

CENTRO UNIVERSITÁRIO DE LAVRAS
CURSO DE GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

PORTFÓLIO ACADÊMICO
MUSEU VILA DO TAMANDUÁ

DÉBORA LAMOUNIER CARDOSO

LAVRAS-MG
2023

DÉBORA LAMOUNIER CARDOSO

MUSEU VILA DO TAMANDUÁ

Portfólio Acadêmico apresentado ao Centro Universitário de Lavras, como parte das exigências da disciplina Metodologia da Pesquisa II, curso de graduação em Arquitetura e Urbanismo.

ORIENTADORA

Prof^a. Ma. Janaína Faleiro Lucas Mesquita

LAVRAS-MG
2023

Ficha Catalográfica preparada pelo Setor de Processamento Técnico da
Biblioteca Central do UNILAVRAS

C268m Cardoso, Débora Lamounier.
 Museu vila do tamanduá: / Débora Lamounier Cardoso. -
Lavras: Unilavras, 2023.

91 f.:il.

Portfólio acadêmico (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) –
Unilavras, Lavras, 2023.

Orientador: Prof.^a Janaína Faleiro Lucas Mesquita.

1. Estações ferroviárias. 2. Patrimônio cultural. 3. Revitalização. 4.
Gonçalves Ferreira. I. Mesquita, Janaína Faleiro. (Orient.). II. Título.

DÉBORA LAMOUNIER CARDOSO

MUSEU VILA DO TAMANDUÁ

Portfólio Acadêmico apresentado ao Centro Universitário de Lavras, como parte das exigências da disciplina Metodologia da Pesquisa II, curso de graduação em Arquitetura e Urbanismo.

Aprovado em 14/12/2023

ORIENTADORA

Prof^ª. Ma. Janaína Faleiro Lucas Mesquita

LAVRAS-MG
2023

Dedico este trabalho a quem sempre
confiou em mim e na minha capacidade.
Por todo apoio, conversa e por não
medirem esforços para a minha felicidade.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço a Deus, por não me desamparar e mostrar que consigo passar por todos os obstáculos e alcançar todos meus objetivos.

Aos meus pais, Jesus e Vanilce, pelo apoio, amor, pelos melhores exemplos e por serem meu lar, mesmo distantes fisicamente. Aos meus irmãos, que viraram meus melhores companheiros e amigos, obrigada por sempre confiarem em mim.

À minha amada família, meus tios (as) e primos (as) que sempre estiveram comigo nos piores e melhores momentos, cada um me ajudou diariamente para que eu continuasse firme nessa caminhada. Em especial a minha tia e madrinha Flávia, que além de todo esse apoio me abrigou e acolheu como sua filha.

Aos meus amigos de vida e jornada acadêmica. Tudo isso não teria sentido sem vocês comigo, levarei cada um em meu coração. Obrigada por todo apoio e companheirismo todos esses anos.

Um agradecimento em especial, para a Cris Gondim Rabelo, Arquiteta e Urbanista, companheira de profissão, que se dispôs desde o início a me ajudar, nas palavras de conforto trocadas pelo telefone e pelos inúmeros arquivos imprescindíveis para a realização deste trabalho.

Agradeço ao meu ex-professor, Rafael Giorgini, que também colaborou com documentos que me auxiliaram na escrita e compreensão da história por trás da Estação Gonçalves Ferreira.

A minha coordenadora, professora e orientadora, Janaína Faleiro, obrigada por todos os ensinamentos, conselhos, por me fazer apaixonar pela área de patrimônio cultural e por não medir esforços em ver nossa evolução e nos ensinar que arquitetura vai além de só construir casas.

Ao João Paulo, por ser calma, sempre me fazer rir, não me deixar desistir e me tirar da cama para lutar minhas batalhas diárias.

“Onde quer que você vá, vá com todo seu coração.”

CONFÚCIO.

(479 aC)

RESUMO

As estações e linhas férreas tiveram seu início com o advento da revolução industrial e suas influências nos setores tecnológicos e sociais, levando não só para a Inglaterra, mas para o resto do mundo, um grande desenvolvimento urbano e cultural, onde os trens carregavam além de insumos para as indústrias, mas também informações e trocas sociais e culturais entre diversos povos. No Brasil, tudo começa quando se promulga a Lei nº 101, também conhecida como lei feijó, que autorizava e garantia por 40 anos a criação de companhias ferroviárias e então o Barão de Mauá, com recursos próprios cria a estrada de ferro Mauá com o objetivo de ligar o Rio de Janeiro à Petrópolis. Pulando alguns anos na história e indo mais para o interior de Minas Gerais, a estação Gonçalves Ferreira localizada em um povoado da cidade de Itapecerica/MG, que também possuiu grande valor histórico e elevou o desenvolvimento econômico, comercial e estrutural da cidade, se encontra em ruínas. O objetivo do presente trabalho, consiste na criação de um projeto de revitalização para a estação, dando o novo uso de museu, elevando ainda mais o cenário histórico da região e sua relação com a era da exploração de minérios e do ouro e desenvolver um processo de identidade social, cultural e de pertencimento da população com a estação e as origens da sua importante história para a cidade.

Palavras-chave: Estações ferroviárias; Patrimônio cultural; Revitalização; Gonçalves Ferreira; Itapecerica/MG.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	15
CAPÍTULO I – REVISÃO DE LITERATURA	17
1.1. A Revolução Industrial e a origem do transporte férreo no Brasil.....	17
1.2. Minas Gerais e a Estrada de Ferro Oeste de Minas.....	19
1.3. A cidade de Itapeverica Minas Gerais.....	20
1.3.1. O ramal Gonçalves Ferreira.....	24
1.4. Patrimônio Cultural.....	26
1.4.1. Preservação e conservação do patrimônio.....	27
1.4.2. Identidade, memória e patrimônio cultural.....	28
1.4.3. Os R's do patrimônio.....	29
1.4.4. Educação Patrimonial.....	31
1.4.5. Museu.....	32
CAPÍTULO II – ESTUDOS DE CASO	34
2.1. Museu Vila Romana.....	34
2.2. Museu francês de História Natural de Lille.....	41
2.3. Museu Mamedio Francisco Militão.....	47
2.4. Spazio Franatos.....	53
2.5. Museu do Ferroviário.....	59
CAPÍTULO III – PROBLEMÁTICA	63
CAPÍTULO IV – DIRETRIZES PROJETOVAIS	65
4.1. Restauro e Revitalização da estação em ruínas.....	65
4.1.1 Métodos construtivos.....	70
4.2. Análise e diagnóstico do entorno.....	71
4.3. Programa de necessidades, setorização e fluxograma.....	82
4.4. Conceito e Partido.....	84
CONCLUSÃO	86
REFERÊNCIAS	87

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 – Mapa esquemático distância Itapecerica MG x Gonçalves Ferreira.....	23
Figura 02 – Mapa esquemático distância Marilândia MG x Gonçalves Ferreira.....	23
Figura 03 – Conceito e partido do projeto.....	33
Figura 04 – Implantação do museu com a distribuição dos ambientes do museu.....	34
Figura 05 – Corte que mostra a relação das placas fotovoltaicas, as saídas de ar e a exposição das ruínas.....	36
Figura 06 – Fluxograma de todo território do museu.....	37
Figura 07 – Distribuição dos ambientes do bloco do anexo.....	38
Figura 08 – Distribuição dos ambientes do bloco da vila reconstruída.....	38
Figura 09 – Mapa entorno do museu.....	40
Figura 10 – Esquema novas propostas para o museu.....	41
Figura 11 – Esquema de setorização.....	44
Figura 12 – Localização do Museu Rural.....	46
Figura 13 – Setorização dos usos do museu rural.....	47
Figura 14 – Setorização dos usos do museu rural.....	47
Figura 15 – Localização Spazio Franatos.....	51
Figura 16 – Croqui esquemático com os materiais usados.....	56
Figura 17 – Setorização dos usos do espaço.....	57
Figura 18 – Planta da estação.....	64
Figura 19 – Mapa de danos fachada frontal.....	66
Figura 20 – Mapa de danos da fachada lateral esquerda.....	66
Figura 21 – Mapa de danos fachada lateral direita.....	67
Figura 22 – Mapa de danos fachada posterior.....	68
Figura 23 – Localização da estação.....	70
Figura 24 – Mapa bens culturais da cidade de Itapecerica/MG.....	71
Figura 25 – Acesso da estação e seu entorno.....	73
Figura 26 – Mapa de uso e ocupação.....	76
Figura 27 – Mapa de vegetações, insolação e ventilação.....	78
Figura 28 – Mapa de Cheios e Vazios.....	79
Figura 29 – Topografia.....	79
Figura 30 – Programa de necessidades e Setorização.....	81

Figura 31 – Fluxograma e Setorização.....	81
Figura 32 – Conceito e Partido.....	83

LISTA DE IMAGENS

Imagem 01 – Igreja de São Bento.....	19
Imagem 02 - Igreja de São Francisco.....	19
Imagem 03 – Casarões antigos.....	20
Imagem 04 – Praça do Coreto.....	20
Imagem 05 – Festival de Gastronomia Rural.....	21
Imagem 06 – Reinado do Rosário.....	21
Imagem 07 – Carnaval Itabeleza.....	22
Imagem 08 – Cômodo romano reconstruído para exposição.....	34
Imagem 09 – Método construtivo em pau a pique exposto pelo museu.....	35
Imagem 10 – Relação do anexo do museu com a vila romana reconstruída.....	36
Imagem 11 – Museu de Lille e seu entorno.....	40
Imagem 12 – Nova fachada.....	42
Imagem 13 – Interior do novo bloco.....	42
Imagem 14 – Entrada do Pavimento Térreo.....	43
Imagem 15 – Espaço destinado ao público infantil.....	44
Imagem 16 – Exposição de objetos da época.....	48
Imagem 17 – Quarto principal da casa, com piso e parede em tijolo de adobe e forro de taquara trançada e objetos da época.....	49
Imagem 18 – Visitação escolar com passeios em veículos de tração animal.....	49
Imagem 19 – Revitalização da nascente do Córrego do Alegre.....	50
Imagem 20 – Cerâmica Bonato em ruínas.....	52
Imagem 21 – Um dos fornos da cerâmica caído e sem possibilidade de restauração.....	52
Imagem 22 – Fornos e chaminé da cerâmica em ruínas.....	53
Imagem 23 – Início da construção dos pilares da nova edificação em tijolos no mesmo estilo das chaminés e em segundo plano os fornos protegidos por plásticos.....	53
Imagem 24 – Exterior do espaço, mostrando as chaminés e a nova construção mesclando paredes em vidro e janelões em ferro não tirando o protagonismo das chaminés e dos fornos, mantendo também o estilo colonial.....	54
Imagem 25 – Interior do espaço construído ao redor das chaminés.....	54
Imagem 26 – Interior dos fornos restaurados e revitalizados.....	55

Imagem 27 – Relação do entorno das chaminés mesclando paredes de alvenaria com paredes em pele de vidro sustentadas por barras de ferro.....	55
Imagem 28 – Celebração de casamento no jardim externo do espaço.....	56
Imagem 29 – Casarão Museu do ferroviário.....	58
Imagem 30 – Vista superior com o edifício da estação, a locomotivas e o vagão preservados, mas com a falta dos trilhos antes localizados a sua esquerda e as áreas verdes ao redor.....	59
Imagem 31 – Fachada lateral da estação.....	60
Imagem 32 – Estação Gonçalves Ferreira.....	61
Imagem 33 – Proposta de restauro da estação.....	62
Imagem 34 – Óculo acima da empana na alvenaria que divide os cômodos.....	65
Imagem 35 – Edificação típica do povoado.....	74
Imagem 36 – Capela de Nossa Senhora das Mercês.....	75
Imagem 37 – Casa de Gabriel Passos.....	75
Imagem 38 – Moradias da EFOM.....	76
Imagem 39 – Vagões abandonados e desativados	77

LISTA DE SIGLAS

RMV – Rede Mineira de Viação

EFOM – Estrada de Ferro Oeste de Minas

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

UNESCO – Organização das Nações Unidas para a Educação

ICOMOS – Conselho Internacional de Monumentos e Sítios

CEDUC – Coordenação de Educação Patrimonial

IBRAM – Instituto Brasileiro de Museus

EMATER – Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural

RFFSA – Rede Ferroviária Federal S/A

IEPHA – Instituto Estadual de Patrimônio Histórico e Artístico

CAU – Conselho de Arquitetura e Urbanismo

CEMIG – Companhia Energética de Minas Gerais

MG- Minas Gerais

INTRODUÇÃO

Estudar o passado é fundamental para compreendermos e cuidarmos melhor do patrimônio herdado durante séculos de história para assim, moldarmos o futuro. As estações ferroviárias trouxeram para o mundo inovações, encontros e desencontros de culturas, informação e tecnologia, o que gerou avanços e mudanças que moldaram nosso presente. Este trabalho tem como objetivo estabelecer as relações históricas e de pertencimento da população de Itapecerica/Minas Gerais e região, com a estação ferroviária desativada e em estado de depredação de Gonçalves Ferreira, uma comunidade do distrito de Marilândia, com a finalidade de criar um projeto de revitalização para o local que atenda a população e dê novo valor a paisagem e o comércio da região.

O período da revolução Industrial (1789-1848) trouxe grandes eventos e transformações para a Inglaterra e, posteriormente, disseminados pelo mundo. O êxodo rural e o crescimento desenfreado da população urbana geraram além de problemas como insalubridade, marginalização e violência, mas também impactos na locomoção e mobilidade de pessoas e de matéria-prima, como o carvão (HOBSBAWM, 1962). Diante do cenário caótico da Europa moderna e industrial, segundo Eric Hobsbawm (1962, p. 32): “Nenhuma outra inovação da revolução industrial incendiou tanto a imaginação quanto a ferrovia, como testemunha o fato de ter sido o único produto da industrialização do século XIX totalmente absorvido pela imagística da poesia erudita e popular”. Pois esta provou ser possível o transporte de materiais e pessoas não só em pequenos percursos, mas para longos e lucrativos caminhos e territórios pelo mundo.

No Brasil, em meados do século XIX a aviação férrea se inicia com a estrada de ferro de Mauá, construída para ligar o litoral do Rio de Janeiro à Petrópolis, com 14km de ferrovia de tração a vapor promovida por recursos próprios de Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá (BORGES, 2017). Desde então as estradas férreas e estações ferroviárias, desempenharam um papel notável não só na logística do transporte, mas nas conexões e trocas sociais da população estimulando o comércio, a produção agrícola e a valorização de terrenos por onde passavam, desenvolvendo cidades, pequenos povoados e núcleos rurais.

A exemplo disso e tema deste trabalho, a cidade de Itapecerica, município do centro oeste de Minas Gerais, que em 1744, ainda configurada na categoria de povoado servia como

entreposto comercial e pouso de aventureiros que se dirigiam a Goiás e que anos mais tarde, faria parte da Rede Mineira de Viação – RMV, que cobria cerca de 91,7% do território mineiro (MARTINS, 2005), fazendo ligação a Goiás, Rio de Janeiro e São Paulo. Sua posição geográfica central transforma o povoado em um ponto de escoamento, de compra e venda de mercadorias para a província do Rio de Janeiro e o sudeste da província de Minas (CORRÊA, 2004). As linhas que darei destaque neste trabalho e que compunham a RMV, eram o Ramal de Gonçalves Ferreira a Cláudio, com 26.134 Km e o Ramal Gonçalves Ferreira a Itapecerica, com 35.421 Km que compunham o trecho de São João Del Rey, Oliveira, Pitanguy e Paraopeba.

