

PROJETO DE INTERVENÇÃO E RESTAURO ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE MUZAMBINHO

Renata Silva Campedelli



PROJETO DE INTERVENÇÃO E RESTAURO ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE MUZAMBINHO

Renata Silva Campedelli
15204109

Caderno para a Banca Final do Trabalho de Conclusão de
Curso apresentado à Universidade Federal de Santa Catarina
como exigência para obtenção do grau de Bacharel em
Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Prof^ª Anna Freitas Portala de Souza Pimenta

Florianópolis
2022



Agradeço à Deus pela realização deste trabalho,
"pois nEle vivemos, nos movemos e existimos",
sem Ele eu não chegaria até aqui.

Um avô conta,
como conta um avô
que o trem um dia já foi rei.

Na mesma linha,
hoje,
só de carga,
seguia a fumaceira,
arrastando risos e esperanças.

Nas janelas colavam olhos,
nos bancos sentavam ternos,
nas cabeças iam chapéus e,
envolvendo tudo,
o guarda pó.

Nas ribeiras tudo parava e
a criançada acenava,
no momento do trem passar.

Antes o trem curto e,
que pena!
tão rápido.
Hoje o trem longo e
que raiva!
tão lento.

Antes era Rio,
era São Paulo,
eram todos os lugares.
Hoje é só carga,
que as cidades ignoram e
de soslaio viram as costas.

Pois o trem,
do avô
não existe mais.

“O Trem” - Eduardo Gonçalves David

RESUMO

A Era Ferroviária foi um momento crucial na história do Brasil. Através da ferrovia, foi possível importar e exportar produtos e fazer com que eles chegassem cada vez mais no interior do país, e com isso, a economia deu um salto. No interior de Minas Gerais não foi diferente.

A economia das cidades mineiras no início do século XX é resultado da junção de dois fatores, o café e a linha férrea. Em Muzambinho, a chegada do trem possibilitou vários avanços na cidade, como a construção de escolas e da Santa Casa. Nos seus 50 anos de funcionamento, a Estação era motivo de orgulho para os munícipes, e hoje, quem viveu esses anos, se lembra com nostalgia do local.

Este trabalho de conclusão de curso busca entender a história da ferrovia até a chegada no Sul de Minas Gerais e como essa história se perdeu na região ao longo dos anos. O objetivo desse trabalho é resgatar a arquitetura e a memória ferroviária na cidade de Muzambinho e fazer um lançamento inicial de projeto na Antiga Estação Ferroviária, abrangendo o restauro da edificação, a proposta de um novo layout e a intervenção no entorno, a fim de trazer à uso esse local que um dia foi tão importante para a cidade.

ABSTRACT

The Age of Steam was a crucial period in the history of Brazil. Through the railway, it was possible to import and export products and bring them further and further into the interior of the country, and because of that, the economy skyrocketed. It was no different for the interior of Minas Gerais.

The economy of Minas Gerais' towns at the beginning of the 20th century was the result of the combination of two factors: coffee and the railway. In Muzambinho, the arrival of the train enabled several advances in the town, such as the building of schools and the hospital, Santa Casa. During its 50 years of operation, the Station was a point of pride for the locals, and even today, those who lived through those years remember the place with nostalgia.

This study seeks to understand the history of the railroad up to its arrival in the South of Minas Gerais and how this history was lost in the region over the years. The goal of this study is to rescue the architecture and the railway memory in Muzambinho and to make an initial project launch in the Old Railway Station, that covers restoration of the building, the proposal of a new layout, and the intervention in the surroundings, in order to once again bring to use this station that once was so important to the town.



SUMÁRIO

| | |
|--|----|
| 1. INTRODUÇÃO | 05 |
| 1.1 Apresentação e Justificativa | 05 |
| 1.2 Objetivo | 05 |
| 2. CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA | 06 |
| 2.1 Ferrovias no Brasil | 06 |
| 2.2 Companhia Mogyana de Estradas de Ferro | 08 |
| 2.3 Ferrovia em Muzambinho | 10 |
| 3. ESTAÇÕES E SUAS MODIFICAÇÕES | 14 |
| 3.1 As Oito Estações do Município | 14 |
| 3.2 Estação Ferroviária de Muzambinho | 16 |
| 3.2.1 A Construção Original de 1913 | 16 |
| 3.2.2 Demolições e Construções da Cooperativa Mineira Agropecuária de Muzambinho em 1973 | 17 |
| 3.2.3 Reforma Estação Cafés Especiais em 2019 | 18 |
| 4. RECONHECIMENTO DO BEM | 19 |
| 4.1 Levantamento | 19 |
| 4.2. Análise Tipológica, Identificação de Materiais e Sistemas Construtivos | 20 |
| 5. TEORIAS DO RESTAURO | 23 |
| 6. MAPEAMENTO DE DANOS | 24 |
| 7. MAPA DE EMPATIA | 25 |
| 7.1 O que a cidade precisa? | 25 |
| 7.2 Diretrizes e Programa de Necessidades | 26 |
| 8. PROPOSTA | 27 |
| 8.1 Análise Urbana | 27 |
| 8.2 Plano de Conservação Praça Dom Pedro II | 30 |
| 8.3 O Entorno | 31 |
| 8.4 A Estação | 33 |
| 8. REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA | |

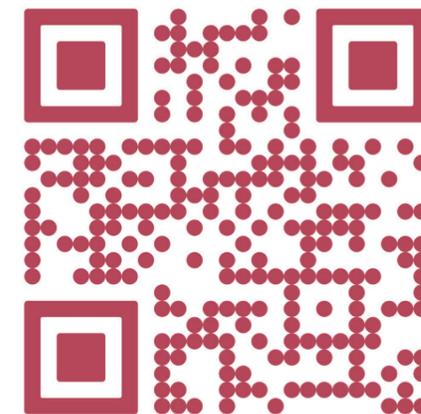
1. INTRODUÇÃO

1.1 Apresentação e Justificativa

A origem desse trabalho de conclusão de curso vem desde antes do início da faculdade, aliás, foi por causa do patrimônio que decidi cursar arquitetura. As construções históricas da minha cidade natal sempre me chamaram a atenção. Em Muzambinho, vi a possibilidade de conhecer mais sobre a identidade do meu próprio estado, minha própria cidade, dentro do tema que mais me encanta na arquitetura. Foi nesse cenário que escolhi como tema do meu estudo a Antiga Estação Ferroviária de Muzambinho (imagem 01), que traz à tona a importância do café e da ferrovia para o crescimento econômico do Brasil no início do século XX. A edificação, atualmente, tem localização privilegiada na área central de Muzambinho e foi tombada como patrimônio histórico pelo município no final do século XX, porém passou por várias modificações antes desse fato que a fez perder parte de sua linguagem arquitetônica original.

1.2 Objetivo

O objetivo deste trabalho fazer um lançamento inicial de projeto permeando duas escalas: arquitetônica e urbanística. O restauro da edificação é o ponto pé inicial para requalificar o seu entorno, entendendo a necessidade da cidade e tratando essa área, hoje deixada de lado, como local de conexão urbana. Com o intuito de resgatar as características das antigas estações da Mogyana a este remanescente histórico de grande relevância para o Patrimônio de Minas Gerais, será feita uma análise da tipologia do edifício e de como esse resgate é possível.



O QR Code acima te encaminhará para um vídeo aéreo do objeto de estudo e seu entorno, possibilitando maior compreensão do local e deste trabalho.



IMAGEM 01: Foto da antiga estação ferroviária de Muzambinho MG.
Fonte: Acervo Tadeu Varoni .

2.1 Ferrovias no Brasil

Ribeiro e Kühl (2020) afirmam: "Pensar questões que envolvem a implantação e o desenvolvimento das ferrovias é retornar a um momento de importantes transformações tanto em âmbito nacional quanto internacional". A ferrovia foi o primeiro meio de transporte a causar grandes mudanças estruturais em todo o mundo. Este modelo, vindo da segunda fase da revolução industrial, teve importante relevância para a evolução do capitalismo na fase industrial. Sendo assim, com a expansão econômica, o transporte ferroviário passou a ser o principal modelo de transporte utilizado em todo o mundo, mas em meados do século XX, se tornou obsoleto e foi ultrapassado pelo modal rodoviário. (RUTHES E SALOMÃO, 2016)

No Brasil, as primeiras tentativas de implantação de estradas de ferro aconteceram na primeira metade do século XIX. O Regente Diogo Antônio Feijó promulgou um decreto no dia 31 de outubro de 1835 concedendo benefícios a quem quisesse construir e explorar uma estrada de ferro ligando a capital Rio de Janeiro ao interior do país, às capitais de Minas Gerais, São Paulo, Rio Grande do Sul e Bahia. Não houve interessados devido ao momento político e econômico do país.

Um ano depois, a província de São Paulo criou um plano de viação concedendo direito de construção e exploração de estradas de ferro entre suas próprias cidades (Sorocaba, Santos e Curitiba, pertencente à São Paulo na época). Mais uma vez, tentativa frustrada. Na terceira iniciativa, já em 1840, o médico Thomas Cockrane obteve concessão para ligar São Paulo ao Rio de Janeiro através de ferrovias, porém investidores britânicos desistiram da empreitada, frustrando de novo a tentativa de implantação de ferrovias brasileiras.

Até 1852, quase 20 anos depois do primeira iniciativa, várias concessões ficaram apenas na teoria, pois o investimento era superior ao lucro, havendo, assim, sempre desistências dos projetos. Depois da incorporação de mais incentivos governamentais é que começaram os investimentos no setor ferroviário. Como menciona Silva (2019), esses investimentos vieram tanto do capital estrangeiro, quanto do capital nacional privado das elites agrárias que ansiavam pela exportação de seus produtos.

Segundo Boiteux (2014) apenas em 1854 a Era Ferroviária no Brasil começou. A inauguração da Estrada de Ferro Mauá (imagem 02), planejada, executada e financiada por Barão de Mauá possuía uma extensão de 14,5 km e ligava Porto Mauá a Frágoso, no Rio de Janeiro, e tinha apenas essa finalidade limitada, sem visar nenhuma continuidade, porém Pimenta (2010) escreve que desde a construção da Estação de Magé - Estrada de Ferro Mauá, mostrada na imagem 02, o objetivo era chegar a Minas Gerais, fato esse que demorou a ser concretizado. Antes, Recife, Bahia e São Paulo iniciaram suas ferrovias com mais facilidade.

Considerada o primeiro transporte intermodal do país, a linha Mauá foi criada para levar o café produzido no Vale do Paraíba em São Paulo ao porto do Rio de Janeiro, passando pelo transporte ferroviário e aquaviário. As embarcações atracavam na Baía de Guanabara e, logo após, a carga passava do transporte ferroviário para o aquaviário.

De acordo com Silva (2019), a partir da Estrada de Ferro Mauá, a história da ferrovia no Brasil teve muitos altos e baixos. A topografia brasileira, a falta de mão de obra especializada e a baixa lucratividade tornavam muito cara e desafiadora a implantação de estradas de ferro. Ainda assim, o modal era a maior aposta nacional. Por conta disso, o Governo Imperial implantou um sistema de concessões, buscando atrair investidores, o que se tornou ponto chave da política de infraestrutura imperial. Já dizia Machado de Assis no conto "Evolução" de 1884 "(...) eu comparo o Brasil a uma criança que está engatinhando; só começará a andar quando tiver muitas estradas de ferro." No final do século XIX e início do século XX, os recursos estrangeiros alavancaram as construções ferroviárias no Brasil e foram os grandes responsáveis pela arquitetura ferroviária desenvolvida no país.



IMAGEM 02: Estrada de Ferro Mauá, Estação Magé em 1854
(Foto: Casa Fluminense)



IMAGEM 03: A situação da rede ferroviária brasileira no início de 1954. (Fonte: Archdaily)

Anna Finger (2013), em sua tese de doutorado, compara a história de algumas linhas férreas brasileiras. Enquanto Barão de Mauá tentava reunir capital suficiente para prolongar a Estrada de Ferro de Magé, no Nordeste acontecia a inauguração da Recife and São Francisco Railway em 1858, que, apesar de não atingir seu objetivo de ligar Recife ao Rio São Francisco, marcou o início de grande desenvolvimento econômico pelas cidades que ela passava, e representou a primeira parcela da futura Great Western Railway, empresa européia inglesa pioneira em construções ferroviárias no Brasil, da qual Mauá também era sócio. As linhas nordestinas tinham como objetivo escoar a produção de cana de açúcar e algodão, produtos, naquele momento, líderes nas exportações do país.

Em 1855, o próprio Barão de Mauá organizou a Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II, que mais tarde, após a Proclamação da República, seria rebatizada como Estrada de Ferro Central do Brasil, ferrovia essa que ultrapassou a Serra do Mar em 412 metros de altura e representou uma grande obra de engenharia ferroviária no Brasil.

Em 1867 entrou em funcionamento a Estrada de Ferro São Paulo Railway, primeira ferrovia do Estado de São Paulo, o projeto, também de Barão de Mauá com o engenheiro britânico James Brunlees, ligava Jundiaí ao Porto de Santos e buscava facilitar o escoamento do café produzido no interior do estado. Como escreve Finger (2013), mesmo sendo construída com objetivos majoritariamente econômicos, também desempenhou papel estratégico, uma vez que, após vencerem obstáculos naturais, permitiram a articulação entre regiões dificultadas pelas condições de acessos, dando a elas um rápido desenvolvimento. Em 1877, as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro foram ligadas pelas ferrovias Central do Brasil e São Paulo Railway, grande conquista para a economia e comércio do país.

Em 1890, logo após a Proclamação da República, iniciou-se um dos planos mais importantes da viação brasileira, uma comissão encarregada de ordenar as malhas até então existentes e elaborar diretrizes para dar continuidade à implantação da malha ferroviária. Assim, um processo de transferência do controle da malha ferroviária para o Governo foi gradativamente se consolidando.

“(...) estabelecimento de um Plano de Nacional de Viação, que inicia o terceiro período de análise, marcado pela tentativa do Governo de assumir um maior controle sobre a implantação das linhas, direcionando e incentivando a construção das consideradas prioritárias para o desenvolvimento regional e articulação territorial.” (FINGER, 2013, p. 401)

A expansão da rede ferroviária continuou no século XX. Em 1919 já eram 28.128 km de ferrovias. São Paulo foi o estado que mais expandiu. Com 18 ferrovias, teve grande crescimento industrial e agrícola. Ao longo dos anos as locomotivas também evoluíram, de vapor à tração elétrica em 1920 e à tração a diesel-elétrica em 1938, como mostrado na imagem 04.



IMAGEM 04: Locomotiva a tração diesel-elétrica (Foto: Arquivo Nacional do Brasil)

2.2 Companhia Mogiana de Estradas de Ferro

Em 1930, as prioridades começaram a mudar no Brasil. Com Getúlio Vargas no poder, as ferrovias foram colocadas em segundo plano dando lugar à construção de rodovias no país devido à grande influência dos Estados Unidos, cuja indústria automobilística estava em plena expansão. Até então as ferrovias eram operadas com capital estrangeiro a fim de evitar o declínio, porém, com o crescimento rodoviário e crises internacionais pós Primeira Guerra Mundial, como redução de exportação de materiais e profissionais, a malha férrea começou a ser estatizada, levando posteriormente a sua precarização.

“Ao mesmo tempo, em função de problemas econômicos, várias empresas começaram a ser entregues ao Governo, que teve de assumir a responsabilidade sobre sua operação para evitar a paralisação nos transportes do país, levando-o a controlar grande parte da malha ferroviária brasileira.”
(FINGER, 2013, p.50)

Um pouco mais tarde, no governo de Juscelino Kubitschek em 1957, a linha férrea chega ao seu ápice com 38.287 km de extensão (imagem 03). Nesse período, como mencionado por Anna Finger, é criada a Rede Ferroviária Federal – RFFSA, sociedade de economia mista, vinculada ao Ministério dos Transportes, que tinha como lema: Administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar, melhorar e manter em tráfego as estradas de ferro a ela incorporadas. A RFFSA administrou 18 ferrovias que estavam sob o controle do Governo Federal e, mais tarde, recebeu outras como a VFRGS e a FEPASA.

No período da ditadura militar em 1964 a malha ferroviária caiu para 29.184 km devido ao início do plano de erradicação de trechos deficitários. Segundo Paula (2001), em 1966 foi criado o Grupo Executivo para Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos – GESFRA. Esse Grupo teve função permanente nas operações de desativação de ramais e sua atuação foi decisiva nesse processo de erradicação ferroviária. Foi nesse contexto, em 1964, na qual a Estação Ferroviária de Muzambinho e Estações de toda região do Sul de Minas Gerais foram desativadas.

A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro foi criada em 1872 por produtores de café, com sede na cidade paulista de Campinas (imagem 06). Esses produtores obtiveram autorização para transportar café e gado, e companhia contou com quase 2000 quilômetros de linhas, servindo os estados de São Paulo e Minas Gerais.

Sua criação se insere na história da expansão do café em direção ao interior de São Paulo, constituindo-se, inicialmente, por apenas um prolongamento da ferrovia então existente em Campinas até Mogi-Mirim e de um ramal para Amparo, com um seguimento até às margens do Rio Grande. A proposta original, entretanto, de estender seus trilhos até Goiás, ao norte, nunca ocorreu. O último trecho chegou até Passos/MG e foi inaugurado em 1921.

Segundo Silva (2019), a trajetória da Companhia foi marcada por dois períodos distintos. Seus primeiros 50 anos foram marcados pela expansão das suas linhas e constante tentativa de fusão com a Companhia Paulista. Na década de 1930, com o declínio da produção do café e os problemas econômicos provindos da Segunda Guerra Mundial, o segundo período da Companhia foi marcado por uma crise financeira que levou à sua encampação, ou seja, foi tomada pelo Governo do Estado de São Paulo em 1952.

