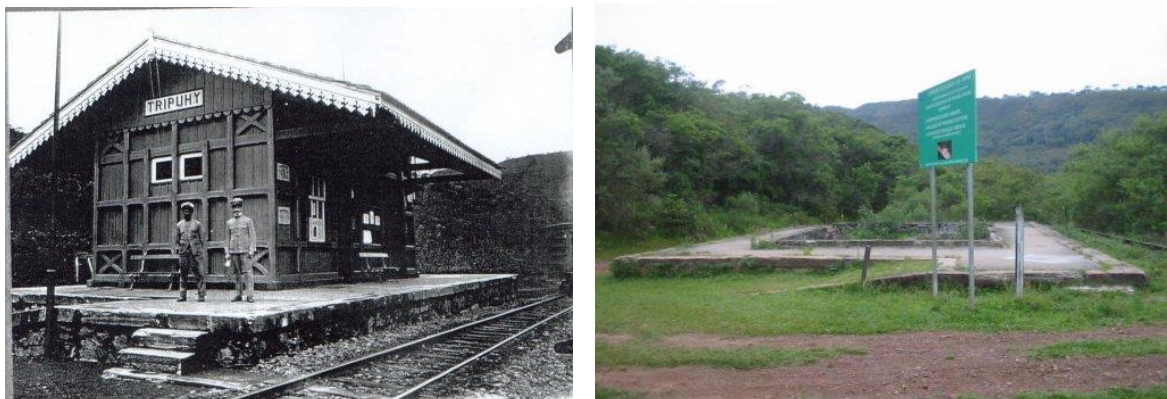
Em Ouro Preto/MG, há variados exemplos que servem de modelo para o que Carmo (2014) e Silva (2017) expuseram. Como um município para o qual a ferrovia foi recurso muito importante para variados acessos, há estações que foram preservadas e estações as quais hoje se transformaram em ruínas e/ou não existem mais, justamente pela falta de seu uso ou valorização. Por estar inserida no patrimônio urbano, a estação da sede do município de Ouro Preto-MG teve diversas utilizações, passando por sede provisória da prefeitura e, atualmente, como uma das estações do circuito turístico do Trem da Vale. Devido à sua constante ocupação, a estação sempre se manteve preservada e, após um

processo de restauração realizado pela Vale, se encontra bem conservada. O mesmo já não pode dizer das estações do Tripuí (figura 1), localizada na mesma sede distrito sede, e do Dom Bosco (figura 2), localizada no distrito de Cachoeira do Campo. Pelo fato de a estação de Tripuí estar localizada em uma Estação Ecológica e de acesso proibido para visitantes, a estação acabou se degradando e hoje só resta a base do que foi uma edificação no passado. A estação Dom Bosco acabou por ser demolida por falta de consciência patrimonial e um relato, localizado na página especializada Estações Ferroviárias, evidencia que a estação foi saqueada para reaproveitamento de material:

A confusão histórica que estas trocas de nomes causam dificulta o estudo cronológico das estações do ramal. Foi um verdadeiro crime terem demolido uma construção como a desta estação. "Dom Bosco desapareceu. Estive lá no início deste ano (2004) e fotografei a plataforma abandonada em meio ao mato. O lugar é um paraíso nas montanhas, numa região rica em ferro. A linha foi roubada recentemente, restando apenas o lastro. A plataforma estava em vias de ser roubada também. Vi moradores roçando o mato a pretexto de retirarem as pedras de cantaria. Conversei com eles sobre a necessidade de se preservar aquele marco tão importante da história local. Alguns se mostraram sensíveis à proposta, outros não" (Pedro Paulo Rezende, 06/2004)⁹.

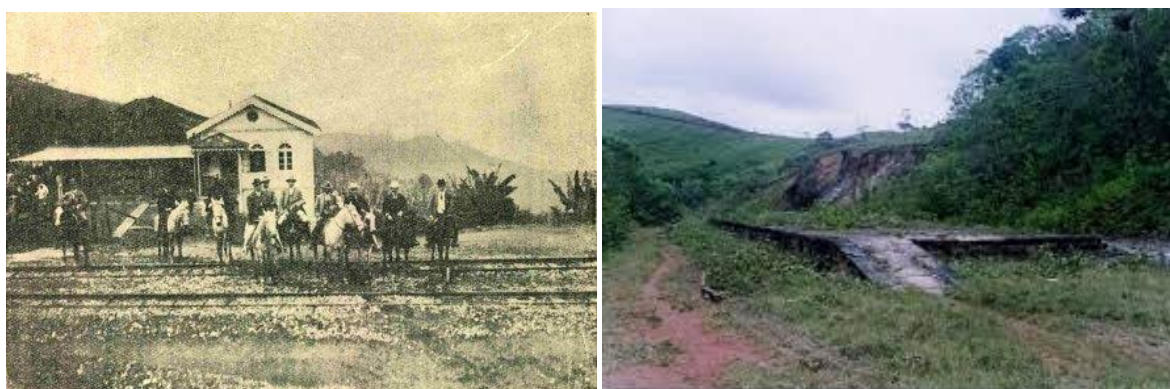
⁹ Esta citação se encontra na página do site "Estações Ferroviárias"

Figure 1 Estação Dom Bosco em Ouro Preto (Cachoeira do Campo) – no passado e no presente



Fonte: Estações Ferroviárias (2019)

Figure 2 - Estação Dom Bosco em Ouro Preto (Cachoeira do Campo) – no passado e no presente



Fonte: Estações Ferroviárias (2019)

Carmo (2014) registrou que, diante da premência da preservação e difusão da Memória Ferroviária, houve a necessidade de se demarcarem os bens que despertam a identidade da ferrovia. A autora destacou a ausência de documentos textuais ou espaciais, como mapas, desenhos e fotografias, que registrassem a história do patrimônio ferroviário no Brasil, como decorrência de uma ausência de política de gestão e preservação dos acervos documentais. Ela expôs que as políticas patrimoniais preservacionistas relacionadas ao patrimônio ferroviário surgiram através do sentimento de perda dessa memória, ao se perceberem os remanescentes da ferrovia abandonados e degradados. Ignarra (2010) *apud* Carmo (2014) evidenciou que a memória do trem vinculada à nostalgia e à preservação e, neste caso, procura ser uma alternativa para salvar o que restou do conjunto ferroviário e de sua memória afetiva. As formas de preservação

também incluem as denúncias da população que são essenciais, pois a manifestação popular é um indicativo de que a edificação é importante e se evitam o sucateamento dos trilhos e perda do patrimônio ferroviário.

2.2 A arquitetura ferroviária

Quando se relata a importância da proteção da arquitetura ferroviária, é preciso citar a essencialidade das características que compõem esse estilo arquitetônico. Para isso, é preciso recorrer aos cenários arquitetônico europeu e brasileiro no século XIX. Esse recorte é importante, pois os modelos estabelecidos no continente mencionado serão empregados no Brasil posteriormente. Por limitação do tema, esta contextualização será breve.

2.2.1 Arquitetura do século XIX na Europa

No século XIX, estavam vigentes as transformações promovidas pelas Revoluções Industrial e Francesa, ocorridas no século XVIII¹⁰. Naquele século, consolidaram-se transformações nos âmbitos sociais, intelectuais, econômicas e tecnologias. Novas classes sociais surgiram, agora divididas entre a burguesia e o proletariado. A economia era liberal, na qual se pregava a mínima intervenção estatal na regulação da economia. As cidades viviam as explosões demográficas e movimentos sociais que visavam o bem-estar social e operário passaram a ocorrer, pautadas em teorias socialistas como as Karl Marx (1818-1883) e Friedrich Engels (1820-1895) (FINGER, 2013).

Arquitetonicamente, as cidades europeias no período da Revolução Industrial tinham como cenários ambientes insalubres devido principalmente à falta de saneamento básico e de higiene. Mediante esse cenário, as administrações municipais tinham que pensar em questões como as mencionadas acima, além de controle de doenças e uma melhor circulação pelas vias urbanas. Essas novas prioridades foram os principais motivos que essas prefeituras utilizaram para “reformarem” as cidades. Além disso, essas reformas tinham como justificativas o controle sobre o seu crescimento. Dentre as modificações estavam a opção por vias mais largas, a substituição dos transportes de tração animal para trens e bondes e a substituição da malha urbana (FINGER, 2013).

¹⁰ Nesse trabalho, não será explanado o contexto histórico das revoluções citadas.

Como consequências das indústrias, a arquitetura do período passou a adotar o ferro e o vidro nas suas construções. Esses materiais permitiam amplas aberturas e privilegiavam a iluminação e a ventilação natural, uma das propostas de “limpeza e higienização” das reformas municipais. Além disso, a arquitetura do ferro conseguia atender a demanda da sociedade no período, que visava a praticidade e a construção visando a sua utilização. Pontes, viadutos, fábricas, lojas e estações ferroviárias utilizaram bastante esses materiais. Outros equipamentos e edificações urbanas, como os museus e jardins públicos, também tiveram seus espaços aperfeiçoados por esses materiais (FINGER, 2013). É importante frisar que o elemento ferro em edificações tem o seu uso antes da revolução industrial, sendo utilizado principalmente em reforços construtivos e tirantes, como os grampos, de acordo com Kuhl (1998).

Apesar da praticidade e do amplo uso, esteticamente a arquitetura do século XIX ainda não tinha uma identificação. Kuhl (1998) relatou a crise estabelecida na Europa porque valores plásticos impostos na arquitetura clássica fizeram com que uma nova identidade arquitetônica fosse procurada para o referido século. Essa possível busca arquitetônica pode ser explicada por Finger, (2013, p. 131), que citou que a arquitetura do século XIX era inspirada no Romantismo e na ideia de “retorno a natureza”. As exposições universais, locais de exposição do que havia de mais moderno e tecnológico no período industrial, passaram a demonstrar a qualidade do ferro como um elemento construtivo e plástico da arquitetura, juntamente com o vidro. O Palácio de Cristal de Paxton, em Londres (figura 3), evidencia que a estética da arquitetura do ferro é e pode ser fluida, monumental e leve, o que, segundo Finger (2013, p.159) “era impossível de abarcar inteiramente com um só olhar”.

Figure 3 - Construções de ferro e vidro utilizadas nas Exposições Universais. Crystal Palace, utilizado na Exposição Universal de Londres, em 1851.



Fonte: Amaral, 2009.

Economicamente, a construção de ferro era considerada vantajosa. As obras passaram a ser mecanizadas, fabricadas muitas vezes nas indústrias, e já havia uma clara divisão entre trabalhadores e fornecedores de materiais. Devido à nova tecnologia na fabricação das matérias-primas e que permitia produzir mais em um período menor de tempo, as construções nesse período cresceram sem precedência (FINGER, 2013). Kuhl (1998) destacou que

O caráter industrial da produção de materiais de construção não se restringia ao ferro, estendendo-se a vários outros, tais como madeira, tijolo e o vidro. Esse avanço tecnológico, em substituição aos métodos artesanais de fabricação, possibilitou o deslocamento parcial do local de produção do canteiro de obras para a indústria. Todos os materiais passaram por renovações, sejam no modo como eram confeccionados, seja na melhoria de sua qualidade, ou ainda na evolução de seu emprego (KUHL, 1998, p.20).

Finger (2013) registrou que, ao final do século XIX, começaram a ser publicados diversos “manuais” que racionalizavam e sistematizavam as construções, em uma proposta de tornarem-se práticas as construções, partindo das tipologias dos edifícios.

Em um período no qual o sistema industrial e as relações de trabalho eram as características mais significativas, questiona-se quais seriam as edificações arquitetônicas que representariam a arquitetura do século XIX. Pode-se obter essa resposta através de Kuhl (1998, que explanou:

Para essa população crescente, deveria ser feita uma massa de novos edifícios, havendo uma renovação global do patrimônio construído. Como consequência do grande número de edificações a serem feitas, surgiu uma nova abordagem tipológica, e passou a refletir com maior profundidade sobre o programa arquitetônico, a distribuição e o conforto dos espaços [...]. A esses programas vieram somar-se os novos tipos arquitetônicos, consequência da revolução industrial, tais como estações ferroviárias, pavilhões de exposições internacionais, lojas de departamentos, além de um grande número de casas burguesas e habitações operárias (KUHL, 1998, p.20).

Ao interpretar as palavras da autora acima citada, pode-se sugerir que as estações ferroviárias são as edificações que exemplificariam uma das construções mais representativas da arquitetura do século XIX, por estarem diretamente ligadas ao processo da Revolução Industrial e por esses imóveis serem as provas de como o ferro e o vidro podiam assumir um papel plástico, elegância e ao mesmo tempo a praticidade. A figura 4 exemplifica esta arquitetura.

Figure 4 - Exemplos de edificações arquitetônicas do século XIX: Estação King`s Cross (Londres) e Loja de Departamento Siegel-Cooper (New York)



Fontes: <https://www.alliesandmorrison.com/projects/kings-cross>
<https://revista.fct.unesp.br/index.php/formacao/article/view/7595/5602>

2.2.2 Arquitetura do século XIX no Brasil

O Brasil, ainda colônia de Portugal, já vivenciava algumas influências neoclássicas e modernas, graças à abertura dos portos, em 1808. Fruto da Missão Artística Francesa (1816), da Escola de Ciências, Artes e Ofícios (1816) e da Academia Imperial de Belas Artes (1826), este estilo arquitetônico era o mais utilizado nos edifícios públicos brasileiros. Em relação às inovações tecnológicas, estas seriam o telégrafo, a iluminação a gás e as ferrovias, (FINGER, 2013). Essas pequenas realidades apontam

que, apesar de colônia, o Brasil já começava a receber as influências advindas da Revolução Industrial.