O ramal de Gonçalves Ferreira, possui em seu território, uma estação ferroviária que em 2023 se encontra desativada, esquecida e sofrendo com as ações do tempo e diante da importância que a estação teve para o crescimento da cidade, o potencial cultural que ela pode proporcionar para os habitantes da região passa a ser tema deste trabalho, com a proposta de estudo preliminar de revitalização da área, reconstruindo as ruínas da estação e mudando o seu uso para o de museu, que levará para os habitantes e para o local, maior reconhecimento para a estação, valor histórico e cultural, cuidado e restauro, além de proporcionar aos futuros visitantes um maior pertencimento, mantendo viva sua história e memória.

1 REVISÃO DE LITERATURA

Na revisão de literatura serão apresentadas as fundamentações teóricas que entendem o estado atual do conhecimento em relação ao tema abordado. Nos primeiros tópicos serão contextualizadas as origens do transporte férreo no Brasil e no mundo e tudo o que influenciou a sua rápida disseminação e contribuições para as formações de cidades e vilarejos. Nos tópicos e subtópicos seguintes, serão apresentadas as relações das estações ferroviárias em Minas Gerais, com mais enfoque na cidade de estudo Itapeçerica / MG e o ramal Gonçalves Ferreira, onde a estação a ser revitalizada se encontra. Nos últimos tópicos serão abordados temas referentes ao patrimônio cultural, sua importância, educação e preservação, a sua relação com a memória e identidade de um povo, lugar e em como isso pode ser traduzido através dos museus.

1.1 A Revolução Industrial e a origem do transporte férreo no Brasil

Das ideias liberais na França, as transformações técnicas e econômicas na Grã-Bretanha e as melhorias no processo produtivo, a Revolução Industrial tem a sua origem, trazendo consigo uma ideia de ruptura do passado, onde o tempo passa a ser controlado pela indústria, que transforma de forma ampla e profunda a sociedade e sua estrutura, antes agrária e comercial para a maquinofatura de capital industrial. Com as inovações tecnológicas, as migrações e o crescimento populacional dos centros urbanos e, conseqüentemente o aumento da mão de obra, novas máquinas e fábricas surgem mecanizando a produção através da energia a vapor e do carvão, consolidando o capitalismo como modo de produção dominante e o triunfo da sociedade burguesa liberal da Europa, mais precisamente da Inglaterra, Berço da revolução industrial (MAIA, 2002).

A Inglaterra, diferente da Espanha e Portugal que possuíam lucrativas colônias, precisou assegurar de outras maneiras sua hegemonia na produção e comércio. Sua posição geográfica junto ao mar, as jazidas de carvão e minério de ferro e o vasto capital acumulado pela zona livre de comércio da Europa, ajudaram os ingleses a garantir sua acelerada produção interna e a expansão do comércio internacional. O êxodo rural, proporcionou a Inglaterra grande quantidade de mão de obra barata, disposta a aceitar qualquer tipo de trabalho nas mais variadas funções e condições, principalmente na produção têxtil,

mecanizada e acelerada pela introdução das máquinas a vapor que expandiam sua produção e exportação (BORGES, 2017).

Em razão da inevitável potência que a Inglaterra se tornou, sua demanda na produção industrial crescia de forma desenfreada, o que gerou problemas de logística nos meios de transporte, tanto de matéria-prima e produtos comerciáveis, quanto na locomoção de pessoas de forma rápida e eficiente, necessitando de meios que superassem as carruagens e as trapas. Movido por este desejo, em 1814 o engenheiro George Stephenson cria a primeira locomotiva a vapor, inicialmente destinada a transportar até 30 toneladas de carvão das minas da Inglaterra e, posteriormente, em 1830 é fundada a L&MR, a primeira linha férrea que levava além do carvão, passageiros entre as cidades de Liverpool a Manchester (FERREOCLUB, 2015). Se tornando um marco da revolução, as ferrovias reduziram os gastos com circulação, abriram novos mercados e fronteiras para o comércio, disseminaram ideias, culturas e línguas por todo território europeu se difundindo para o restante do mundo.

Assim, a ferrovia que para as grandes potências servia também como forma de dominação - já que a instauração de uma linha férrea em territórios de expansão seguia sempre os interesses do estado e de grandes grupos econômicos -, a fim de conquistar sua soberania e hegemonia política e econômica. Entre os anos de 1850 e 1875 a Inglaterra destinou 179 milhões de libras de seu capital para a exportação e tecnologia na América Latina, sendo 35,8 milhões para o território brasileiro (BORGES, 2017), estes destinados a construção de ferrovias, que desde o seu início tiveram sua função atribuída à exportação de matéria prima dos centros produtores no interior para o litoral, mais precisamente na Bahia e Pernambuco, região açucareira e Rio de Janeiro e São Paulo, região cafeeira, locais que exigiam meios de transporte mais eficientes, como as ferrovias (BORGES, 2017).

Anos antes da chegada da ferrovia, o Brasil promulga a Lei nº 101, também conhecida como lei feijó, que autorizava e garantia por 40 anos a criação de companhias ferroviárias. Mas somente após a Lei nº 641, em 1852 o início das construções férreas em solo nacional acontece, visando melhorias no transporte terrestre e garantindo aos investidores concessões e favores, além de livre exploração do território cortado pelas linhas e juros de até 5% ao ano (BORGES, 2017). O Brasil necessitava de capital externo para modernizar sua infraestrutura e o cenário era muito atrativo para as potências estrangeiras interessadas no potencial agroexportador do país. Surge então, concedida pelo Imperador Pedro II, a estrada de ferro Mauá com 14km que ligava o Rio de Janeiro ao Rio Paraíba avançando aos territórios

produtores de açúcar e café, como em Minas Gerais, onde se cria então a Estrada de Ferro Oeste de Minas, evidenciada no próximo tópico desde a sua origem aos seus impactos no meio rural mineiro.

1.2 Minas Gerais e a Estrada de Ferro Oeste de Minas

Os ventos da modernidade, a chegada da ferrovia e os avanços tecnológicos e seus impactos no interior de Minas foram significativos e marcantes, tanto na sua organização, estruturação e arquitetura, quanto na vida cotidiana de uma sociedade ainda muito rural na transição entre tradição e modernidade (CARVALHO, 2005):

Havia ainda o vasto mundo rural que se mantinha silencioso, submetido ao poder dos grandes proprietários de terra (...). Era o reino dos coronéis que dominavam os partidos republicanos estaduais e davam sustentação ao governo federal e estabilidade à república oligárquica. Este mundo, assim como esta república, da qual estavam excluídos 95% dos cidadãos, nada tinham de moderno. Era um mundo analfabetismo, de trabalho semi-servil, da ausência de direitos, de paternalismo. (CARVALHO, 2005, p.116)

Este mundo, evidenciado pelo autor e como foco deste texto, os meios rurais com seus pequenos vilarejos, depois da chegada das ferrovias passam a se desenvolver e se transformar em cidades, garantindo a ligação de pessoas e mercadorias entre diversas regiões, proporcionando a chegada do progresso e da civilização (MAIA, 2002). Assim como os ideais de empreendedorismo do Barão de Mauá e toda sua fé econômica depositada nas linhas férreas, os ferroviários mineiros também foram movidos por estes pensamentos e em 1884 foi construída a Estrada de Ferro Minas e Rio, mais tarde em 1891 a Estrada de Ferro Sapucí e em 1892, a Estrada de Ferro Muzambinho. Todas as três construídas por caminhos montanhosos e acidentados, funcionavam de forma independente e com diferentes finalidades, fez com que ficassem sem condições de sobrevivência e em situações precárias até 1910, quando com o apoio do governo federal, se uniram e formando a Companhia de Estradas Federais – Rede Sul Mineira (MAIA, 2002).

Ao longo dos anos ainda se discutia e planejava formas e novas rotas férreas pela extensão de Minas Gerais que suprissem as características econômicas e políticas do estado, visto que a estrutura da malha ferroviária mineira ainda era precária pela falta de auxílios

financeiros, cenário este que merecia atenção e mudança, já que as ferrovias possuíam grande importância para o comércio, a produção agrícola e a comunicação entre as regiões do estado. Por este motivo, foi criada a Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas uma organização anônima, criando então a EFOM – Estrada de Ferro Oeste de Minas -, com bitola de 0,76m, partindo do entroncamento com a estrada de ferro Central do Brasil e terminando na Barra do Paraopeba, com trechos de Oliveira até Mirandas, sendo prolongada ao Alto do São Francisco e ramais de Itapeçerica e Pitangui (MAIA, 2002). Devido aos problemas financeiros citados anteriormente, o desenvolvimento férreo mineiro chegou no seu auge em 1895 e teve sua estagnação em 1900, quando a EFOM passa a ser de domínio estatal, contando com 939,5km de extensão, 208km de navegação fluvial, 51 estações, 2 rotundas, 46 locomotivas e 378 vagões (LIMA, 2003).

Destas 51, a estação ferroviária Gonçalves Ferreira, situada no território rural de Itapeçerica – MG, cidade que também foi palco para o desenvolvimento férreo de Minas Gerais, onde a origem da cidade, seu desenvolvimento econômico e a criação da estação será evidenciada no tópico seguinte.

1.3 A cidade de Itapeçerica Minas Gerais

A origem da cidade de Itapeçerica se deu pela exploração do ouro na região de São João Del Rei, onde bandeirantes usavam a cidade como lugar de passagem e pouso, denominando o território como Casa da Casca do Tamanduá. Por este motivo, em 1736 a corte portuguesa autoriza a abertura de uma picada, um caminho entre São João Del Rei, passando por onde é hoje Tiradentes até atingir Goiás, criando-se um povoado nas terras do tamanduá que servia como entreposto comercial, passando a se chamar Vila de São Bento do Tamanduá em 1744 (CORRÊA, 2004).

Em 1757 por iniciativa do Visconde de Barbacena, que foi encarregado pelo governo português de fundar uma vila no local, escolhe o nome de Vila de São Bento do Tamanduá em homenagem ao santo padroeiro da região e ao animal que era comum na região. Desde então, o nome da cidade passou por outras variações, como São Bento de Tamanduá e Tamanduá, até que em 1938 foi oficialmente reconhecida como Itapeçerica, que em tupi-guarani significa pedra lisa e escorregadia (CORRÊA, 2004).

Dessa forma, Itapecerica, no ano de 2023, se localiza na região Centro-Oeste de Minas Gerais, a cerca de 178 km de Belo Horizonte, com população estimada de cerca de 25 mil habitantes (PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPECERICA, 2021). Segundo o site Minas Gerais Turismo (2017), a cidade se destaca pela sua riqueza cultural e histórica, com pontos turísticos como a Igreja de São Bento, a Igreja de São Francisco, casarões antigos e a Praça da Matriz (Imagens 01, 02, 03 e 04).

Imagem 01 – Igreja de São Bento



Fonte: Diocese de Divinópolis (2023).

Imagem 02 - Igreja de São Francisco



Fonte: Prefeitura de Itapecerica MG (2023).

Imagem 03 – Casarões antigos



Fonte: Prefeitura de Itapeçerica MG (2023).

Imagem 04 – Praça do Coreto



Fonte: Veredasarq (2019).

Além de também ser conhecida pela realização de festas e eventos culturais, como o Festival de Gastronomia Rural, Reinado do Rosário e o Carnaval de Rua (Imagens 05, 06 e 07).

Imagem 05 – Festival de Gastronomia Rural



Fonte: Prefeitura de Itapeçerica MG (2023).

Imagem 06 – Reinado do Rosário



Fonte: Prefeitura de Itapeçerica MG (2018).

Imagem 07 – Carnaval Itabeleza



Fonte: Edmar de Oliveira (2019).

Nas proximidades de Itapecerica, a estação Gonçalves Ferreira, localizada nos territórios rurais de Marilândia, que em 2023, ainda se configura como distrito de Itapecerica, que segundo Thymothy Becker (2021) *apud* Pedro Guimarães (2021), possui em torno de 4000 habitantes, localizado a 39 Km da cidade sede.

Já Gonçalves Ferreira, situado a 27km da cidade sede, é um povoado que nos anos 1891, passou a receber o ramal férreo até Itapecerica, cidade que na época se encontrava em grande ascensão econômica (CORRÊA, 2004). No tópico seguinte, será destacado a estação, seu ramal e como sua chegada elevou o nome da cidade.

1.3.1 O ramal Gonçalves Ferreira

Devido a sua grande capacidade produtiva e contribuição na economia mineira oitocentista, a linha férrea chega à Itapecerica em 1891, já que além disso a população crescia favorecendo as atividades no setor da tecelagem e artesanato, fazendo parte do cenário colonial em níveis de mercado interno e externos. As casas de negócio eram muito comuns e importantes para a economia na região, já que devido a sua localidade recebia muitas tropas de outras localidades; essas casas recebiam importações de manufaturados, importados e sal da província do Rio de Janeiro e ajudavam a fortalecer a exportação de suínos, tabaco, toucinhos, bovinos e algodão, além do ouro para essa província; e para o sudeste da província de Minas (CORRÊA, 2004).

A Lei provincial n° 3.648 de 01 de setembro de 1888 autoriza então o Governo Mineiro a conceder o direito de construir o prolongamento da linha entre Oliveira e Barra do Paraopeba e um ramal a Itapecerica, que no início passaria pela estação Gonçalves Ferreira, construído na comunidade de Gonçalves Ferreira, nas proximidades de onde é, em 2023 o distrito de Marilândia e posteriormente prolongado até Itapecerica (CORRÊA, 2004). A comunidade de Gonçalves Ferreira se encontra a 27km de Itapecerica (Figura 01) e a 14,5 km de Marilândia (Figura 02).

Figura 01 – Mapa esquemático distância Itapecerica MG x Gonçalves Ferreira



Fonte: Autora (2023).

Figura 02 – Mapa esquemático distância Marilândia MG x Gonçalves Ferreira



Fonte: Autora (2023).

A estação promoveu ao município um elevado movimento nas atividades comerciais logo no início da sua construção, pois a cidade estava recebendo inúmeros trabalhadores que movimentavam ainda mais o comércio local e a demanda na construção de mais comércios, forçando a cidade a se desenvolver e melhorar sua infraestrutura moldando e abrindo portas para novos meios de produção e atividades comerciais, além de consolidar as existentes e elevar o nome e cenário até os dias atuais (CORRÊA, 2004).

Diante de todo este cenário histórico e cultural da cidade de Itapeçerica e da estação Gonçalves Ferreira, serão expostos nos tópicos seguintes as relações e importâncias do patrimônio cultural, sua preservação, conservação e a relação de identidade de um lugar e sua população.

1.4 Patrimônio cultural

Entende-se como patrimônio cultural todo o conjunto de bens materiais e imateriais que possuem valor histórico, artístico, científico, social ou simbólico para uma determinada sociedade ou grupo cultural. Mas nem sempre foi assim, visto que antes a constituição o denominava como Patrimônio Histórico e Artístico, se limitando apenas a bens materiais, sendo somente a partir Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, em seu Artigo 216 da Constituição Federal de 1988, reconhece que o patrimônio cultural não se limita apenas a bens materiais de valor histórico e artístico, mas inclui também os bens imateriais, como as tradições, costumes, celebrações, línguas, músicas, danças e rituais (IPHAN, 1974)¹.

Esse reconhecimento e ampliação do conceito de patrimônio cultural, foi resultado de um processo de reconhecimento da importância da diversidade cultural e da necessidade de proteger as manifestações culturais que não são tangíveis. Além disso, a inclusão dos bens imateriais no conceito de patrimônio permitiu uma maior valorização de expressões culturais de povos indígenas, afro-brasileiros e de outras comunidades tradicionais (IPHAN, 2023)¹.

Para zelar e cuidar de toda história de um povo, traduzida em bens materiais e imateriais é criado o Iphan (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) em 1937, durante o governo do presidente Getúlio Vargas. Na época, o país passava por um momento de valorização da cultura nacional e de construção de uma identidade brasileira (IPHAN, 1974). Segundo o próprio Instituto:

O Iphan zela pelo cumprimento dos marcos legais, efetivando a gestão do Patrimônio Cultural Brasileiro e dos bens reconhecidos pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (Unesco) como Patrimônio da Humanidade. Pioneiro na preservação do patrimônio na América Latina, o Instituto possui um vasto conhecimento acumulado ao longo de décadas e tornou-se referência para instituições assemelhadas de países de passado colonial, mantendo ativa cooperação internacional (IPHAN, 1974).