Em sua tese, Finger (2013) relata como a Mogiana foi a primeira a atingir a divisa do Estado de São Paulo, no momento em que seus trilhos chegaram até Jaguara, em Minas Gerais, 1888. Porém, de acordo com Lopes (2016), “a Mogiana em 1886 entrara em território mineiro com a inauguração do ramal que ligava Cascavel a Poços de Caldas. A empresa se interessava no potencial das águas termais do município, cuja exploração se desenvolvia, desde a década de 1870, por intermédio de empresários paulistas. Diversas cidades são alcançadas por uma série de ramais: Itapira, Pinhal e Poços de Caldas, esta já em Minas Gerais (LOPES, 2016), como visto na imagem 07. Segundo Matos (1990) esses diversos ramais tornaram as ligações do sul de Minas mais fáceis com São Paulo do que com o próprio Estado de Minas Gerais, visto que as ferrovias paulistas não tinham um plano, elas seguiam a itinerância do café, já que a maior parte delas foi construída para atender às necessidades do desenvolvimento da cultura cafeeira. Através da Mogiana, todo o Sul de Minas e Triângulo Mineiro foram tributários exclusivos de São Paulo durante a era ferroviária.

A Companhia Mogiana permaneceu em atividade de maio de 1875 até outubro de 1971, quando foi extinta e incorporada à FEPASA - Ferrovia Paulista S/A, empresa estatal que resultou da unificação das ferrovias paulistas depois de seguidos déficits econômicos.

Arquitetura Ferroviária da Mogyana

Anna Finger (2013) escreve detalhadamente sobre as influências arquitetônicas que adentraram o Brasil na era ferroviária. As estações ferroviárias construídas pela Mogyana seguiram a mesma linguagem arquitetônica, o estilo industrial europeu em alvenaria aparente com tijolos de 2 ou 3 cores arranjados em ordem do tipo inglês ou flamengo “tirando partido estético de sua coloração e textura” (FINGER, 2013, p. 388)., como mostra a imagem 05. A linguagem das construções eram simples e haviam discretos elementos decorativos nas suas fachadas, reafirmando o rigor técnico e a modernidade da Companhia.

“Na Região Sudeste o tijolo teve fundamental importância na arquitetura ferroviária, sendo empregado de forma aparente em diversas linhas, a exemplo dos edifícios construídos pela São Paulo Railway ao final do século XIX em substituição aos originais da década de 1860, mas também das estações da Companhia Mogiana” (FINGER, 2013, p. 373)

Segundo Finger (2013) o tijolo, empregado de maneira aparente, marcou a arquitetura de linhas construídas por empresas inglesas, demonstrando a influência da arquitetura vitoriana. Com o aumento no número de olarias na região (para o fornecimento de material de construção em decorrência do rápido crescimento urbano da cidade de São Paulo) e dos próprios técnicos ingleses que acabaram trabalhando em outras companhias, a solução foi adotada em diversas outras linhas, acabando por caracterizar a arquitetura ferroviária paulista.

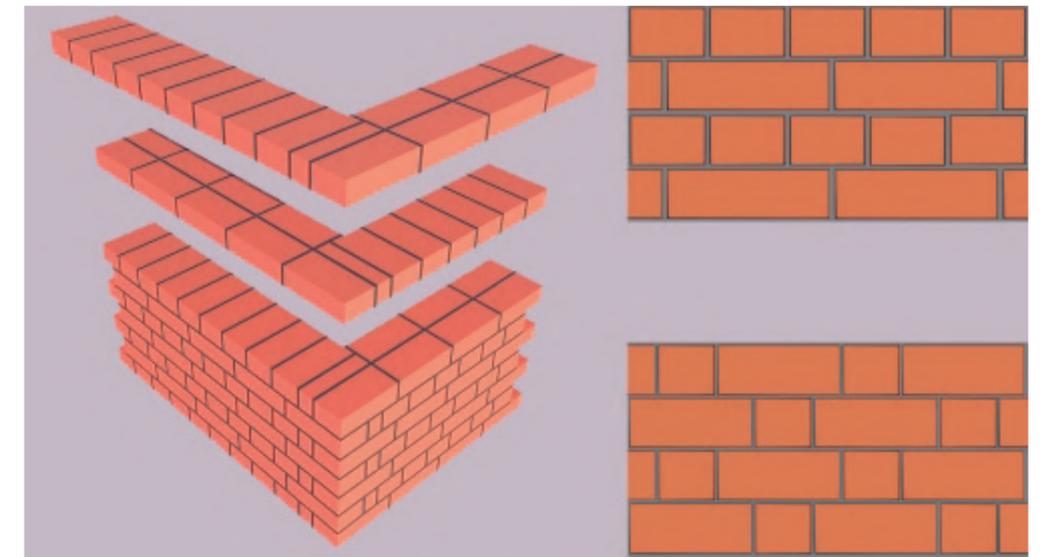


IMAGEM 05: Tijolos aparentes arranjados no estilo inglês (Foto: Museu Casa de Portinari)



IMAGEM 06: Oficina da Companhia Mogiana – Campinas, SP – década de 1930 (Fonte: Internet Archive)



IMAGEM 07: Oficina da Companhia Mogiana, em Campinas, foto atual. (Fonte: Internet Archive)

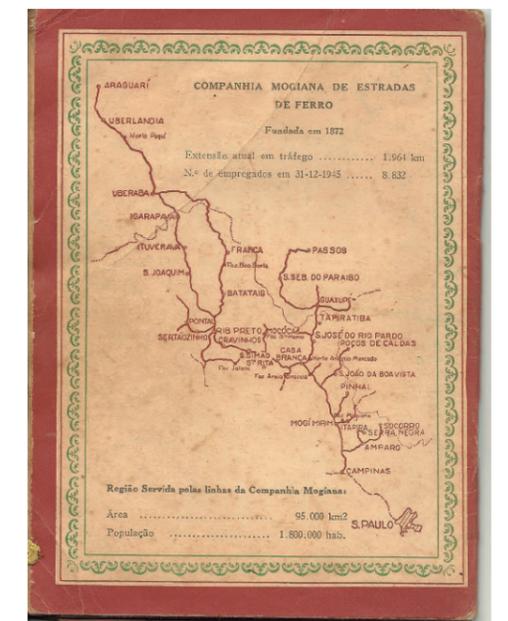


IMAGEM 08: Boletim da Mogiana, do ano de 1946. (Fonte: Internet Archive)

2.3 Ferrovia em Muzambinho

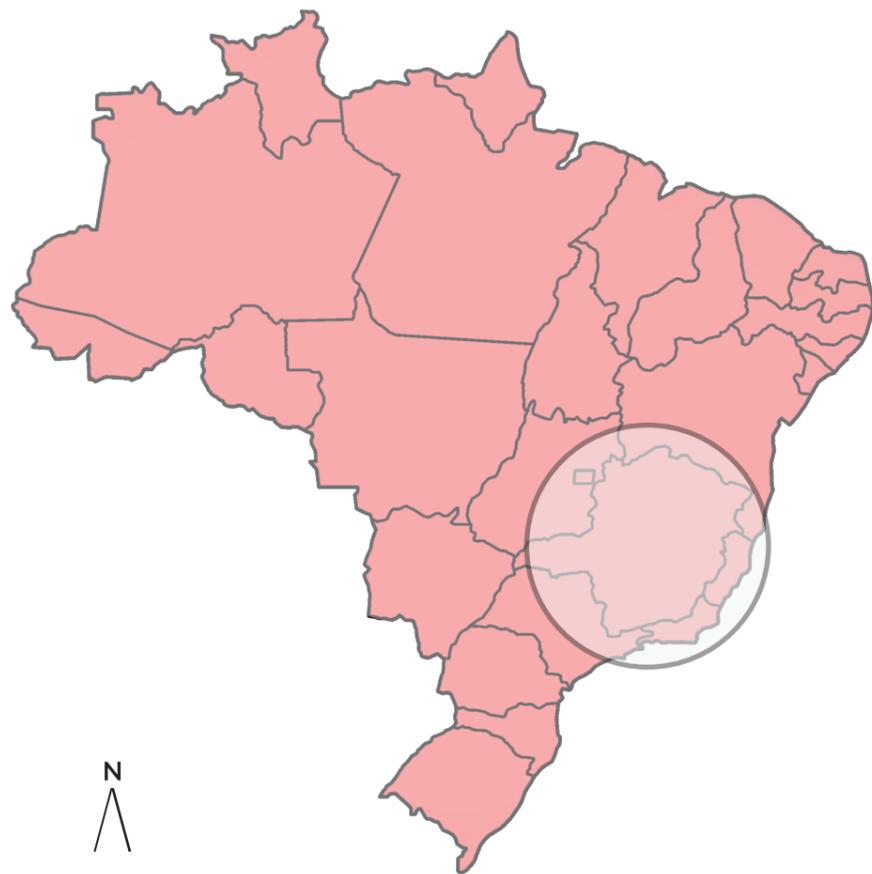
De acordo com documentos encontrados no Museu Municipal de Muzambinho, o povoado onde hoje é a cidade de Muzambinho formou-se através de um quilombo de escravos africanos refugiados e de descendentes portugueses, não se sabe ao certo qual dos dois povos chegaram primeiro na região. O povoado surgiu antes de 1852 tendo como um dos pioneiros de sua fundação Pedro de Alcântara Magalhães. Na data do dia 08 de outubro de 1860, se tornou distrito.

A Igreja Católica possuía grande importância na articulação das comunidades naquele momento, devido ser a instituição responsável por prestar os serviços de registros de nascimentos, casamentos e óbitos. O distrito, deste modo, passou a categorizar-se como uma paróquia no dia 02 de janeiro de 1866 e, 12 anos mais tarde, em 12 de novembro de 1878 tornou-se uma vila. Porém, o local foi receber o status de cidade no dia 30 de novembro de 1880 com o nome de Mozambinho, originária da palavra "mocambo", moradia utilizada pelos negros escravos fugitivos, mostrando a importante influência dos negros africanos na região de formação do povoado. Por fim, segundo documentos históricos do Museu de Muzambinho, sua população se incorporou de descendentes de índios, africanos, espanhóis, portugueses, italianos, sírios, libaneses e alguns suecos.

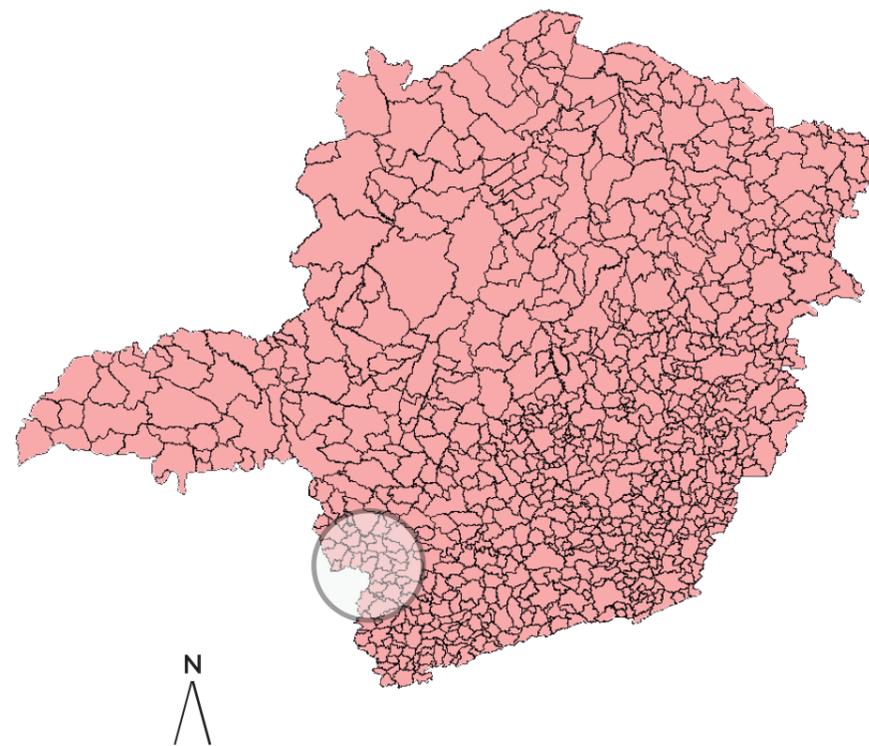
A construção da Estação Ferroviária em Muzambinho foi um grande marco para a cidade. Significou o progresso socioeconômico e cultural na cidade, já que a ferrovia possibilitou o transporte do café e também a criação de diversos empregos na cidade. Juntamente com a Estação de Muzambinho, também foram construídas outras 06 estações na zona rural do município.

A Estação Ferroviária foi um dos primeiros grandes equipamentos públicos da cidade, e por causa dela, várias construções posteriormente foram possibilitadas.. No ato de sua construção, estava localizada nos limites da cidade. Hoje, porém, está localizada na região central de Muzambinho, pois a cidade se desenvolveu ao redor dessas primeiras grandes obras.

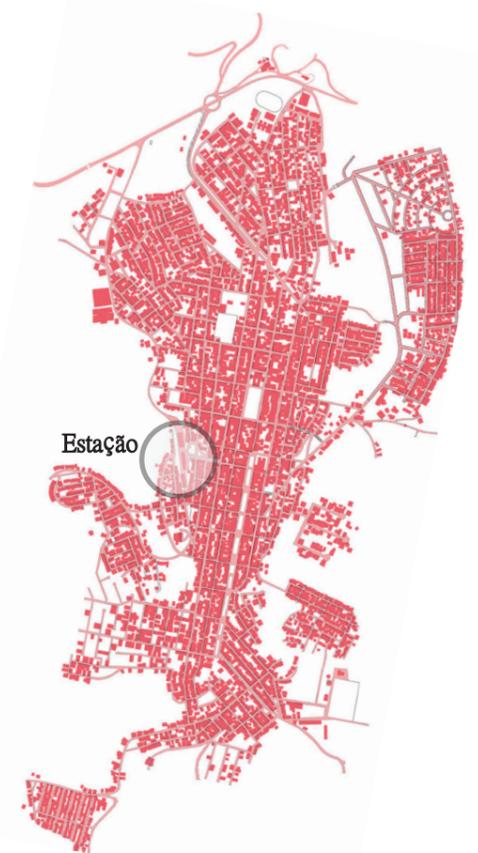
O processo para trazer a Estrada de Ferro até Muzambinho não foi breve ou fácil, a seguir, descreveremos com mais detalhes essa jornada e os resultados dela.



MAPA 01 - Brasil, destaque para Minas Gerais.



MAPA 02 - Minas Gerais, destaque para a região sudoeste.



MAPA 03 - Muzambinho, destaque para a localização da Estação Ferroviária.

Em 1913, com grande orgulho e êxtase, o povo de Muzambinho inaugurou a Estação Ferroviária (imagem 09), depois de 2 anos e meio de construção, tempo relativamente curto visto as dificuldades do terreno, segundo reportagem no Jornal "O Muzambinho" do dia 06 de abril de 1913 sobre a Inauguração da Estrada de Ferro em Muzambinho.

A história do prédio, que hoje é ocupado pela Estação Cafés Especiais, remonta ao século XIX, bem antes de sua construção. Em 1886, o Dr. Américo Luz, médico, político e um dos grandes impulsionadores do progresso em Muzambinho, já dava os primeiros passos em direção à concretização desse sonho que era trazer a Estrada de Ferro para o Sul de Minas Gerais, como diz Soares (1937), "não é necessário dizer da satisfação que alardeou a Muzambinho quando a notícia da iniciativa de Américo Luz foi atirada ao povo". Em 1887, juntamente com o Dr. Carlos de Miranda Jordão e Cel. Francisco Navarro de Moraes Salles fundou a Companhia Estrada de Ferro Muzambinho.

"(...) o Presidente da Província Mineira baixou a lei n.º 3420, de 30 de Agosto de 1887, concedendo privilégio para a construção de uma estrada de ferro que, partindo da divisas daquela Província com a de São Paulo, município de Muzambinho, fosse terminar em São Joaquim da Serra Negra, município de Alfenas." (SOARES, pág. 70, 1937)

Segundo Costa (1995), o primeiro contrato da Estrada de Ferro Muzambinho como empresa foi em 27 de junho de 1889. Ano no qual aconteceu em Guaxupé (na época Dolores de Guaxupé), cidade vizinha à Muzambinho, uma reunião com as principais pessoas do município, conforme reportagem do jornal "O Muzambinho" do dia 06/04/1913, para se discutir o levantamento de capital para a construção da estrada de ferro denominada "Muzambinho", que ligaria São Sebastião do Paraíso, Passos, Monte Santo, Guaranésia, Guaxupé e Muzambinho aos portos do Rio de Janeiro e de Santos. Com o apoio de muitos nomes importantes na cidade, levantou-se o total de 3.000 contos de réis para a construção da estrada, porém, com a Proclamação da República e o subsequente período revolucionário, várias Companhias suspenderam suas construções por falta de recursos internacionais para as execuções. Durante anos, os esforços de Américo Luz para trazer a estrada de ferro para Muzambinho não foram recompensados como pretendia, os custos para assentar os trilhos no sul de Minas eram muito altos em decorrência de sua topografia.

Costa (1995) aponta objetivos prováveis para expansão férrea no sul de Minas Gerais: escoar produtos que vinham do sul de Goiás e Triângulo Mineiro pela Mogyana e os produtos do oeste paulista para a região do Rio de Janeiro; escoar a produção sul-mineira para São Paulo, especialmente para o Porto de Santos. É evidente a captação da economia sul mineira através da Mogyana, como Silva (2012) resume "o golpe dado pela Mogyana na Muzambinho, e por consequência na Minas e Rio, foi fato" (Silva, p. 170, 2012), como descrito melhor a seguir.



IMAGEM 09: Foto da antiga estação ferroviária de Muzambinho prestes a ser inaugurada em 1913
Fonte: Museu Municipal de Muzambinho

Em 1897, houve a tentativa de transferência de todas as concessões para a Companhia Mogyana que se propunha a realizar, em 6 anos, a conclusão das obras no sul de Minas e também outros ramais pelo Estado. Porém, segundo SOARES (1937), o Governo do Estado de Minas Gerais não permitiu a transferência e a encampou através da lei n.º 270, do dia 1º de Janeiro de 1899, trazendo prejuízo para seus acionistas e modificando assim seu traçado original. No mês seguinte à sua encampação, o Governo Estadual adquiriu-a, conservando-a até 1908, ano em que foi encampada pelo Governo Federal. Costa (1995) refuta que a companhia tenha sido encampada pelo Governo Estadual pela lei n.º 270, pois há relatórios da diretoria da Companhia aos acionistas em data posterior.