Pode-se evidenciar as ferrovias como as maiores responsáveis pela transformação das cidades brasileiras no século XIX. Antes da tecnologia ferroviária, Finger (2013) discriminava as tecnologias de construção no Brasil no referente período:

No terceiro quartel do século XIX, cem anos depois das primeiras pontes e estruturas metálicas desenvolvidas na Europa, a tecnologia da construção no Brasil ainda era totalmente empírica e calcada em técnicas e materiais como madeira, pedra e barro, e mesmo a produção de tijolos ainda era restrita e feita com métodos artesanais. Além disso, a questão do trabalho escravo contribuía para, a não atualização das técnicas, pois como resolvia grande parte dos problemas das edificações – sendo responsável não apenas pela construção, mas também pela manutenção, abastecimento de água e retirada dos dejetos – , tornava desnecessária a preocupação com questões como economia, aproveitamento de materiais e eficiência, fazendo com que até meados do século XIX a arquitetura brasileira pouco tivesse evoluído em termos tecnológicos (FINGER, 2013, p.209).

De acordo com Silva (2014), os complexos ferroviários brasileiros têm uma relação direta com a realidade histórico-social das cidades brasileiras, dada a sua importância econômica, de infraestrutura urbana, desenvolvimento da vida social e das cidades. Envolvem a memória e o imaginário social coletivo. Finger (2013) *apud* Silva (2019) registrou que a introdução da ferrovia no Brasil passou por quatro fases, que não serão pormenorizadas neste estudo devido à limitação do tema, mas que são importantes para contextualização:

- Introdução da ferrovia enquanto transporte de exportação agrícola e mineradora (1852-1873);
- Instrumento de articulação territorial e expansão da malha (1873-1889);
- Instrumento de impulsionamento da industrialização (1889-1919);
- Ferrovia enquanto processo de sucateamento (1919-1957).

Peixoto (2008, p. 227) relatou que foi ao longo do conjunto de estradas abertas no Brasil, ainda no século XVIII, e reforçadas pela ferrovia no século XIX, que muitas cidades foram constituídas e/ou reforçadas, devido à economia aurífera e também cafeeira. O autor destacou a importância do desenvolvimento, pela ferrovia, não só de cidades interioranas, mas também de grandes municípios, como a cidade de São Paulo. Considerada atualmente a maior cidade da América do Sul e a quarta maior cidade do

mundo, teve uma parte importante do seu desenvolvimento graças a ferrovia, através da linha São Paulo Railway (figura 5). Com um pouco mais de 20 mil habitantes em 1870, viu a população multiplicar 10 vezes graças à ferrovia e à economia do café e da exportação. Como o autor denominou, de uma “provincial sede”, a cidade passou a ser o “centro nervoso” do país, e a ferrovia contribuiu fortemente para tal acontecimento.

Silva (2019) reforçou o efeito da ferrovia brasileira enquanto um elemento de progresso, o qual contribuiu para a modernização das cidades, embora tenha sido um desenvolvimento desigual. Ela sumarizou citando a importância das estações para as cidades, a saber,

A estação era tão importante para as cidades, que o tempo se dava em função dela. A rotina se adaptava de acordo com o sino da estação, com a chegada e partida do trem. As moradias dos operários da Rede imprimiam nas cidades o padrão construtivo e a monotonia característica das vilas operárias. O ritmo da vida cotidiana passava a ser o ritmo da ferrovia: o ritmo da industrialização (SILVA, 2019, p.20).

Figure 5 - Cidade de São Paulo em 1887 (início do processo de implantação da ferrovia) e em 1919 (com maior desenvolvimento)



Fontes: Arquivo do Estado de São Paulo/ Peixoto (2008)

A arquitetura brasileira transformou-se no século XIX e grande parte desse processo se deve ao desenvolvimento da ferrovia. Finger (2013) registrou que as cidades que eram beneficiadas pelo trem passaram a ter produtos os quais eram privilégios somente nas cidades portuárias. Do vestuário a móveis, a influência também afetou os elementos arquitetônicos. As cidades do interior passaram a ter elementos como varandas e escadas produzidas com ferro, papéis de parede e até pedras artificiais produzidas a partir de concreto de cimento. O trem, como um “portador” da arquitetura neoclássica, trazia a modernização das cidades brasileiras e um distanciamento com a arquitetura colonial, ressignificando a arquitetura do século XIX. As ferrovias auxiliaram na

popularização do ecletismo e das novas técnicas construtivas, com os seus materiais industrializados. A autora atribuiu às ferrovias a construção que utilizava tijolos cozidos e a utilização dos elementos metálicos. Apesar do uso do ferro nas construções arquitetônicas ter iniciado por volta de 1850, foi na década de 1880 que o uso dessa matéria-prima passou a ser usado com destaque, em parte devido ao enriquecimento das elites e à clara inspiração na arquitetura neoclássica europeia.

Como consequências do desenvolvimento ferroviário nas cidades brasileiras, Finger (2013) apresentou o crescimento da população urbana, devido à facilidade e rapidez do transporte nas áreas rurais e, conseqüentemente, a transformação de cenário, de rural para urbano e a transformação desses municípios como centro comercial, político e financeiro, além dos melhoramentos urbanos e desenvolvimento das culturas sociais. Prédios públicos como hotéis, teatros e locais de entretenimento, como cafés, passaram a ser mais construídos, assim como jardins e praças. Transportes públicos foram aperfeiçoados. Em relação às residências, a construção com taipa foi aos poucos sendo substituída por construções de tijolos e toda a influência estética neoclássica foi empregada tanto nas estruturas quanto nos ornamentos, assim como nas decorações dos casarões. Contudo, o grande diferencial ocorrido nessas cidades foram os bairros que surgiram ao longo das estações e linhas de trem, ocupando malhas urbanas que, muitas vezes, não eram ocupadas em algumas cidades. Em contrapartida, as cidades cuja malha ferroviária não era bem desenvolvida ou se situavam às margens dos trilhos, permaneceram estagnadas e/ou deixavam de existir. As figuras 6 e 7 apresentam a influência ferroviária em Ouro Preto-MG no aspecto arquitetônico.

Figure 6 - Início da ocupação do bairro da Estação, em Ouro Preto/MG em 1920



Fonte: Estações Ferroviárias (2019)

Figure 7 - O bairro da Estação, na cidade de Ouro Preto/MG, antes do desmoronamento de terra ocorrido em janeiro de 2022.



Fonte: Google Maps, 2022.

2.2.3 Histórico da Ferroviária no Brasil

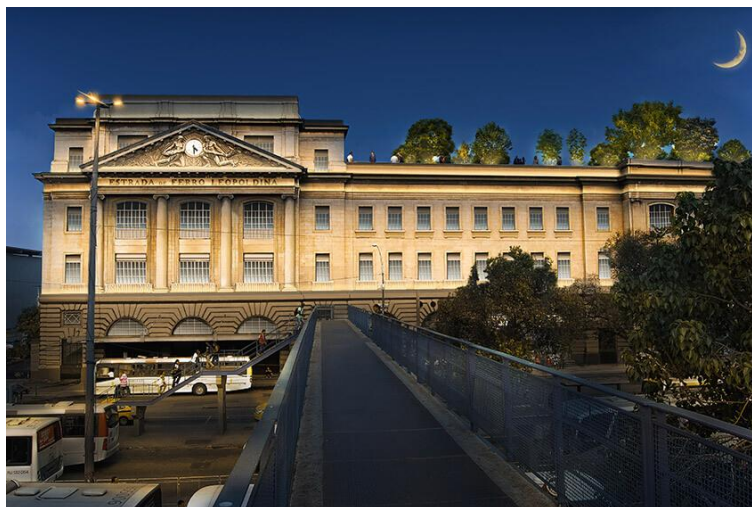
A ferrovia chegou no Brasil chegando objetivando alcançar progresso no país recém independente. Como todo projeto, os desafios para a implantação das estradas de ferro eram presentes. Elas só foram possíveis através de concessões e investimentos da construção de linhas férreas, da maioria estrangeira, em especial dos britânicos. Dentro dessas concessões, uma das mais importantes datas foi o ano de 1890, na qual o recente governo federal ordenou diretrizes para a implantação de mais linhas ferroviárias e administração das já existentes. Com objetivos iniciais de proporcionar capital estrangeiro e facilidade no escoamento de produção exportadora, esses foram mudando ao longo das décadas, à medida que os produtos agrícolas vigentes do século XIX se mostravam decadentes. A partir daí os objetivos passaram a ser os vinculados à expansão da linha pelo interior do país (NIZZOLA e CARNEIRO, 2010).

Historicamente, a ferrovia no Brasil teve caráter transformador. Finger (2013) registrou que, enquanto na Europa a ferrovia era fruto das transformações tecnológicas do século XVIII, no Brasil, a mesma fora introduzida no cenário ainda colonial, sendo instalada e utilizada, a princípio, para o transporte da produção agrícola. Carmo (2014) afirmou que o desenvolvimento da ferrovia provocou múltiplos reflexos na História e nos mais variados campos, entre os quais a engenharia, a arquitetura, a cultura, a economia e a política do país, transformando lugares e relações sociais. Finger (2013) relatou que, até o século XIX, a articulação do território brasileiro era feita principalmente por vias marítimas. Conectando aos trechos navegáveis, pequenas estradas eram abertas para se criar uma via de acesso entre as margens dos rios e o interior. As produções agrícolas no interior eram transportadas em lombos de mulas. A preocupação em melhorar as vias de

acesso do interior e facilitar o escoamento da produção agrícola entre cidades e portos foi só articulado a partir do século XIX, resultado da economia do café. Em 1835, um projeto de lei que visava a construção de ferrovias, de autoria dos deputados Bernardo Pereira de Vasconcelos, Manuel Paranhos da Silva Velosos e José Florindo de Figueiredo Rocha foi aprovado. A autora salientou que o avanço dos transportes de uso animal para a ferrovia ocorrera de forma quase que imediata, sem nenhum outro avanço de transporte intermediário, como ocorrido na Europa e na América do Norte no referido século.

O governo imperial foi importante para o início das ferrovias no Brasil. Graças à Carta de Lei que abria caminho para a construção e exploração de estradas em geral, de 1828, o país desfrutava da sua primeira ferrovia, a Estação Magé, empreendida pelo Barão de Mauá, em 1854. Essa estação ligava as cidades fluminenses do Rio de Janeiro a Petrópolis (figura 8), mas o objetivo já se demonstrava visionário, que era se expandir para o estado de Minas Gerais, o que ressalta a importância da malha para o desenvolvimento do interior do Brasil (BRASIL, 2009).

Figure 8 - Estação Leopoldina, construída pelo Barão de Mauá no Rio de Janeiro/RJ



Fonte: Azevedo Agência de Arquitetura (AAA), 2005.

Depois das estações fluminenses, outras estações históricas foram implantadas, entre as quais a Recife- São Francisco (Pernambuco, 1858), Dom Pedro II (atual Central do Brasil- Rio de Janeiro, 1858), Bahia- São Francisco (Bahia, 1860), dentre outras. Porém, é importante destacar que as estradas de ferro foram desenvolvidas de forma desigual entre os estados (BRASIL 2009). De acordo com Silva (2019), os estados do Rio de Janeiro, Pernambuco, Bahia e São Paulo desenvolveram a malha

ferroviária com menor dificuldade. Esse fator pode ser explicado por Kuhl (1998), que relatou que as construções oriundas da ferrovia, sejam as próprias estruturas e/ou influência em outras edificações públicas, surgiram com maior destaque nas regiões que apresentavam rápido crescimento econômico e eram predominantes em alguma produção, seja agrícola ou mineral. Assim, as ferrovias fluminenses e paulistas desenvolveram-se por meio da economia do café e as nordestinas por meio da economia açucareira. Além disso, a autora registrou que a expansão ferroviária dependia de quanto o local era importante no cenário nacional. Assim, no Rio de Janeiro, por exemplo, várias estações ferroviárias assim como construções de ferro eram muito mais presentes devido a região ser o centro econômico no país no século XIX. Já no norte do país, em especial nas cidades de Belém (PA) e Manaus (AM), experimentou-se a arquitetura do ferro no crescimento da economia da borracha.

É notória a influência estrangeira, principalmente a inglesa, na implantação da ferrovia brasileira e, conseqüentemente, de toda a sua estrutura. Kuhl (1998) registrou que os primeiros investimentos na área foram dos ingleses quem, além de capital financeiro, trouxe consigo toda a estrutura de composição, incluindo as edificações e elementos pertencentes. A autora relatou que a fase da ferrovia no Brasil gerou transformações importantes na forma de construir e em uma nova arquitetura: a de edifícios importados, que vinham desmontados da Europa e eram “montados” com o auxílio de manuais. As importações geralmente eram completas e elementos, como estruturas de metal e peças de acabamento, passaram a ser mais usuais. Também é de influência estrangeira a composição de muitas estações ferroviárias brasileiras, seguindo a tendência de exportação das referências e dos modelos europeus (KUHHL, 1998).

Em relação à composição de uma estação ferroviária, embora seja tema de grande importância para análise do objeto de estudo nesta pesquisa, far-se-á análise superficial devido à delimitação temática. Apesar de muitos autores afirmarem que as estações brasileiras são cópias e/ou inspirações das estações europeias, houve dificuldade de se encontrar um estudo mais detalhado sobre tipologia das mesmas. Aqui, as informações basear-se-ão nos estudos de Lucas (2010). Segundo a autora, é importante lembrar que as estações, muitas vezes, representavam o pórtico de uma cidade. Assim, elas iriam seguir a arquitetura vigente do período e utilizar os elementos construtivos mais atuais da época. Em relação aos materiais de composição, madeira (utilizado nas estruturas de cobertura), tijolo maciço, pedra, ferro e vidros eram os materiais mais comuns utilizados nas construções, sejam pré-fabricados ou não. Rosáceas eram

elementos decorativos muito comuns e relógios poderiam ser considerados um dos elementos mais importantes de composição de uma estação.