O Instituto também é responsável por fiscalizar ações que possam danificar ou descaracterizar o patrimônio cultural, além de realizar estudos e pesquisas para ampliar o conhecimento sobre a história e a cultura do país (IPHAN, 2023) ¹. Diante disso, a seguir será evidenciado a importância da preservação e conservação do patrimônio histórico e cultural de um povo ou lugar.

1.4.1 Preservação e conservação do patrimônio

Preservar e conservar, apesar de parecidos no seu significado linguístico, possui sutis diferenças se tratando de um patrimônio. Preservar é mais usado para se referir à proteção e manutenção de algo em seu estado original, mantendo suas características e propriedades intactos englobando a identificação, a documentação, a investigação, a divulgação e o uso do bem cultural (CAVALCANTE, 1996). Já conservar, se refere a manter algo em bom estado de conservação, também impedindo sua deterioração, danificação ou destruição, mas com a possibilidade de modificações ou adaptações na sua estrutura original, sendo um conjunto de ações voltadas à manutenção do bem cultural, buscando prolongar sua existência (CAVALCANTE, 1996).

Diante disso, também foram criados documentos para o auxílio na preservação de bens culturais em nível mundial, como as cartas patrimoniais, desenvolvidas por organizações como a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) e o Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (ICOMOS), com o objetivo de orientar e auxiliar os governos, instituições e profissionais responsáveis pela proteção do patrimônio cultural (IPHAN, 2023) ².

A Carta de Atenas é considerada o primeiro documento internacional a tratar da conservação do patrimônio cultural, em 1931, onde apresenta diretrizes para a restauração de

monumentos históricos. Ela expõe a necessidade de considerar o monumento histórico como parte de um todo no âmbito urbano e social. Além disso, destaca a importância da preservação do ambiente urbano e natural e da integração dos monumentos históricos na paisagem urbana (ICOMOS, 1931).

Outra carta importante, é a Carta de Veneza, de 1964, é uma das principais cartas patrimoniais, onde estabelece os princípios fundamentais para a conservação e restauro de monumentos e sítios históricos. Nela se destaca a importância da preservação do valor histórico e artístico dos bens culturais, respeitando sua autenticidade, além de estabelecer a conservação como uma das principais medidas para garantir a sua permanência no tempo (ICOMOS, 1964).

Essas cartas foram importantes para a preservação do valor histórico e artístico dos bens culturais, respeitando sua autenticidade e integridade, e estabelecem a conservação como uma das principais medidas para garantir sua permanência no tempo, além de enfatizarem a importância da participação das comunidades locais na gestão do patrimônio cultural e na sua relação de pertencimento, assunto que será abordado no próximo tópico.

1.4.2 Identidade, memória e patrimônio cultural

Segundo Rocha (2014) apud GOFF (1990), ao preservar e proteger o patrimônio cultural, estamos garantindo a preservação da memória e da identidade de um povo, conhecendo sua história, cultura e as tradições de uma sociedade, e assim permitindo que as gerações futuras possam ter acesso a esse conhecimento e perpetuar essas tradições. Nossas memórias estão ligadas diretamente na construção da nossa identidade, de um povo ou lugar, pois é a partir dela que podemos reconhecer acontecimentos passados e conservar as informações individuais e coletivas, criando assim um vínculo entre as gerações humanas e o seu patrimônio (ROCHA, 2014).

Essas memórias produzem identidade cultural para um país, estado, cidade ou comunidade, que possibilita que a população passe a se sentir pertencente a determinado lugar ou cultura, entendendo que eles possuem direitos e deveres com o local em que estão inseridos e com sua história. Vinculado a essas noções de identidade, pertencimento e memória, é que se criam também as noções da importância dos bens culturais patrimoniais, já

que os mesmos, preservados e conservados mantêm viva a memória e identidade de um povo ou lugar (ROCHA, 2014).

A conservação do patrimônio cultural é fundamental para garantir a preservação da identidade de um povo, já que é um registro do passado que representa a memória coletiva da sociedade, refletindo sua diversidade cultural e sua evolução ao longo do tempo. Essa identidade é moldada pelo patrimônio, que é uma herança compartilhada por todos os membros da sociedade (ROCHA, 2014).

Com isso, preservar e valorizar o patrimônio cultural, faz com que seja possível fortalecer o sentimento de identidade da população com relação ao lugar onde vive e seu patrimônio histórico, proporcionando uma maior conexão emocional com as tradições e memórias, contribuindo para o desenvolvimento de uma consciência coletiva e uma maior valorização da cultura local (ROCHA, 2014).

Junto com essa relação de memória, identidade e a preservação e conservação expostas nos tópicos anteriores, fica claro que juntas, garantem a existência dos bens materiais e imateriais e, seguindo esta lógica, serão abordados nos próximos capítulo, os R's do patrimônio e a forma de aplicação da educação patrimonial.

1.4.3 Os R's do patrimônio

Os R's do patrimônio orientam a gestão do patrimônio cultural, histórico e artístico de uma sociedade visando garantir a preservação, conservação e promoção desse patrimônio, com a finalidade de transmiti-lo às gerações futuras, além de ajudar a promover a valorização da identidade e da diversidade cultural e estimular o turismo gerando emprego e renda (LEMOS, 2010).

O primeiro "R" do patrimônio diz respeito ao registro, um processo de identificação, inventariação e proteção, onde através dele, é possível determinar quais bens culturais são significativos para uma determinada sociedade e quais devem ser preservados. O registro pode incluir diferentes tipos de bens culturais, como monumentos, edifícios históricos, bens imateriais e materiais etc. Esse processo pode ser feito em diferentes níveis, desde o registro local até o registro nacional ou internacional. No Brasil, o responsável por esse registro é o IPHAN (LEMOS, 2010).

Outro “R”, é o de reconhecimento do patrimônio cultural, processo de grande importância e relevância, pois é através do reconhecimento dos órgãos governamentais e da sociedade que acontece a valorização e a preservação desses bens para as futuras gerações, promovendo a conscientização da sociedade sobre a importância da cultura e da preservação da sua história e memória. Esse processo pode ser feito pela proteção legal por meio de tombamento, a inclusão em listas de patrimônio cultural de órgãos governamentais ou a inscrição em listas de patrimônio mundial da UNESCO. Caminhando junto com este “R”, também temos a responsabilidade pela preservação do patrimônio cultural, que deve ser compartilhada por toda a sociedade e o Estado. Essa responsabilidade deve ser assumida como um compromisso com as gerações futuras (LEMOS, 2010).

A restauração, é um importante “R” e medida de preservação do patrimônio, é o processo de reparação, recuperação e conservação de bens culturais que sofreram danos ou deterioração ao longo do tempo, por meio de técnicas adequadas, respeitando os valores históricos, estéticos e culturais dos bens patrimoniais. O processo de restauração é uma atividade que deve ser realizada apenas por profissionais capacitados e especializados na área que recuperarão os bens culturais para a sua função original ou para uma nova função (LEMOS, 2010).

A reutilização, como o próprio nome diz, revitalizará e dará um novo uso a um bem cultural que não esteja mais sendo utilizado na sua finalidade original. Essa prática pode contribuir na preservação e valorização do patrimônio, além de estimular a economia local e a geração de empregos e renda em determinada região (LEMOS, 2010). Esse processo pode envolver desde a adaptação de um prédio histórico para um novo uso, o que acontecerá com a área de estudo deste trabalho, uma estação ferroviária desativada e abandonada que se transformará em um museu cultural e histórico.

A reabilitação, é também o processo de revitalização, mas que está relacionada com a restauração e recuperação de um bem patrimonial em suas condições originais, com o objetivo de devolver-lhe uma função que havia sido perdida ou deteriorada ao longo do tempo. É a adequação e integração na vida atual da sociedade, respeitando a sua história e identidade cultural adaptando às necessidades e demandas da sociedade contemporânea (LEMOS, 2010).

Existem também mais 3 “R’s”, a reforma, reconstrução e retrofit, que estão ligadas as diferentes abordagens de intervenção em edifícios históricos ou patrimônios culturais,

variando de acordo com o seu estado de conservação. O processo de reforma, é o método que estabelece uma nova forma ao lugar, sem se preocupar com os valores históricos, estéticos e arquitetônicos da edificação (LONGHI *et al.*, 2014).

Já na reconstrução acontece o oposto, pois são técnicas baseadas em evidências históricas para reconstruir parte ou o todo de edificações que foram danificadas. No método do retrofit, acontece uma adaptação, troca ou substituição dos elementos que foram se tornando inadequados, principalmente de forma estrutural e que ameaçam a vida útil da obra ou edificação, se tornando uma forma de garantir e preservar ainda mais edificações antigas de valor histórico e cultural (LONGHI *et al.*, 2014). Este método e o de reconstrução, serão utilizados para a proposta de estudo preliminar de revitalização das ruínas da estação Gonçalves Ferreira e mais bem explicadas nos tópicos 4.1 e 4.1.1.

Todos estes princípios são de grande relevância não só para a preservação de um patrimônio, mas também para o auxílio nas tomadas de decisões para um determinado bem cultural. Assim como a educação patrimonial que será mencionada em seguida.

1.4.4 Educação patrimonial

Com a crescente valorização do patrimônio cultural, na década de 70, surge os primeiros pensamentos acerca da Educação Patrimonial e do reconhecimento da necessidade de preservar e divulgar o patrimônio cultural para as gerações futuras. Através deste cenário, a educação patrimonial foi ganhando cada vez mais espaço, sendo hoje considerada uma ferramenta importante para a valorização e preservação do patrimônio cultural e é por isso que hoje existe no Brasil o Programa Nacional de Educação Patrimonial, criado pelo IPHAN em 2001, que tem como objetivo promover ações de educação e sensibilização para a valorização do patrimônio cultural das comunidades brasileiras (IPHAN, 2023) ³.

Toda uma comunidade é detentora e produtora de referências e saberes culturais e é nela em que se constroem o conhecimento e identidades coletivas, associadas à memória social de um local. Neste cenário, a criação iniciativas educativas são imprescindíveis e devem ser encaradas como uma forma de valorização da diversidade cultural e fortalecimento da identidade local, criando estratégias e situações de aprendizagem construídas coletivamente (IPHAN, 2014).

Segundo a Coordenação de Educação Patrimonial (CEDUC) o processo de educar a sociedade sobre nosso patrimônio cultural, consiste em ações educativas que devem considerar e respeitar as diferentes culturas, tradições e modos de vida presentes em todo o país e na sua diversidade, promovendo o diálogo intercultural, o respeito à pluralidade e a valorização das identidades locais e regionais, gerando assim uma maior preservação e proteção do patrimônio cultural brasileiro evitando a sua destruição ou descaracterização (IPHAN, 2014).

Diante disso, a educação patrimonial pode ser aplicada em diversas áreas e ambientes, desde a formação da comunidade infantil até a maior idade, como em ambientes escolares, museus, centros culturais, comunidades e outras instituições que tenham relação com o patrimônio cultural. No ambiente escolar, a educação patrimonial está presente em diferentes disciplinas, como história, geografia, artes e em atividades práticas que envolvam a valorização do patrimônio. Em comunidade, a educação patrimonial pode ser promovida por meio de atividades que valorizem as tradições e costumes locais, como festas e manifestações culturais (IPHAN, 2023) ³.

Outro meio de educação patrimonial é a inventariação de bens culturais, que consiste em identificar, documentar e registrar possíveis bens de uma região ou comunidade, podendo ser materiais ou imateriais. Esse processo permite conhecer e reconhecer a diversidade cultural de um lugar, e é fundamental para a preservação e valorização do patrimônio. Um bem inventariado, está diretamente ligado com a educação patrimonial, pois a partir desse processo, é possível criar roteiros turísticos, exposições, elaboração de material didático sobre o bem patrimonial, com a intenção de sensibilizar toda a comunidade do local e visitantes que passarão este conhecimento as suas futuras gerações (IPHAN, 2000).

Já em museus e centros culturais, a educação patrimonial pode ser aplicada por meio de exposições e visitas guiadas que estimulem o conhecimento e a valorização do patrimônio local ou regional, como será exposto no presente trabalho e no último tópico do capítulo I.

1.4.5 Museu

A origem do museu se dá desde à antiguidade clássica, quando gregos e romanos criaram espaços destinados a exibir objetos raros e valiosos em templos, como troféus de guerra, oferendas votivas e coleções de arte, se tornando verdadeiros museus. No entanto, o

conceito de museu que conhecemos atualmente, como uma instituição aberta ao público para a exibição, preservação e estudo de objetos de valor cultural, artístico e histórico, surgiu na Europa do século XVIII (MENESES, 1996).

O primeiro museu foi o de British, fundado em 1753 em Londres, com o objetivo de disponibilizar a coleção privada do médico e naturalista Sir Hans Sloane ao público. Desde então, o modelo de museu se espalhou pelo mundo, passando a ser uma instituição fundamental para a preservação e difusão do patrimônio cultural (LONER, 2002). No Brasil, os primeiros museus foram criados no final do século XVIII e início do XIX, em um contexto marcado pelo desenvolvimento das ciências e das artes na Europa. Eles surgiram a partir de iniciativas de colecionadores particulares e de instituições públicas que buscavam construir um acervo representativo do país (MENESES, 1996).

O Instituto Brasileiro de Museus (IBRAM), de acordo com a Lei nº 11.904, de 14 de janeiro de 2009:

Consideram-se museus, para os efeitos desta Lei, as instituições sem fins lucrativos que conservam, investigam, comunicam, interpretam e expõem, para fins de preservação, estudo, pesquisa, educação, contemplação e turismo, conjuntos e coleções de valor histórico, artístico, científico, técnico ou de qualquer outra natureza cultural, abertas ao público, a serviço da sociedade e de seu desenvolvimento (BRASIL, 2009).

Neste cenário, os museus podem ser considerados importantes centros de educação e cultura, promovendo o diálogo intercultural, a inclusão social e a reflexão crítica sobre a sociedade e sua história, se tornando parte fundamental na construção da identidade cultural de um povo e lugar (IBRAM, 2022). Como tudo continua em desenvolvimento, o cenário museológico, deve sempre acompanhar as mudanças tecnológicas e se adaptar aos novos cenários da atualidade, utilizando de novas tecnologias, como a realidade virtual e a inteligência artificial, para proporcionar uma experiência mais interativa e envolvente ao público, para que este não deixe de se interessar pelos museus e, conseqüentemente pelo patrimônio cultural (MENESES, 1996).

2 ESTUDOS DE CASO

Os estudos de caso, possuem o papel de fornecer diferentes visões a partir de análises sobre temas de projetos relacionados com o estudo preliminar deste trabalho. Estes estudos, fornecem, através das análises funcionais dos projetos, as soluções arquitetônicas, os diferentes programas de necessidades, os materiais usados, as técnicas construtivas e a importância da obra no cenário e local em que estão inseridos.

Assim, os estudos de caso foram escolhidos com base nos desenvolvimentos projetuais e como forma de entender o funcionamento de museus históricos, ferroviários e espaços com soluções arquitetônicas que alinham o passado com soluções contemporâneas. Primeiro será apresentado os estudos sobre o projeto do Museu Villa Romana, localizado em Hadspen, no Reino Unido, que foi concebido a partir das ruínas de uma casa romana descoberta por escavações. Em seguida será exposto o Museu francês de História Natural de Lille, que no seu 200º aniversário, recebeu o projeto de renovação, restauração e modernização arquitetônica do seu complexo, unindo a renovação urbana e a preservação histórica do local.