“Quando o governo tornou-a sua propriedade, a sua situação financeira não lhe permitia atingir a cidade que lhe emprestara o nome.” (SOARES, pág. 71, 1937)

Em 15 de maio de 1904 é inaugurada a Estação Ferroviária de Guaxupé através da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro, devido aos esforços do Conde Ribeiro do Valle. Nesse tempo, ele deu a Guaxupé a iniciativa de realização do ramal Muzambinho. Foi feito um pedido para a Câmara Municipal, em nome da Companhia Mogyana, a concessão do prolongamento do ramal de Guaxupé à Muzambinho. Resolvido isso, o povo vibrava com a iminência da construção da esperada Estrada de Ferro Muzambinho, porém o Governo lançou um protesto sobre a decisão da Câmara, pois, segundo Soares (1937), o desejo do Governo Pena era que o comércio de toda aquela região convergisse para o Rio de Janeiro e não para Santos, assim a construção foi cancelada mais uma vez. Somente com a entrada de Dr. Francisco Sá como Ministro da Viação e Obras Públicas em Minas Gerais, o sonho finalmente se tornou realidade, e os privilégios de toda zona não trabalhada pela Cia. Muzambinho foi transferida à Mogyana. No ano de 1913 é inaugurado o ramal Guaxupé/Muzambinho. Com a chegada da estrada de ferro em Muzambinho a cidade mudou, o comércio se tornou mais dinâmico, ocorreu a construção do Grupo Escolar, do prédio do Fórum e da cadeia pública, essa guinada econômica é muito bem escrita nesse trecho da reportagem (imagem 10):

“Temos estrada de ferro! Isso significa a aproximação dos mercados, significa o aumento da produção e da riqueza, produção e riqueza que se converterão em uma soma incalculável de benefícios e de bem-estar para o povo.” (EQUIPE EDITORIAL, Jornal “O Muzambinho”, pág 02, 1913)

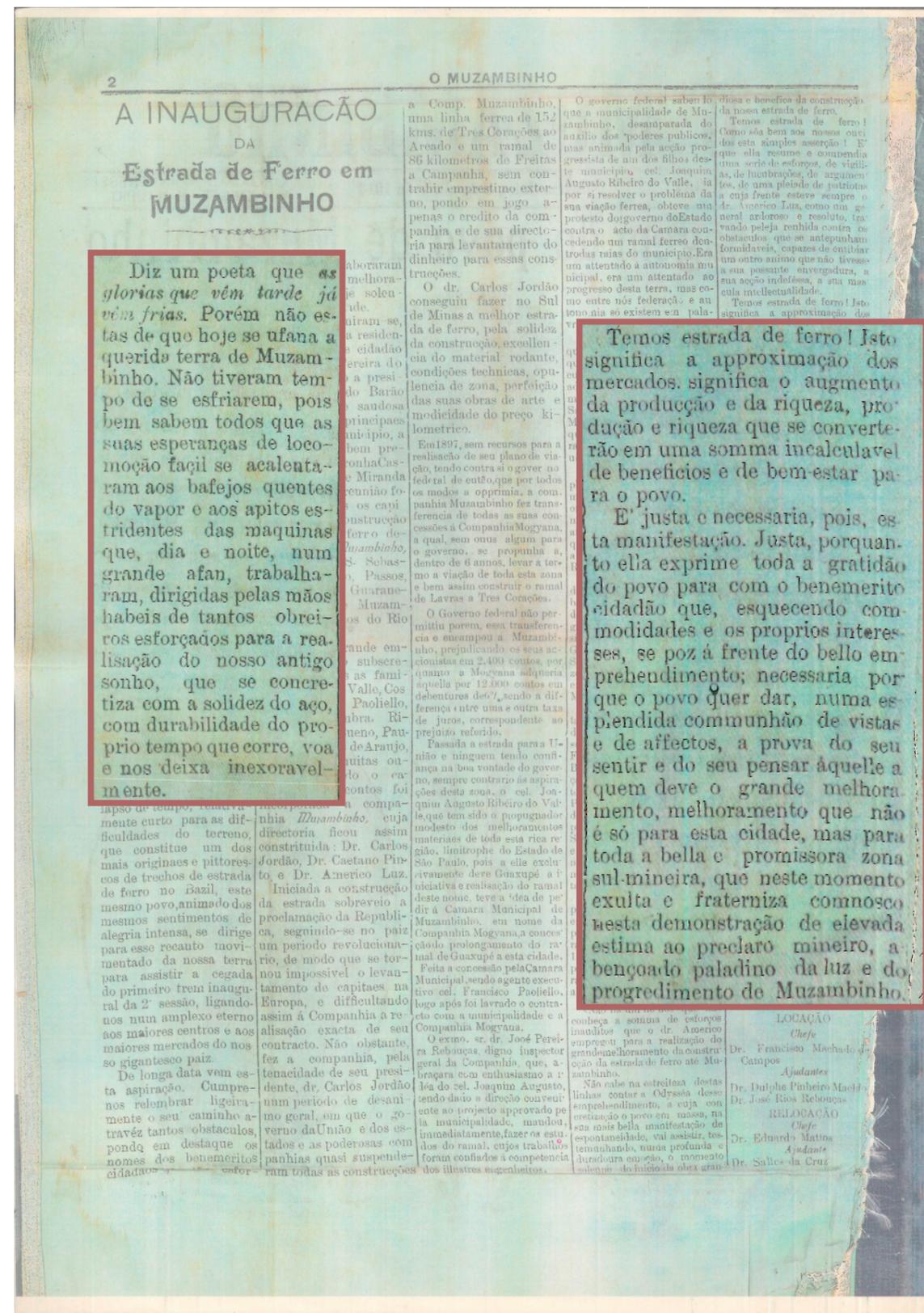


IMAGEM 10: Jornal O Muzambinho com reportagem sobre a Inauguração da Estação Ferroviária no dia 06/04/1913. Fonte: Museu Municipal de Muzambinho

De acordo com Soares (1937), quando o ramal de Muzambinho foi inaugurado, o povo comemorou com muitas solenidades. Receberam o trem especial que conduzia a Comissão de Guaxupé. Naquele momento

“tornara realidade uma das grandes inspirações do grande Américo Luz (...). Os maiores surtos de progressos que há decênios vêm-se observando no Sul de Minas são devidos às suas esplêndidas redes férreas, à causa das quais Américo Luz consagrou uma grande parte de sua vida, (...). A fecunda zona sul-mineira e o seu Estado lhe devem, por isso, mais do que um simples tributo de gratidão. Devem-lhe um monumento.” (SOARES, 1937, p.79).

Observando a descrição sentimental presente no Documento de Tombamento do Prédio da Estação Ferroviária de Muzambinho, vislumbra-se, por um momento, a importância da chegada da ferrovia na cidade:

“A ferrovia representou, para a região, muito mais que uma simples porta de saída para o mundo. No final do século XIX, o transporte de mercadorias, em especial o café, era vista como essencial para os comerciantes e fazendeiros, o transporte via carro-de-boi era extremamente demorado e inseguro. A partir de então a cidade de Muzambinho ganha novos ares, há uma espécie de efervescência econômica e cultural com a inauguração da estação ferroviária. Fazendeiros de cidades vizinhas que não eram atingidas pela ferrovia passaram a transportar seu café através de Muzambinho. Os trabalhos de construção foram executados por homens simples, do povo, que deixaram suas marcas em cada pontilhão, cada casa de máquinas e, mais que isso, na própria cidade, fixaram-se, formaram famílias e fizeram a região crescer. Os trilhos da ferrovia cruzaram esta região e por eles foram transportados vagões cheios de trabalho e progresso, sonhos e esperanças, num vai-e-vem frenético de gente e vida que transformaram para sempre estas montanhas mineiras.” (Documento de Tombamento, 1999)

Depois da sua desativação, no contexto da ditadura militar, em 20 de abril de 1966, o Prédio da Estação serviu de sede para a Cooperativa Mineira Agropecuária de Muzambinho (COOMAM) de 1970 até 2002, quando a mesma encerrou suas atividades. A COOMAM realizou diversas reformas no prédio original, entre elas demolições e construções, como mostraremos melhor a seguir. Durante este período, o prédio foi tombado como patrimônio histórico no ano de 1997 pelo Decreto Municipal nº 1212/1997. As alterações no prédio foram realizadas antes da realização da medida de tombamento (RIBEIRO, 2018). Oito anos mais tarde, no dia 16 de agosto de 2010 foi autorizado o funcionamento da Escola Municipal Sagrado Coração de Jesus no edifício, a qual permaneceu por 6 anos no local, saindo no dia 1 de fevereiro de 2016. Hoje, o prédio pertence à Cooperativa Central do Café, empresa que utiliza o espaço para produção e venda de produtos cafeeiros Estação Cafés Especiais.



IMAGEM 11: Funcionários da Estação com o trem 167 Mogyana (Foto: Museu Municipal de Muzambinho)



IMAGEM 12: Chefe da Estação com sua família na frente do prédio na sua inauguração (Foto: Museu Municipal de Muzambinho)

3. ESTAÇÕES E SUAS MODIFICAÇÕES

3.1 As Oito Estações do Município

Na década de inauguração da Estação Ferroviária Muzambinho, outras sete estações de menor porte também foram inauguradas na zona rural do município. Atualmente, algumas dessas estações estão demolidas e outras, em uso.



IMAGEM 13: Estação Santa Esméria, 1972 (Fonte: Museu Municipal de Muzambinho)

A Estação Santa Esméria (imagem 13) foi inaugurada em 1913 na zona rural do município de Muzambinho. Fazia parte do ramal do Tuiuti, ativado 6 meses antes. Atualmente encontra-se demolido e sem trilhos.



IMAGEM 14: Plataforma da Estação Montalverne, 1960 (Fonte: Internet Archive)



IMAGEM 15: Estação do Moçambo, 2021 (Fonte: Foto da autora)



IMAGEM 16: Estação do Moçambo, 1960 (Fonte: Internet Archive)

A imagem 14 ao lado esquerdo mostra a Estação Montalverne, também construída na zona rural do município de Muzambinho e inaugurada em 1916, dois anos após a ativação do ramal que ela fazia parte. Seu nome original era Estação Santa Anna (relatório Mogyana, 1913), e seu nome definitivo foi uma homenagem a um frei que catequizava a população indígena da região. Montalverne era uma grande fazenda com vários colonos, a casa grande existe até os dias atuais. A Estação Montalverne foi demolida em no final dos anos 1990 pela Prefeitura de Muzambinho, com o motivo de ser usada por andarilhos e malfeitores.



IMAGEM 17: Pontilhão do Moçambo, 2021 (Fonte: Foto da autora)



IMAGEM 18: Pontilhão do Moçambo, 1960 (Fonte: Internet Archive)

A Estação Ferroviária do Moçambo (imagens 15 e 16) é a estação mais próxima geograficamente da Estação de Muzambinho. Foi inaugurada em 1913 e está situada em um corte estreito entre a rodovia BR-491, o rio Moçambo e um talude. Os trilhos faziam um trajeto de quase 90 graus ao sair da estação para cruzar o rio, ainda existem resquícios dos trilhos sobre a ponte (Giesbrecht, 2007).

Nas imagens 17 e 18, vê-se o Pontilhão do Moçambo, ponte na qual a linha do ramal passava por cima. Atualmente, a Estação encontra-se em uso por uma Escola Estadual, tendo sido pouco modificada ao longo dos anos. O Pontilhão, por outro lado, encontra-se original, porém sem uso e sem manutenção do seu entorno.



IMAGEM 19: Estação da Palméia, data desconhecida
(Fonte: Prefeitura de Muzambinho)



IMAGEM 20: Estação da Palméia, 2021
(Fonte: Foto da autora)

As fotos acima (19 e 20) mostram a Estação da Palméia, localizada no bairro rural da Palméia, em Muzambinho. Inaugurada em 1914, ela é a estação mais original e conservada que existe no município. Atualmente não possui mais seus trilhos e funciona como uma Escola Municipal, contendo poucos alunos.

A Estação de Tuiuti (imagem 22 ao lado direito), foi inaugurada em 1914, como ponta de linha do ramal de seu próprio nome, Tuiuti. Foi construída em madeira. Em 1944 seu nome foi modificado para Juréia. Na década de 1980 foi demolida pela Prefeitura, e atualmente existe a antiga plataforma com o nome de "Praça da Estação".



IMAGEM 21: Estação de Monte Cristo, 2001
(Fonte: Eduardo Roxo Nobre)

A Estação de Monte Cristo (imagem 21 acima) também foi inaugurada em 1914 no prolongamento do ramal que passava pela região. Inicialmente o ramal não passaria pela Fazenda Monte Cristo, local onde se localiza a Estação, porém o engenheiro responsável pela sua construção era irmão do dono da fazenda, modificando a rota e favorecendo o irmão.

Atualmente a Estação é usada como paiol de milho e cocheira de gado, e encontra-se em estado precário de conservação, inclusive sem telhas. (Giesbrecht, 2007)

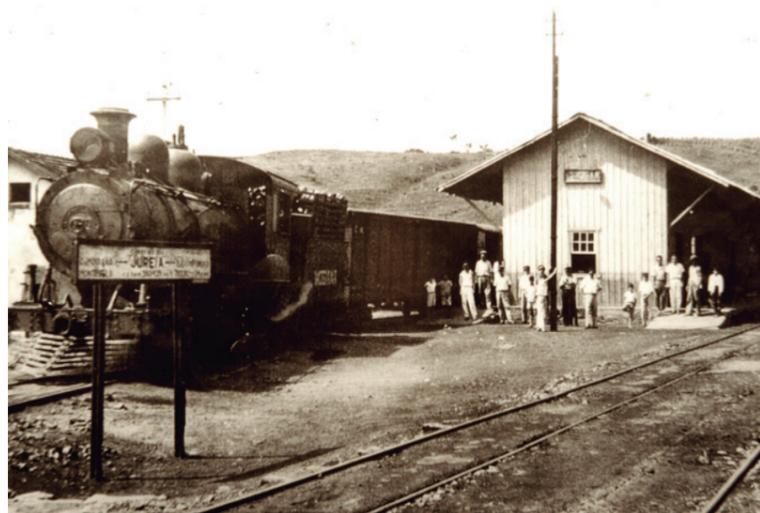


IMAGEM 22: Estação Tuiuti (Juréia), 1950 (Fonte: Blogspot Muzambinho Minas Gerais)



IMAGEM 23: Estação de Monte Belo, anos 1960
(Fonte: Internet Archive)



IMAGEM 24: Estação de Monte Belo, 2021
(Fonte: Foto da autora)

Na época de inauguração da Estação de Monte Belo (imagens 23 e 24), o povoado pertencia à Muzambinho. Atualmente, Monte Belo é um município independente. A Estação também entrou em funcionamento em 1914 e hoje existe como apoio para a Rodoviária ao lado, tendo sido reformada há poucos anos.

Através de documentação das estações do município e análise das existentes, pode-se observar e concluir mais objetivamente a tipologia do objeto de estudo, a oitava estação, a principal de Muzambinho, e dar andamento à proposta de restauro da mesma.

3.2 Estação Ferroviária de Muzambinho

3.2.1 A Construção Original de 1913

Segundo o Documento de Tombamento da Estação e seu redor, de 1998, a Antiga Estação Ferroviária de Muzambinho está localizada na Praça Dom Pedro II, fazendo parte do conjunto arquitetônico, urbanístico e paisagístico do local, onde também está situado o monumento Fonte e a Praça Chapéu de Sol, na região central de Muzambinho.

Não existem registros do projeto original da estação, porém, 5 anos após ser desativada, em 1971, foi feito um levantamento do prédio então existente (imagem 26). Nesse desenho, e também em um Laudo de Avaliação realizado em 1975 (imagem 25), verifica-se a existência de uma Casa do Portador, ocupada no então momento pelo Sr. Ordado Barreto Lima, onde continha quatro quartos, uma cozinha, um banheiro e duas salas. Atualmente essa casa não existe mais, tendo sido demolida no início do século XXI. Logo ao lado esquerdo, situa-se o prédio da estação ferroviária, apresentando planta em forma retangular, construída sobre alicerce de pedra de mão e alvenaria de tijolo de barro cozido. Seu interior era composto por uma área de armazém que continha em grande parte o café levado até o Porto de Santos, uma área de bagagem, sala de espera com sanitários, sala da chefia e logo depois, o vestíbulo.

Ao final do prédio, situava-se a residência do Chefe da Estação, contendo três quartos, uma sala, uma cozinha e um banheiro, após um extenso quintal, o mictório.

2) - Das benfeitorias

2.1- Prédio da Estação e Anexos - 517,85 m²

Construção em alvenaria de tijolos a vista, cobertura de telhas do tipo francesa, que abrigava as dependências da estação: armazém, agencia, bagagem sala de espera, saguão, WC e moradia do Chefe

✓ Construção anexa: mictório e despensa, piso cimentado, sem forro, com luz. WC, com piso cimentado, forro grade de madeira, caixa d'água, pia c/ torneira, vaso sanitário com caixa de descarga, vitral de ferro - basculante, 2 portas de calha. Estado regular de conservação. Idade aparente 50 anos.