Em relação aos portes, as estações podem ser pequenas, médias ou grandes. As estações consideradas de pequeno porte são geralmente de um pavimento e abrigam todas as funções de uma estação. A plataforma de embarque e desembarque é única. Geralmente, podem ser consideradas construções provisórias, substituídas a partir da evolução de uma região e demanda da estação. Já as estações de médio porte continham dois pavimentos no prédio principal e um prédio anexo, onde geralmente ficava o armazém. Assim como na de pequeno porte, a plataforma de embarque e desembarque também era única. Já as de grande porte apresentavam, além do prédio principal de dois andares, plataforma de embarque e desembarque coberta, oficina e outros tipos de infraestrutura, como restaurantes. A figura 9, abaixo, exemplificam estações de pequeno e médio porte em Ouro Preto-MG.

Figure 9 - Exemplos de estação de pequeno porte (Vitorino Dias – em Ouro Preto) e de médio porte (no atual bairro da Barra – em Ouro Preto)



Fonte: Estações Ferroviárias (2019)

2.2.4 A Rede Federal Ferroviária S/A

A Rede Federal Ferroviária S/A (RFFSA) foi criada pelo governo federal em 1957, através da Lei de nº 3.115/1957, e administrava as 18 (dezoito) ferrovias regionais existentes. Essa rede era vinculada ao Governo Federal, junto com o Ministério dos Transportes (REFER, s/d). Já na década de 1990 passou a ser privada e, em 1999, foi

dissolvida. Ao todo, a sociedade mista atendeu dezenove estados, quatro regiões brasileiras e administrou 22 mil quilômetros de linhas férreas¹¹.

Brasil (2010) relatou que a RFFSA já nasceu com o objetivo de reunir a malha ferroviária que passaria a ter o controle do governo federal, devido a um declínio da produção agrícola brasileira e, conseqüentemente, perda de função das linhas férreas, que era o escoamento das produções. As linhas passaram a fazer parte da rede em um cenário de preocupação do futuro das ferrovias, já que muitas foram abandonadas pelas empresas particulares devido aos prejuízos econômicos. O objetivo de estender as linhas por todo o território brasileiro já viria com obstáculos de integrar linhas que muitas vezes estavam desintegradas e localizadas, na sua maioria, somente nos pontos de escoação de produção.

A rede mista nasceu para interligar e estender a rede ferroviária no país, administrá-la e zelar pela sua manutenção. As empresas das quais a sociedade mista herdou o patrimônio foram a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (RO), Estrada de Ferro de Bragança (PA), Estrada de Ferro São Luiz- Teresina (MA e PI), Estrada de Ferro Central do Piauí (PI), Rede de Viação Cearense (CE), Estrada de Ferro Mossoró- Sousa (RN), Estrada de Ferro Sampaio Correia (RN), Rede Ferroviária do Nordeste, Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro, Estrada de Ferro Bahia-Minas, Estrada de Ferro Leopoldina (RJ), Estrada de Ferro Central do Brasil (RJ), Rede Mineira de Viação, Estrada de Ferro de Goiás, Estrada de Ferro Santos a Jundiá (SP), Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, Rede de Viação Paraná- Santa Catarina e Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina (SC).

Os grupos de linhas ferroviárias que fizeram parte da RFFSA serão explanados a seguir e somente para conhecimento das linhas tombadas. Eles são divididos em quatro grandes grupos, conforme se observa no Quadro 1:

Quadro 1 - Grupos de linhas ferroviárias abrangidas pela extinta RFFSA

Grupo de estações	Sede
Sistema Regional Nordeste	Recife/PE
Sistema Regional Centro	Rio de Janeiro/RJ
Sistema Regional Centro-sul	São Paulo/SP
Sistema Regional Sul	Porto Alegre/RS

Fonte: Silva (2019)

¹¹ De acordo com REFER (s/d)

Em relação aos patrimônios da RFFSA, extrair-se-ão as informações do IPHAN. De acordo com Brasil (2010), os bens são divididos em móveis e imóveis. Dentre os bens móveis, estão as locomotivas, vagões, arquivos documentais e mobiliário. Já entre os imóveis estão as edificações (como as estações), estruturas como as pontes e as próprias linhas férreas e as vilas ferroviárias.

De acordo com Silva (2019, p.17) as linhas que fizeram parte da RFFSA foram pioneiras nesse tipo de transporte no Brasil. Portanto, a empresa mista¹² já é intrínseca de história e seus elementos merecem a valoração, dentre os quais, a primeira linha férrea construída, que ligava as cidades fluminenses Rio de Janeiro a Petrópolis, construída pelo Barão de Mauá e denominada Estação de Magé. Apesar de pertencer à região fluminense, o seu objetivo já se demonstrava visionário, que era o de deslocar para o estado de Minas Gerais, o que ressalta a importância da malha para o desenvolvimento do interior do Brasil. Além disso, o patrimônio ferroviário historicamente se mostra fruto da intervenção estrangeira no país. Por fim, essas linhas representaram o sonho do progresso e o objetivo de colocar o Brasil como uma grande nação, como já declarava o próprio barão de Mauá perante D. Pedro II na inauguração da Estação Mauá: “esta estrada de ferro que se abre hoje ao trânsito público é apenas o primeiro passo na realização de um pensamento grandioso”.

Muitas estradas passavam pelo território mineiro. Silva (2019) *apud* Pimenta (2010) já relatava que o objetivo da malha ferroviária brasileira, desde a sua origem, era alcançar as terras mineiras. Dentre as ferrovias que fizeram parte da RFFSA e que cruzavam o território mineiro, Silva (2019) destacou sete: Estrada de Ferro Central do Brasil (Antiga Estrada de Ferro Dom Pedro II); Estrada de Ferro Leopoldina; Estrada de Ferro Mogiana; Estrada de Ferro Goiás; Estrada de Ferro São Paulo/Minas Gerais; Estrada de Ferro Bahia/Minas Gerais; Rede Mineira de Viação.

Nesse estudo, será analisa-se a Estrada de Ferro Central do Brasil, destacando-se o trecho Ponte Nova- Miguel Burnier.

¹² De acordo com REFER (s/d)

3 ANÁLISE DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE RODRIGO SILVA

3.1 Estrada de Ferro Central do Brasil

A Estrada de Ferro Central do Brasil é a primeira linha férrea do Brasil e cujo objetivo era unir a cidade do Rio de Janeiro/RJ, até então capital da colônia, aos estados de São Paulo e de Minas Gerais. O seu destino final era chegar à cidade de Belém, no Pará, porém a linha teve como localidade final o norte de Minas Gerais, mais especificamente as cidades de Montes Claros, Monte Azul e Pirapora (BRASIL, 2015). A linha foi criada em 1855 e era denominada anteriormente de Estrada de Ferro Dom Pedro II e, como grande parte das linhas férreas, essa tinha como objetivo o escoamento de produtos agrícolas, como o café (SILVA, 2019).

Para Minas Gerais, essa estrada é considerada importante, pois foi a primeira que cruzou todo o seu território. Moraes (2017) já mencionava que, através da economia cafeeira, houve o impulso para a construção de novas estações, de variados tipos e administrações (públicas e privadas). A autora, *apud* Finger (2013), citou que as estações mineiras, assim como todas as outras brasileiras, podiam ser estrangeiras ou nacionais, ficava tanto nos meios urbanos quanto rurais e poderiam ser as percussoras de novos territórios ou usufruírem de espaços já existentes. O que demandava a sua criação, desenvolvimento e pós uso eram o ritmo da atividade agrícola e a necessidade da sua escoação, tanto para o interior do Brasil quanto para a exportação.

Dentre as estações mineiras que fazem parte dessa linha férrea, a primeira a ser inaugurada foi a estação de Chiador (figura 10), em 1869, prédio inaugurado pelo então imperador Dom Pedro II (SILVA, 2019). Moraes (2017) evidenciou que o objetivo dessa estação era unir o litoral do Rio de Janeiro ao Nordeste, fazendo com que essa estação fosse um importante entroncamento da linha. Porém, ela liga somente até a cidade mineira de Porto Novo. A autora relatou que, até o ano de 2017, a estação encontrava-se em ruínas, informação essa em concordância com a página das Estações Ferroviárias do Brasil (s/d).

Figure 10 - Estação de Chiador (MG) em 1948 e em 2012



Fonte: Estações Ferroviárias.

Atualmente, são 309 estações existentes nessa linha, distribuídas em 13 ramais, de acordo com Silva (2019). Dentre elas, 96 ainda estão em uso, de acordo com a autora citada. Descreve-se nos quadros 2 e 3 a relação dos ramais e da situação atual das estações.

Quadro 2 - Ramais da Estrada de Ferro Central do Brasil.

Ramais da Estrada de Ferro Central do Brasil
Linha Centro
Lima Duarte
Mercês
Barbacena- Carandaí
Morro da Mina
Paraopeba
Ponte Nova
Belo Horizonte
Sub-ramal Matadouro
Nova Era
Diamantina
Pirapora
Porto Novo de Cunha
Santa Rita do Jacutinga

Fonte: Silva, 2019, p.17.

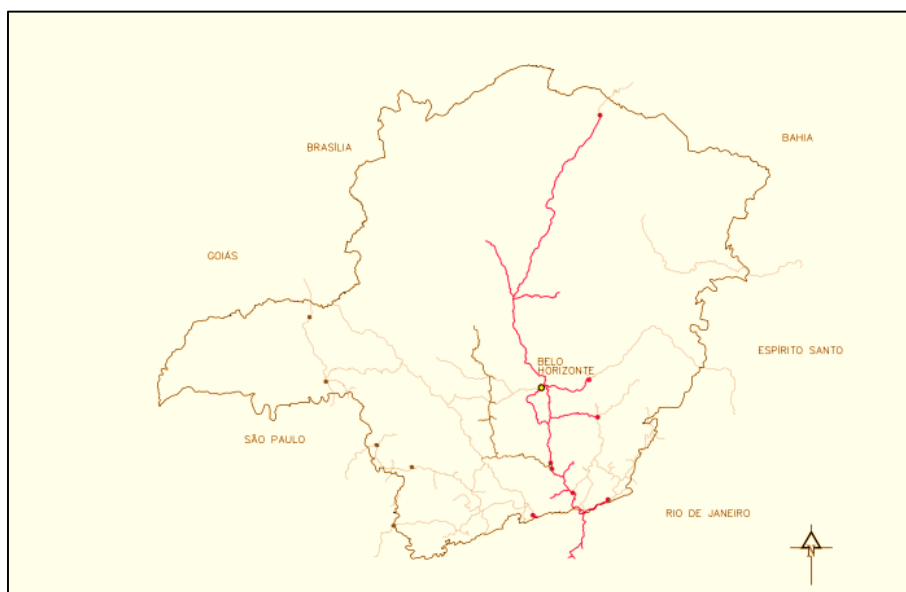
Quadro 3 - Situação atual das Estações ferroviárias da Central do Brasil

Situação atual das Estações ferroviárias da Estrada de Ferro Central do Brasil.
<i>Das 309 estações existentes:</i>
69 estão em uso
75 se encontram demolidas
12 se encontram em situação de ruínas
47 não possuem informações.

Fonte: Silva, 2019, p.17.

Na figura 11, evidencia-se o mapa da Estrada de Ferro Central do Brasil. Ramais da Estrada de Ferro Central do Brasil. Por limitação de tema, nessa pesquisa, estuda-se especificamente o ramal Ponte Nova- Miguel Burnier.

Figure 11 - Mapa da Estrada de Ferro Central do Brasil



Fonte: Silva, 2019, p.16.

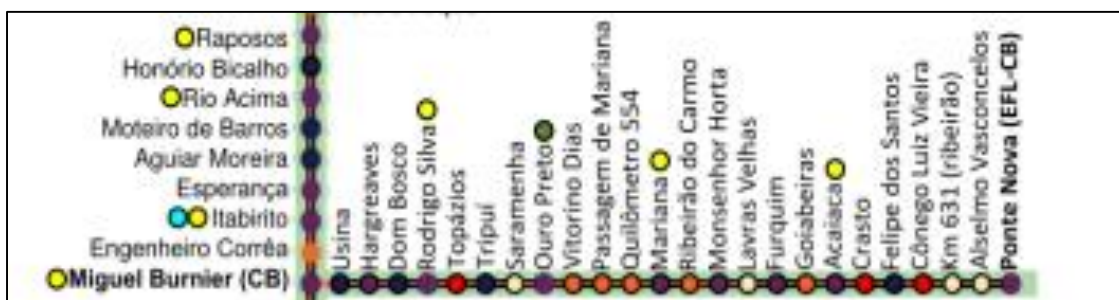
3.2 O Ramal Ponte Nova- Miguel Burnier

O ramal de Ponte Nova surgiu entre 1887 e 1888, para atingir a cidade de Ouro Preto/MG, então capital do estado. Ouro Preto era considerada uma das estações ferroviárias importantes e que a ligava à cidade do Rio de Janeiro, capital da província. Atualmente se encontra desativado (SILVA,2019).

Santa Rosa (2012, p.20) registraram que “tão logo terminaram as obras do ramal de Ouro Preto, começou a discutir o seu prolongamento até Ponte Nova, uma prospera cidade da Zona da Mata Mineira”. As vantagens, de acordo com os autores, seriam o encurtamento da distância das cidades de Ouro Preto a Mariana (cujo percurso era feito geralmente a cavalo ou a pé) e o desenvolvimento econômico da região, além do acesso a outras áreas do estado, também de difícil acesso. O início do prolongamento, iniciou-se em 1912 e teve como resultados mais 102Km de linha férrea, além da construção das estações de Passagem de Mariana, Mariana, Ribeirão do Carmo, Monsenhor Horta, Furquim (na cidade de Mariana/MG), Acaiaca, Castro, Felipe dos Santos e Cônego Luiz Vieira (na cidade de Barra Longa) e Ponte Nova.