Também será estudado o Museu Mamedio Francisco Militão, localizado na zona rural de Inhapim, Minas Gerais, um museu rural da agricultura familiar a céu aberto, que preserva as tradições e cultura local. Diferente dos outros, o quarto estudo de caso, diz respeito ao Spazio Franatos, um espaço de eventos em Barbacena, Minas Gerais, concebido a partir das chaminés e fornos da antiga cerâmica da cidade, que foram revitalizados e construído ao seu redor o espaço de eventos. Por último, o Museu do Ferroviário de Sete Lagoas, em Minas Gerais, que tem como local sua antiga estação ferroviária, contando com acervos e exposições de sua memória ferroviária como marco da expansão urbana da cidade.

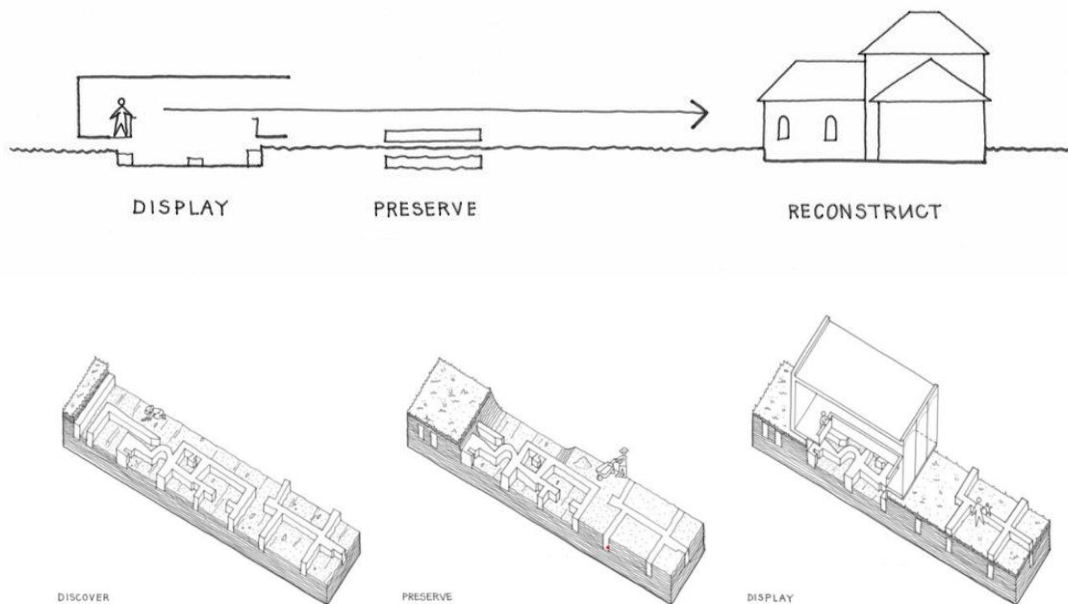
2.1 Museu Villa Romana

O museu Villa Romana está localizado na cidade de Hadspen, Reino Unido, local que em 1832 foi descoberto através de escavações, ruínas das antigas vilas romanas e seus resquícios estruturais, pisos com mosaicos característicos da época, moedas e cerâmicas conservadas abaixo da terra. Como forma de ampliar os conhecimentos desta civilização, no ano de 2021 é então criado um projeto em forma de museu para a conservação e estudos dos

achados arqueológicos, idealizado pelo escritório de arquitetura Stonewood Design (STONEWOOD, 2021).

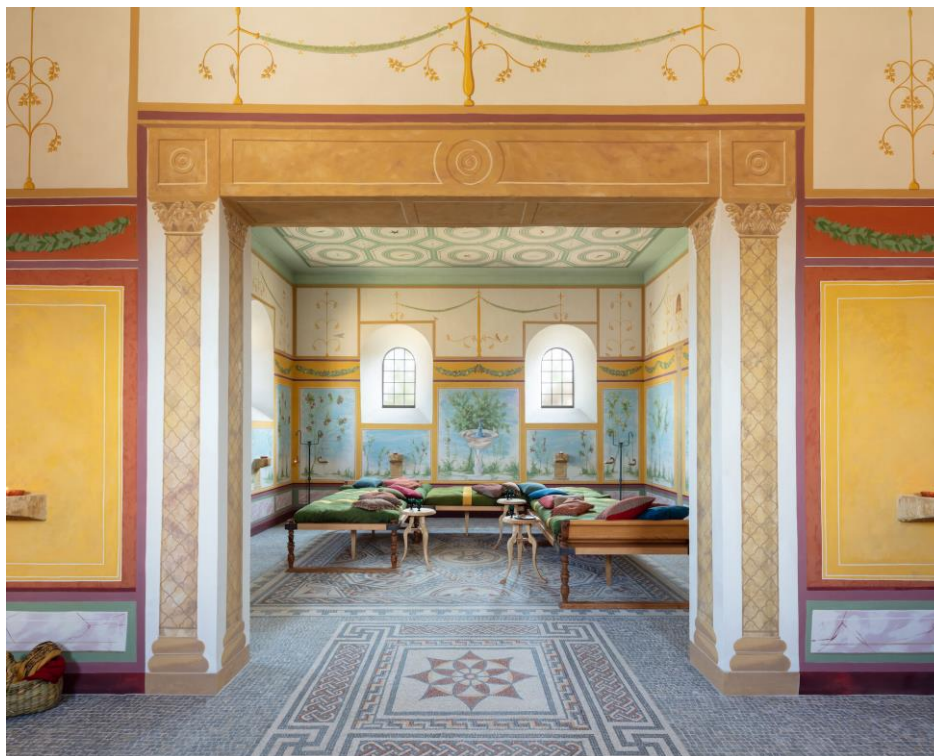
O conceito e partido do museu é baseado na ideia de mostrar, preservar e reconstruir (Figura 03), onde é deixado a mostra apenas uma parte dos achados das ruínas estruturais da vila e a restante enterrada novamente para maior preservação e replicadas nas salas de exposições como réplicas perfeitas dos cômodos (Imagem 08). A implantação do museu também foi pensada seguindo estas ideias, exemplificadas na figura 04 (STONEWOOD, 2021).

Figura 03 – Conceito e partido do projeto



Fonte: Stonewood (2021).

Imagem 08 – Cômado romano reconstruído para exposição



Fonte: Stonewood (2021).

Figura 04 – Implantação do museu com a distribuição dos ambientes do museu



Fonte: Stonewood (2021). Adaptado pela autora.

Com a reconstrução da vila romana, foi possível estudar os métodos construtivos (Imagem 09) utilizados e replicá-los para que o museu não fosse apenas uma exposição, mas uma forma de aprendizagem na prática, na criação de experiências expositivas que olhem para fora e se conectem à paisagem ao seu redor (STONEWOOD, 2021).

Imagem 09 – Método construtivo em pau a pique exposto pelo museu



Fonte: Stonewood (2021).

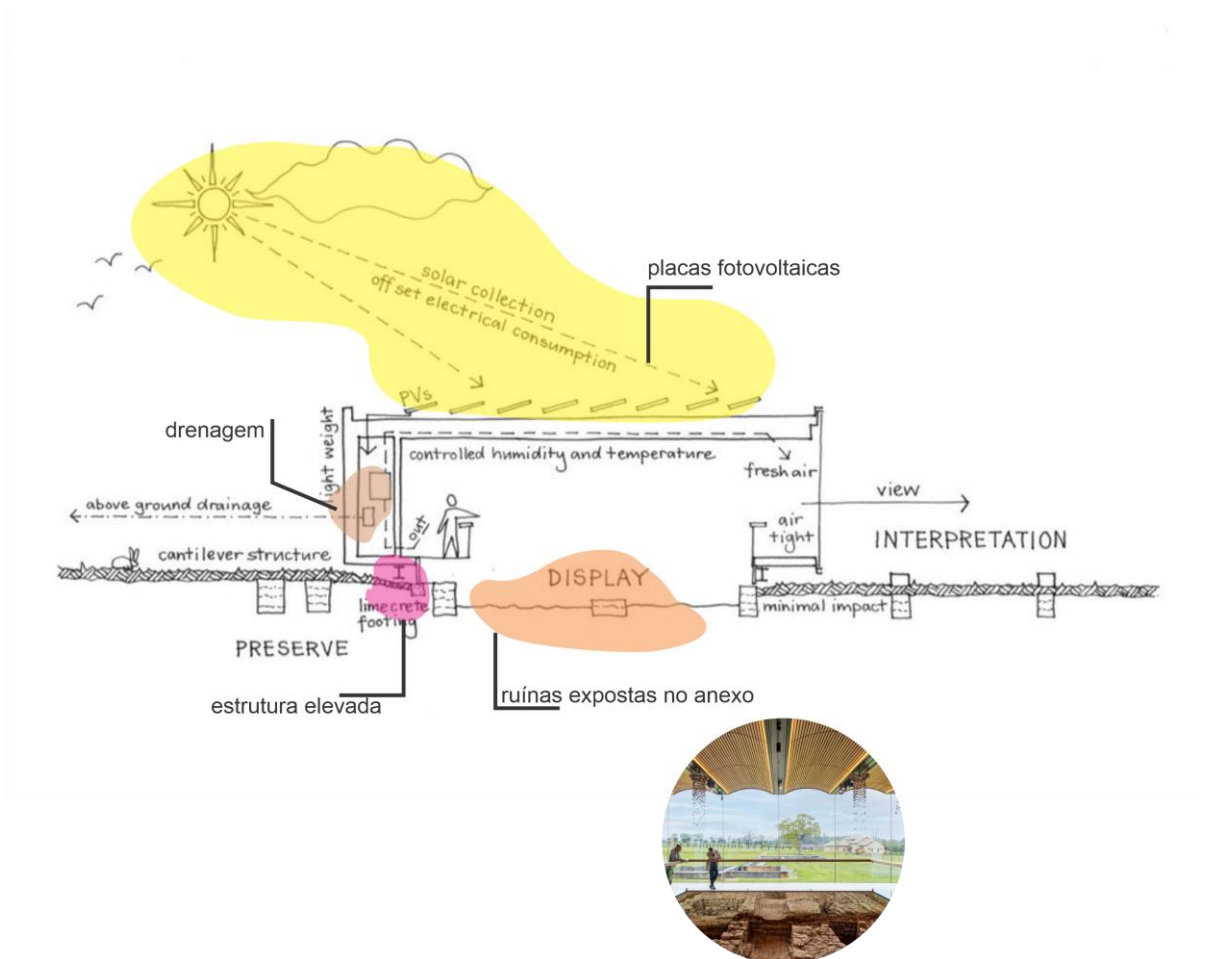
O design para o anexo do museu foi pensado para que fosse apenas um plano de fundo da vila romana e das ruínas expostas (Imagem 10), por esse motivo o anexo é horizontalmente linear, mais precisamente com 50m de comprimento, usando vidros por toda extensão, além de ser sutilmente levantado do solo passando a sensação de que flutuasse acima do solo, para que também fosse possível preservar as ruínas enterradas e que toda drenagem ficasse acima do solo. Além disso a construção do novo anexo é zero carbono, pois possui placas fotovoltaicas no telhado capazes de compensar todo o uso de energia gasta no museu e formas de ventilação para que todo ar quente possa sair sem a necessidade de ventilação forçada (Figura 05) (STONEWOOD, 2021).

Imagem 10 – Relação do anexo do museu com a vila romana reconstruída



Fonte: Stonewood (2021).

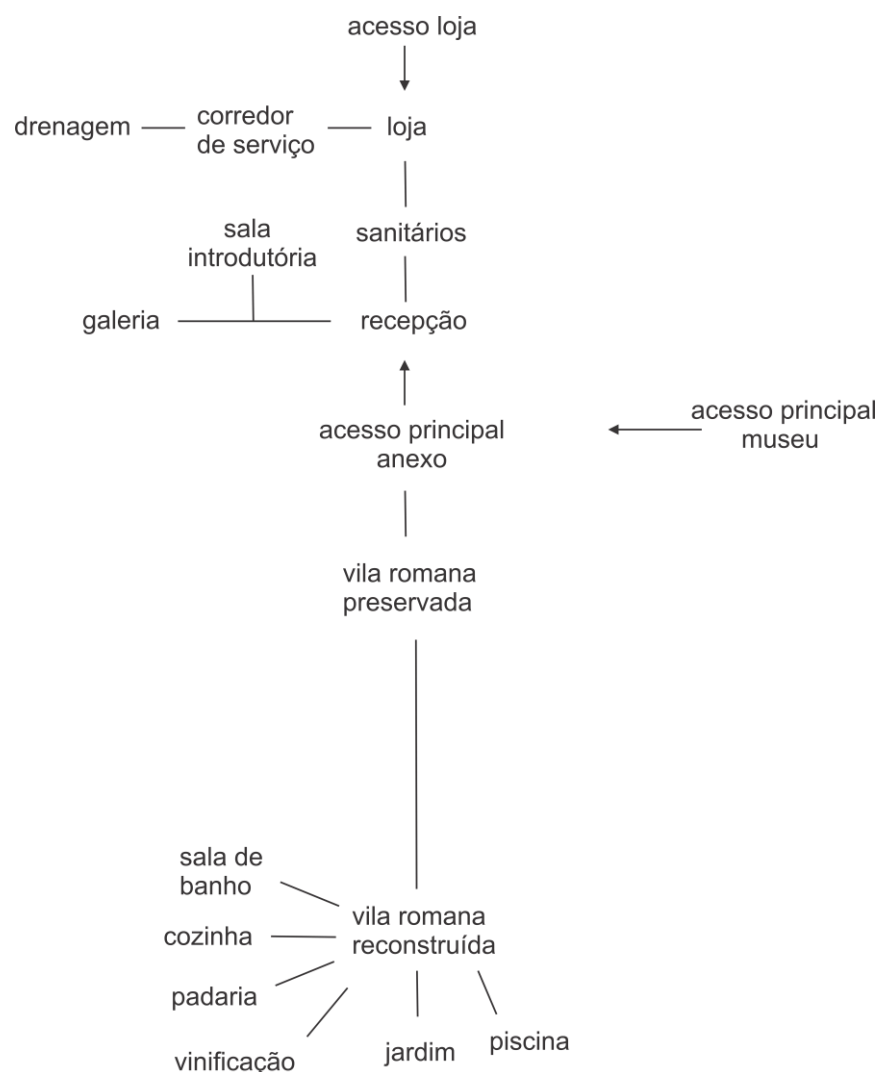
Figura 05 – Corte que mostra a relação das placas fotovoltaicas, as saídas de ar e a exposição das ruínas



Fonte: Stonewood (2021). Adaptado pela autora.

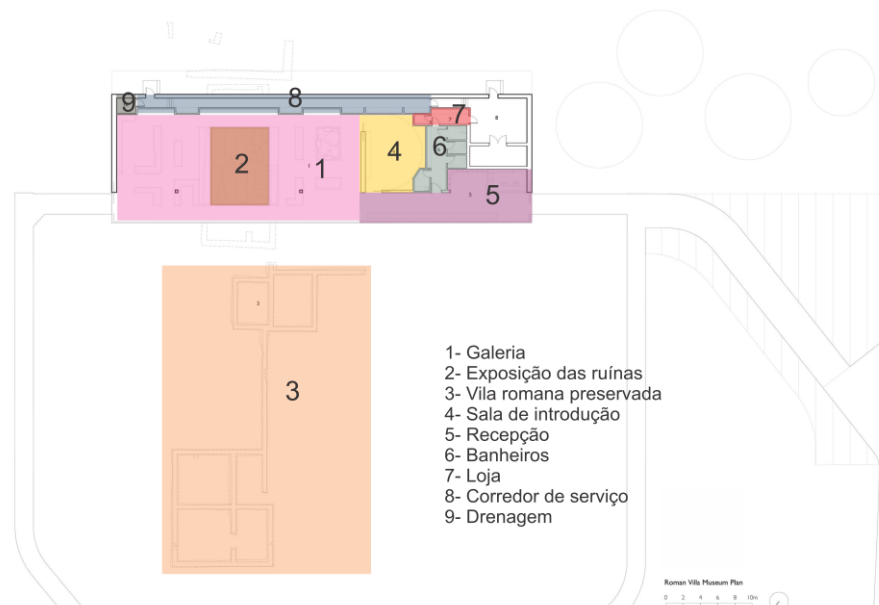
O museu é dividido em 3 momentos, tendo seu início e acesso principal através do anexo, contemplando a recepção, os sanitários, a loja e a galeria principal com partes das ruínas da vila romana que foram mantidas escavadas e expostas para estudos e contemplação. O segundo momento, acontece no exterior, com apenas partes das estruturas do que seria a vila romana e, no fim do percurso, os ambientes de uma casa da vila romana reconstruída, com sala de banho, cozinha, os jardins externos, entre outros ambientes do cotidiano da época (STONEWOOD, 2021). Essa relação do anexo de exposição, a vila preservada e a vila construída, ficam melhor explicados através dos fluxos e distribuições dos ambientes nas figuras 06, 07 e 08.