IMAGEM 25: Trecho do Laudo de Avaliação para FEPASA (1975) (Fonte: Jesiel Tristão)

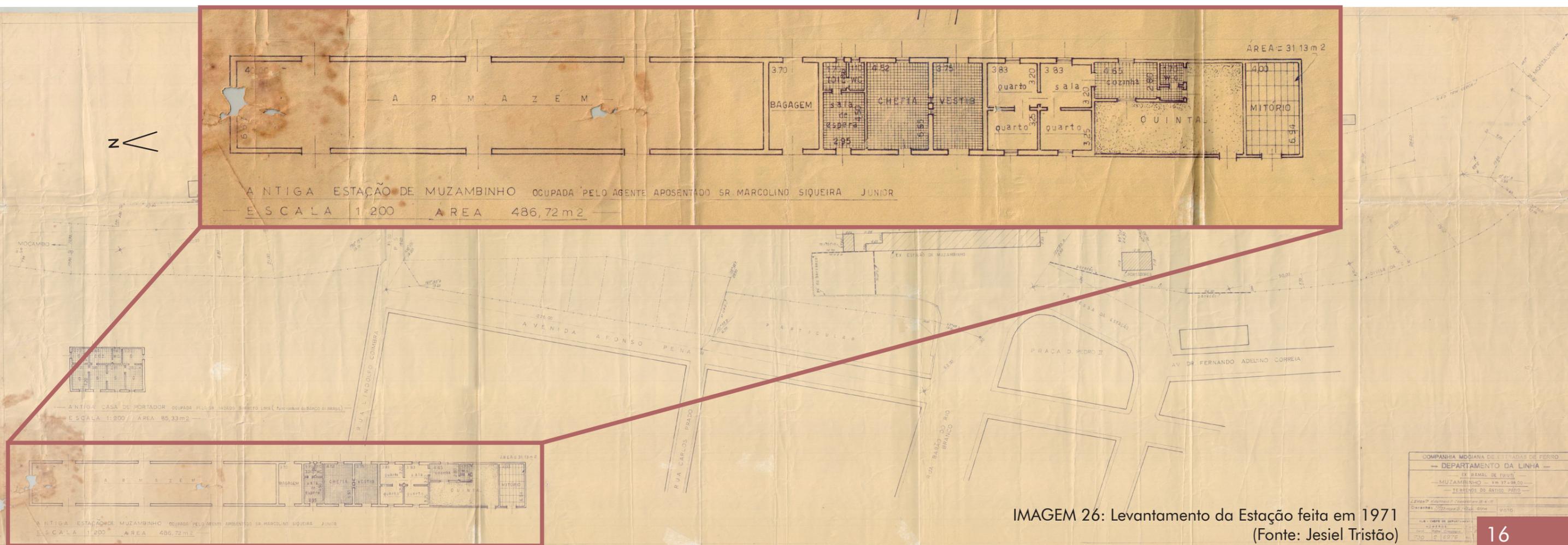
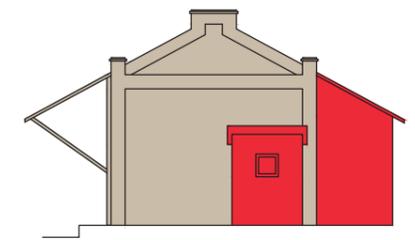


IMAGEM 26: Levantamento da Estação feita em 1971 (Fonte: Jesiel Tristão)

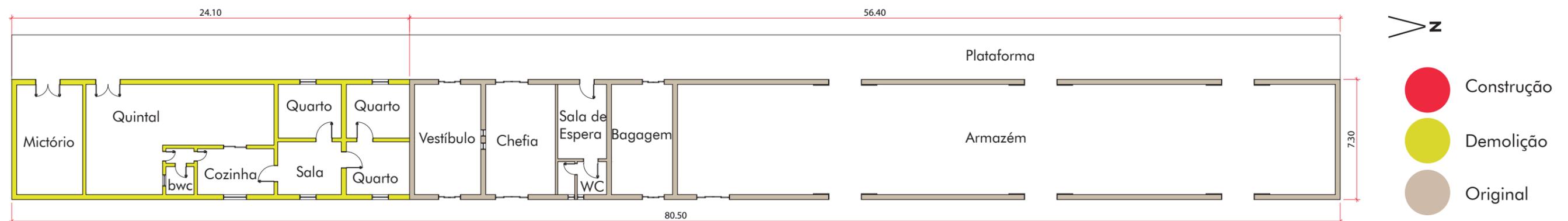
3.2.2 Demolições e Construções da Cooperativa Mineira Agropecuária de Muzambinho em 1973

Após a desativação da Ferrovia, o prédio abrigou a sede da Cooperativa Mineira Agropecuária de Muzambinho (COOMAM) de 1973 até 2004, período no qual o prédio mais passou por reformas e modificações no seu interior e exterior. No que abrange demolições e construções: a Casa do Chefe da Estação que continha três quartos, uma sala, uma cozinha, um banheiro, um quintal extenso e um mictório foi completamente demolida para dar lugar a um anexo de dois pavimentos usado pelo Banco de Crédito Rural da COOMAM. E, o local onde abrigava a plataforma de espera pelos trens, foi feita uma parede em toda a extensão para ganhar espaço interno. Todas as paredes externas e internas foram rebocadas e pintadas com tinta na cor bege. Na fachada norte foi construído um pequeno anexo, que não se sabe para o que era usado ao certo.

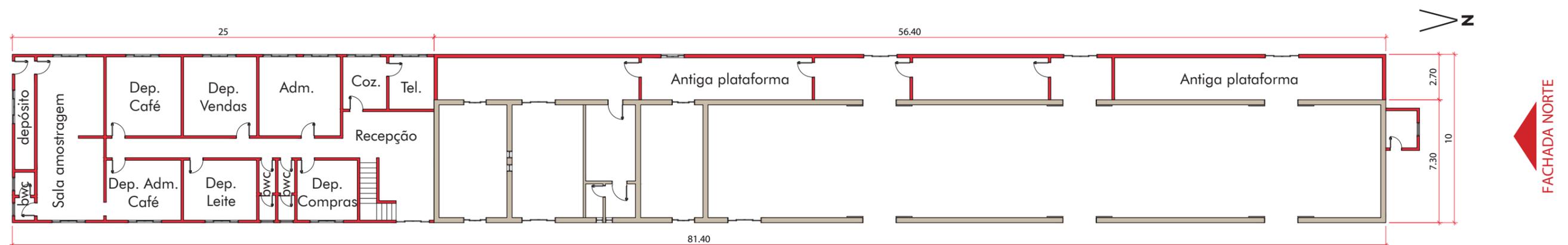
Presente no Museu Municipal de Muzambinho (e de acordo com Márcia Campedelli e Andrea da Silva, antigas funcionárias da Cooperativa), o projeto do anexo de dois pavimentos da COOMAM continha, no térreo, recepção, cozinha, telefonia, departamento de compras, gerência administrativa, bwc feminino e masculino, departamento de vendas, departamento de leite, departamento de café, departamento administrativo do café, sala de amostragem com bwc privado e depósito. No pavimento superior continha departamento pessoal, departamento contábil, processamento de dados, bwc masculino e feminino, departamento financeiro, diretoria financeira, sala de reunião e sala do presidente com bwc privado. Atualmente esse anexo encontra-se sem uso e abandonado, porém pertence à Cooperativa que funciona no prédio da antiga Estação. Esse anexo não faz parte do tombamento do Prédio da Estação.



FACHADA NORTE
CONSTRUÇÃO EM 1973
Escala 1.250



PLANTA BAIXA - DEMOLIÇÕES EM 1973
Escala 1.250



PLANTA BAIXA - CONSTRUÇÕES EM 1973
Escala 1.250

FACHADA NORTE

3.2.3 Reforma Estação Cafés Especiais em 2019

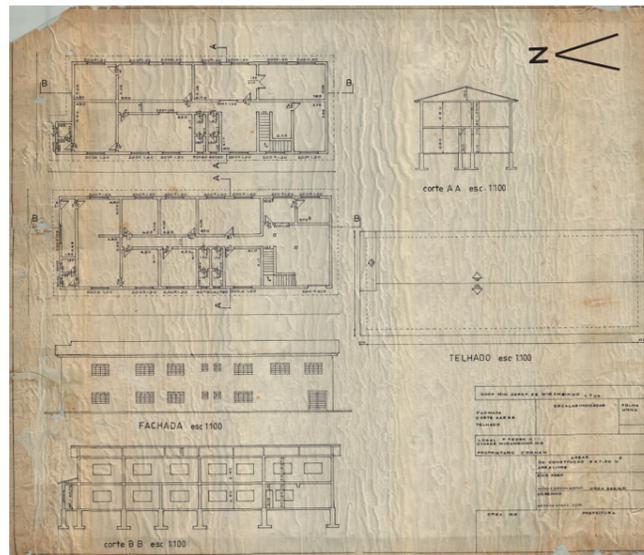


IMAGEM 29: Ampliação feita para Cooperativa Mineira Agropecuária de Muzambinho (1973)
Fonte: Museu Municipal de Muzambinho



IMAGEM 27 e 28: Cooperativa Mineira Agropecuária de Muzambinho no ano de 2002
(Foto: Prefeitura de Muzambinho)

Em 2019 iniciou-se uma reforma no edifício, iniciativa da Cooperativa Central do Café, para implementação de vendas do seu produto Estação Cafés Especiais. Nessa reforma foram substituídas todas as telhas do antigo Prédio da Estação, como é visto na imagem 20. Além disso, o prédio ganhou uma nova pintura externa na cor azul (imagens 30, 31 e 32), e internamente ganhou novos revestimentos e paredes drywall.



IMAGEM 30: Fachada leste, edifício em 2021 (Foto: Arquivo pessoal)



IMAGEM 32: Fachada norte, edifício em 2021
(Foto: Arquivo pessoal)



IMAGEM 31: Fachada oeste, edifício em 2021 (Foto: Arquivo pessoal)

Antes da reforma de 1970, nesse local estava, à vista dos trens que chegavam, uma placa com o nome da estação "Muzambinho". Atualmente, está oculta acima do telhado.



Anexo construído na década de 1970 pela Cooperativa. Antigamente esse local era ocupado pela Casa do Chefe da Estação. Esse anexo não faz parte do tombamento do prédio original.

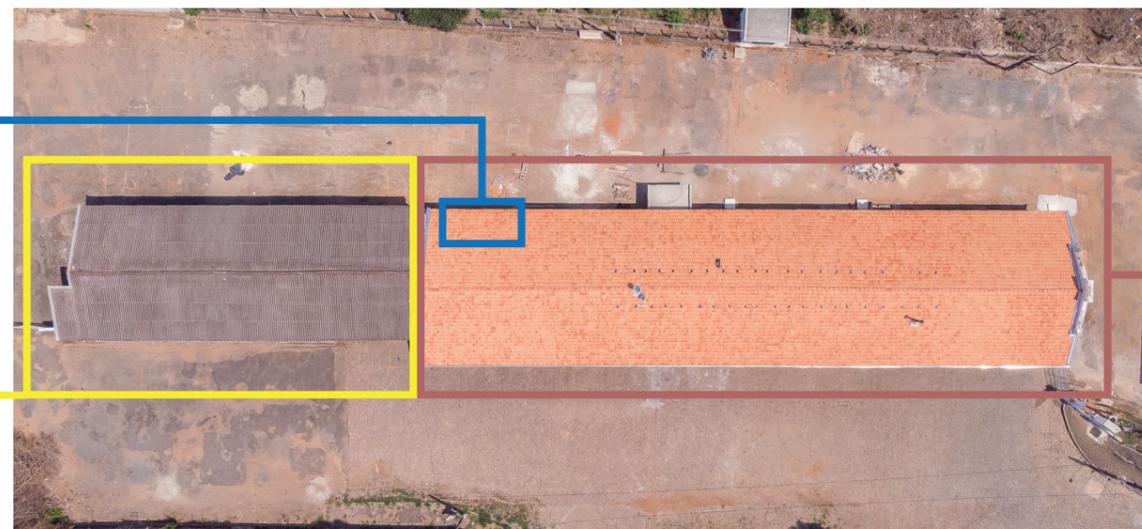


IMAGEM 33: Imagem aérea planta baixa, edifício em 2021. Esquema explicativo de modificações importantes no prédio ao longo de 110 anos (Foto: Arquivo pessoal)

Remanescente do prédio original da Estação. O interior foi todo modificado pela Cooperativa na década de 1970, assim como as paredes rebocadas e a plataforma de espera ao trem fechada com uma parede para ganho de espaço interno.

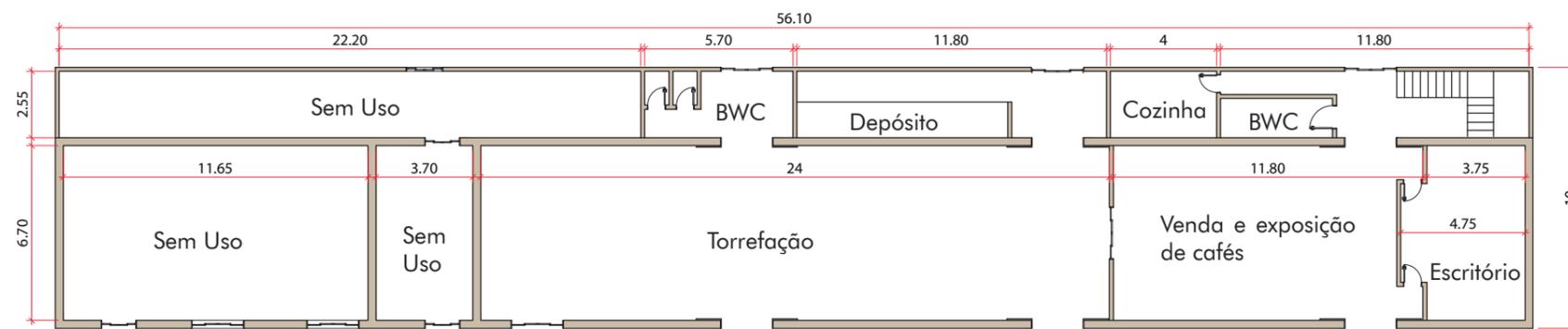


4. RECONHECIMENTO DO BEM

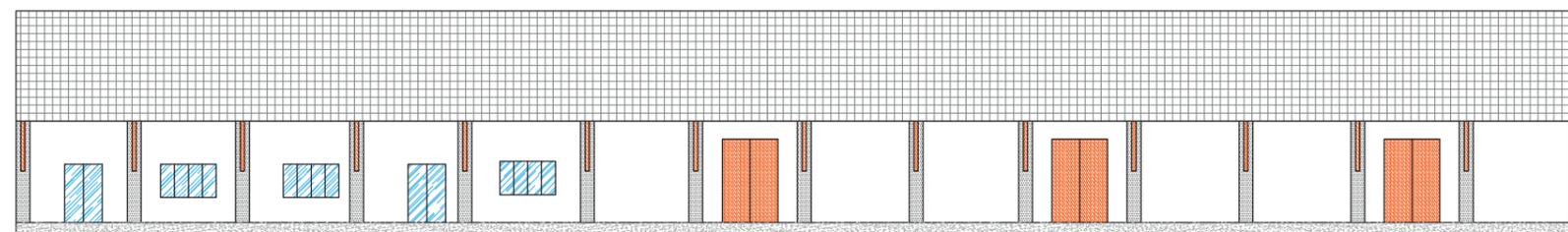
4.1 Levantamento

O levantamento arquitetônico do edifício foi feito com trena laser, trena métrica, plantas antigas e algumas fotos e vídeos com drone para explorar a cobertura, foi feito com o intuito de resgatar as características arquitetônicas e intervir no edifício para seu melhor uso e aproveitamento.

A medição foi apenas no imóvel de 1913 tombado pelo município, não levando em consideração o anexo de dois pavimentos construído na década de 1970 após a demolição de parte do edifício original, pois na proposta final esse anexo, atualmente sem uso, será demolido.



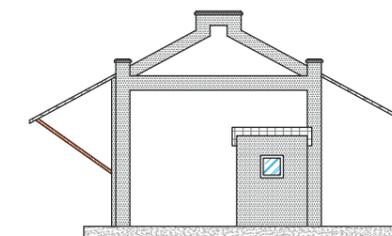
PLANTA BAIXA - LEVANTAMENTO
Escala 1.250



FACHADA LESTE - LEVANTAMENTO
Escala 1.250



- Reboco na cor branca
- Concreto rústico
- Madeira
- Telhas do tipo francesa
- Vidro
- Reboco na cor azul



FACHADA NORTE - LEVANTAMENTO
Escala 1.250

4.2. Análise Tipológica, Identificação de Materiais e Sistemas Construtivos

Características Gerais

A Antiga Estação Ferroviária da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro em Muzambinho foi inaugurada em 1913 depois de dois anos de construção e possui área construída de aproximadamente 490 m², e terreno de aproximadamente 22.950,00 m². O edifício foi tombado pela prefeitura municipal como patrimônio histórico em 1997. Antes desse período, a Estação passou por diversas modificações.

Apresenta o clássico estilo arquitetônico ferroviário paulista do início do século XX que a Companhia Mogyana trazia para as duas construções, tijolo à vista e frontões triangulares (imagens 34 e 36). Atualmente seu estado de preservação original foi modificado, todas as paredes externas e internas foram rebocadas, o óculo de ventilação permanente foi fechado, porém o edifício está bem conservado. Como veremos a seguir.

Composição Arquitetônica: partido, usos e volumetria

A construção segue uma linha própria de Arquitetura Ferroviária Paulista adotada no final do século XIX e início XX. A composição da edificação atual se caracteriza por um corpo principal original da estação com planta em formato retangular e cobertura de duas águas (imagem 35), um anexo de dois pavimentos ao lado, também de planta retangular, seguindo a largura da edificação original na fachada frontal e posterior.

A simplicidade de sua ornamentação é parte do partido arquitetônico adotado, sendo composta basicamente de sua empena que caracteriza sua fase construtiva da primeira década do século XX.

Após 1970, uma parte do edifício foi demolida dando lugar para uma edificação anexada à original com dois pavimentos, existente até hoje. A construção original remanescente, antes em tijolo à vista foi rebocada e pintada no seu interior e exterior. Em 2019, o edifício passou por uma segunda reforma. Recebeu pintura na cor azul externa, troca de revestimentos internos e a substituição das telhas por telhas originais vindas de Marselha.

Técnica Construtiva

Em relação à técnica construtiva empregada na construção da edificação original, verifica-se que esta foi executada sobre alicerce de pedra de mão e alvenaria de tijolos maciços à vista em parede autoportante, assentado com argamassa de cimento e areia. As paredes externas apresentam espessura de 30cm.