Com o total de 25 estações, de acordo com Silva (2019), nove se encontram em uso, cinco sem uso, três em ruínas, quatro se encontram demolidas e quatro não se tem informação. Contudo, a autora relata que quatro estações desse ramal se encontram em processo de tombamento, entre as quais são: Rodrigo Silva e Ouro Preto (na cidade de Ouro Preto/MG), Mariana e Acaiaca. Complementando as informações da autora, a Estação de Miguel Burnier (também na cidade de Ouro Preto) já se encontra tombada, de acordo com o Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Cultural e Natural de Ouro Preto. Seguem a figura 12, onde se apresenta o mapa ferroviário do trecho analisado, e a figura 13 – mapa ilustrado do ramal.

Figure 12 - Mapa do Ramal Ponte Nova – Miguel Burnier



Fonte: Silva, 2019, p.30.

Figure 13 - Mapa ilustrado do Ramal Ponte Nova- Miguel Burnier



Fonte: Santa Rosa (2012)

A nível de conhecimento, serão discriminados as estações, ano de fundação, situação atual e tombamento¹³, no Quadro 04:

Quadro 4 - Estações Ferroviárias do Ramal Ponte Nova- Miguel Burnier

Estação	Localização	Ano de Fundação	Situação atual	Tombamento
Miguel Burnier	Miguel Burnier (Distrito de Ouro Preto/MG)	1887	Edificado, em uso	Tombamento municipal
Usina	Miguel Burnier (Distrito de Ouro Preto/MG)	1923	Demolida	Não é tombado
Hargreaves	Miguel Burnier (Distrito de Ouro Preto/MG)	1898	Edificado, em uso	Não é tombado
Dom Bosco	Cachoeira do Campo (Distrito de Ouro Preto/MG)	1896	Demolida	Não é tombado
Rodrigo Silva	Rodrigo Silva (Distrito de Ouro Preto/MG)	1888	Edificado, em uso	Tombamento municipal.
Topázio	Rodrigo Silva (Distrito de Ouro Preto/MG)	1944	Em ruínas	Não é tombado
Tripuí	Ouro Preto	1891	Demolido	Não é tombado
Ouro Preto	Ouro Preto	1888	Edificado, em uso	Não é tombado
Vitorino Dias	Ouro Preto	1914	Edificado, sem uso	Não é tombado
Passagem de Mariana	Mariana	1914	Edificado, sem uso	Não é tombado
Mariana	Mariana	1914	Edificado, sem uso	Tombamento municipal

¹³ Informações extraídas do site Estações Ferroviárias do Brasil (2019). Relações de bens tombados do IEPHA (2020) e Relação de bens tombados da Prefeitura de Ouro Preto (s/d)

Ribeirão do Carmo	Ribeirão do Carmo (Distrito de Mariana/MG)	1923	Edificado, em uso	Tombamento municipal
Monsenhor Horta	Monsenhor Horta (Distrito de Mariana/MG)	1923	Edificado, em uso	Tombamento municipal
Lavras Velhas	Monsenhor Horta (Distrito de Mariana/MG)	1923	Desconhecido	Não é tombado
Furquim	Furquim (Distrito de Acaiaca/MG)	1926	Edificado, em uso	Não é tombado
Goiabeiras	Goiabeiras (Distrito de Acaiaca/MG)	1949	Edificado, em uso	Não é tombado
Acaiaca	Acaiaca	1926	Edificado, em uso	Não é tombado
Castro	Barra Longa	1929	Edificado, sem uso	Não é tombado
Felipe dos Santos	Barra Longa	1926	Demolida	Não é tombado
Cônego Luiz Vieira	Barro Branco (Distrito de Barra Longa/MG)	1926	Em ruínas	Não é tombado
Ribeirão	Ponte Nova	1926	Desconhecido	Não é tombado
Ponte Nova ¹⁴	Ponte Nova	1886	Edificado, em uso	Não é tombado

Fonte: Estações Ferroviárias (2019), Relações de bens tombados do IEPHA (2020) e Relação de bens tombados da Prefeitura de Ouro Preto (s/d).

Como observados, a maioria das estações não são tombadas, com destaque de que as cidades de Ouro Preto, cidade de título de Patrimônio Mundial, não contêm as estações do distrito-sede tombadas, em detrimento da cidade de Mariana, que tem o seu principal edifício ferroviário tombado pela esfera municipal. Em Ouro Preto, somente as estações de Rodrigo Silva e Miguel Burnier são tombadas pela esfera municipal.

¹⁴ O conjunto ferroviário de Ponte Nova não é tombado, mas o pontilhão férreo tem tombamento municipal. Fonte: IEPHA, 2020.

3.3 A Estação Ferroviária de Rodrigo Silva

Segue-se informações importantes sobre a Estação Ferroviária de Rodrigo Silva (Ouro Preto-MG).

3.3.1 Breve Histórico do Distrito

O distrito de Rodrigo Silva, localizado a aproximadamente a 20 km da sede do município de Ouro Preto, era anteriormente conhecido como José Correia, e assim como a sede, advém da mineração, também a tem como recurso, neste caso a extração de topázio imperial, datada no final do século XVIII (OURO PRETO, 2008). José Correia foi um dos primeiros moradores da região denominada de Boa Vista, de acordo com Soares (2008). O fazendeiro tinha sua economia pautada com criações, plantações e extração de minérios.

O distrito, de acordo com soares (2008) é considerado mais antigo que o próprio distrito-sede. A historiadora, em seus estudos sobre a região de Rodrigo Silva, atribuiu que a região foi descoberta ainda no século XVII, pelo bandeirante Fernão Dias e que a Capela de Santa Quitéria pode ser considerada uma das construções mais antigas do território de Ouro Preto, inclusive anterior a primeira construção do distrito-sede, a saber, a Capela de São João. Contudo, a exploração e expansão territorial foi mais intensa no final do século XVIII e início do século XIX.

A ocupação do distrito não ocorreu de maneira intensa e dinâmica, mas, sim, por fazendas e pequenas vilas de exploração. Essa ocupação mais lenta derivou, de acordo com Ouro Preto (2008), do valor mais baixo do topázio em relação ao ouro e que não atraiu tanto a atenção dos exploradores. Contudo, visando o mercado de consumo de que as regiões mineradoras necessitavam, nessa região surgiram fazendas que praticavam a agricultura e a agropecuária e que, junto com a mineração, se tornou a economia vetor de Rodrigo Silva (Ouro Preto, 2008). Soares (2008) destacou que apesar de distantes e muitas vezes autossuficientes, essas propriedades mantinham uma boa relação entre si, e caracterizava como um centro populacional. A figura 14 evidencia a carta cartográfica com dados do início de Rodrigo Silva e a 15 o mapa de Ouro Preto e seus distritos.

Figure 14 - Carta Cartográfica de Claudio Manoel da Costa com a localização da Capela de Boa Vista e início do distrito de Rodrigo Silva



Fonte: Ouro Preto (2008, p.75).

Figure 15 - Localização atual do Distrito de Rodrigo Silva no território da cidade de Ouro Preto/MG.



Fonte: Prefeitura de Ouro Preto.

Moraes (2017) destacou a importância desses pequenos arraiais que existiam e ainda existem em torno do distrito sede, Ouro Preto:

Nos arraiais antigos em torno de Ouro Preto existiam léguas de terras pouco exploradas que serviam de ponto estratégico para se chegar a antiga Vila Rica. Nesse sentido, haviam vários caminhos que facilitavam a entrega das mercadorias que precisavam ser entregues a antiga capital. (SOARES, 2015, p. 21). Além dessa utilidade os arraiais recebiam bandeirantes e forasteiros que realizam paragem para o descanso, e assim podem se direcionar para outros vales ao redor ou até mesmo para a famosa Vila Rica (atual Ouro Preto) (MORAES, 2017, p. 35)

Uma dessas fazendas, a saber, a de José Correia, deu a primeira denominação do distrito de Rodrigo Silva. De acordo com Ouro Preto (2008), apesar de outras fazendas existentes, essa foi a escolhida por ser uma das primeiras e por se localizar no centro. Também fazem parte da formação inicial do distrito as fazendas de Santa Quitéria do Alto da Boa Vista, Capão do Lana, Fundão, Manuel Francisco e Crioulos; a Capela de Santa Quitéria, localizada na região da Boa Vista, é considerada a mais antiga da região, datada de 1683.

Mesmo com as fazendas e polos de exploração, o centro urbano de Rodrigo Silva não era considerado coeso, apesar da estabilidade e crescimento franco da mineração, agricultura e pecuária (MORAES, 2017). Essa união só foi possível no século XIX, graças à Ferrovia, fruto da industrialização. A chegada da linha férrea foi tão importante para a região que até o nome foi modificado. De José Correia, a mesma passou a ser chamada de Rodrigo Silva, em homenagem a uma importante figura pública e política brasileira, Rodrigo Augusto da Silva (figura 16) que foi na pré- inauguração da estação. Como uma extensão da linha de ferro Central do Brasil, a edificação localizava entre a estação de Miguel Burnier à estação de Ouro Preto. A figura 17 evidencia o panorama do distrito em análise.

Figure 16 – Rodrigo Augusto de Lima, figura pública na inauguração da Estação de Rodrigo Silva, responsável pela mudança de nome do distrito



Fonte: Ouro Preto (2008, p.102).

Figure 17 - Panorama do distrito de Rodrigo Silva. De acordo com o Dossiê de Tombamento de Rodrigo Silva, onde a seta vermelha indica a estação e a seta azul indica a Igreja de Santo Antônio.



Fonte: Ouro Preto (2008, p.100).

Os benefícios da ferrovia na região foram notáveis. Além da mudança de nome, a estação trouxe para a localidade novos habitantes, fortalecimento da economia e extensão territorial. Rodrigo Silva passou a estabelecer uma rede de comércio ativa com outros

distritos e vilarejos e a ter uma vida social mais ampla, graças ao embarque e desembarque de pessoas e de cargas (OURO PRETO,2008).

O conjunto urbano de Rodrigo Silva compreende a Estação Ferroviária, as suas edificações, em estilo colonial, eclética e inglesa e as ruas adjacentes da antiga localidade de José Correia. Importante lembrar que o núcleo urbano do distrito é tombado, através de um pedido feito pela Associação Comunitária de Rodrigo Silva, que solicitou o tombamento em 2006 e o processo iniciou a partir de 2007, através de inventário dos bens móveis e imóveis e projeto de revitalização paisagística do conjunto arquitetônico da Estação Ferroviária, já no ano de 2008 (OURO PRETO, 2008). Dias (2018) relata quais são os elementos compositores do conjunto urbano:

- **Igrejas:** Santo Antônio e Santa Quitéria;
- **Patrimônios naturais:** Gruta Sete Salões e Parque Natural da Caveira;
- **Patrimônios imóveis:** Conjunto da Estação Ferroviária de Rodrigo Silva e a Ponte do Bico de Pedra;
- **Bens culturais intangíveis:** Festa de Santo Antônio, Festa de Santa Quitéria e Sociedade Musical de Santa Cecília.

Moraes (2017) destacou que entre os bens acima citados, além da estação ferroviária, a capela de Santa Quitéria também é muito importante, pois se trata de uma das primeiras construções da região, localizada na Fazenda de Santa Quitéria do Alto da Boa Vista. Aliás, a história da Fazenda José Correia cruza com a história da fazenda acima mencionada, de acordo com a autora. Segundo ela, o proprietário era um ex morador da Fazenda de Santa Quitéria, que, com a queda da produção de Topázio da propriedade, resolveu migrar e criar a Fazenda José Correia. Além da importância regional, a capela é também considerada uma das mais antigas de Minas Gerais. Com a nova formação de um núcleo urbano, uma nova igreja foi construída que, nesse caso, se trata da Capela de Santo Antônio (figuras 18 e 19).

Figure 18 - Igreja de Santo Antônio



Fonte: Acervo do autor (2023).

Figure 19 - Perímetro urbano próximo à Estação Ferroviária de Rodrigo Silva



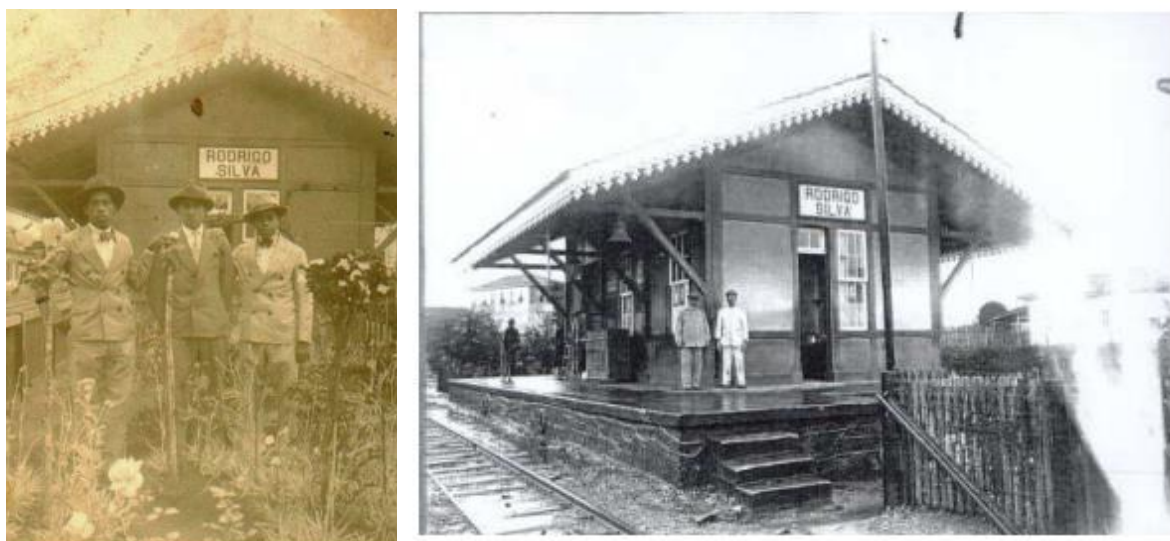
Fonte: Acervo do autor (2023).