Figura 06 – Fluxograma de todo território do museu



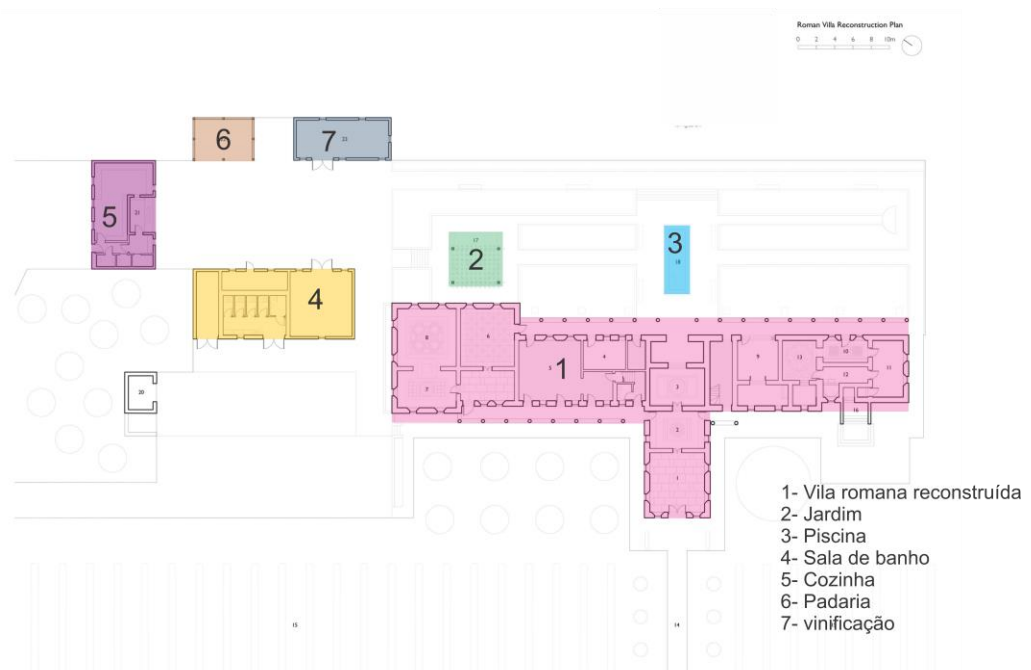
Fonte: Autora (2023).

Figura 07 – Distribuição dos ambientes do bloco do anexo



Fonte: Stonewood (2021). Adaptado pela autora.

Figura 08 – Distribuição dos ambientes do bloco da vila reconstruída



Fonte: Stonewood (2021). Adaptado pela autora.

A relação que o museu villa romana possui com as ruínas é o que se pretende traduzir nos estudos preliminares para a estação Gonçalves Ferreira, visto que ela também se encontra em ruínas, possuindo vestígios da história do local, como ladrilhos que merecem ser expostos na forma original, seus vagões desativados e tudo o que for possível manter na sua forma única, remetendo ao passado e mantendo viva sua memória.

O próximo estudo de caso, diz respeito ao museu de história natural de Lille.

2.2 Museu francês de História Natural de Lille

O Museu francês de História Natural de Lille, está localizado na cidade de Lille, na França, ocupando todo o quarteirão das ruas Gosselet, Bruxelles e Claude Bernard, em um edifício de 7500m², construído pela prefeitura nos anos de 1887 a 1894, que inicialmente serviu para abrigar os cursos da faculdade de ciências, letras e direito de Lille. Por esse motivo, o edifício contava com grandes salas e laboratórios no térreo para dar suporte aos cursos, e em 1902 algumas dessas salas, serviram para apresentar o Museu de Geologia de Jules Gosselet e foi, pela primeira vez, aberto ao público. A partir disso, outras salas passaram a abrigar diversos museus, como o museu do carvão e as coleções de zoologia (MUSÉE D'HISTOIRE NATURELLE DE LILLE, 2023).

Durante o período da Segunda Guerra Mundial, o edifício passou por momentos turbulentos de bombardeios nos arredores, permanecendo fechado e, em 1942 ocupado pelos alemães. Somente a partir dos anos 80, teve seu período de renascimento com exposições como “[...] os mais belos insetos do mundo [...]”, responsável por um grande sucesso popular que fez com que o museu tivesse salas de exposições temporárias específicas e programadas com maior frequência. Por esse motivo em 1990, a faculdade de ciências humanas complementa o acervo do museu com uma coleção de etnografia e outra sobre a história industrial. Desde então o museu vem expandindo suas coleções e se renovando, tendo em 2023 diversas exposições temporárias, roteiros educativos, eventos noturnos e inovações tecnológicas (MUSÉE D'HISTOIRE NATURELLE DE LILLE, 2023).

Com a popularização do museu, o aumento significativo de público e a necessidade de se adaptar as novas formas de visitas tanto no aspecto tecnológico quanto de acessibilidade do edifício, após 200 anos de sua origem, o museu tem o projeto de renovação proposto pelo escritório de arquitetura e design Snøhetta, votado e aprovado pela câmara municipal em 2019

e iniciado em 2020, quando se fechou para a obra, sendo reaberto em 2023 com o final da primeira fase, sendo fechado novamente em novembro de 2023, para início da segunda fase da renovação, com data prevista de término no ano de 2025 (MUSÉE D'HISTOIRE NATURELLE DE LILLE, 2023).

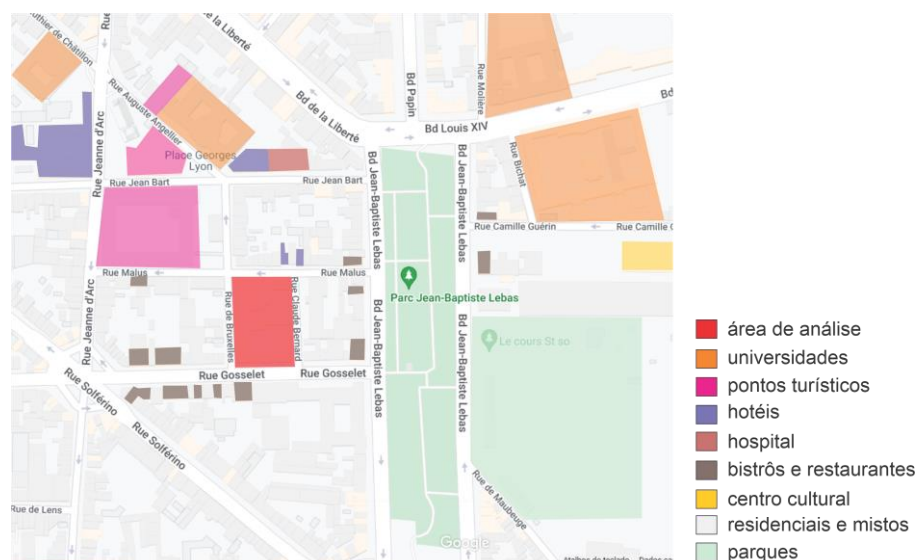
O museu, localizado na rua Gosselet, está inserido em um bairro histórico composto por edifícios neoclássicos do século XIX (Imagem 11) e habitações, museus, pontos turísticos, bistrôs, parques e centros culturais (Figura 09), que foram se criando e estruturando através do cenário cultural que o museu proporciona e na necessidade de se atender as necessidades dos visitantes e moradores do entorno.

Imagem 11 – Museu de Lille e seu entorno



Fonte: Street View Google Maps (2023).

Figura 09 – Mapa entorno do museu



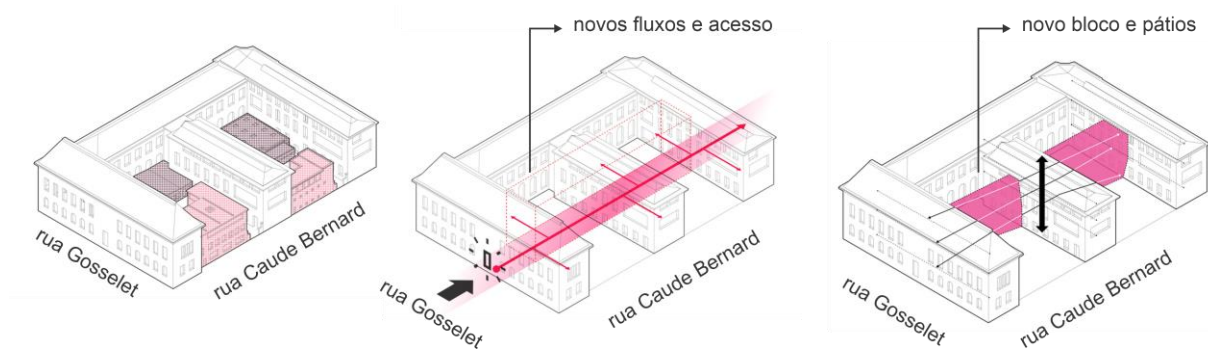
Fonte: Google Maps (2023). Adaptado pela autora.

Diante deste cenário histórico e cultural, segundo Kjetil Trædal Thorsen, co-fundador da Snøhetta e idealizador do projeto de renovação:

Em uma cidade tão significativa com tradições culturais e artísticas estabelecidas há muito tempo, estamos entusiasmados em trabalhar em um projeto que homenageia e respeita o patrimônio, além de olhar para o futuro. Através de nosso projeto, pretendemos revitalizar o museu como um marco e aspiramos encontrar as soluções mais sustentáveis, contribuindo para os objetivos de sustentabilidade da cidade de Lille (SNOHETTA, 2023).

O projeto trouxe um novo design e identidade ao museu, restaurando suas fachadas históricas, priorizando e criando áreas para o espaço público e externos do edifício, abrindo os 3 blocos paralelos existentes para a rua, eliminando as extensões mais recentes e menos funcionais, criando assim pátios densamente arborizados (SNOHETTA, 2023). A renovação do museu, teve como premissas o alargamento dos espaços públicos em 72%, propor um novo percurso e bloco, reabilitar o edifício de forma acessível e de acordo com as normas técnicas de segurança e dar um maior destaque tanto nacional quanto internacional para o museu (MUSÉE D'HISTOIRE NATURELLE DE LILLE, 2022). Essas alterações são melhores visualizadas através do esquema disponibilizado pelo escritório Snøhetta e adaptado pela autora (figura 10):

Figura 10 – Esquema novas propostas para o museu



Fonte: Snøhetta (2023). Adaptado pela autora.

O novo bloco, que corta todos os 3 blocos existentes, tem como finalidade trazer aos visitantes o ar de contemporaneidade dos edifícios da cidade velha de Lille, com sua fachada em tijolos e o interior em madeira (Imagem 12 e 13), essa nova extensão funcionará como uma espinha dorsal, mantendo uma conexão entre a antiga edificação e a nova, sem perder sua essência em equilíbrio aos materiais e as novas exposições mais tecnológicas, além de unir tudo isso com um paisagismo exuberante (SNOHETTA, 2023).

Imagem 12 – Nova fachada



Fonte: Snohetta (2023).

Imagem 13 – Interior do novo bloco



Fonte: Snohetta (2023).

A nova setorização do museu conta com seu pavimento térreo destinado ao público e totalmente acessível, com abordagens experimentais, imersivas, participativas e inovadoras (Imagem 14). Além de todas as suas salas de exposições permanentes e temporárias, o museu contará com um espaço de fórum e laboratório aberto ao público com workshops, cursos e palestras disponíveis para parceiros, como universidades, associações e colégios e com um novo espaço destinado ao público infanto juvenil com exposições educativas sobre patrimônio e história, ilustradas na imagem 15 (MUSÉE D’HISTOIRE NATURELLE DE LILLE, 2022) e exemplificado também na figura 11.

Imagem 14 – Entrada do Pavimento Térreo



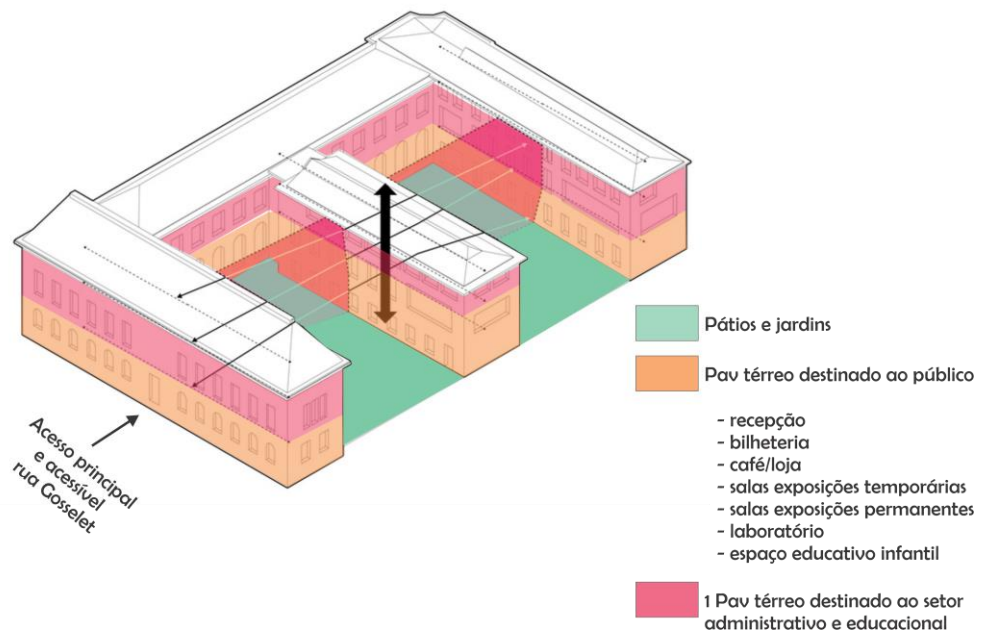
Fonte: Snohetta (2023).

Imagem 15 – Espaço destinado ao público infantil



Fonte: Snohetta (2023).

Figura 11 – Esquema de setorização



Fonte: Snohetta (2023). Adaptado pela autora.

Além disso, projeto de renovação proposto pelo escritório usou de artifícios sustentáveis tanto no isolamento e vedação do edifício, com equipamentos de resfriamento econômicos e de sistemas passivos, na reutilização de materiais da demolição das extensões que não seriam mais utilizadas, como os seus tijolos, diminuindo os impactos de carbono do projeto, quanto nos jardins arborizados dos pátios centrais, que criarão ilhas de frescor e o escoamento das águas pluviais nas suas áreas permeáveis (SNOHETTA, 2023).

Através das análises deste estudo de caso, foi possível perceber como é possível renovar um edifício antigo e histórico, dando maior destaque na sua estética, funcionalidade e maior atratividade ao museu, com seus pátios arborizados, alinhando a tecnologia tanto nos materiais, mas também em formas de apresentar os acervos para o público adulto e infantil, com salas mais intuitivas e também a revitalização da fachada e a criação de espaços públicos mais convidativos, artifícios que ajudarão na proposta de estudo preliminar da estação Gonçalves Ferreira, visto que a mesma necessita de maior atenção e destaque, uma verdadeira revitalização.