IMAGEM 34, 35 e 36: Vista da fachada norte e leste
(Foto: Arquivo Pessoal)

Cobertura

A cobertura é do tipo capa de cangalha, ou seja, duas águas na qual a cumeeira é o encontro dessas suas faces. Suas telhas originais eram tipo francesas St. Henry Marseille, importadas da França, encimadas de uma estrutura composta de tesouras e terças de madeira (imagem 37), apresentando beirais em sua fachada leste e na antiga plataforma apoiados por mãos francesas em madeira. O telhamento foi modificado e as telhas originais retiradas em 2019.

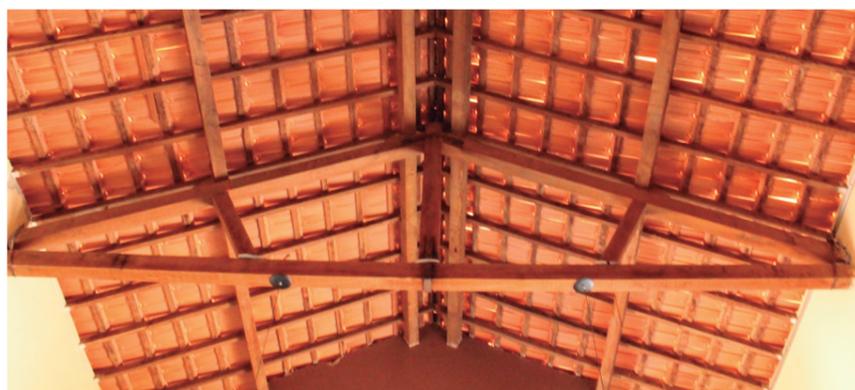


IMAGEM 37: Apoio da cobertura em tesouras (Foto: Arquivo Pessoal)

Pisos e Forros

Originalmente, o armazém e área de bagagem possuíam piso de asfalto sobre concreto rústico e sem forro. A agência, saguão, sala de espera (com toilet e wc) eram de piso com ladrilhos artísticos, com forro de madeira (demolidos em 1970). Na moradia do chefe, os cômodos principais eram de assoalho e forro de madeira, cozinha sem forro, banheiro com ladrinhos de barro e forro de madeira. (demolidos em 1970). Na construção anexa (demolido em 1970), no mictório e despensa, o piso era cimentado, e sem forro; no banheiro, piso cimentado e forro grade de madeira.

Atualmente, todos os cômodos do edifício original que foram conservados pós reforma de 1970 possuem laje maciça, exceto a antiga área de armazém e estoque, que hoje também funciona como armazém para produção, moagem e torrefação de café, possuem tesouras e telhas aparentes. Não há nenhuma área com o piso original, o atual dono instalou piso cerâmico em toda área interna do edifício (imagem 40).

Na área externa existe uma plataforma a 43 cm acima do nível da rua, seu piso é cerâmico, provavelmente colocado após a desativação da ferrovia. Como suporte para essa estreita plataforma, foram colocados antigos pedaços dos trilhos do trem (imagem 41).

Esquadrias

As esquadrias originais são um conjunto de seis portas do antigo depósito/armazém. São portas de correr de madeira almofadada, sem moldura, com duas folhas cada, em mecanismos de roldanas sob trilhos na parte interna da edificação (imagens 38 e 39).

Na antiga área de bagagem, agência, saguão e sala de espera, as portas eram de madeira almofadada e ferro, com bandeira, e as janelas de madeira com vidraça. Na moradia do chefe, janelas com venezianas e vidraça nos cômodos principais. Na cozinha, portas de calha com bandeira e no banheiro, porta de almofadadas vitral de ferro basculante. Na construção anexa, banheiro com vitral de ferro basculante. e duas portas de calha.

As esquadrias colocadas após a reforma de 1970 e no novo edifício anexado são de alumínio branco e vidro.



IMAGEM 38 e 39: Portas originais em madeira com roldanas sob trilhos (Foto: Arquivo Pessoal)



IMAGEM 40: Piso modificado na área de armazém (Foto: Arquivo Pessoal)

IMAGEM 41: Antigo trilho dando suporte a plataforma (Foto: Arquivo Pessoal)

Elementos Decorativos

Todos as pilastras se sobressaem em 15cm para fora da edificação, apoiando as mãos francesas em madeira (imagem 42). Nas suas empenas originais existiam um frontão triangular com ornamentos horizontais retangulares (imagem 43), atualmente somente um lado se mantém assim, o lado oposto foi demolido. Suas empenas caracterizam a fase construtiva da primeira década dos anos 1900. No seu frontão triangular originalmente existia um óculo para ventilação permanente.



IMAGEM 42: Detalhe das pilastras apoiando as mãos francesas (Foto: Arquivo Pessoal)



IMAGEM 43: Empena com frontão triangular (Foto: Arquivo Pessoal)

Entorno

A Antiga Estação está localizada na Praça Dom Pedro II, tombada pelo município no início do século XXI. Esse conjunto paisagístico é composto de um jardim, uma praça construída em pedra com o nome de Chapéu de Sol e uma fonte também de pedra, encontra-se em estado de preservação bom. O calçamento da praça foi feito com pedras vindas da Fazenda Machadinhos, em Muzambinho, a fim de melhorar as condições de acesso à Estação Ferroviária que se localiza no fim de uma descida íngreme. Sem o calçamento, em dias de chuva, não era possível acessar a Estação, pois os carros, carroças e carros de boi ficavam atolados na lama. O calçamento e a colocação de meio fio foram executadas pela família Blanco e por Antônio José de Carvalho, português que esculpiu o Chapéu de Sol e a Fonte. O conjunto foi inaugurado em 1937, na imagem 44 ao fundo.

“A íngreme subida que deixa a Estação da Cia. Mogiana lá embaixo, tornou-se uma verdadeira e bonita esplanada, a sala de visitas da cidade, aprazível aos olhos dos passageiros que passam ou descem em Muzambinho. O seu calçamento a paralelepípedos, inclusive o “guarda chuva” construído a granito no topo da esplanada, custou para mais de trezentos contos. Este logradouro público recebeu o nome de Praça Pedro II.” (SOARES, 1937, p.122)

O traçado da Praça seguiu o arruamento já existente, reafirmando a sua forma orgânica. Devido à topografia íngreme do terreno, uma escadaria e dois paredões de pedra tendo a função de muros de arrimo (imagem 45) também compõem esse traçado final. Sua ornamentação é simples, dando espaço ao paisagismo previsto para o local, os equipamentos foram construídos em Granito Rosa e acabamento rústico, retirados em pedreiras no próprio município de Muzambinho (imagem 46).



IMAGEM 44: Praça Dom Pedro II ao fundo (Foto: Arquivo Pessoal)



IMAGEM 45: Muro de arrimo delimitando o desenho da praça (Foto: Arquivo Pessoal)



IMAGEM 46: Canteiros centrais em cunha (Foto: Arquivo Pessoal)

5. TEORIAS DO RESTAURO

Segundo Kühl (2005), no século XV já se via práticas e teorias sobre a restauração, na medida em que as intervenções nos edifícios se transferiram de uma questão funcional para um embasamento teórico. Durante o Renascimento, séculos XV e XVI, houve grande interesse pela cultura grega clássica e os artistas deste período inspiram-se na Antigüidade Grega para exprimir uma linguagem renovada. Era comum que edifícios que não se encaixam no uso do momento fossem destruídos para reutilização de algumas partes, ou alterados para que melhor correspondessem aos padrões estéticos e necessidades da época. Contudo, havia também dentro deste contexto exemplos de obras nas quais os acréscimos eram removidos para que retornassem à sua forma mais antiga, ou mesmo complementos que mantinham o aspecto original da edificação. Contradições de um tempo que já mostrava preocupações com a conservação de monumentos considerados importantes. O século XVIII caracteriza-se pelo renovado interesse pela cultura clássica, movimento esse denominado de Iluminismo, que, através da difusão de livros e estampas, proporcionou maior conhecimento aos artistas e estudiosos da época. As descobertas de Paestum, Herculano e Pompéia, assim como o avanço das pesquisas científicas, contribuíram para a crescente preocupação com a manutenção do patrimônio artístico arquitetônico, bem como para um aumento no controle nas escavações arqueológicas. É deste período o início do turismo motivado pelo conhecimento de bens culturais.

Os Restauradores:

A influência do historiador de arquitetura e restaurador francês Viollet-le-Duc (1814 – 1879) não limitou-se ao seu país. A revolução francesa ocasionou uma grande onda de vandalismo nos monumentos históricos. Viollet-le-Duc, baseando-se na unidade formal e estilística das edificações, buscava criar um modelo idealizado na “pureza” de seu estilo, utilizando uma metodologia de trabalho na qual se as formas do passado fossem compreendidas inteiramente, elas serviriam de base para esclarecer os problemas da arquitetura do presente: “Restaurar um edifício não é mantê-lo, repará-lo ou refazê-lo, é restabelecê-lo em um estado que pode não ter existido nunca em um dado momento.” (VIOLLET-LE-DUC, p. 29, 2000)

Os “falsos históricos” criados por Viollet-le-Duc são duramente atacados por John Ruskin (1819 – 1900), crítico inglês que depois de 20 anos da teoria de Viollet-le-Duc, surge com uma nova visão para conservação dos bens culturais. Ruskin entendia a Arquitetura como uma expressão duradoura capaz de se eternizar pois carregava enorme carga de valor histórico e cultural. Sendo assim, defendia a idéia de que as edificações deveriam atravessar os séculos de maneira intocada envelhecendo segundo seu destino, o processo de conservação dos edifícios seria a maneira de mantê-los vivos. Para Ruskin o edifício era vivo e de valor por ter servido o tempo e assistido a evolução da cidade resistindo mais que todos os seres vivos, ele defende que projetos de arquitetura sejam pensados considerando seu estado de conservação ao longo dos séculos.

Camillo Boito (1836 – 1914) assumiu uma posição intermediária entre Le-Duc e Ruskin. Estava inserido em um contexto sócio-cultural que buscava a unificação das províncias italianas e reconhecia a arquitetura medieval como identidade nacional italiana. Boito, em 1858, foi designado para a restauração da Basílica dos Santos Maria e Donato, em Murano, e fundamentou sua proposta de intervenção na análise dos aspectos de composição formal, técnica e construtiva da edificação, buscando compreender a arquitetura do passado. Defendeu a preservação da pátina e a demolição dos elementos acrescentados ao longo dos anos que se diferenciavam do estilo original da construção. Em 1931, a Conferência de Atenas adotou os princípios de Boito para um plano internacional e Gustavo Giovannoni (1873 – 1947), acadêmico seguidor de Boito, defendeu e ampliou o conceito de conservação do monumento para conservação do seu entorno.

Os Manifestos:

A Carta de Atenas de 1931 marcou o começo das formulações intergovernamentais, em nível internacional, de diretrizes voltadas para a proteção e conservação do patrimônio cultural. Do ponto de vista historiográfico, é importante notar que, sobre essa reunião, até o momento, foram predominantemente destacados os aspectos relativos ao restauro do edifício individual. Alguns dos princípios gerais da carta são: Abandono da reconstituição integral; recomenda a conservação como princípio básico; recomenda a restauração em casos indispensáveis (deterioração ou destruição) e recomenda a utilização dos Monumentos para finalidades que respeitem o caráter histórico e artístico. "

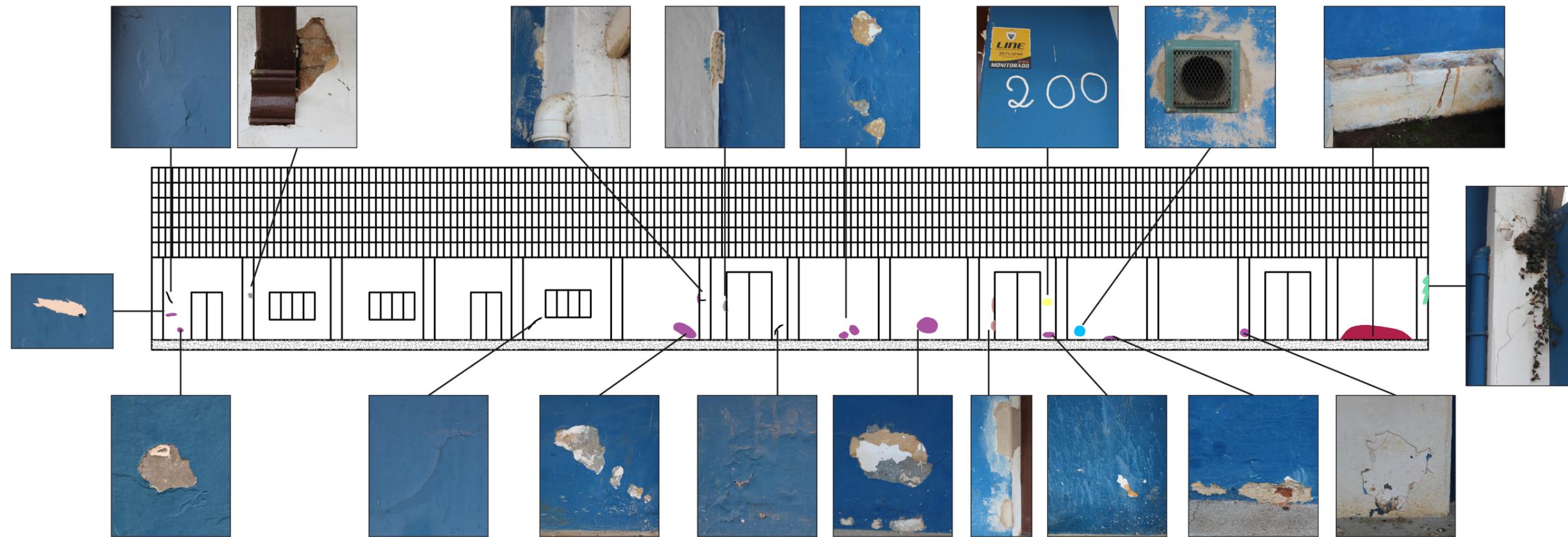
A Carta de Veneza de 1964 ratifica e desenvolve conceitos da Carta de Atenas. Os artigos resumidamente dizem que: o monumento é inseparável do meio onde se encontra e o entorno do monumento também deve ser mantido; a restauração é uma atividade interdisciplinar composta de: análise histórica crítica ou arqueológica da obra, contextualização museológica, avaliação técnica de materiais que atuem na nova situação; conservar e revelar os valores estéticos e assim respeitar as contribuições de todas as épocas, não objetivando uma unidade estilística; a documentação dos trabalhos deve ser analítica, crítica e com fotografias, antecedendo a restauração.

Ainda segundo a Carta de Veneza, a restauração é um procedimento de caráter excepcional e tem o objetivo de “conservar e revelar os valores estéticos e históricos” bem como a sua materialidade, por isso a necessidade de ser cauteloso na busca por documentos para conseguir o resultado desejado neste tipo de intervenção. Porém, em alguns casos se fazem necessárias alterações destes aspectos, de modo que a solução arquitetônica proposta para resolver esses problemas devem ser utilizadas a favor da obra, devendo assim mostrar a marca do tempo em que foi feita, mas deixando evidente a diferença entre a alteração e o original.

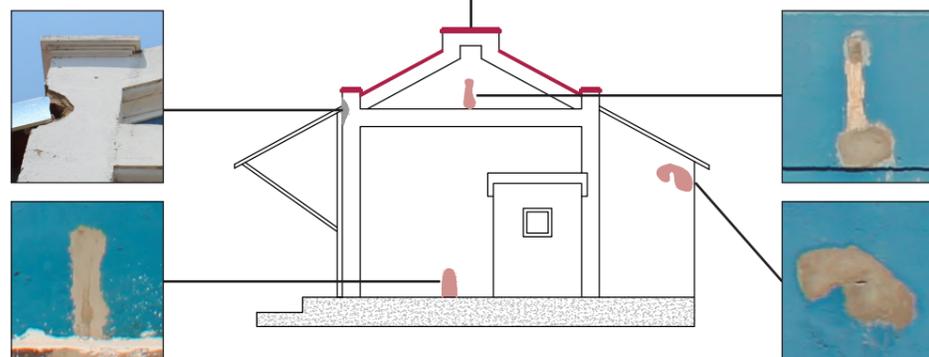
É necessário se atentar às formas de intervir em bens patrimoniais para que sejam realmente preservados e que se respeite suas características arquitetônicas, através de processos de conservação, manutenção e, por último, restauração. (KÜHL, 2010, p.28)

Com base nos três seguintes direcionamentos: identificação da arquitetura como identidade do caráter do local, demolição de elementos acrescentados que não se conectam com a arquitetura original e o estudo do monumento juntamente com seu entorno, é que foram feitas proposições de intervenção no objeto de estudo deste trabalho.

6. MAPEAMENTO DE DANOS



FACHADA LESTE
Esc. 1/200

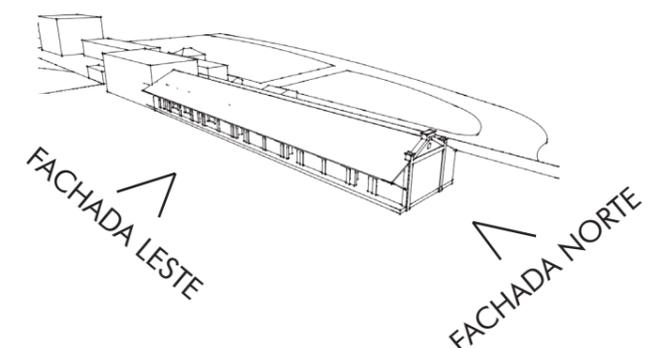


FACHADA NORTE
Esc. 1/200

O mapeamento de danos foi realizado apenas em duas fachadas do edifício, pois a fachada sul é coberta pelo anexo construído em 1970; e a fachada oeste original foi coberta por paredes, resultado também da reforma de 1970, no qual a antiga plataforma de embarque da Estação foi fechada para ganho de espaço interno.

Não foram propostas soluções para os danos encontrados, pois o edifício foi recém reformado em 2019, e acreditamos que após a proposta de intervenção de descascamento das paredes, todos esses danos serão eliminados.