Dentre as curiosidades do distrito atualmente, o mesmo é conhecido como a capital do Topázio Imperial. A sua área urbana se desenvolveu em volta da ferrovia. Com a economia do Topázio, houve uma migração populacional para a região e isso fez com que ocorresse uma descaracterização da arquitetura dos imóveis, com construções contemporâneas (OURO PRETO, 2008).

3.3.2 A Estação Ferroviária de Rodrigo Silva

A estação ferroviária de Rodrigo Silva é pertencente a estrada de ferro Central do Brasil e se localiza no ramal de Miguel Burnier- Ponte Nova. Foi inaugurada no dia 01 de janeiro de 1888, assim como algumas estações que compunham os trilhos até o ramal de Ouro Preto¹⁵. A edificação contava com quatro trens diários, com destinos para Mariana e Belo Horizonte e trens de carga, que circulavam tanto no período diurno quanto noturno (OURO PRETO, 2008) (figura 20).

Figure 20 - Imagens antigas da Estação Ferroviária de Rodrigo Silva



Fonte: Ouro Preto, (008, pp. 101 e 104)

A estação de Rodrigo Silva tem um destaque muito importante no distrito com mesmo nome. De acordo com Ouro Preto (2008), as estações que compunham o ramal de Ouro Preto eram consideradas grandes feitos da engenharia do século XIX, devido a, muitas vezes, grandes altitudes que caracterizam o município¹⁶. Moraes (2017) destacou a importância não somente dessa estação, mas também das outras que compunham o ramal de Miguel Burnier-Ponte Nova, pois elas vieram para suprir uma necessidade de interligar as cidades do interior do Rio de Janeiro com as de Minas Gerais (incluindo aí as capitais e as cidades do interior). Assim, de acordo com a autora, surgiram as estações que interligavam a então capital Ouro Preto, que iniciavam na estação de São

¹⁵ Leia-se aqui as estações dos Distritos de Miguel Burnier, Rodrigo Silva e da sede.

¹⁶ Ouro Preto tem a sua altitude em 1150m.

Julião e percorria por Rodrigo Silva, totalizando um total de 42km. Através de uma citação de Soares (2015), ela ilustrou o papel fundamental que essas construções ocasionaram nesses locais:

O ramal aqui instalado ligava o Rio de Janeiro, antiga capital do Brasil, à Ouro Preto, antiga capital de Minas Gerais. Os trilhos partiam da estação de São Julião, em Miguel Burnier (1887) com aproximadamente 42 km de extensão. Mais tarde, em 1914, a linha chegou à Mariana e, por fim, a Ponte Nova, em 1926, interligando-se com a Estrada de Ferro Leopoldina. (SOARES, 2015, p. 55 e 56).

Já em relação à sua movimentação, a estação foi muito importante tanto socialmente quanto para a economia. Através dela, escoava-se grande parte das mercadorias da região, entre elas talco industrial, minério de ferro, dolomita e carvão. Socialmente, além de natural movimento de embarque/desembarque de passageiros, a estação tinha o fluxo bastante aumentado na época das festas religiosas da região, fazendo com que o espaço fosse o principal ponto de encontro na sociedade e do distrito (OURO PRETO, 2008). Moraes (2017) somou informações a Ouro Preto (2008) ao citar que várias atividades profissionais surgiram com os variados tipos de transporte que eram utilizados para transportar as mercadorias para os vagões (carroças, caminhões e tropeiros¹⁷) e também figuras importantes, na qual passava a conhecer o local, pois eram o seu destino de passagem.

3.3.2.1 Descrição Tipológica

Como detalhado no capítulo I deste estudo, a arquitetura ferroviária brasileira trouxe novas técnicas construtivas e de materiais importados. Moraes (2017) relatou que o Brasil, como um país fortemente influenciado pela arquitetura dos outros países, passou a experimentar uma mistura de estilos arquitetônicos.

Como uma forma de descrever as edificações ferroviárias, Kuhl (1998) descreveu que elas geralmente eram/são construções retangulares, perpendiculares à linha férrea e a construção tinha como elementos uma bilheteria, sala de espera, escritório e dependências da chefia, estas últimas localizadas geralmente no primeiro andar. As plataformas eram compostas por tesouras de madeira. Em relação aos materiais, eles poderiam ser de alvenaria, de pedra ou de tijolos. A cobertura geralmente poderia ser

¹⁷ Extraído de Ouro Preto, 2018, p.102)

tanto de madeira quanto metálica. Moraes (2017) explicou a função de alguns desses materiais: o ferro estabiliza as estruturas, o vidro por permitir a luminosidade, e os outros como elementos mistos de composição. Kuhl, (1998, p.59) salientou que o estilo arquitetônico teria como predominância o eclético e os objetivos eram tornar a edificação como uma das mais importantes de uma localidade, o que a autora chamou muitas vezes de “o pórtico de uma cidade”.

Havia também as estações de pequeno porte, que ficavam geralmente em localidades de menor espaço. Lucas (2010) registrou que as estações de pequeno porte são os modelos mais simples, geralmente de único pavimento, onde se abrigavam todas as funções que uma estação ferroviária deveria ter. É o caso da Estação de Rodrigo Silva.

Em relação à sua tipologia, é importante que se destaquem antes algumas informações sobre a tipologia arquitetônica do distrito. De acordo com Ouro Preto (2008), as construções são oriundas do século XIX e início do século XX. O sistema construtivo eram base de pedra e alvenaria de pau a pique ou adobe, que aos poucos foi sendo substituído por tijolos. As fachadas, assim como a volumetria, são consideradas simples, sendo as portas e as janelas de madeira, de folhas cegas ou caixilhos de vidros com veneziana e a volumetria de um pavimento, com telhados de duas ou de quatro águas e esses imóveis são alinhados à via (figura 21). Apesar das novas técnicas, as novas construções acompanham o arcabouço de formação do distrito.

Figure 21 - Tipologia da Estação de Rodrigo Silva



Fonte: Acervo do autor (2023).

A estação segue os paramentos de construção do distrito. O imóvel se trata de uma edificação de pequeno porte, composta por dois cômodos, onde funcionavam a sala de espera e o armazém. O telhado é de duas águas. A plataforma é perpendicular à linha férrea (MORAES, 2017). Assim se descreve a estação de acordo com sua base, fachada e volumetria:

Base: composto de lajotas.

Fachadas: As paredes são compostas de tijolos de barro, revestidos de cimento e de cal. As portas, janelas e as vigas são de madeira, normalmente pinho de riga ou aroeira, cuja característica principal é a resistência. Possuem três portas, sendo uma na fachada principal e as outras duas nas fachadas laterais, que representam, conseqüentemente, a entrada de passageiros e a de mercadorias do armazém. As portas de madeiras têm o estilo almofadado e são estruturadas por trilhos e roldanas. Essas portas eram localizadas nos armazéns, o que facilitaria o escoamento das produções. Outros exemplos desse modelo de porta podem ser encontrados nas estações de Ouro Preto e de Mariana. Além disso, o imóvel possui também quatro janelas de madeira, com caixilhos do mesmo material, vidro e venezianas (figuras 22 a 25).

Figure 22 - Detalhes das Fachadas Estação de Rodrigo Silva (portas, janelas e vigas)



Fonte: Acervo do autor (2023)

Figure 23 - Porta da fachada principal



Fonte: acervo do autor (2023)

Figure 24 - Porta de acesso ao armazém



Fonte: acervo do autor

Figure 25 - Janela da estação ferroviária



Fonte: Acervo do autor (2023)

Cobertura: composta de telhado simples, de duas águas, com tesouras simples e mãos francesas anexas ao beiral, localizadas na área de embarque e de desembarque. O telhado possui lambrequins nas suas extremidades. Grande parte das telhas ainda são originais, sendo estas de procedência francesa (figuras 26 e 27).

Figure 26 - Cobertura da Estação Ferroviária de Rodrigo Silva



Fonte: Acervo do autor (2023)

Figure 27 - Detalhes da cobertura

Figure 27



Fonte: acervo do autor

Volumetria: simples, composto de pavimento único, alinhado à linha férrea (figura 28).

Figura 28 - Volumetria da Estação Ferroviária



Fonte: Acervo do autor (2023)

Atualmente, a Estação Ferroviária, em uma avaliação superficial e externa, aparenta estar em boas condições¹⁸, necessitando de pequenos reparos, entre os quais a troca dos vidros das janelas (figura 29), que estão quebrados, reparação de algumas frestas

¹⁸ Não foi possível acessar a área interna da estação, pois a mesma não fica aberta para visitação; presume-se que o interior, por estar muito tempo fechado, não esteja em boas condições. Devido a esse fator, não foi possível fazer uma avaliação interna da edificação.

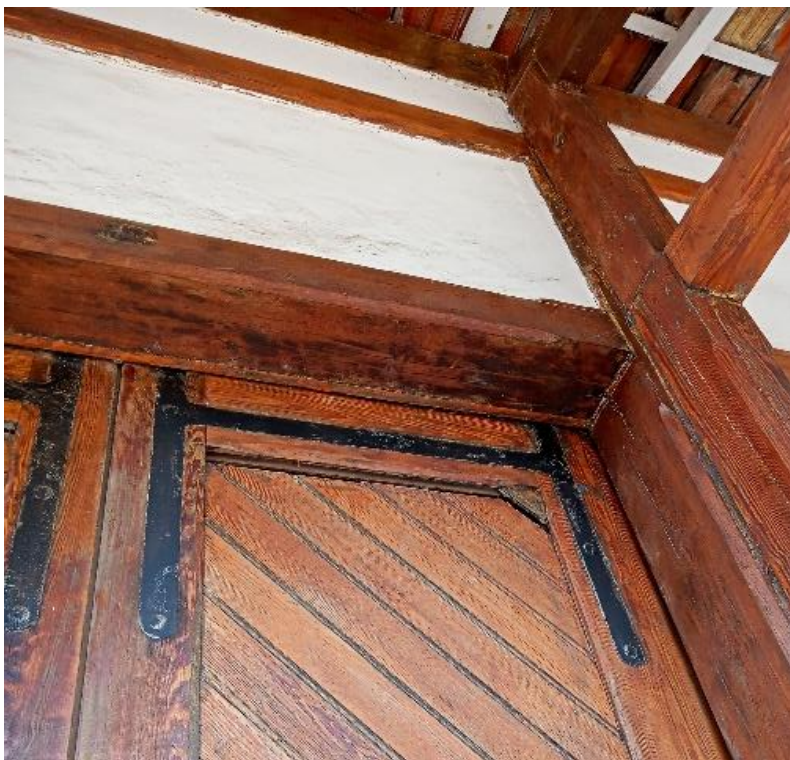
superiores das portas de acesso ao armazém (figura 30) e pintura nova (figura 31). Destaca-se o lambrequim que possuem muitas falhas, precisando de uma restauração total (figuras 32 e 33).

Figure 29 - Vidros quebrados



Fonte: acervo do autor

Figure 30 - Frestas nas portas



Fonte: acervo do autor

Figure 31 - Desgaste da pintura e fresta das portas de trilhos da Estação Ferroviária de Rodrigo Silva



Fonte: Acervo do autor (2023)

Figure 32 - Partes do lambrequim faltantes da Estação Ferroviária de Rodrigo Silva



Fonte: Acervo do autor (2023)

Figure 33 - Ausência dos lambrequins do lado do armazém da Estação Ferroviária de Rodrigo Silva



A Estação Ferroviária de Rodrigo Silva passou por um processo de tombamento municipal do conjunto ferroviário e urbano no ano de 2008. A importância da estação ferroviária para a comunidade de Rodrigo Silva, assim como uma análise do processo de tombamento encontram-se no capítulo a seguir.

4 O PROCESSO DE TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO DE RODRIGO SILVA

4.1 A Estação Ferroviária de Rodrigo Silva sob o ponto de vista dos moradores

A Estação Ferroviária de Rodrigo Silva não foi importante somente para a fundação do distrito, mas também para o seu desenvolvimento. Soares (2015) relatou a importância dessa estação da seguinte forma:

Junto com a estação chegaram aqui os ferroviários com seus costumes e culturas, povoando a região que hoje compõe Rodrigo Silva. A presença desses homens foi tão significativa para o nosso distrito que já no início do século XX formaram a Sociedade Musical de Santa Cecília e a Estação Municipal Dr. Alves de Brito, ambas tradicionalmente em atividade (SOARES, 2015, p.56)

Soares (2015) apenas constatou o sentimento de identidade e pertencimento que os moradores têm pela estação, a começar, pela sua própria origem. Muitos deles são filhos ou netos dos ferroviários que vieram habitar a região. Os entrevistados Ovídio Luís dos Anjos Silva e João Bosco Pedrosa, ¹⁹são netos de ferroviários e têm recordações sobre a época quando frequentavam a estação para encontrarem com os seus entes queridos. João Bosco confirmou que a estação faz parte do cotidiano dos moradores e é seu símbolo de identidade.

A estação também é um símbolo econômico regional. João Bosco relata que a estação era responsável pelo desenvolvimento local e ligação da região com as outras regiões de Ouro Preto. Tudo circulava em torno da estação, desde os produtos de armazém, já que a mesma recebia cargas, até o serviço de telégrafo e entrega de jornal. Ovídio Silva confirma o relato de Bosco, acrescentando que o comércio, não só local, mas também para as outras regiões, como distritos de Lavras Novas, Santa Rita e a cidade de Conselheiro Lafaiete era forte. Essas opiniões complementam as informações de Soares (2015), que afirma que através dos seus trilhos, escoava grande parte das mercadorias produzidas na região, entre as quais minério de ferro, dolomita e carvão.