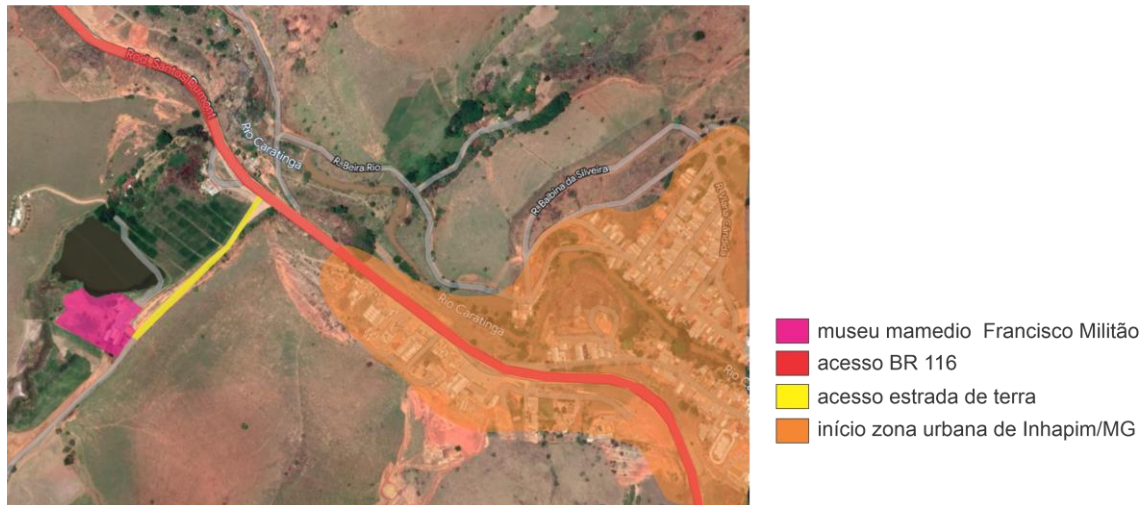
No terceiro estudo de caso, será analisado o Museu Mamedio Francisco Militão localizado na zona rural de Inhapim, Minas Gerais.

2.3 Museu Mamedio Francisco Militão

Localizado na zona rural de Córrego do Alegre, no município de Inhapim Minas Gerais, a fazenda onde hoje se encontra o museu, teve o seu início como qualquer fazenda do interior mineiro, quando o chefe da família, Antônio Francisco Militão, compra a propriedade rural fértil e de qualidade e leva toda sua família para a nova residência (GONÇALVES, 2017). Foi somente em 2014 que a propriedade e toda coleção rural colecionada por Antônio é inaugurada e renasce como museu, idealizado pela filha Maria das Dores Belgo Militão, presidente da Associação Fofinha de Mulheres de Inhapim, que em conjunto com a Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural – EMATER/MG, conseguem promover essa iniciativa sociocultural e de lazer para a cidade (CAMPOS, 2019).

Por se tratar de um museu rural, seu acesso acontece pela BR 116 (Figura 12) e logo em seguida passa por caminhos de estrada de terra, sem precisar passar pela área urbana da cidade (CAMPOS, 2019).

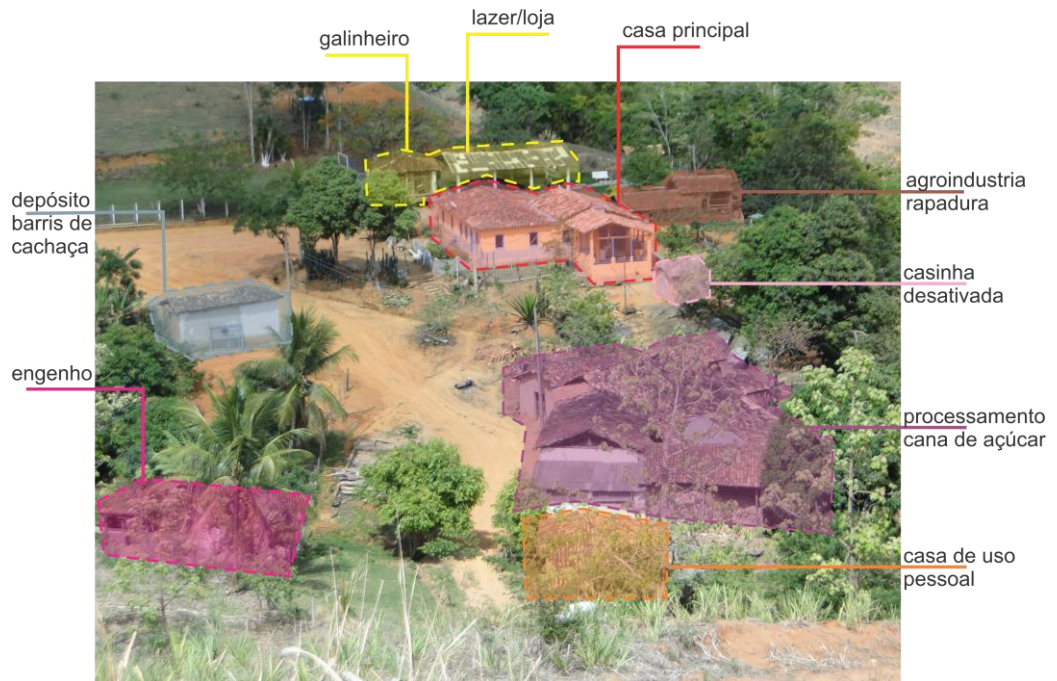
Figura 12 – Localização do Museu Rural



Fonte: Google Maps (2023). Adaptado pela autora.

O foco do museu é transmitir as tradições da agricultura familiar, possuindo um formato de ecomuseu, onde todo seu território faz parte das rotas e exposições do museu, sendo um verdadeiro organismo vivo e interativo entre a propriedade e seus visitantes. A estrutura do museu é composta pela casa principal, uma área de lazer com a loja do museu, um galinheiro, uma garagem de veículos de tração animal uma casinha desativada onde antes era a fossa da casa principal, um engenho, uma estação de processamento da cana, uma agroindústria de rapadura e um estoque dos barris de cachaça. Também existe uma casa de uso pessoal, áreas para plantações de café, milho, cana e feijão ao redor da propriedade e quatro alqueires e meio de mata preservada (CAMPOS, 2019). Abaixo um esquema de setorização da propriedade nas figuras 13 e 14:

Figura 13 – Setorização dos usos do museu rural



Fonte: Museu Mamedio Francisco Militão (2022). Adaptado pela autora.

Figura 14 – Setorização dos usos do museu rural



Fonte: Museu Mamedio Francisco Militão (2022). Adaptado pela autora.

A casa principal, possui o estilo dos casarões do interior de Minas Gerais e é onde ficam abrigados todo o acervo de exposição, dispostos pelos cômodos da casa como estariam

em um casarão da época. Alguns cômodos, como os quartos, a cozinha e a varanda foram construídas posteriormente como uma replica perfeita no estilo colonial (Imagens 16 e 17) e por se tratar de um ecomuseu, a visitação não se limita apenas a construção principal, de forma que o visitante possa experimentar e vivenciar de forma educacional, histórica e palpável o cotidiano de uma fazenda colonial, participando de atividades que aconteceriam na vivencia de uma fazenda da época, como a manutenção dos equipamentos rurais, no processamento da cana de açúcar como matéria prima para a rapadura e a cachaça, além de passeios nos veículos de tração animal, demonstrado na imagem 18 (CAMPOS, 2019).

Imagem 16 – Exposição de objetos da época



Fonte: Julia Lorryne Moraes Campos (2019).

Imagem 17 – Quarto principal da casa, com piso e parede em tijolo de adobe e forro de taquara trançada e objetos da época



Fonte: Julia Lorryne Moraes Campos (2019).

Imagem 18 – Visitação escolar com passeios em veículos de tração animal



Fonte: Museu Mamedio Francisco Militão (2016).

Além do seu papel educativo através das visitas, principalmente em parceria com as escolas de Inhapim e da região, o museu em parceria com a Associação de Mulheres, promovem trabalhos que ajudam nas questões ambientais e sociais da cidade, com projetos de revitalizações da mata e flora local com o plantio de novas árvores e ervas medicinais na propriedade e na proteção e reativação das nascentes que o cercam (Imagem 19), além da preocupação de deixar o espaço acessível a pessoas com mobilidades reduzidas (CAMPOS, 2019).

Imagem 19 – Revitalização da nascente do Córrego do Alegre



Fonte: Museu Mamedio Francisco Militão (2016).

As visitas ao museu, aguçam todos os sentidos, pois além do valor sentimental, de pertencimento e da criação de memórias únicas, as visitas acontecem durante um dia inteiro, onde são servidos almoço e lanche com comidas típicas como o frango com quiabo, broas e rapadura. O passeio gira em torno de atividades educativas sobre o funcionamento das fossas e sua importância para o meio ambiente, sobre a importância da água e o contato com a cachoeira de pedras existente no local. O visitante também conhece o funcionamento de um gerador hidráulico e como a eletricidade é gerada através dele. Nesse sentido fica claro que o museu proporciona aos visitantes não apenas observar uma história, mas participar dela no tempo em que estão imersivos nas exposições e atividades (CAMPOS, 2019).

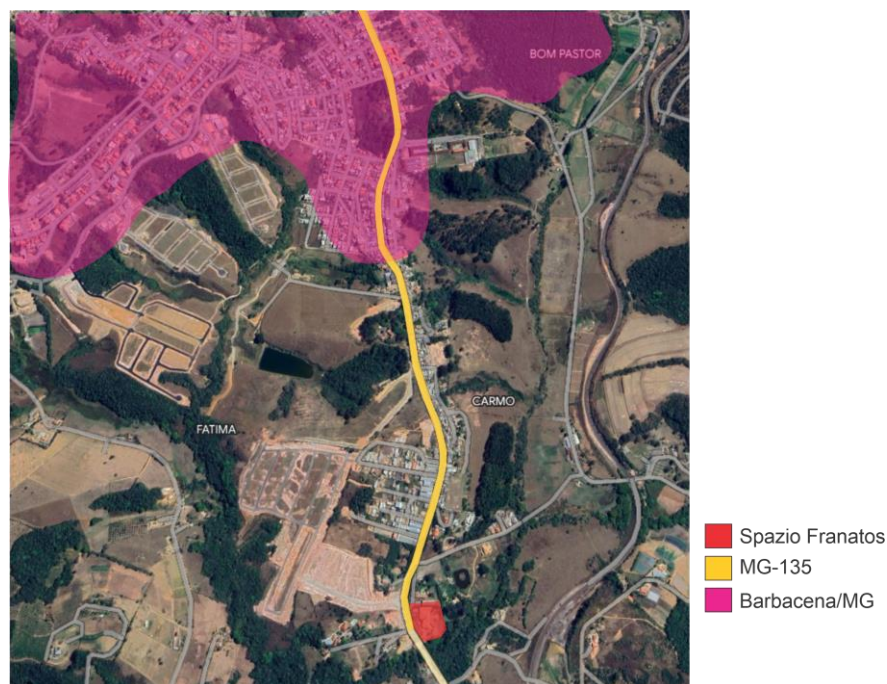
Através das análises sobre o Museu Mamedio Francisco Militão, fica evidente os aspectos que o estudo preliminar proposto deste trabalho para a estação visa passar aos seus visitantes e por também se tratar de uma área rural, com amplo território para explorar as questões educacionais unidas a história e cultura do lugar, com as relações da natureza do entorno e dos vestígios ferroviários históricos deixados no local.

A seguir, o quarto estudo de caso analisará o espaço de eventos Spazio Franatos, situado na cidade de Barbacena, Minas Gerais.

2.4 Spazio Franatos

Diferente dos estudos de caso anteriores, o Spazio Franatos, é um espaço destinado para eventos de diversas categorias, como festas de casamento, aniversários ou eventos musicais; também é um espaço muito procurado para ensaios fotográficos pelo seu estilo colonial, adaptado com soluções arquitetônicas que merecem destaque e por seus jardins externos (FRANATOS, 2023). O espaço está localizado na cidade de Barbacena, Minas Gerais (Figura 15), mais precisamente na rodovia Dep. José Bonifácio – Zé Bodeco, à 3,8 Km da área urbana central de Barbacena (GOOGLE MAPS, 2023).

Figura 15 – Localização Spazio Franatos



Fonte: Google Maps (2023). Adaptado pela autora.

O espaço foi idealizado pela construtora Tijolão, com o propósito de unir um futuro espaço de eventos para cidade, constituído em torno dos fornos e chaminés da antiga cerâmica Bonato, responsável por construir boa parte de cidade por muitos anos, fundada pelo avô do responsável pelo grupo Tijolão, uma loja de materiais de construções. Com o passar dos anos, a cerâmica é desativada e acaba entrando num processo de degradação natural pelo tempo, ficando em ruínas (Imagem 20, 21 e 22) e é quando Pedro Othelo Bonato, herdeiro da

cerâmica Bonato, decide restaurar e preservar o espaço que ainda resistia ao tempo (FRANATOS, 2023).

Imagem 20 – Cerâmica Bonato em ruínas



Fonte: Spazio Franato's Oficial (2022).

Imagem 21 – Um dos fornos da cerâmica caído e sem possibilidade de restauração



Fonte: Spazio Franato's Oficial (2022).

Imagem 22 – Fornos e chaminé da cerâmica em ruínas



Fonte: Spazio Franato's Oficial (2022).

Diante deste cenário os proprietários começaram então o processo de restauro e conservação, levando ao reconhecimento e tombamento como patrimônio cultural municipal das chaminés e fornos (BARBACENA ONLINE, 2022). Com o intuito de se criar um espaço para eventos, os organizadores constroem o salão ao redor dos fornos e das chaminés, como uma espécie de varanda para proteger ainda mais o local (Imagem 23). Toda a nova construção segue o estilo colonial da época em que a cerâmica Bonato ainda estava em vigor, com o propósito de unir presente e passado, ao mesmo tempo nostálgico e modernizado (FRANATOS, 2023).

Imagem 23 – Início da construção dos pilares da nova edificação em tijolos no mesmo estilo das chaminés e em segundo plano os fornos protegidos por plásticos



Fonte: Spazio Franato's Oficial (2022).

O espaço, em 2023, possui uma área construída de aproximadamente 3000m², possui um grande salão para diversos tipos de eventos, além de áreas externas com o jardim idealizado e projetado por uma das proprietárias e herdeiras do local (FRANATOS, 2023). As imagens 24, 25, 26, 27 e 28 mostram a edificação depois da restauração e construção do novo espaço de eventos, juntamente com seu jardim externo.

Imagem 24 – Exterior do espaço, mostrando as chaminés e a nova construção mesclando paredes em vidro e janelões em ferro não tirando o protagonismo das chaminés e dos fornos, mantendo também o estilo colonial



Fonte: Spazio Franatos (2023).

Imagem 25 – Interior do espaço construído ao redor das chaminés



Fonte: Spazio Franatos (2023).

Imagem 26 – Interior dos fornos restaurados e revitalizados



Fonte: Spazio Franatos (2023).

Imagem 27 – Relação do entorno das chaminés mesclando paredes de alvenaria com paredes em pele de vidro sustentadas por barras de ferro



Fonte: Autora (2022).