-  Fissuras (estufamento de reboco)
-  Perda de reboco
-  Descascamento de pintura
-  Reboco recente
-  Sujidade
-  Equipamentos hidrossanitários
-  Vegetação de pequeno porte
-  Outros danos



7. MAPA DE EMPATIA

7.1 O que a cidade precisa?

Fazer arquitetura é criar espaços de acordo com as necessidades da população e com o que estas esperam daquele espaço. A ideia de criar um espaço que une com harmonia a memória ferroviária e um local de encontro com cinema, bares e restaurantes veio de uma motivação pessoal por sentir que faltam espaços como esses em Muzambinho, e por ver uma falta de cuidado da cidade ao preservar a história da ferrovia na região.

No entanto, o primeiro passo para a concretização desse programa foi entender o que a população pensava sobre o assunto. Com esse objetivo foi realizado um "Mapa de Empatia" criado pela Consultoria de Design Thinking Xplane, que, segundo ela é "uma ferramenta para garantir que a mudança seja projetada de maneira centrada nas pessoas".

A pesquisa tem base em perguntas básicas: o que a pessoa escuta de pessoas próximas, o que ela vê no dia a dia, o que sente e pensa, sendo suas preocupações principais e aspirações, o que a pessoa fala e faz, ou seja, atitudes, comportamento, hábitos; e, por fim, suas dores e ganhos, que são os medos, frustrações, desejos e necessidades, melhorias a serem feitas.

Foram feitas então perguntas sobre a Antiga Estação e a cultura na cidade de Muzambinho, com base no mapa abaixo (imagem 47). As perguntas foram separadas em duas categorias: para a população em geral totalizando 67 entrevistas, e para os chamados stakeholders, pessoas influentes quando se trata de arquitetura e patrimônio na cidade, totalizando 3 entrevistas. Sendo eles, o arquiteto da prefeitura de Muzambinho que realizou o tombamento do edifício no final dos anos 1990; a Chefe da Seção de Patrimônio Histórico; e o técnico em edificação da Secretaria de Obras do município.



IMAGEM 47: Mapa de Empatia (Fonte: PEREIRA, 2017)

| TABELA COM RESULTADOS DO MAPA DE EMPATIA | | | | |
|--|---|---|---|---|
| PERSONA | ESCUITA | PENSA E SENTE | VÊ | FALA E FAZ |
| População em Geral | Falta de lazer noturno, restaurante e bares. Cidade com potencial de crescimento. | Falta de indústrias e cursos profissionalizantes. Falta espaço de música. | Falta incentivo em muitos aspectos, o principal é na cultura. Adesão da população ao lazer em parques e praças. | Adesão da população para espaços esportivos abertos, áreas gastronômicas, e turismo rural. |
| Stakeholders | Muzambinho "deu as costas" para a estação e sua história. | Desejo de numa grande parceria para restaurar o edifício da antiga estação e transformá-lo em um grande espaço e lazer para a população | Falta de locais para atrair turistas, visitantes e os próprios munícipes. | Poucas iniciativas de promover a cultura na cidade. Falta local para apresentações, espetáculos e mostras públicas. |

Analisando o Mapa de Empatia e as respostas obtidas no questionário, conclui-se que grande parte da população tem como lazer a prática de atividades físicas, entre elas passeios de bicicleta, futebol e turismo rural - como trilhas para cachoeiras, montanhas e pesqueiros -; e também frequentar bares, restaurantes e cafés. E em relação às dores, ou seja, o que falta na cidade, mais de 90% das respostas incluem cinema e teatro, área para esportes e restaurantes. Vemos nos gráficos ao lado mais algumas outras respostas, como o incentivo da cidade à cultura, ao esporte, e em relação às áreas verdes existentes no município.

Em relação aos parques e praças, as dores da população se resumem em falta de atrativos nos poucos parques que tem, falta de opção, e falta de manutenção, passando a sensação de pouco cuidado e ambientes não seguros.



Para ver todas as respostas do questionário detalhadamente:
<https://drive.google.com/file/d/1FVRjUs80Op0i-hA1j2ovFwadnAT7RphV/view?usp=sharing>

7.2 Diretrizes e Programa de Necessidades

A partir das análises realizadas sobre Muzambinho e a cultura na cidade, assim como o resultado obtido através do Mapa de Empatia, é possível realizar um programa de necessidades, exposto abaixo.

DIRETRIZES

INCENTIVAR A CULTURA LOCAL

Através do fornecimento de infraestrutura acessível e resgate da memória ferroviária: áreas abertas para utilização pública, cinema drive-in com espaços para performances, palco aberto.

CONECTAR A ZONA URBANA COM A ZONA RURAL

Criar uma conexão entre as estações ferroviárias remanescentes do município através de uma ciclovía que percorre o leito do antigo trem, no local dos antigos trilhos, incentivando o aprendizado pela história ferroviária e o turismo rural.

CRIAR ESPAÇOS DE LAZER COM MENOR NECESSIDADE DE MANUTENÇÃO

Trazer ao espaço atividades de lazer já consumidas pela população: espaço gastronômico coberto, cafés, praça de alimentação ao ar livre, áreas verdes e espaços para a prática de esportes.

CRIAR UM ESPAÇO GASTRONÔMICO FLEXÍVEL

Na busca por um espaço dinâmico, a área de mercado público será flexível, podendo assumir diversas formas dependendo da necessidade dos produtores. O espaço interno assumirá um caráter único, apesar de apresentar divisões internas.

ABRIR OS FLUXOS NA CIDADE

Além da conexão entre as ferrovias da zona rural, o fluxo entre a área de intervenção e a vila ao lado será aberta, atendendo a comunidade e abrangendo esse bairro atualmente negligenciado.

PROGRAMA

PARQUE LINEAR

Em busca de ocupar o antigo leito do trem com uso contínuo, como era quando existia a ferrovia. Áreas verdes e para esportes;

ÁREA GASTRONÔMICA

Incentivar o uso noturno na região com bares e restaurantes em um único espaço;

PRAÇA DE ALIMENTAÇÃO A CÉU ABERTO

Em frente à fachada norte, um espaço de estar e picnics em conexão com o parque linear;

MERCADO PÚBLICO

Espaço interno com box dinâmicos, podendo ser montados de acordo com a necessidade dos produtores;

MEMORIAL FERROVIÁRIO

Museu à céu aberto com a história e imagens da ferrovia em exposição;

VESTIÁRIOS E BANHEIRO

Área de apoio para o parque e cinema na área externa;
Área interna de apoio à área gastronômica;

CINEMA DRIVE-IN COM PALCO ABERTO

Com capacidade para cerca de 30 carros.

8. PROPOSTA

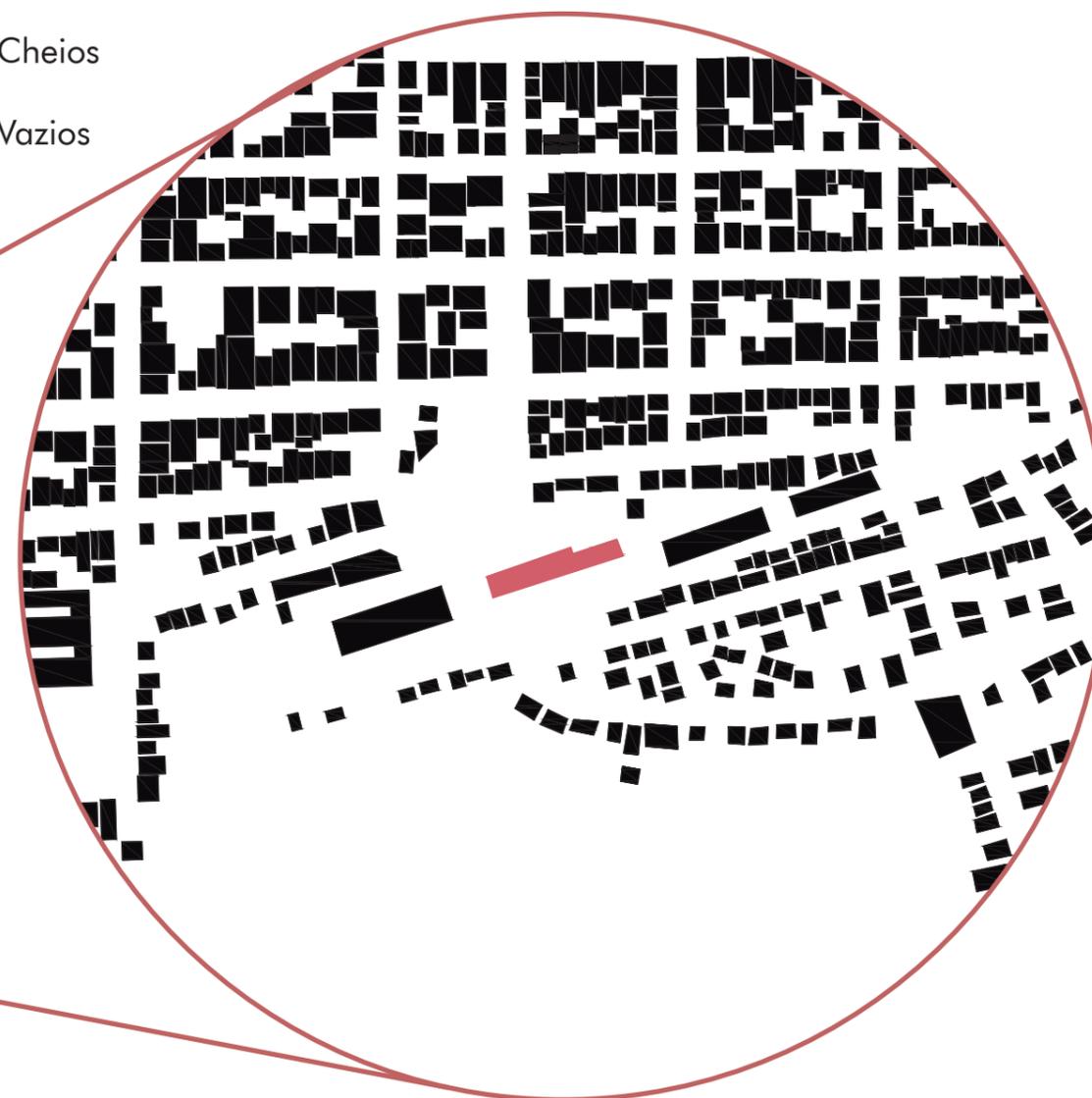
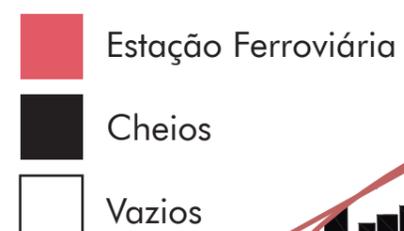
8.1 Análise Urbana

Muzambinho é uma cidade no sudoeste de Minas Gerais, que está a 430km da capital Belo Horizonte e 335km da capital de São Paulo, cidade esta que tem maior influência econômica sobre a região em que Muzambinho está inserida.

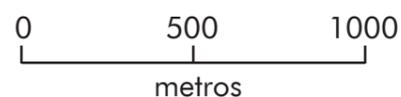
Segundo o censo de 2020 do IBGE, sua população atual é em torno de 20.500 habitantes, com uma densidade demográfica de 49,84 hab/km². Conta com uma área territorial de 410km², sendo grande parte do seu relevo montanhoso ou ondulado, e também em zona rural. Apenas 47% das vias públicas municipais são urbanizadas, classificando a cidade como majoritariamente rural.

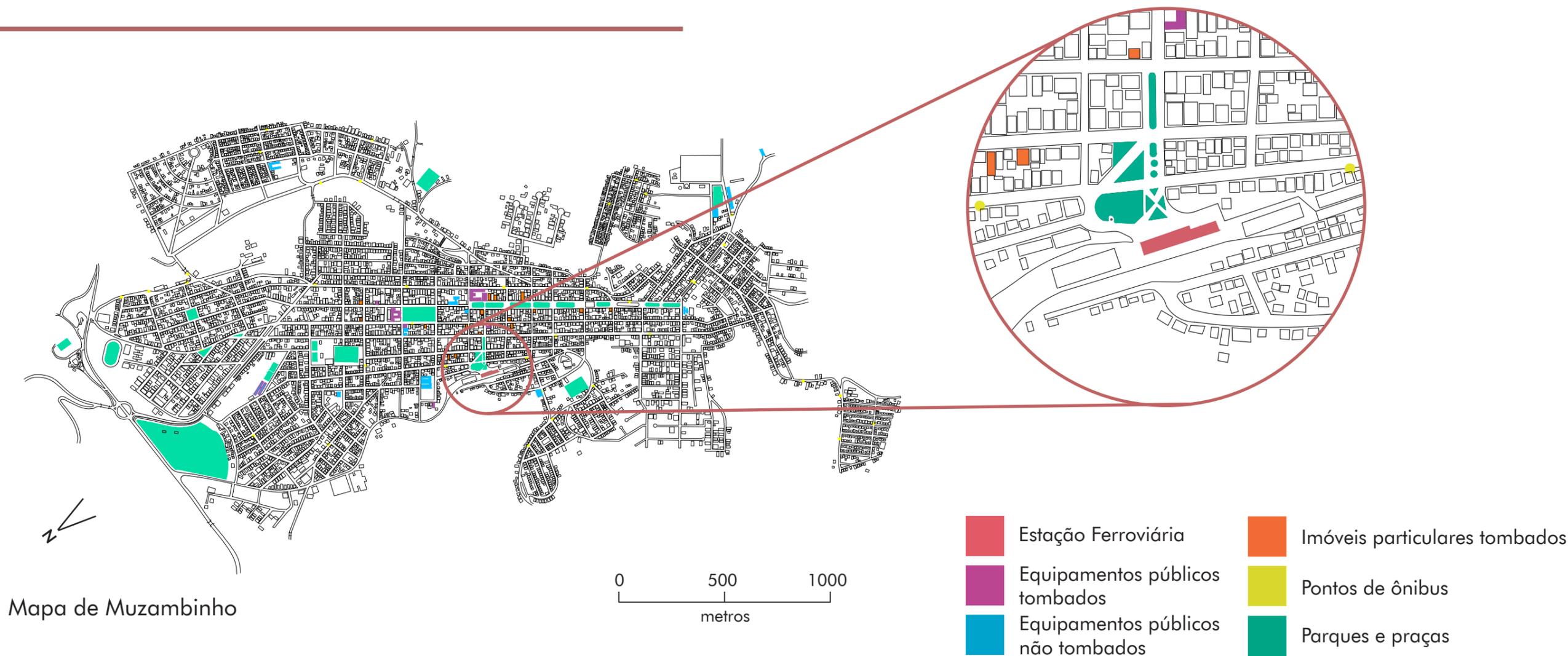
O mapa de cheios e vazios abaixo nos permite ter um olhar conformativo do espaço, entender as barreiras físicas existentes e o olhar do pedestre. Entende-se como espaços vazios as ruas, calçadas, praças, parques e qualquer local que uma pessoa possa estar. Por cheios, entende-se as construções.

Analisando o mapa em zoom, ao redor do objeto de estudo existe um 'vazio' proeminente: a Praça Dom Pedro II, tombada pelo município, e a área do antigo percurso dos trens.



Mapa de Cheios e Vazios





Mapa de Muzambinho

Muzambinho é uma cidade com grande quantidade de espaços verde, porém, além de não terem ligação entre si, esses espaços sofrem com uma falta de infraestrutura de uso permanente, funcionam quase que exclusivamente como áreas de contemplação. A primeira proposta deste trabalho é transformar a área ao redor da Antiga Estação em um parque linear, ligando com ciclovia o antigo leito do trem, passando por toda a zona rural do município, percurso esse muito explorado pela população.

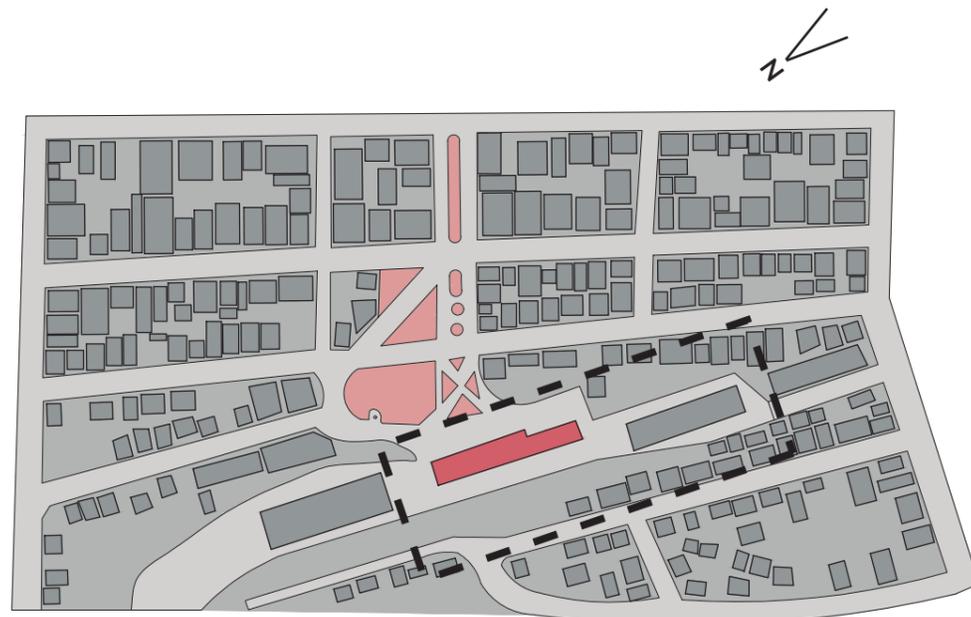
Em relação ao sistema viário, Muzambinho conta com transporte público gratuito funcionando de segunda a sexta feira nos três turnos do dia, com diversos horários, alimentando quase toda a cidade. Estudando a viabilidade de se implementar um projeto de uso público contínuo na Antiga Estação Ferroviária, foi feita uma pesquisa em quais horários e locais o ônibus circular percorre as proximidades da edificação. Existem duas paradas próximas a 200 metros do local com três horários de passagem, viabilizando assim a chegada e saída de pessoas no entorno da Estação.

E por fim, nota-se grande quantidade de equipamentos públicos tombados na área central da cidade, alguns equipamentos públicos mais afastados, e também imóveis particulares com iniciativa de tombamento municipal.