A edificação atualmente é o principal espaço social da comunidade. Soares (2015) permitiu, através de sua citação, uma volta ao passado revivida pelos entrevistados que, com certeza, reflete o comportamento dos outros moradores de Rodrigo Silva, quando relatam que crianças e jovens utilizam as suas plataformas para jogarem bola e as

¹⁹ As entrevistas ocorreram em 01/02/2023 e 06/02/2023, via aplicativo WhatsApp. Os entrevistados são presidente e presidente da banda local e são descendentes destes pioneiros.

pessoas aproveitam o espaço para conversar. Além disso, as festividades, principalmente às relacionadas à Sociedade Musical de Santa Cecília, são realizadas no espaço do Conjunto Ferroviário. Patrimônio material e imaterial se conectam nesse ambiente. As figuras 34 a 36 apontam a evolução desse usufruto.

Figure 34 - Momento de usufruto da população em 1919



Fonte: Ouro Preto (2008)

Figure 35 - Momento de usufruto da população em 1950



Fonte: Ouro Preto (2008)

Figure 36 - Momento de usufruto da população em 1990



Fonte: Ouro Preto (2008)

A sociedade Musical de Santa Cecília é um legado social da ferrovia. De acordo com Ouro Preto (2008), a banda de Rodrigo Silva, como é popularmente conhecida, foi fundada em 22 de novembro de 1901 pelos ferroviários como um grêmio recreativo. Assim como a estação, a população também vê na Sociedade Musical como um símbolo de identidade. A relação ferrovia/ banda é tão intrínseca que graças a um integrante da banda, a saber, Sr. José Giovanni Correia de Souza, resolveu realizar um resgate na qual valorizasse a estação e conscientizasse sobre a sua preservação. A partir de sua iniciativa, a Sociedade Musical de Santa Cecília passou a trabalhar valorizando as tradições locais e os patrimônios existentes. Desde 2003, a banda passou a ocupar o espaço da estação para as suas atividades (Figuras 37 e 38).

Figure 37 - Ensaio da Sociedade Musical de Santa Cecília na Estação Ferroviária de Rodrigo Silva, no ano de 2015



Fonte: rede social da banda

Figure 38 - Apresentação de música clássica pela Escola de Música Padre Simões realizada na plataforma da Estação Ferroviária de Rodrigo Silva, em agosto/2023



Acervo do autor (2023)

Atualmente, a Estação Ferroviária de Rodrigo Silva tem o entorno amplamente utilizado para diversas atividades, desde as cotidianas até as festividades. Contudo, o interior é utilizado somente para os ensaios da Sociedade Musical de Santa Cecília, em momentos esporádicos, a concluir que as edificações não contem um uso constante, tendo como consequências a má conservação no seu interior, a ser detalhado no texto 4.2. Mediante esse quadro, são necessárias novas propostas de ocupação do seu interior, nas quais objetiva a sua preservação e melhor utilização do espaço por moradores e visitantes. Soares²⁰, em conversa realizada no dia 04 de setembro de 2023, relata que já foi proposta a ideia de um museu que referênciava o Topázio Imperial, porém o projeto não teve prosseguimento. Sugere-se²¹, mediante abertas as possibilidades de projetos para ocupação do interior da estação, a criação de um museu que relate a história de Rodrigo Silva e explore os valores de identidade e pertencimento dos moradores, na qual englobe a história da atividade ferroviária, o desenvolvimento econômico, o patrimônio material e imaterial da localidade e relatos de história oral dos moradores em relação ao distrito.

²⁰ Através de vídeo-chamada por Google Meet.

²¹ Proposta do autor.

4.2 A Estação Ferroviária de Rodrigo Silva e o processo de restauração

Percebe-se a importância dada à Estação de Rodrigo Silva pelos seus habitantes. Contudo, a sua preservação sempre foi uma preocupação para todos, pois era um anseio da comunidade a restauração do prédio, mas os meios para se conseguir essa intervenção não eram esclarecidos para a população.

Essa preocupação com restauração e preservação da estação ferroviária surgiu a partir de 1996, após a paralisação total das atividades ferroviárias, de acordo com um dos entrevistados. A estação, sem uso, ficou por anos abandonada, assim como a Estação de Topázio, localizada no mesmo distrito. O resultado do abandono de algumas dessas estações foi a inexistência da edificação. Rezende²² (2004, sem página) faz um relato interessante sobre o fim da Estação de Dom Bosco, localizado no distrito de Cachoeira do Campo, na qual diz:

Dom Bosco desapareceu. Estive lá no início deste ano (2004) e fotografei a plataforma abandonada em meio ao mato. [...] A linha foi roubada recentemente, restando apenas o lastro. A plataforma estava em vias de ser roubada também. Vi moradores roçando o mato a pretexto de retirarem as pedras de cantaria. Conversei com eles sobre a necessidade de se preservar aquele marco tão importante da história local. Alguns se mostram sensíveis à proposta, outros não.

(Pedro Paulo Rezende, 2004)²³.

Esse importante relato de Rezende (2004) sobre a estação de Dom Bosco era também o destino da Estação de Rodrigo Silva e de Topázio. A última estação não conseguiu evitar a demolição; porém a de Rodrigo Silva foi resgatada por uma importante manifestação cultural e que sempre esteve desenvolvida ao lado dela, a saber, a Sociedade Musical de Santa Cecília. João Bosco, que, na época, era o presidente da associação, junto com Giovane Correia, maestro da banda, observaram a degradação da estação pelos habitantes da região. Foram retirados do imóvel elementos como madeiras nobres e cantarias. Apesar de considerarem a estação importante, o mesmo problema ocorria na localidade. Ao observar que Rodrigo Silva teria o mesmo destino de Topázio e Dom Bosco, resolveu-se utilizar o espaço da estação para se evitar a degradação total da edificação.

²² Informação extraída da página Estações Ferroviárias (2019).

²³ Esta citação se encontra na página do site “Estações Ferroviárias”.

João Bosco relata que na época da ocupação do prédio, ele estava destruído, com portas e janelas quebradas. Mediante esse estado, foi pensada a possibilidade da restauração e da reconfiguração do espaço conforme a edificação original. Esse processo se desenvolveu a partir dos anos 2000, quando ele e Giovane procuraram o governo estadual para solicitarem a reforma do bem imóvel. Na época, o secretário de cultura era o atual prefeito de Ouro Preto, Ângelo Oswaldo. Com a intervenção da Secretaria de Cultura do Estado de Minas Gerais e a autorização da reforma e uso pelo espaço pela RFFSA, a permissão para a restauração foi deferida e realizada pela Fundação de Arte de Ouro Preto, no ano de 2001²⁴.

A estação passou por um processo de restauração em 2002, realizada pela Fundação de Arte de Ouro Preto (FAOP), com o apoio da Secretaria de Cultura do Estado de Minas Gerais e do Instituto Estadual de Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais (IEPHA), na qual foram reconstituídos e reconstruídos os elementos originais do prédio. A reinauguração foi realizada em 29 de dezembro de 2003, com uma grande festa da comunidade (OURO PRETO, 2008). Em 2008, a Prefeitura de Ouro Preto, visando a importância não só do conjunto ferroviário, mas também do núcleo de entorno do distrito de Rodrigo Silva, dispôs o Dossiê de Tombamento Do Conjunto Urbano e Ferroviário de Rodrigo Silva, documento que registra o histórico do distrito, seus patrimônios, descrição e análise do núcleo urbano, justifica do tombamento e propostas de diretrizes de preservação da área tombada e que, por ser bastante completo, foi uma das referências utilizadas no presente estudo.

Em 2003, em homenagem à restauração da Estação Ferroviária realizada pela FAOP, realizou-se uma grande festa de inauguração, com a participação da Sociedade Musical de Santa Cecília. Na ocasião, também se passou a administração do prédio à referida sociedade, que até hoje administra as suas atividades no local (OURO PRETO, 2008).

Atualmente, o entorno da Estação Ferroviária de Rodrigo Silva é bastante utilizado pelos moradores, como já mencionado no texto anterior (4.1), contudo o interior não é utilizado com tamanha frequência, como mencionado por Soares²⁵. Esse reflexo de usos tem como consequências um exterior aparentemente preservado, com algumas

²⁴ Buscaram-se documentos e o dossiê de restauro da estação tanto na instituição estadual quando no IEPHA, mas estes não foram encontrados até o final deste estudo, impossibilitando o aprofundamento dos processos de restauração desse imóvel.

²⁵ Em conversa realizada através do aplicativo Google Meet.

avarias de fácil resolução, mas com um interior desconhecido, em condições ruins de preservação, na qual necessita de uma nova restauração²⁶. Essa restauração também foi mencionada por Ovídio, na qual relata que a estação necessita de uma nova reforma, observação essa realizada quando há os ensaios da banda no interior da estação.

4.3 A importância da comunidade de Rodrigo Silva e o processo de tombamento

É impossível dissociar a Estação Ferroviária de Rodrigo Silva do conjunto arquitetônico do distrito e da própria história de fundação e rotina dos seus moradores. Soares (2015) destacou o complexo ferroviário como fundamental para a consolidação do espaço territorial do distrito, e, portanto, responsável por todo o planejamento espacial. Essa informação é importante, pois o tombamento do conjunto ferroviário incluiu o tombamento de todo o sítio histórico do distrito.

De acordo com a Prefeitura de Ouro Preto/MG, a principal justificativa para o processo de tombamento do Conjunto Urbano de Rodrigo Silva é o pedido da população, através da Associação de Moradores de Rodrigo Silva (AMIRS). A população, composta de antigos ferroviários e de integrantes oriundos das ferrovias, tem nas manifestações culturais e nos bens materiais a sua identidade e pertencimento. O conjunto ferroviário, nesse caso, é a principal referência de patrimônio dos moradores do distrito e a sua salvaguarda significa a preservação da memória de Rodrigo Silva. Essa informação é muito importante, pois a cidade de Ouro Preto, que contém um total de nove estações no ramal Ponte Nova- Miguel Burnier, tem somente dois conjuntos ferroviários tombados, que é o conjunto de Rodrigo Silva e o conjunto de Miguel Burnier, justamente as estações nas quais as populações de seus territórios identificam como seu patrimônio principal.

Os moradores de Rodrigo Silva consideram bastante as suas referências. Em entrevista realizada por mim ao morador Ovídio Luís dos Anjos Silva, atual presidente da Sociedade Musical de Santa Cecília, realizada no dia 01 de fevereiro de 2023 por meio do aplicativo WhatsApp, ele relata que, excetuando a Estação Ferroviária e a Capela de Santa Quitéria, as outras construções, devido às suas reconstrução e modernização, perderam suas referências por parte dos moradores. A preservação da estação, assim

²⁶ Até no presente momento da pesquisa, o interior da Estação Ferroviária de Rodrigo Silva não foi visitado pela autora.

como a preservação da Sociedade Musical de Santa Cecília, são as prioridades atuais de seus habitantes, pois justamente com a construção religiosa, foi o que restou da configuração original.

Em relação aos objetivos específicos do processo de tombamento, justifica-se o processo devido a sua história, malha urbana preservada, conjunto urbano localizados nas Rua da Linha e Principal, a praça da Igreja e a Praça da Estação, onde se encontra a Estação Ferroviária. A ferrovia configura como uma das principais pautas de justificativa para o tombamento, pois faz parte da história de fundação do distrito a linha férrea e todo o desenvolvimento promovido por ela (OURO PRETO, 2008, p.162).

A Prefeitura Municipal de Ouro Preto teve o zelo de não tomar somente a edificação da Estação Ferroviária, mas sim do patrimônio em torno da construção. No inventário realizado para o tombamento do conjunto urbano do distrito, foi observado que a estrutura viária permanece a mesma da consolidação urbana advinda da ferrovia. As residências mantêm a tipologia arquitetônica do fim do século XIX e início do século XX, com alinhamento nas vias e telhados inspirados na estação de duas águas com telhas curvas ou do tipo francesas. Esses imóveis localizam-se nas Ruas Principal e da Linha. Contudo, mesmo com imóveis mais contemporâneos, preservaram algumas características de construção, como volumetria simples, grandes quintais e pavimentação única. Além disso, inseriram-se no processo as ruínas das fazendas Crioulos e do Fundão e os sítios naturais, entre as quais o Rio da Ponte e o afluente Córrego do Mato Rocha (OURO PRETO, 2008).

O plano diretor da cidade de Ouro Preto, em seu capítulo VI, Seção I, Do Modelo Especial, formula as diretrizes para a estruturação territorial e de uso e ocupação do solo, através de zoneamento tanto das áreas urbanas quanto das áreas rurais. A classificação consiste em Zona de Proteção Especial (ZPE), Zona de Proteção Ambiental (ZPAM), Zona de Adensamento Restrito (ZAR), Zona de Adensamento (ZA), Zona de Especial Interesse Social (ZEIS) e Zona de Intervenção Especial (ZIE). Não cabe nessa pesquisa especificar cada zona citada, exceto a qual está inserido o tombamento do centro urbano e da Estação Ferroviária de Rodrigo Silva.

O conjunto ferroviário, assim como a Praça da Estação, a Rua da Linha e o Largo da Igreja se classificam na ZPE. De acordo com o plano diretor, essa zona corresponde as áreas que contêm valores essenciais que devem ser preservados nos conjuntos urbanos, resultantes da presença de traçado urbanístico e tipologias urbanísticas, arquitetônicas e paisagísticas originais. Isso implica que todos os imóveis

localizados nesse zoneamento não podem ter as suas configurações volumétricas demolidas ou modificadas sem a anuência dos órgãos competentes responsáveis.