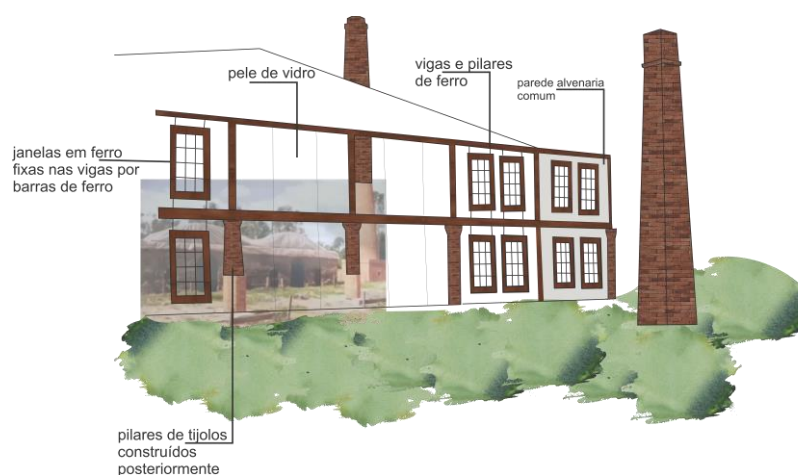
Imagem 28 – Celebração de casamento no jardim externo do espaço



Fonte: Spazio Franato's Oficial (2023).

As escolhas dos materiais e a estética da edificação foram pensados de forma que não ofuscassem o patrimônio, por isso foram usados materiais como ferro, vidro, ladrilhos hidráulicos e madeira (Figura 16). O espaço é disposto a partir das chaminés e dos fornos, ficando ao seu redor um grande salão com possibilidade de aumentar a capacidade de público através do mezanino, possui duas alas de banheiros, além da área de serviço e as áreas externas (Figura 17).

Figura 16 – Croqui esquemático com os materiais usados



Fonte: Autora (2023).

Figura 17 – Setorização dos usos do espaço



Fonte: Google Maps (2023). Adaptado pela autora.

Diante de tudo isso e com as análises realizadas, o espaço de eventos Spazio Franatos, acrescentará a esta proposta de estudo preliminar, através das soluções arquitetônicas utilizadas para manter viva as memórias afetivas da cerâmica Bonato, unidas com materiais mais tecnológicos quando se comparado ao modo de construir dos fornos e chaminés, porém sem ofuscar o protagonista no centro do espaço, fazendo parecer que a construção em volta das chaminés sempre esteve ali.

No último estudo de caso será analisado o museu do ferroviário de Sete Lagoas, Minas Gerais.

2.5 Museu do Ferroviário

A cidade de Sete Lagoas, Minas Gerais, nasce a partir da exploração mineradora de calcário, fazendo com que o território crescesse gradativamente e, inevitavelmente a chegada da ferrovia acontecesse em meados de 1896 a partir da Estrada de Ferro Central do Brasil e é quando a cidade sai do isolamento territorial, se tornando um importante centro distribuidor de bens e serviços para a região (NOGUEIRA, 2006). A estação ferroviária da cidade não servia somente como apoio aos trens que passavam por lá, mas também como forma de

comunicação da cidade, pois possuía em suas instalações um telégrafo usado pelos habitantes da cidade e da região (IPATRIMONIO, 2023).

Porém, em 1992 a estação é desativada e transformada em museu nos anos 2000, preservando seu acervo de objetos da memória ferroviária da cidade, como fotos, uniformes, quepes, relógio de ponto e um vasto acervo das ferramentas usadas para manutenção das máquinas na época, além do antigo vagão de passageiros e 2 locomotivas preservadas no exterior do museu (IPATRIMONIO, 2023). A estação (Imagem 29) segue o modelo padrão das estações ferroviárias brasileiras, com plataformas ao lado das linhas, cobertura sobressalente para os antigos passageiros, um cômodo para a administração, licenciamento dos trens e bilheteria, armazém de cargas e mercadorias, locais para manutenção e suporte aos trens (IPATRIMONIO, 2023).

Imagem 29 – Casarão Museu do ferroviário



Fonte: Ipatrimonio (2023).

Com a linha desativada, o prefeito da época mandou projetos para a Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) para que fossem retirados os trilhos (Imagem 30) para locação de áreas verdes para a cidade, sobrando apenas a estação. Com isso, a Secretaria Municipal da Cultura juntamente com o Instituto Estadual de Patrimônio Histórico e Artístico (IEPHA), promovem o projeto de restauração para a estação se tornar o novo museu da cidade, com acervos

cedidos por ex-ferroviários. O museu cumpre com as diretrizes gerais dos museus de conservar, divulgar, pesquisar, educar e cuidar dos bens históricos e da memória do seu tema, sendo aberto gratuitamente a sociedade. As exposições possuem uma temática sobre a história, os costumes e tradições dos trabalhadores ferroviários, refletindo à memória de uma classe trabalhadora e de toda a cidade que se desenvolveu economicamente e territorialmente através das estações e linhas férreas (IPATRIMONIO. 2023).

Imagem 30 – Vista superior com o edifício da estação, a locomotivas e o vagão preservados, mas com a falta dos trilhos antes localizados a sua esquerda e as áreas verdes ao redor



Fonte: Ipatrimonio (2023).

A estação possui planta retangular e seu interior é composto por cômodos como copa, sala do diretor, seis cômodos para os acervos, salão do espaço cultural, bilheterias, saguão, escritório, seção de arquivo, armazenamento de volumes para as pequenas expedições, roleta de contagem, sala de embarque e sala do telégrafo. A edificação possui um tom de amarelo, cor original da utilizada na época, com elementos em alto relevo, que emolduram os vãos das portas e janelas e pilastras de argamassas pintados em vermelho-terra, evidenciados na imagem 31 (IPATRIMONIO, 2023).

Imagem 31 – Fachada lateral da estação



Fonte: Ipatrimonio (2023).

As análises conceituais deste museu, refletirão nas propostas preliminares deste trabalho, visto que as semelhanças estéticas e os vagões desativados de ambas são parecidas, divergindo apenas na forma como foram tratadas desde o início. Enquanto a estação de Sete Lagoas foi preservada e restaurada, a de Gonçalves Ferreira se encontra em deterioração e esquecida pelos habitantes, precisando de maiores cuidados e pertencimento da população.

3 PROBLEMÁTICA

O objetivo deste trabalho foi reunir embasamento teórico e científico que mostrou a necessidade da criação de um museu histórico e cultural na estação ferroviária Gonçalves Ferreira, situada na cidade de Itapeçerica, município do centro-oeste de Minas Gerais. A estação, no ano de 2023, se encontra desativada, abandonada e em estado de degradação (Imagem 32), mas que em 1891 teve o papel de aumentar a capacidade produtiva e contribuir na economia mineira oitocentista e de fazer com que a população crescesse, favorecendo as atividades no setor da tecelagem e artesanato, colocando a cidade dentro do cenário colonial em níveis de mercado interno e externos (CORRÊA, 2004).

Imagem 32 – Estação Gonçalves Ferreira



Fonte: Prefeitura de Itapeçerica (2019).

Essa contribuição influenciou no desenvolvimento estrutural da cidade e no ano de 2023, com seus 233 anos, ainda conta com diversos casarões da época, ruas ainda em paralelepípedos, igrejas históricas, festivais culturais e festas de congado que contam e preservam a história da cidade. Diante de todo este cenário cultural e valor histórico da estação, em 2020 a prefeitura em parceria com o CAU/MG, Conselho de Arquitetura e Urbanismo, aprova um projeto de restauro (Imagem 33), que além do papel de conservação, também inclui a estação na proposta “Circuito Turístico Campo das Vertentes”, reativando a linha já existente, colocando a estação no trajeto turístico de Divinópolis a Lavras (REDE

CIDADE, 2020). Entretanto ele ainda não foi posto em vigor e a estação continua sofrendo com as ações do tempo e com o vandalismo.

Imagem 33 – Proposta de restauro da estação



Fonte: CAU/MG (2020).

A estação e seus vagões desativados, apesar de abandonados e de se situar a 27 km da cidade, continuam sendo um atrativo para a comunidade, que além da visitação por conta própria também possui um projeto aprovado pela prefeitura chamado “Conheça Gonçalves Ferreira” que conta com 35km de trilhas por terra para bicicletas, demarcadas e sinalizadas de Itapeçerica até o povoado onde se encontram as ruínas (PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAPEÇERICA, 2021).

Diante do exposto e dos tópicos abordados no desenvolvimento do trabalho, a estação teve um papel importante no desenvolvimento econômico da cidade e, conseqüentemente, aumentando seu valor histórico e cultural. Com a estação abandonada, considera-se que um museu no local levaria ainda mais reconhecimento, pertencimento, segurança e cultura para o local, além de aumentar o fluxo do turismo da área, gerar emprego para os pouco mais de 20 residentes da comunidade e continuar mantendo a história e cultura da cidade para os visitantes locais e turistas da região.

4 DIRETRIZES PROJETUAIS

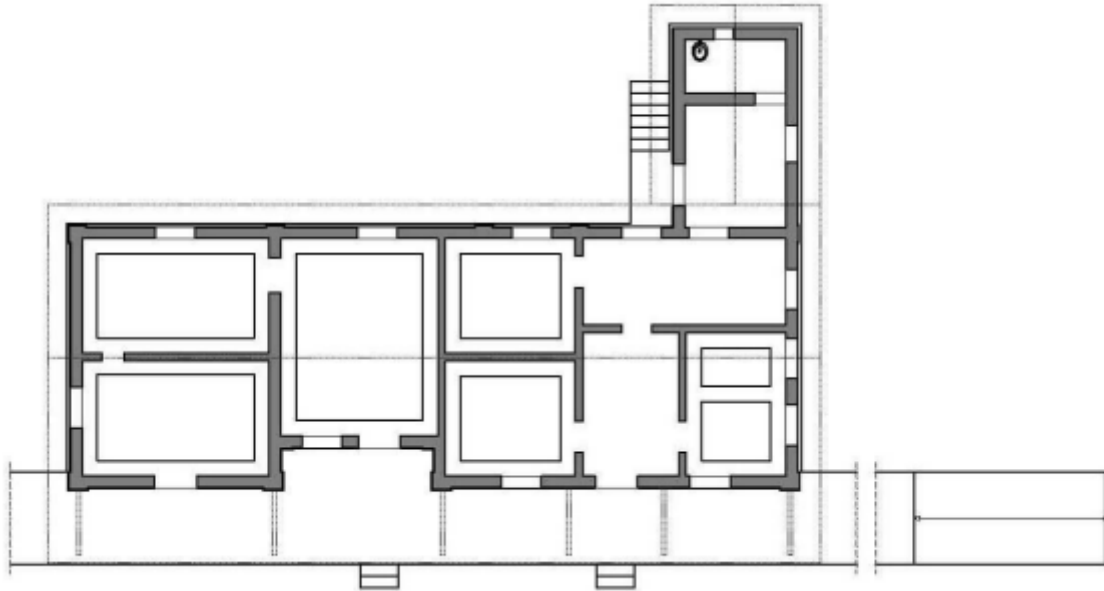
Diante de todo estudo realizado até aqui, neste capítulo serão apresentadas as diretrizes projetuais necessárias para o início da elaboração do estudo preliminar para a criação de um museu histórico e cultural na antiga Estação Gonçalves Ferreira. Neste sentido, serão demonstrados nesta etapa um tópico sobre o processo de restauro e revitalização da estação e seus métodos construtivos, a análise e diagnóstico do entorno, o programa de necessidades, setorização e fluxograma, além do conceito e partido adotados para a concepção do projeto.

4.1 Restauro e Revitalização da estação em ruínas

Como exposto no capítulo anterior, a estação Gonçalves Ferreira se encontra, no ano de 2023, em estado de abandono e em ruínas, visto que o projeto de restauro proposto pelo CAU/MG ainda não começou a ser executado. Os estudos preliminares deste trabalho, tem como objetivo propor, além do restauro, um projeto de revitalização da estação, com intuito de transformá-la em um museu histórico e cultural para que a estação entre no cenário turístico da cidade e passe a agregar valor patrimonial e de pertencimento para a população de Itapeçerica e região.

A Estação Ferroviária de Gonçalves Ferreira segue os padrões arquitetônicas da época de criação das linhas férreas e estações, repetindo os padrões das soluções de planta e implantação da época. A estação se difere apenas na estética, quando se liberta do estilo europeu, mesclando o ecletismo com algumas características coloniais mais simples. Com apenas um pavimento, a estação possui planta retangular no seu volume principal, elevada a 45cm da linha férrea, somado ao nível mais baixo, adicionado posteriormente. Juntos, os dois volumes adotam a forma similar a letra L, evidenciado na Figura 18 (REDE CIDADE, 2020).

Figura 18 – Planta da estação



Fonte: Rede cidade (2020).

A planta da edificação apresenta certa regularidade, mas pelo tamanho e organização dos cômodos, é possível observar que a estação passou por algumas alterações até chegar a sua conformação atual. O resultado da estação fica então dividida em três partes descritas a seguir:

A porção à direita da edificação ficou responsável pelo uso da residência, abrigando posteriormente a cozinha e um banheiro. A parte central da edificação, abrigava o cômodo da Agência, que provavelmente contava com um balcão para venda dos bilhetes do trem. Por último, a porção da esquerda abrigava outros dois cômodos, acrescidos na mesma época que o volume da cozinha e do banheiro. A hipótese deste segundo acréscimo de cômodo, possui maior comprovação, pela existência de uma empena na alvenaria, fazendo divisa com o cômodo da Agência, que na parte superior é possível observar a existência de um óculo (Imagem 34) de molduras trabalhadas em argamassa, possivelmente correspondida a antiga fachada lateral da edificação (REDE CIDADE, 2020).

Imagem 34 – Óculo acima da empana na alvenaria que divide os cômodos



Fonte: Rede cidade (2020).

As fachadas da estação estão, em 2023, abandonadas e em processo de degradação pela ação do tempo. Na fachada frontal, paralela à linha férrea, é possível identificar a existência de seis aberturas, sendo três portas e três janelas, contendo os principais acessos à edificação e possuindo uma arquitetura mais marcada e detalhada contendo também a plataforma de embarque e desembarque de passageiros. Devido ao processo de desgaste do tempo, partes do telhado caíram, as madeiras estão apodrecidas, contém manchas de umidade, mofo e musgos, além das molduras das portas e janelas não existirem mais, conforme ilustrado no mapa de danos da figura 19 (REDE CIDADE, 2020).

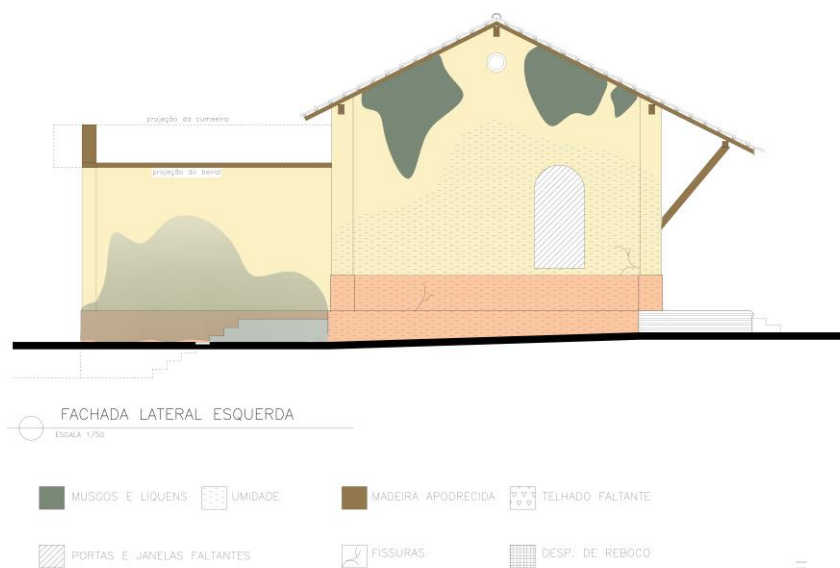
Figura 19 – Mapa de danos fachada frontal



Fonte: Autora (2023).

É também nesta fachada onde se encontra a plataforma de embarque e desembarque de passageiros. Na fachada lateral esquerda (Figura 20), existe apenas um vão de janela com verga em arco-de-círculo e as colunas nas extremidades da fachada são ressaltadas em argamassa, onde é possível notar uma grande presença de marcas de umidade e musgos (REDE CIDADE, 2020).