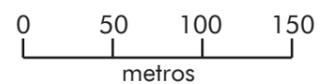
O patrimônio histórico municipal de Muzambinho conta com o tombamento de mais de 20 imóveis (como mostrado nas cores roxa e laranja no mapa ao lado), a maioria deles localiza-se na região central, na Avenida Dr. Américo Luz e nas proximidades. Esses edifícios e praças antigas valorizam a história do povo e da cidade e, por essa ideologia deveriam receber todos os cuidados necessários para sua integridade, porém essa não é a realidade dos últimos anos. As praças estão mal cuidadas e os locais públicos históricos foram modificados de maneira errônea.

Sendo assim, a segunda proposta deste projeto é resgatar as características arquitetônicas presentes no Prédio da Antiga Estação, que se perderam por causa de intervenções errôneas ao longo dos anos. Buscando assim, valorizar a história da cidade e conectar a área e a intervenção às necessidades latentes da população.

ENTORNO IMEDIATO E ÁREA DE INTERVENÇÃO



Planta de Situação

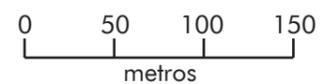


Área de Intervenção

- Estação Ferroviária
- Entorno tombado
- Construções
- Quadras
- Vias



Planta de Uso do Solo

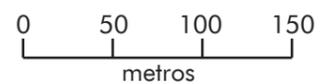


Área de Intervenção

- Comercial
- Residencial
- Serviços
- Misto
- Institucional
- Parques e Praças



Planta de Gabarito



Área de Intervenção

- 01 pavimento
- 02 pavimentos
- 03+ pavimentos

O prédio da Estação encontra-se em uma área majoritariamente residencial, porém próxima da área central do município, onde se concentram a maioria dos comércios e serviços. Através da Planta de Uso do Solo podemos perceber que a medida que se avança nas praças sentido leste, mais comércios e serviços encontramos. Sendo assim, as áreas verdes no entorno do edifício trazem uma ligação direta com o centro de Muzambinho, conformando um caminho chamativo até a Estação.

Na Planta de Gabarito nota-se que grande parte das construções são térreas, e conforme nos aproximamos do centro, a recorrência de construções de 02 pavimentos aumenta. Também percebe-se que o anexo construído em 1970 de 02 pavimentos não condiz com o entorno térreo e não respeita o patrimônio.

O Prédio da Estação foi construído em uma localidade que, na época, era limite da zona urbana, sendo assim, os bairros à oeste que surgiram são mais carentes, isolados do centro da cidade por zonas de declive. Um dos objetivos do Parque da Ferrovia é conectar essas áreas de periferia com o centro, através de um equipamento público.

8.2 PLANO DE CONSERVAÇÃO PRAÇA DOM PEDRO II

A Praça Dom Pedro II, na qual está localizada a Estação Ferroviária de Muzambinho, como vimos anteriormente, foi tombada pelo município no início dos anos 2000. Porém seu estado de manutenção é precário, e seu uso quase inexistente. Sendo assim, propôs-se um plano de conservação e manutenção da mesma:

| PERIODICIDADE | AÇÕES | PROCEDIMENTOS |
|-----------------|---|---|
| Semestralmente | Verificar se há poças de água | Caso o problema de empoçamento seja recorrente, rever a drenagem da praça, devido ao grande desnível |
| Semestralmente | Observar o crescimento da vegetação de grande porte | Observar se o crescimento da vegetação de grande porte não danificará a praça, principalmente suas raízes. Manter a poda em dia |
| Semestralmente | Verificar se existem peças soltas no pavimento de paralelepípedo | Caminhar sobre as peças e verificar se elas se deslocam. Se sim, reasentar as peças deslocadas |
| Semestralmente | Verificar se existem peças quebradas ou ausentes no pavimento de paralelepípedo | Verificar cuidadosamente, se for o caso, substituir pelo mesmo produto |
| Trimestralmente | Verificar se há manchas pretas nos mobiliários de pedra | Realizar a limpeza do mobiliário em pedra de toda a praça |
| Mensalmente | Observar o crescimento da vegetação rasteira | Fazer a manutenção frequente das áreas gramadas, mantendo a praça limpa |
| Semanalmente | | Realizar limpeza de rotina, a fim de evitar acúmulo de sujeira |



Fotos da Praça Dom Pedro II em 2021. Nota-se a falta de manutenção, cuidado e uso.
Fonte: Arquivo Pessoal

8.3 ENTORNO



IMAGEM 48: Imagem aérea (Fonte: Google Earth)

Demolições propostas



01 - Paredes construídas em 1970 fechando a antiga plataforma de embarque.



02 - Anexo e muro com portão construídos nos anos 1970. Atualmente está sem uso e não respeita o patrimônio.



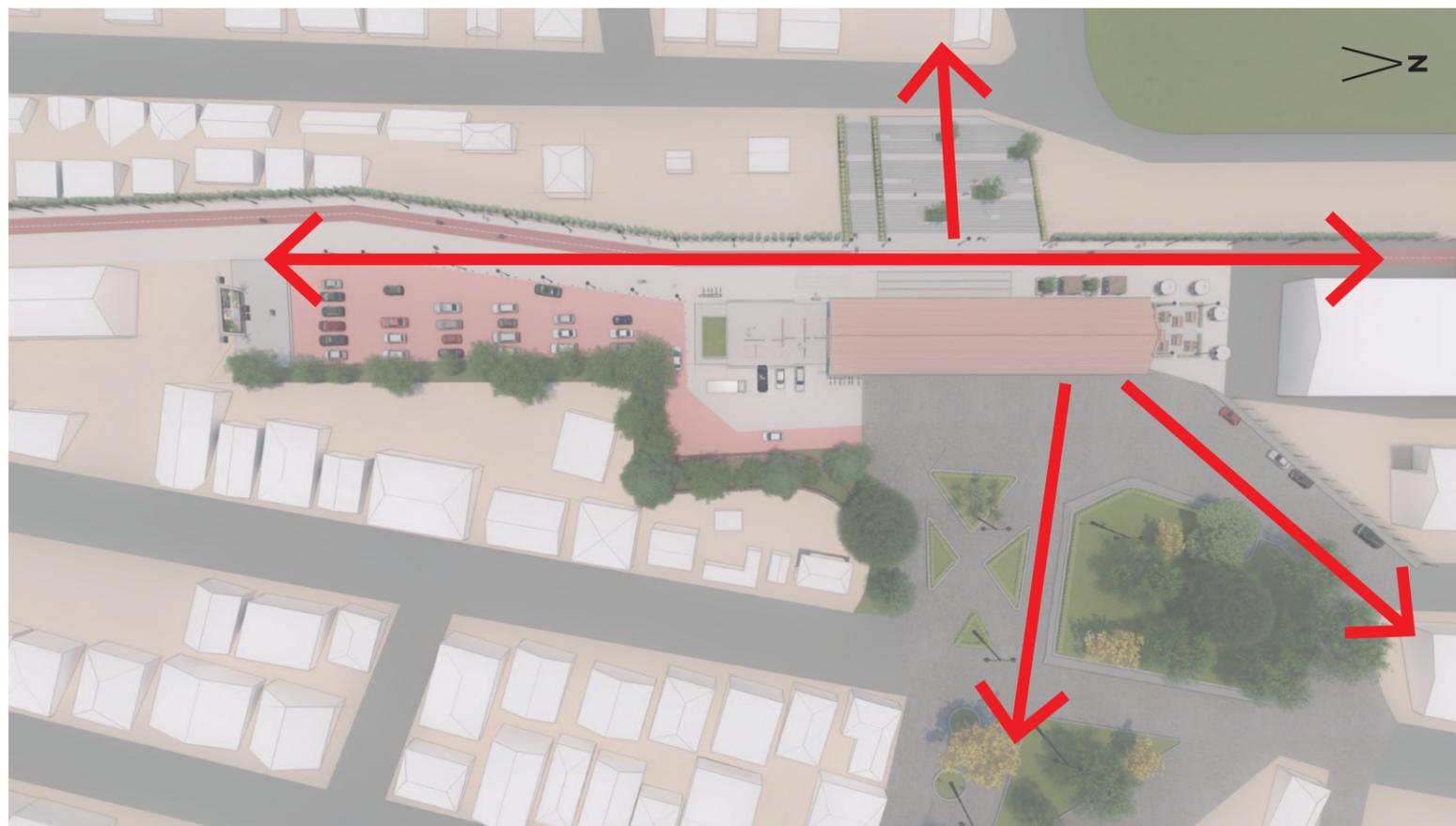
03 - Pequena construção que se assemelha a uma guarita. Sem uso e abandonado.



04 - Edícula construída nos anos 1970, usada como depósito da Cooperativa. Atualmente sem uso e abandonada.



05 - Edifício sem função definida. Atualmente em uso e abandonado, inclusive sem telhamento.



Com as demolições propostas acima, liberamos o fluxo visual e espacial de norte e sul e de leste a oeste, trazendo o foco para o objeto central da área de intervenção: o prédio da ferrovia.

De norte a sul cria-se uma ciclovia no antigo leito do trem, que fará a conexão entre as estações remanescentes na zona rural do município, e também os locais onde encontravam-se as estações já demolidas.

De leste à oeste conecta-se a Praça Dom Pedro II, ao prédio da Estação e à Vila que fica à oeste do prédio, população essa que hoje encontra-se afastada do local através de uma grande declive e que precisa de acesso à equipamentos públicos. Essa conexão será feita através de uma escadaria, tornando o caminho até o Parque leve e prazeroso.

ESQUEMA DE FLUXOS
Sem Escala

A praça de alimentação ao ar livre foi criada como apoio ao restaurante localizado dentro da estação, e como apoio ao parque. Ela também se configura como a porta de entrada do projeto à medida que se situa à frente da fachada mais característica da arquitetura ferroviária.



A área de pergolado foi pensada como um local de descanso e leitura, se conectando com o edifício e com a área de ciclovia, configurando também um local de contemplação.

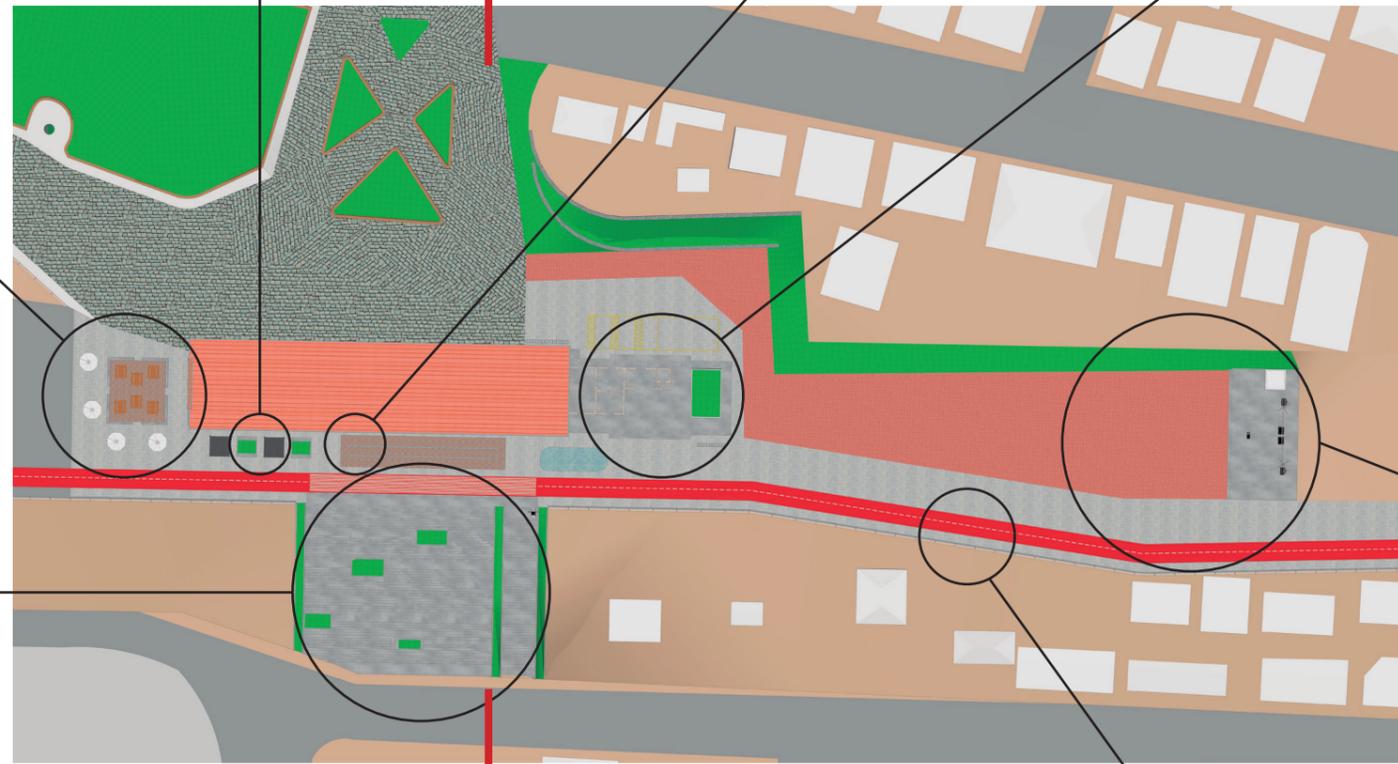


Um dos objetivos do parque da ferrovia é resgatar a memória ferroviária também de uma maneira literal. Sendo assim, pedaços remanescentes do trilho que estão expostos no Museu de Muzambinho foram trazidos e colocados no local onde os antigos trilhos ficavam.



No local onde era originalmente a Casa do Chefe da Estação (demolida em 1970) foi feito um museu à céu aberto com desenhos no piso onde seriam as paredes da casa e a configuração que a mesma possuía. Acima das marcações, foram colocadas estruturas expondo fotos da ferrovia e documentos, explicando sua história. Na frente do museu foi feito um espelho d'água, que em determinados momentos do dia sua água é drenada e ele continua como parte do calçadão. Em outros momentos, ele se enche através dos ralos. Essa solução foi pensada para entreter, em especial, as crianças que frequentam o local, e também para amenizar o calor, por ser uma cidade de clima mais seco.

A escadaria é um mecanismo de conexão entre o Parque da Estação e a Vila abaixo do talude. Esse local foi pensado para servir também como um local de estar e contemplação. Foi colocada uma plataforma elevatória para pessoas com deficiência em uma escadaria lateral mais reservada.



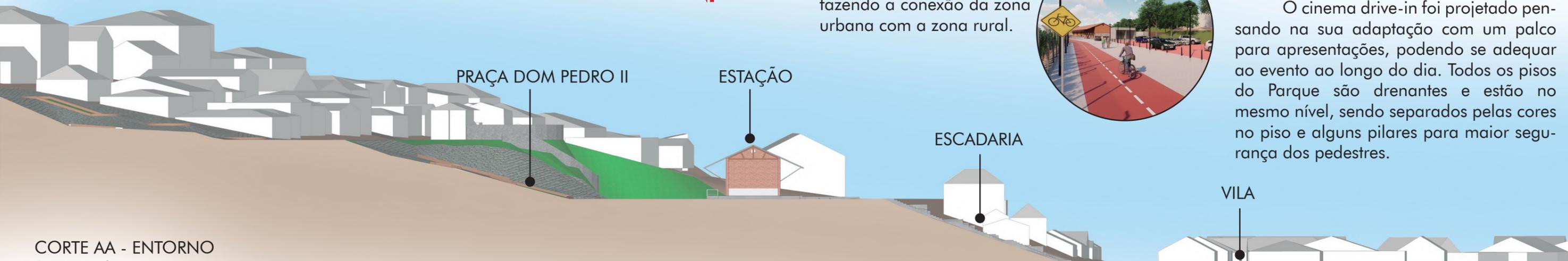
IMPLANTAÇÃO Sem Escala

Ciclovia localizada no antigo leito do trem, fazendo a conexão da zona urbana com a zona rural.



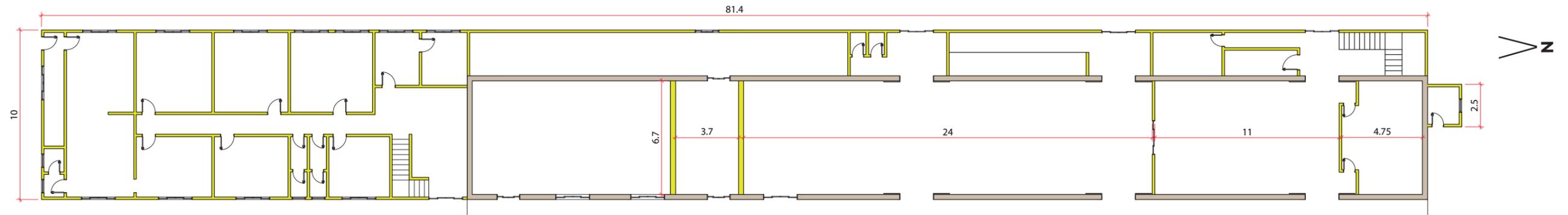
Cinema e áreas para apresentações e performances é uma das grandes lacunas do município.

O cinema drive-in foi projetado pensando na sua adaptação com um palco para apresentações, podendo se adequar ao evento ao longo do dia. Todos os pisos do Parque são drenantes e estão no mesmo nível, sendo separados pelas cores no piso e alguns pilares para maior segurança dos pedestres.