Apesar de o tombamento do conjunto ferroviário ser realizado junto com a preservação do centro urbano, não se descarta a importância da Estação Ferroviária como o responsável por esse processo e principalmente como a principal edificação que os moradores se identificam utilizam até nos momentos atuais.

No dia 20 de janeiro de 2008, a Prefeitura Municipal de Ouro Preto concedeu o parecer sobre o Tombamento do Conjunto Ferroviário de Rodrigo Silva. Entre as justificativas, a municipalidade alega que a construção de um futuro de sociedade tem que ser reconhecida nos vestígios de sua história e de seus valores simbólicos. As políticas de preservação e produção do patrimônio coletivo fazem com que essa memória se preserve. A cultura e a identidade local se mantêm, independentemente das gestões e/ou crises mundiais.

Maria Cristina Cairo Silva, na época arquiteta responsável pelo parecer do tombamento do Conjunto Ferroviário de Rodrigo Silva, afirma que o processo foi uma solicitação realizada pela Associação Comunitária de Rodrigo Silva em 2006, resultado de insistentes pedidos para a preservação do maior símbolo de memória da região. Em 2007, iniciaram-se os estudos para se inventariarem os bens móveis e imóveis do distrito e se iniciar o desenvolvimento de um projeto de revitalização paisagística do conjunto arquitetônico. Como já descrito anteriormente, a saber, sobre as zonas de proteção e uso do solo, confirmam-se o conjunto ferroviário e núcleo de entorno como ZPE, o que só elucida a necessidade de preservação e tombamento. A arquiteta também coloca como justificativas do tombamento municipal o interesse histórico-elucidativo da arquitetura e da paisagem. Ela termina citando que o tombamento municipal é uma medida oportuna e necessária tanto na visão preservativa do imóvel quanto um instrumento de resgate da memória histórica bem como para manter a consciência de continuidade entre as gerações.

Abaixo, descrevem-se os principais argumentos²⁷ que o município utilizou para tombamento do conjunto ferroviário e urbano de Rodrigo Silva:

- A rigor, todas as cidades são históricas e, de certa forma, interdependentes. Tratar uma cidade desprezando essas interdependências é como buscar a proteção de um monumento ignorando o contexto urbano onde ele se situa;

²⁷ Seleção de alguns argumentos utilizados pela Prefeitura Municipal de Ouro Preto para o parecer do Conjunto ferroviário e urbano do distrito de Rodrigo Silva.

- [...] a questão da gestão urbana passa por essa interdependência e, sobretudo, pela qualidade de vida de seus habitantes. Portanto, situando a preservação dos acervos edificados como uma questão de relações sociais, de relações entre pessoas e não entre objetos;
- São as pessoas que produzem cultura e não as instituições [...];
- A sobrevivência de organismos urbanos está assim condicionada a interdependências funcionais. Tratar os elementos arquitetônicos da cidade como simples atributos formais, dissociados do tecido urbano [...] tem como resultado no emprego indiscriminado de dispositivos de proteção, gerando controvérsias e menosprezo no que concerne a eficácia dos instrumentos jurídicos;
- [...] o patrimônio arquitetônico tem sido segregado a uma realidade estativa, quando deveria ser cuidado como lugar, como matéria que necessita de energia para se manter como informação;
- [...] o significado do bem cultural elaboramos hoje, na dinâmica própria de cada lugar e não no passado;
- A preservação de substâncias de edifícios antigos aparece [...] como uma operação compositiva, altamente condicionada pela necessária dialética da inseparável relação entre o uso e a forma, entre a memória e o produto, onde a mutação é algo inerente à estabilidade do ser, onde o tempo não permite a permanência;
- A integração entre cenário físico e habitantes é, assim, uma relação vital para a conservação das estruturas urbanas. É na conservação integrada que poderemos [...] buscar a proteção das nossas referências culturais. [...]. Por isso a preservação de bens culturais não pode ser entendida senão enquanto um ideal social e não enquanto mumificação oficial. Por isso, o patrimônio histórico é necessário;
- As possibilidades para a consecução satisfatória de ações de preservação vinculam-se a um processo permanente de intercâmbio de informações entre os diversos segmentos da sociedade. A preservação de bens culturais deve ser um objetivo político que devemos realizar, através de articulação dos símbolos que referenciam o homem como cidadão e como expressão da nossa dimensão cultural;
- Para isso, não mais podemos balizar a proteção oficial segundo enquadramentos tradicionais ditados tão somente por critérios estéticos e por juízos aproximativos. Para isso a sociedade deve assumir sua condição de guardiã e não transferir responsabilidades para a instância governamental, em ação tipicamente paternalista.

Os argumentos utilizados para tombar o conjunto ferroviário e urbano de Rodrigo Silva dialogam muito bem com o propósito do patrimônio enquanto símbolo de identidade e valor de uma comunidade. No primeiro argumento, *todas as cidades são históricas e, de certa forma, interdependentes. Tratar uma cidade desprezando essas interdependências é como buscar a proteção de um monumento ignorando o contexto urbano onde ele se situa* só confirma que um tombamento não pode ser realizado sem um propósito. Riegel (1903, *apud* Vinãs, p.30) destacou que

Obter-se uma claridade absoluta sobre estas diferentes concepções da essência do valor artístico é uma condição prévia fundamental para nossa tarefa, porque exerce uma influência decisiva sobre a direção básica que há de seguir a conservação dos monumentos [histórico-artísticos]. Se não existe um valor eterno [...] o valor artístico de um monumento já não será mais um valor rememorativo [...]. Certamente, a conservação do monumento tem de contar [...] com um valor histórico e rememorativo do passado.

O trecho destacado significa que determinados bens patrimoniais, independentes do período de formação de um lugar, são considerados históricos e também patrimônios, pois esses elementos são importantes para os seus moradores. No caso da cidade de Ouro Preto, os distritos também contêm os seus núcleos urbanos antigos e coloniais, muitos deles inclusive considerados os mais antigos²⁸ de Minas Gerais, como por exemplo, São Bartolomeu e Cachoeira do Campo (distritos originados no século XVII); esses distritos não devem ser ignorados pela gestão municipal nem no aspecto administrativo, muito menos na valorização dos seus bens patrimoniais. Independentemente do distrito e dos motivos de sua formação, cada um deles contém os seus lugares simbólicos e esses são passíveis de valoração. O próprio Parecer de Tombamento do Conjunto Ferroviário e Urbano de Rodrigo Silva destaca isso em um dos seus argumentos, quando cita que *as ações de preservação devem ser um objetivo político que deve ser realizado através de articulação dos símbolos que referenciam o homem como cidadão e como expressão da cultura.*

Para haver a preservação acima citada, é preciso observar a convivência dessas pessoas em relação aos bens patrimoniais de um lugar. Menezes (2012) orientou a observar a convivência de uma população como um instrumento de herança cultural que se torna viva através de suas tradições. O autor vai além, ao dizer que a significação da existência cotidiana que dá substrato ao atrativo, que nesse caso, são os bens culturais. Em Rodrigo Silva, muitos moradores são descendentes de ferroviários e seus patrimônios estão diretamente articulados ao conjunto ferroviário. Portanto, a comunidade é culturalmente vinculada à ferrovia, e essa observação dialoga perfeitamente com os argumentos da preservação enquanto relação social e da produção de cultura pelos seus habitantes, e não somente pelas instituições. A participação popular foi, inclusive, primordial para que o conjunto ferroviário e urbano fosse tombado, o que mostra que a comunidade valoriza e luta pelo seu patrimônio. O espaço é utilizado para todos os

²⁸ De acordo com o site da Prefeitura de Ouro Preto

eventos sociais do distrito, portanto, a relação entre a população distrital e o seu conjunto urbano é intrínseco.

Rodrigo Silva tem no seu patrimônio como um elemento da convivência de sua comunidade. Essa informação conversa com os argumentos de que o patrimônio arquitetônico deve ter o tratamento de lugar, de perpetuação de informação, de um espaço dinâmico e cuja relação de uso e forma, de memória e de produto, se torna inseparável. Essa relação pode ser observada, por exemplo, na relação entre o patrimônio físico (as edificações) e o patrimônio musical (a banda), na qual a comunidade apropria desses patrimônios e contribui para a perpetuação da memória do lugar. Nesse caso, o patrimônio existente no distrito sempre assume um papel dinâmico. O fato de o espaço do conjunto ferroviário ser utilizado para diferentes situações, desde festas até momentos cotidianos, também confirma esse dinamismo que o patrimônio permite.

Quando uma comunidade apropria de seu patrimônio, ele passa a ter um significado e um valor maiores do que um bem que é tombado sem critérios e que tem mais chances de ser menosprezado pela sua população. Isso comprova o argumento de que *a integração entre cenário físico e habitantes se torna uma relação vital para a conservação das estruturas urbanas* (OURO PRETO, 2008). Ao tombarem o conjunto ferroviário e urbano de Rodrigo Silva, protegem-se também as referências culturais que esse lugar possui e toda a relação histórica da região. Nesse caso, o tecido urbano se torna muito importante, e preservá-lo é gerir a devida importância para aquela população, além de torná-los pertencentes à múltipla gama de patrimônios que Ouro Preto possui.

O Conjunto Ferroviário e Urbano de Rodrigo Silva aparece na relação de bens tombados e inventariados na cidade de Ouro Preto/MG, como pode ser observado nas figuras 39 a 42 abaixo:

Figure 39 - Conjunto Ferroviário e Urbano de Rodrigo Silva como bens tombado pela Prefeitura Municipal de Ouro Preto, descritos na Relação dos bens tombados da cidade

RODRIGO SILVA					
Categoria	Denominação do bem	Localização	Nível de Proteção	Ano/órgão do inventário	Data do tombamento
Núcleo Histórico	Núcleo Histórico	Compreende a linha férrea, o conjunto da estação ferroviária, as ruas Principal e da Praia e parte das ruas Santa Quitéria e Santa Efigênia (ou do Pito Aceso);	Municipal	2007/IPHAN	7/4/2008

Fonte: Ouro Preto, s/d

Figure 40 - Conjunto Ferroviário e Urbano de Rodrigo Silva na relação de Bens Tombados e Inventariado o IEPHA (1)

iepha		DIRETORIA DE PROMOÇÃO - GERÊNCIA DE ARTICULAÇÃO COM MUNICÍPIOS Relação de Bens protegidos pelos Municípios (apresentados ao ICMS - Patrimônio Cultural), pela União e pelo Estado até o ano de 2019 / EXERCÍCIO 2020			
Nº	MUNICÍPIO	HOMOLOGAÇÃO	DENOMINAÇÃO DO BEM TOMBADO OU REGISTRADO	OUTRAS DENOMINAÇÕES DO BEM TOMBADO OU REGISTRADO	ENDEREÇO DO BEM CULTURAL MATERIAL LOCAL DE OCORRÊNCIA DO BEM CULTURAL MATERIAL
4330	Ouro Preto	D.404/2006 D.405/2006 D.406/2006 D.407/2006 D.408/2006 D.409/2006 (revogado por D. 633/2007) D.410/2006 (revogado por D. 634/2007) D.411/2006 (revogado por D. 634/2007) D.412/2006 (revogado por D. 633/2007) D.413/2006 (revogado por D. 633/2007)	Obras de Arte da Estrada Real		Estrada Real sentido Ouro Preto/Ouro Branco - no encontro entre o eixo da estrada Rodrigo Melo Franco e o eixo da Av. Américo René Gianetti - Galeria de Ponte Zero Km 6,90; Conjunto Rancharia, Ponte 7,70; Conjunto Rancharia, Ponte 02 Km 8,05; C Rancharia, Ponte Dois ou Rancharia 03 Km 8,10; Falcão Km 8,50; Ponte da Caverna Km 9,60; Gal Drenagem Serra de Itatiaia Km 11,60; Conjunto Arrimo curvo e galeria km 14,00; Conjunto Calixto (galeria) km 14,10; Conjunto Calixto Ponte do C 14,60
4331	Ouro Preto		Conj Arquê Paisag. e Arquê das Escolas Dom Bosco - Antiga Quartel do Regimento de Cavalaria de Minas Gerais - Ano 2014		
4332	Ouro Preto	D. 1.082/2008	Conj Urbano e Ferroviário de Rodrigo Silva - Núcleo Histórico		Distrito de Rodrigo Silva
4333	Ouro Preto	D. 456/2007	NH de São Bartolomeu		Distrito de São Bartolomeu
4334	Ouro Preto	D. 2.239/2010	NH de Ouro Preto		Cidade de Ouro Preto
4335	Ouro Preto		Conj Arquê e Urbanístico da cidade de Ouro Preto (Cavalhada /Celebrações)		

Fonte: IEPHA, s/d.