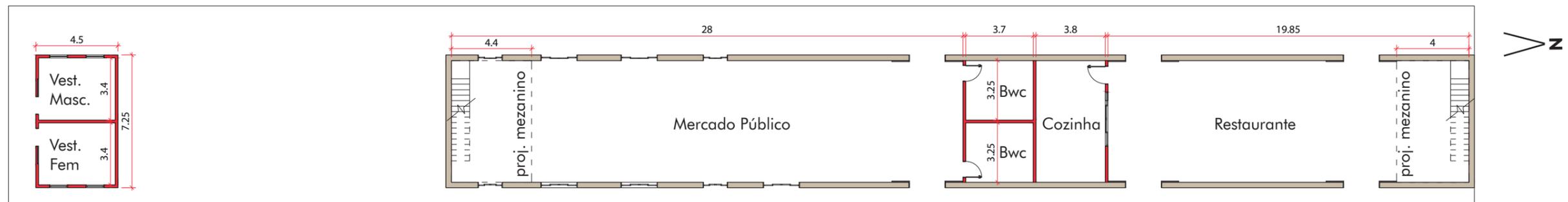


CORTE AA - ENTORNO Sem Escala

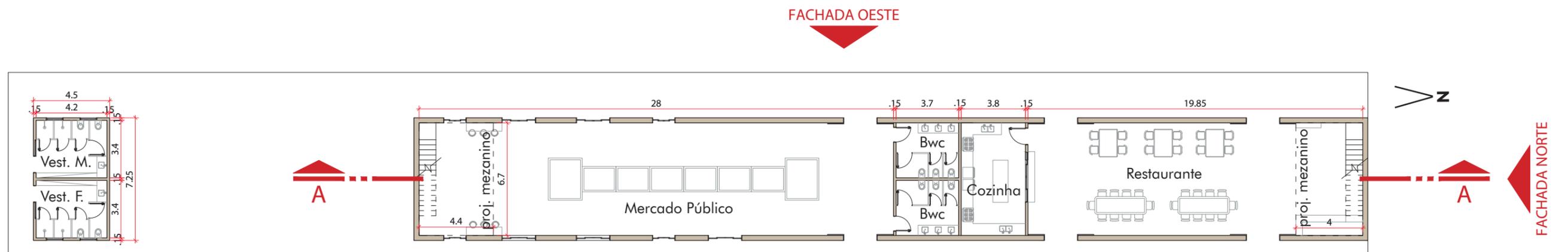
8.4 A ESTAÇÃO



PLANTA BAIXA - DEMOLIÇÕES
Escala 1.250



PLANTA BAIXA - CONSTRUÇÕES
Escala 1.250



PLANTA BAIXA - LAYOUT
Escala 1.250

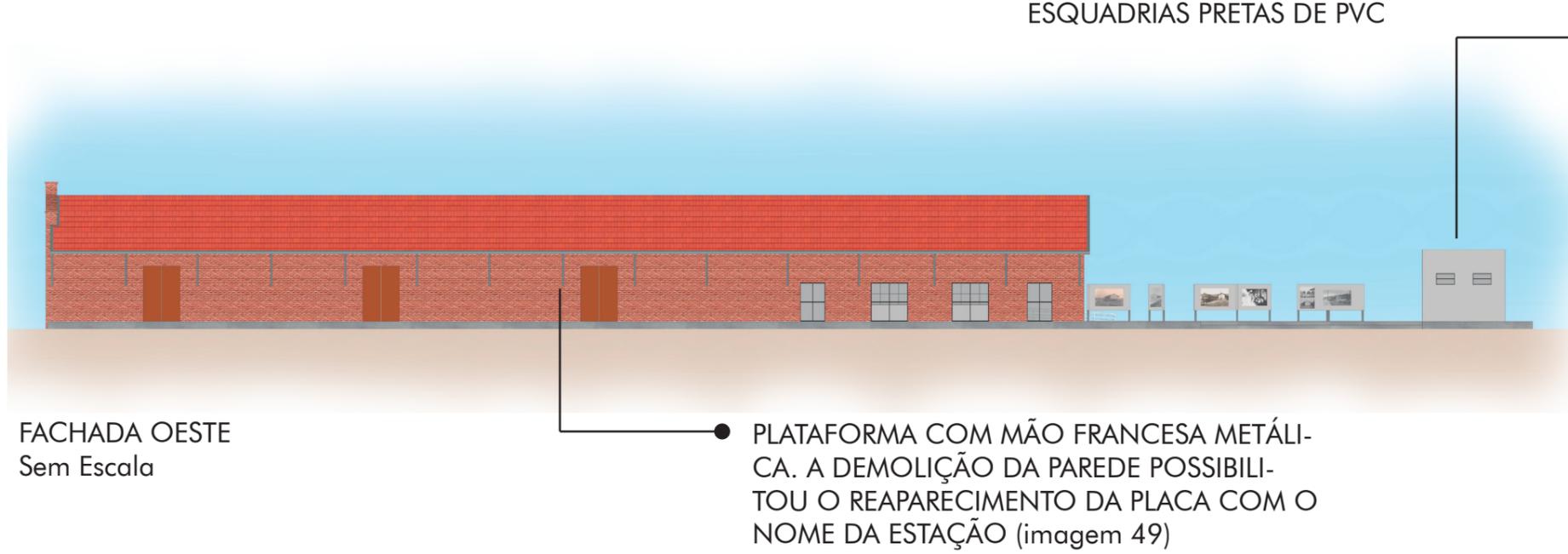
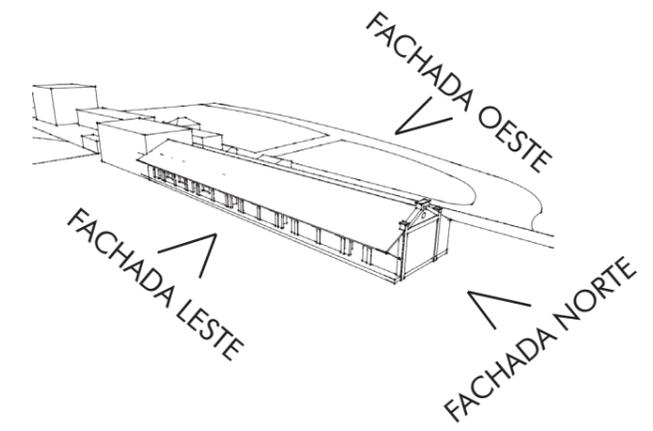
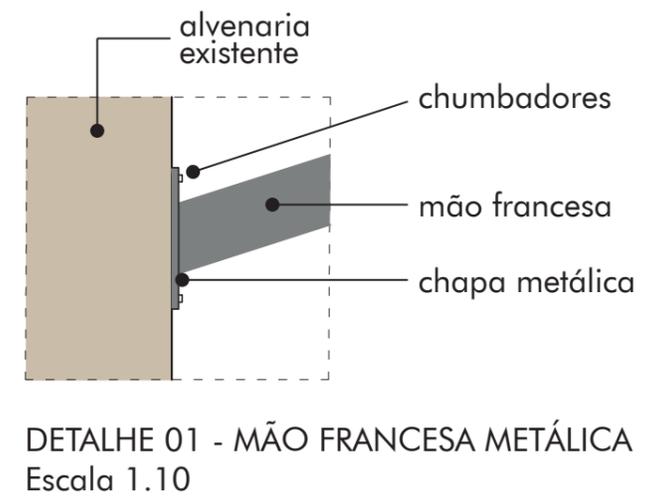
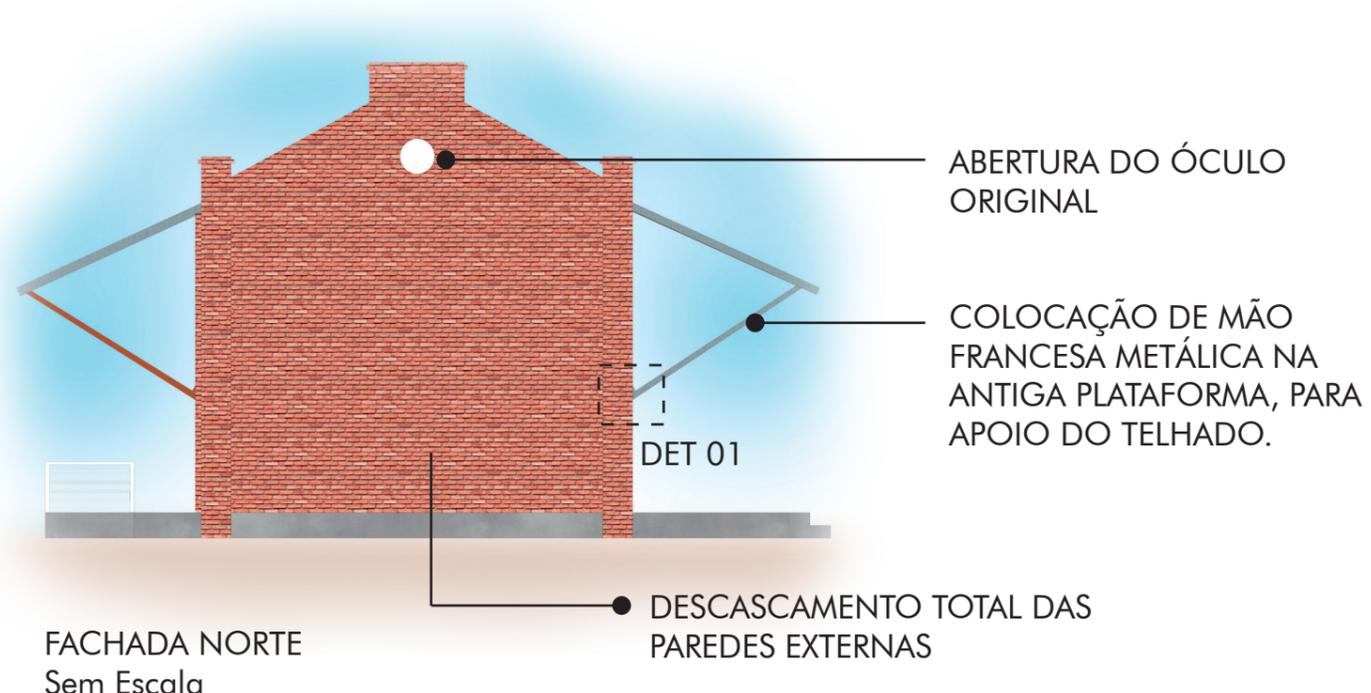


Imagem 49: Placa na Plataforma com o nome da Estação (Fonte: Arquivo pessoal)



PERSPECTIVA - MEZANINO LADO SUL
Sem Escala

Mezanino na Fachada Sul com mesas e bancadas para café. Apoio para o mercado público e a venda de produtos artesanais da região.



PERSPECTIVA - MEZANINO LADO NORTE
Sem Escala

Mezanino na Fachada Norte de apoio para o Restaurante e Bar. Entrada principal do prédio pelas portas de correr originais.



PERSPECTIVA - MERCADO PÚBLICO
Sem Escala

Mercado público com layout flexível de acordo com o espaço que cada produtor precisa para vender seus produtos. Mercado voltado para venda e divulgação de produtos do município, como cafés, quitutes, alimentos frescos e artesanato.

Com o intuito de trazer o uso noturno para o local, e pela falta de restaurantes na cidade, foi criado um Restaurante Bar localizado no antigo armazém da Estação.



PERSPECTIVA - RESTAURANTE
Sem Escala



MODELO ESQUEMÁTICO - HOJE
Sem Escala



MODELO ESQUEMÁTICO - DEMOLIÇÕES
Sem Escala



MODELO ESQUEMÁTICO - PROPOSTA
Sem Escala



Imagem 50: Vista Norte
Fonte: Arquivo pessoal



Imagem 51: Vista Norte Projeto
Fonte: Arquivo pessoal



Imagem 56: Vista Oeste
Fonte: Arquivo pessoal



Imagem 52: Vista Noroeste
Fonte: Arquivo pessoal



Imagem 53: Vista Noroeste Projeto
Fonte: Arquivo pessoal

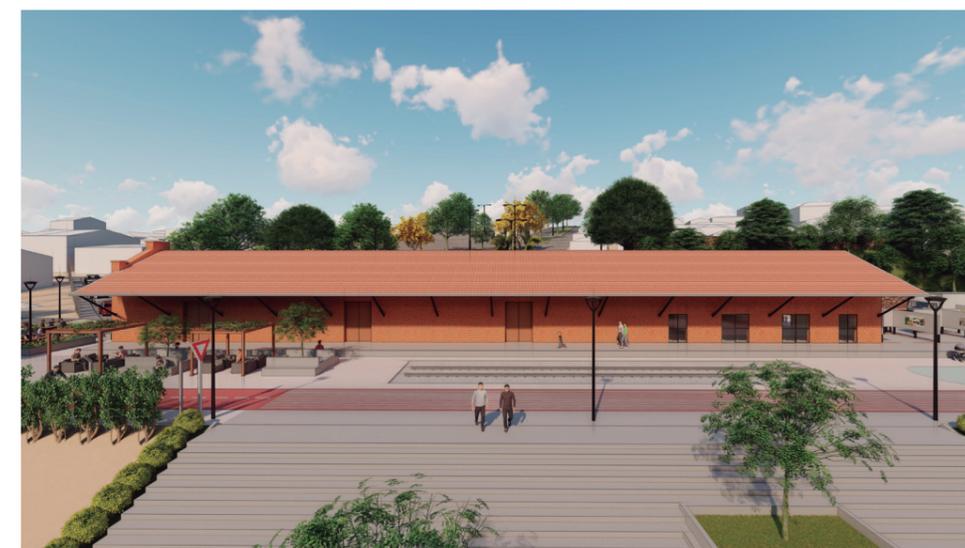


Imagem 57: Vista Oeste Projeto
Fonte: Arquivo pessoal



Imagem 54: Vista Sudoeste
Fonte: Arquivo pessoal



Imagem 55: Vista Sudoeste Projeto
Fonte: Arquivo pessoal

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- FINGER, Anna Eliza. Um Século de Estradas de Ferro: arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957. 2013. 465 f. Tese (Doutorado) - Curso de Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós Graduação, Universidade de Brasília, Brasília, 2013. Disponível em: <https://repositorio.unb.br/handle/10482/15345>. Acesso em: 03 set. 2021.
- SILVA, Fernanda dos Santos. Remanescências da arquitetura ferroviária em Minas Gerais: uma ferramenta de preservação das estações ferroviárias. 2019. 168 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Escola de Arquitetura, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2019. Disponível em: <https://repositorio.ufmg.br/handle/1843/31248>. Acesso em: 13 set. 2021.
- BOITEUX, Paulo. História das ferrovias brasileiras. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014. 98 p.
- PAULA, Dilma Andrade de. As ferrovias no Brasil: análise do processo de erradicação de ramais. 2001. 19 f. - Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Cascavel, 2001. Disponível em: <http://www.-docutren.com/HistoriaFerroviaria/Aranjuez2001/pdf/22.pdf>. Acesso em: 21 set. 2021.
- SILVA, Cláudio Francisco Ferreira da. As Estações da Modernidade: um repensar sobre a arquitetura ferroviária em minas gerais (1870 - 1930). 2006. 274 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Programa de Pesquisa e Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Área de Concentração Teoria e História da Arquitetura, Universidade de Brasília, Brasília, 2006. Disponível em: <https://repositorio.unb.br/handle/10482/6255>. Acesso em: 03 set. 2021.
- EVARISTO, Lucas. História da Ferrovia no Brasil. Brasil Ferroviário. Disponível em: <https://www.brasilferroviario.com.br/historia-da-ferrovia-no-brasil/>. Acesso em: 12 ago. 2021.
- KÜHL, Beatriz Mugayar. As transformações na maneira de se intervir na arquitetura do passado entre os séculos 15 e 18: O período de formação da restauração. FAUUSP. Dezembro, 2001.
- KÜHL, B. M.; RIBEIRO, E. B. Entre a academia e os trilhos: um olhar sobre a temática ferroviária na pós-graduação da faculdade de arquitetura e urbanismo da universidade de São Paulo. FAUUSP. Fevereiro, 2020.
- KÜHL, Beatriz Mugayar. Patrimônio industrial: algumas questões em aberto. USTJ. São Paulo, 2010.
- RUTHES, Jeisson; SALOMÃO, Ivan. O sistema ferroviário brasileiro ao longo da história: das origens à retomada dos investimentos. Ciências Sociais em perspectiva. Porto Alegre, 2016
- MATOS, Odilon Nogueira de. Café e Ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. Campinas: Pontes, 1990.
- LOPES, Leandro Aparecido. Transporte ferroviário e economia no sudoeste de Minas Gerais: o café e a Cia. Mogiana de E. F. (1880-1930). 2016. 13 f. Universidade Federal do Triângulo Mineiro, Uberaba, 2016. Disponível em: http://encontro2016.mg.anpuh.org/resources/anais/44/1469241387_ARQUIVO_TransporteferroviarioLeandroLopes.pdf. Acesso em: 07 set. 2021.
- Companhia Mogiana. Museus Ferroviários SP. Disponível em: <http://museusferroviarios.net.br/antigas-companhias/companhia-mogiana/>. Acesso em: 20 ago. 2021.
- COSTA, Maria Lúcia Prado. A Cia. Estrada de Ferro Muzambinho (1887-1910) no contexto do desenvolvimento ferroviário do Sul de Minas – uma tentativa de correção de uma versão consagrada. FUNDAMAR - Fundação 18 de março, Belo Horizonte, 1995.
- SOARES, Moacyr Brêtas. Muzambinho, sua história e seus homens. Muzambinho, 1937, 129 p.
- Cia. Mogiana de Estradas de Ferro (1913-1966): Muzambinho. 2019. Elaborada por Ralph Mennucci Giesbrecht. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/mmg/muzambinho.htm>. Acesso em: 12 ago. 2021.
- O MUZAMBINHO: A Inauguração da Estrada de Ferro Muzambinho. Muzambinho, 06 abr. 9013.
- RIBEIRO, Reginaldo; FARIA, Teresa Cristina A. Reabilitação do Patrimônio Ferroviário: Um Laboratório de Criação para a cidade de Muzambinho MG. Universidade Federal de Viçosa, 2018.
- MIRANDA, Joana del Gaudio; RESTAURO E REVITALIZAÇÃO: Teatro de Muzambinho. 2018. (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – SOCIEDADE MINEIRA DE CULTURA. Pontifícia Universidade Católica – Campo Poços de Caldas. Poços de Caldas, 2018.
- SILVA, Andressa Aparecida; COMPLEXO DO CAFÉ: Requalificação da Antiga Estação Ferroviária da Mogiana em Muzambinho MG, 2019. (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Centro Universitário da Fundação Educacional em Guaxupé. Guaxupé, 2019.
- Documento de Tombamento e Histórico - Prefeitura Municipal de Muzambinho - 1997