Figure 41 - Conjunto Ferroviário e Urbano de Rodrigo Silva na relação de Bens Tombados e Inventariado do IEPHA (2)

DIRETORIA DE PROMOÇÃO - GERÊNCIA DE ARTICULAÇÃO COM MUNICÍPIOS MS - Patrimônio Cultural), pela União e pelo Estado até o ano de 2019 / EXERCÍCIO 2020		Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais Governador do Estado de Minas Gerais							
ENDEREÇO DO BEM CULTURAL MATERIAL OU LOCAL DE OCORRÊNCIA DO BEM CULTURAL MATERIAL	CP (hectares)	NH (nº domicílios / unidades)	NÍVEL DE PROTEÇÃO			CATEGORIA	EXERCÍCIO(S) DE APRESENTAÇÃO	EXERCÍCIO ACEITO COM RESSALVA	EXERCÍCIO ACEITO PARA EFEITO DE PONTUAÇÃO
			F	E	M				
Estrada Real sentido Ouro Preto/Ouro Branco - Saramenha, no encontro entre o eixo da estrada Rodrigo Melo Franco e o eixo da Av. Américo René Gianetti - Galeria de Drenagem, Ponte Zero Km 6,90; Conjunto Rancharia, Ponte Um Km 7,70; Conjunto Rancharia, Ponte 02 Km 8,05; Conjunto Rancharia, Ponte Dois ou Rancharia 03 Km 8,10; Ponte do Falcão Km 8,50; Ponte da Caverna Km 9,60; Galeria de Drenagem Serra de Itatiaia Km 11,60; Conjunto Calixto, Arrimo curvo e galeria km 14,00; Conjunto Calixto, Bueiro (galeria) km 14,10; Conjunto Calixto Ponte do Calixto km 14,60	2,0025				X	CP	2008/ 2009		2009
	39,3800			X		CP			
Distrito de Rodrigo Silva		80			X	NH	2009/ 2010		2010
Distrito de São Bartolomeu		80			X	NH	2008		2008

Fonte: IEPHA, s/d.

Esses bens tombados também aparecem na lista de bens tombados do Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico (IEPHA), referenciando o tombamento para análise de proteção no âmbito municipal no contexto do ICMS Cultural. Nessa relação, além da escala do tombamento, também há o ano de apresentação (2008/2009) e a data efetiva do tombamento (2010).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ouro Preto é um município que vivenciou diversas inserções arquitetônicas durante o seu desenvolvimento, desde a descoberta de ouro paladiado pelo bandeirante paulista Antônio Dias. De casas simples e pequenas capelas católicas²⁹ às construções coloniais e imponentes do período de Vila³⁰, a cidade também abrigou e ainda abriga outros tipos de transformações territoriais que permitem o surgimento de novos patrimônios ao lugar destinado a ser um berço do patrimônio nacional e mundial.

No século XIX, as ferrovias foram responsáveis pelo surgimento e pelo desenvolvimento de muitas localidades e cidades. Ouro Preto viu surgir o seu patrimônio ferroviário quando o município passou a fazer parte do Ramal Ponte Nova- Miguel Burnier, seção da Estrada de Ferro Central do Brasil. Esse ramal, surgido entre 1887 e 1888, colocou a cidade como um dos trechos mais importantes do país, destacando-se a estação do distrito sede, devido à cidade mineira ter uma ligação com a então capital do Brasil, Rio de Janeiro. Contudo, os distritos de Ouro Preto também foram beneficiados com o surgimento da ferrovia, alguns deles sendo desenvolvidos devido às atividades ferroviárias, como é o caso do Distrito de Rodrigo Silva.

A história do distrito de Rodrigo Silva pode ser atrelada diretamente à atividade ferroviária que contribuiu especificamente para o seu desenvolvimento. A memória ferroviária está presente no desenvolvimento e importância territorial, na formação da comunidade, na construção do patrimônio e na simbologia de pertencimento dos seus moradores. O conjunto ferroviário, assim como o entorno urbano a ele, pode ser considerado o patrimônio mais valorizado pelos seus habitantes. No momento de conclusão deste estudo (agosto de 2023), esses espaços ainda são usufruídos por eles, sejam para as atividades cotidianas ou para festas populares, como as religiosas e aquelas que envolvem a apresentação de um outro patrimônio imaterial regional, a Sociedade Musical de Santa Cecília.

O patrimônio surgido do período ferroviário no distrito de Rodrigo Silva foi tão importante que conjuntos ferroviário e urbano foram tombados pelo município de Ouro Preto no ano de 2008. Como justificativas, percebe-se que o município trata com atenção os seus bens patrimoniais distribuídos fora da sede do município, a contemplar a

²⁹ Gustafson, 1983.

³⁰ Werkema, 2011.

importância do patrimônio ouro-pretano como um todo. Além disso, há a preocupação de que um bem material precisa proporcionar algum significado a um grupo de pessoas que precisam se reconhecer nos patrimônios edificados ou nas manifestações culturais. É importante destacar que muitos distritos do município têm a sua origem datada do século XVIII, com a arquitetura correspondente da época, e esse acervo não pode ser ignorado em detrimento ao conjunto urbano presente na sede do município.

No caso do distrito acima referenciado, os moradores associam a sua formação diretamente ao desenvolvimento da ferrovia e ao legado ferroviário o que comprova o objetivo deste estudo, a saber, o patrimônio ferroviário é muito importante para a comunidade como símbolo de identidade. Foi através desse conjunto urbano/rural que o território teve o seu desenvolvimento econômico e social e admitiu a estação como principal espaço de encontro e de festas realizadas no local. O próprio processo de tombamento teve como uma das justificativas o apelo social. O conjunto ferroviário é uma herança cultural desses moradores, que fazem questão de mantê-lo, como uma forma de perpetuar a sua história e a sua cultura. Juntamente com o conjunto urbano de Rodrigo Silva, ambos são sinônimos da história local e das referências culturais existentes.

A hipótese que norteia esse trabalho foi validade, a saber, é de que o patrimônio ferroviário existente no distrito representa a identidade e a referência de sua população, que se apropria os seus espaços e que luta pela sua manutenção, sempre que necessário. Esclarece-se que a análise do tema não deve terminar por aqui já que permite múltiplas possibilidades de novos estudos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, Marcus Vinícius Machado de; COSTA, Márcia Cabral da. **Movimento de Artes e Ofícios**: perspectiva ética-política-estética de constituição da terapia ocupacional. In. SILVA, Carla Regina. **Atividades Humanas e Terapia Ocupacional**: saber-fazer, cultura, política e outras resistências. Universidade de São Paulo (USP). São Paulo, s/d.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **As primeiras estradas brasileiras**. Rádio Câmara. Brasília, 2005.

_____, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Estrada de Ferro Central do Brasil**. Brasília, 2015.

_____, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Carta de Atenas**. Brasília, 1931.

_____, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Carta de Atenas**. Brasília, 1933.

_____, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Carta de Veneza**. Brasília, 1964.

_____. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Declaração do México**. Brasília, 1985.

_____. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Decreto lei 25/1937**. Brasília, 1937.

_____. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010**. Dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei n.º 11.483/2007. Brasília, 2010.

_____, Ministério da Cultura. **Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário**. IPHAN. Brasília, 2010.

_____, Ministério da Infraestrutura. **Histórico da Ferrovia**. Brasília, 2009.

_____, Planalto. **Constituição Federal**. Brasília: Senado Federal, 1988.

CARMO, Monique Elisque do. **Trilhos e memórias**: preservação do patrimônio ferroviário em Minas Gerais. Dissertação de Mestrado da Escola de Arquitetura da UFMG. Belo Horizonte, 2014.

DEMCZUK, Paula Grechinski. **Ferrovias e Turismo**: Reflexões sobre o Patrimônio Cultural Ferroviário em Irati (PR). Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG). Ponta Grossa, 2017.

DUARTE, Jussara Emanuella. **O Transporte Ferroviário de Passageiros sob a Ótica da Hospitalidade**. Universidade Federal de Ouro Preto (UFOP). Ouro Preto, 2014.

ESTAÇÕES Ferroviárias do Brasil. Ramal de Ponte Nova. Disponível em http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_linhacentro/efcb_linhadocentro_mg.htm, acesso dia 28/08/2023, às 16:43.

FINGER, Anna Eliza. **Um século de estradas de ferro**: arquiteturas de ferro no Brasil entre 1852 e 1957. Tese de Doutorado da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UnB.

FREIRE, Maria Emília Lopes. **Patrimônio Ferroviário: A preservação para além das estações**. UFPE. Recife, 2017.

GUSTAFSON, Maj. **Vila Rica Ouro Preto**: Verdade e Lenda. Tradução do livro Vila Rica Ouro Preto: Sanning och Sägen. 3ª Ed. Belo Horizonte; Uma Graphos: 1983.

FUNDAÇÃO Rede Ferroviária de Seguridade Social- REFER. RFFSA. Rio de Janeiro, s/d.

GONÇALVES, José Reginaldo Santos. Ressonância, Materialidade e Subjetividade: As Culturas como Patrimônios. **Horizontes Antropológicos**. Porto Alegre, v.11, n°23, jan/jun de 2005.

KUHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação**. Ateliê Editorial. São Paulo, 1998.

LOURENCETTI, Fernanda de Lima. Traçado de um percurso da valorização do Patrimônio ferroviário: Patrimônio Urbano, Inventário e Ferrovias (França e Brasil). **Faces da História**. Assis, v.04, n°02, janeiro de 2018.

LUCAS, Cristiane Gonçalves. **Arquitetura Ferroviária: Materiais e Técnicas Construtivas do Patrimônio Edificado do Século XIX no Rio de Janeiro**. UFRJ,2010.

MATOS, Lucina Ferreira. A Entrada da Rede Ferroviária no Campo da Preservação do Patrimônio Público Nacional. **Revista CPC**. São Paulo, v.14, n° 27, setembro de 2019.

MENEZES, José Newton Coelho. **História & Turismo Cultural**. Autêntica. Belo Horizonte,2006.

MINAS GERAIS. Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais. **Relação de Bens Protegidos pelos Municípios/gestão 2020**. Belo Horizonte, 2020.

MORAES, Acsa Caroline de Sousa. **Estação Ferroviária de Rodrigo Silva: Análise Histórica, Construtiva e Estilística**. IFMG Ouro Preto. Ouro Preto, 2017.

NASCIMENTO, Milton da S. N. Ponta de Areia. Disponível em <https://www.lettras.mus.br/milton-nascimento/47447/> , acesso em 20/08/2023.

NIZZOLA, Liliane Janine; CARNEIRO, Fernanda Gibertoni. Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário. IPHAN. Brasília, 2010

OURO PRETO. Prefeitura Municipal. **Lei complementar n°29/2008** (Plano Diretor). _____. **Distritos**. Ouro Preto,s/d.

OURO PRETO. Secretaria Municipal de Cultura e Turismo. **Dossiê de Tombamento do Conjunto Urbano e Ferroviário de Rodrigo Silva (Núcleo Histórico de Rodrigo Silva) - Ouro Preto, MG**. Ouro Preto, 2008.

_____. Secretaria Municipal de Cultura e Turismo. **Parecer de Tombamento do Conjunto Urbano e Conjunto Ferroviário de Rodrigo Silva**. Ouro Preto, 2008.

_____. Secretaria Municipal de Cultura e Turismo. **Relação de Bens Tombados e Registrados de Ouro Preto. Ouro Preto**. Ouro Preto, s/d.

PEIXOTO, Gustavo Rocha. **A arquitetura do Café**. In Arquitetura na formação do Brasil. IPHAN. Brasília, 2008.

RODRIGUES, Karla Cavalari et al. O Patrimônio Cultural na Constituição da Identidade Cultural nas Paisagens de Minas Gerais. **Revista Fórum Patrimônio: Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável**. Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). Volume 11, n° 2, 2020.

SANTA ROSA Bureau Cultural. **Almanaque do Trem**. Programa de Educação Patrimonial Trem da Vale. Santa Rosa Bureau Cultural. Belo Horizonte, 2012.

SEGAWA, Hugo. **Rumo à Industrialização**: Arquitetura da Primeira Metade do Século XX. In.: **Arquitetura na formação do Brasil**. IPHAN. Brasília, 2008.

SILVA, Fernanda dos Santos. **Patrimônio Ferroviário em Minas Gerais**- Bens Imóveis. IPHAN. Brasília, 2019.

SILVA, Fernanda dos Santos. **Reminiscências da arquitetura ferroviária em Minas Gerais**: uma ferramenta de preservação das estações ferroviárias. Dissertação de mestrado da Escola de Arquitetura da UFMG. Belo Horizonte, 2019.

SILVA, Ronaldo André Rodrigues da. **Patrimônio ferroviário brasileiro**: da inclusão à exclusão de uma paisagem cultural. 3º Colóquio Ibero-Americano: Paisagem Cultural, Patrimônio e Projeto. UFMG, Belo Horizonte, 2014.

SOARES, Jussara Duarte. **Entre as Montanhas de Minas: O Patrimônio de Rodrigo Silva**. Scortecci Editora. São Paulo, 2015.

VINÃS, Salvador Muñoz. **Teoria Contemporânea da Restauração**. UFMG. Belo Horizonte, 2021.

WERKEMA, Mauro. **Ouro Preto**: 300 anos de História, Arte e Civismo. In. LEMOS, Paulo. **Ouro Preto**: 300 anos de imagens. Ouro Preto; Legraphar; 2011.

SITES VISITADOS.

Arquivo do Estado de São Paulo (Figura 05). Disponível em <<http://www.historica.arquivoestado.sp.gov.br/materias/anteriores/edicao10/materia03/texto03.pdf>>, acesso dia 25/08/2023, às 13:28.

Azevedo Agência de Arquitetura. Estação de Mauá (Figura 08). Disponível em <https://aaa.com.br/view/3>, acesso dia 25/08/2023, às 13:32.

Concurso de Projetos (Figura 03). Disponível em https://concursosdeprojeto.files.wordpress.com/2009/05/crystal_palace_interior1.jpg?w=640, acesso dia 25/08/2023, às 13:19.

Estações Ferroviárias do Brasil. Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br/>, acesso dia 25/08/2023, às 13:14.

King Cross (Figura 04). Disponível em <https://www.alliesandmorrison.com/projects/kings-cross>, acesso dia 25/08/2023, às 13:24.

Prefeitura Municipal de Ouro Preto. Disponível em <https://ouopreto.mg.gov.br/>, acesso dia 25/08/2023, às 13:15.

Revista Formação Online. Unesp (Figura 04). Disponível em <<https://revista.fct.unesp.br/index.php/formacao/article/view/7595/5602>>, acesso dia 25/08/2023, às 13:25