Figura 20 – Mapa de danos da fachada lateral esquerda



Fonte: Autora (2023).

Já na fachada lateral direita (Figura 21), existem quatro vãos de janelas, sendo três delas correspondentes a parte principal da edificação e mais uma janela no volume da cozinha e do banheiro, janelas estas que também estão com as molduras faltando e o restante da alvenaria com sinais de umidade e musgos, além das peças de madeira do telhado apodrecidas.

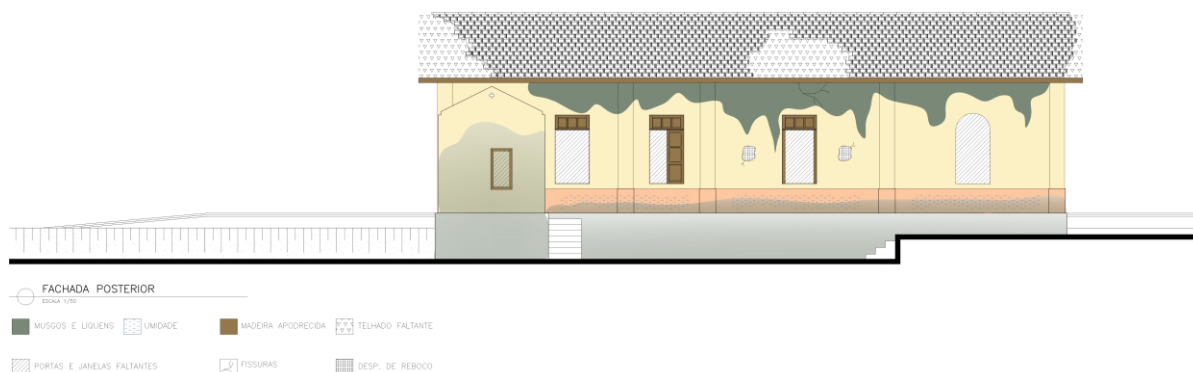
Figura 21 – Mapa de danos fachada lateral direita



Fonte: Autora (2023).

Por fim, a fachada posterior, é uma simplificação da fachada frontal, possuindo menos vãos e sem as mãos-francesas de sustentação da cobertura da plataforma. Nela também se encontra o acesso para o cômodo da cozinha e é possível notar partes faltantes do telhado, janelas e portas, umidade, musgos e descolamento de reboco (Figura 22).

Figura 22 – Mapa de danos fachada posterior



Fonte: Autora (2023).

Diante do cenário arquitetônico e estrutural da estação, fica claro que o processo de restauro é imprescindível, urgente e precisará de bastante cuidado, atenção e compromisso para que se alcance resultados satisfatórios, sem perder a essência da estação. É importante salientar também que apenas o processo de restauro não será garantia da preservação da edificação e, por esta razão, a proposta de revitalização deste estudo preliminar, visa levar um maior conhecimento e pertencimento para que se mantenha viva as memórias da estação e da sua importância para a cidade de Itapeçerica/MG.

Ainda sobre o processo de revitalização da estação, no tópico seguinte serão avaliadas as condições físicas da edificação e dos métodos construtivos empregados na época de construção da estação Gonçalves Ferreira.

4.1.1 Métodos construtivos

Por se tratar de uma construção antiga, a edificação da estação possui alvenarias estruturais em tijolo de barro cozido maciço, que foram assentados com argamassa de cal e areia, onde as paredes externas, de maior valor estrutural foram feitas de forma que ficasse mais espessas e por isso, foram utilizados dois tijolos, enquanto as internas possuem apenas um, além de sua fundação e seu alicerce serem em pedras. Os revestimentos foram feitos com reboco de argamassa e cal juntamente com uma mistura de saibro e areia (REDE CIDADE, 2020).

A cobertura da estação é formada por engradamentos de madeira em toda sua extensão, sustentado por seis mãos-francesas e recoberto por telhas cerâmicas do tipo

francesas. As portas e janelas possuem vergas retas ou em arco-de-círculo, onde a maioria possui bandeira superior fixa com vedações em vidro liso incolor. Já os forros dos cômodos da estação eram em tabuado de madeira, com tábuas com largura de 10 cm assentadas na diagonal, assentadas e com acabamentos simples. Os forros eram em um tom de cor azul claro, assim como as esquadrias. Para os pisos na parte da agência da estação, provavelmente, eram todos em tabuado de madeira, assentados sobre barrotes. Após análise é possível que um dos cômodos da edificação foi aterrado, passando a receber piso em tacos de madeira em forma de “escama de peixe”. Nos outros cômodos, como a cozinha, também foi aterrado e passando a receber piso em cimento queimado do tipo “vermelhão” (REDE CIDADE, 2020).

A partir das análises do estado em que a estação se encontra, juntamente com os métodos construtivos que foram usados na concepção do edifício, fica evidente que todos os cômodos da edificação precisarão passar por processos de restauro e de retrofit, que requerem a instalação de novos dispositivos ou substituição de elementos e materiais, processo este que está explicado de forma mais detalhada no tópico 1.4.3.

Além destas análises, no tópico seguinte, estão apresentadas todas as análises pertinentes sobre o entorno da estação e como a proposta de estudo preliminar será benéfica para o local.

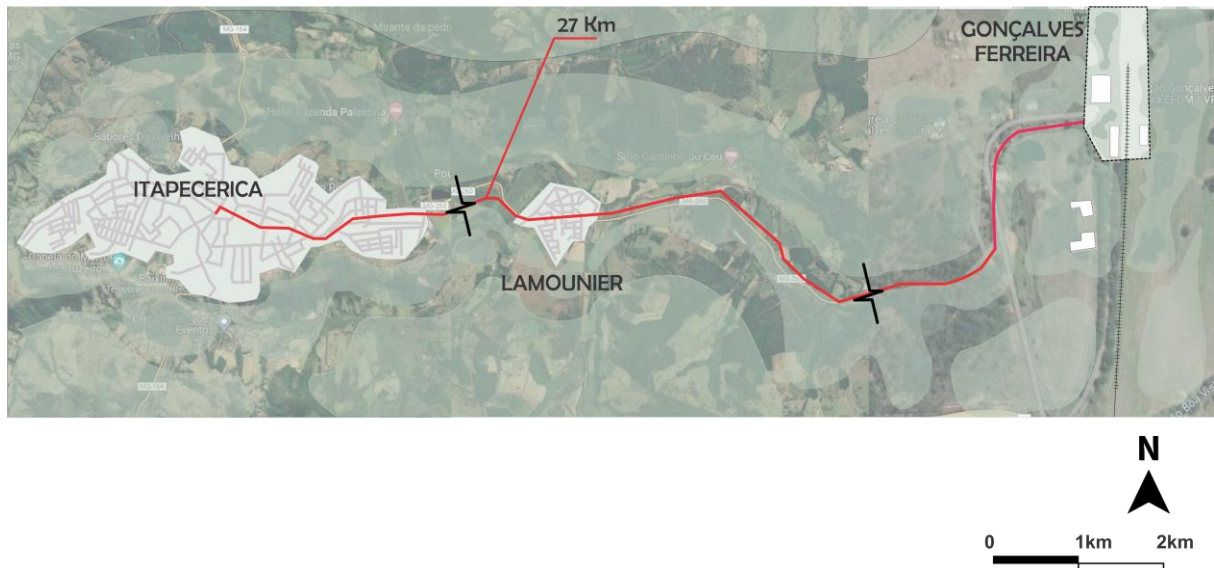
4.2 Análise e diagnóstico do entorno

Como enfatizado no presente portfólio, a proposta de estudo preliminar deste trabalho tem como objetivo a criação de um museu histórico e cultural, localizado nas antigas ruínas da estação Gonçalves Ferreira, situada no território rural de Itapeçerica, Minas Gerais. Diante disso, neste tópico, serão expostas as análises necessárias sobre o entorno da edificação e todos os diagnósticos pertinentes para a implantação do projeto do museu.

Estas análises possuem a finalidade de entender as necessidades e as características do local, seu entorno, sua população e da história por trás de um bem histórico com capacidade de ser mais bem explorado e de agregar valor cultural para a cidade. O projeto não visa apenas restaurar as ruínas da estação, mas também revitalizá-lo, dando um novo uso e função, para que o local continue sendo constantemente visitado, explorado e cuidado.

A estação, como exposto nos tópicos anteriores e mais bem exemplificado na Figura 23, está localizada na comunidade rural de Gonçalves Ferreira, à 27 Km de Itapeçerica, sua cidade administrativa.

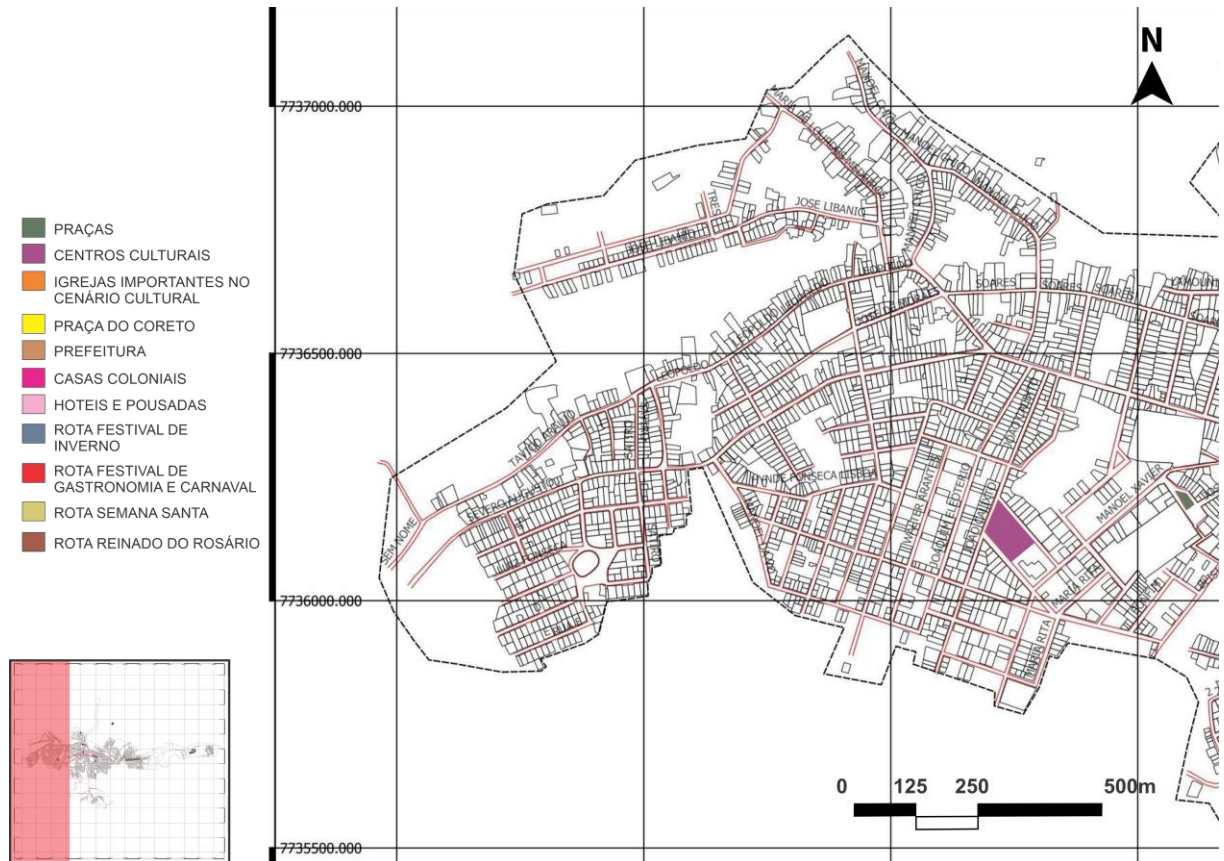
Figura 23 – Localização da estação



Fonte: Google Maps (2023). Adaptado pela autora.

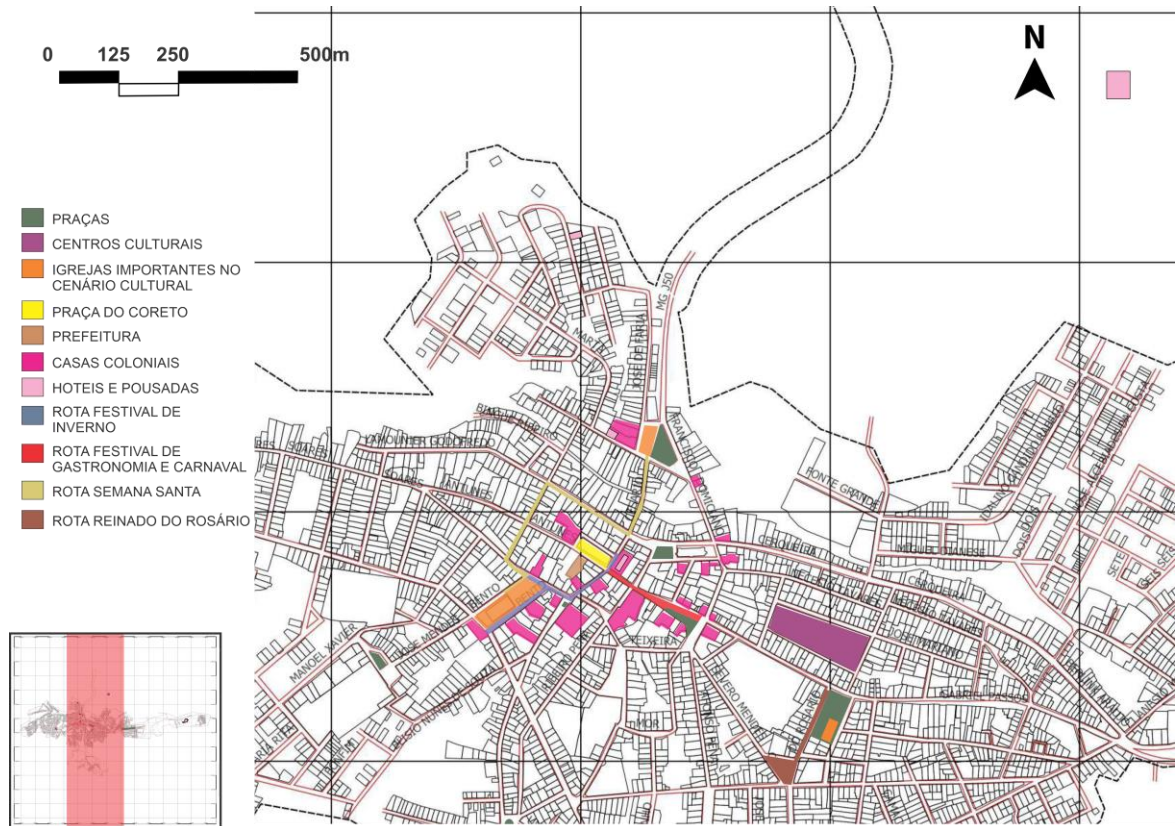
A cidade de Itapeçerica, mais bem contextualizada no tópico 1.3, é conhecida pelo seu cenário cultural com festivais que fazem parte do calendário cultural de Minas Gerais, como o Festival de Inverno, que é realizado desde 1996, o Festival de Gastronomia Rural, realizado desde 2008 e a Festa do Rosário de Nossa Senhora do Rosário, que é tradição na cidade há quase dois séculos (REDE CIDADE, 2020). Além disso, a cidade também é contemplada com casas coloniais, igrejas históricas, centros culturais e hotéis e pousadas também no estilo colonial exemplificado na Figura 23, um mapa disponibilizado pelo Consane, adaptado e ampliado pela autora, para apresentar esses principais pontos (Figura 24).

Figura 24 – Mapa bens culturais da cidade de Itapecerica/MG



Fonte: Consane consórcio (2022). Adaptado pela autora.

Figura 24 – Mapa bens culturais da cidade de Itapeçerica/MG

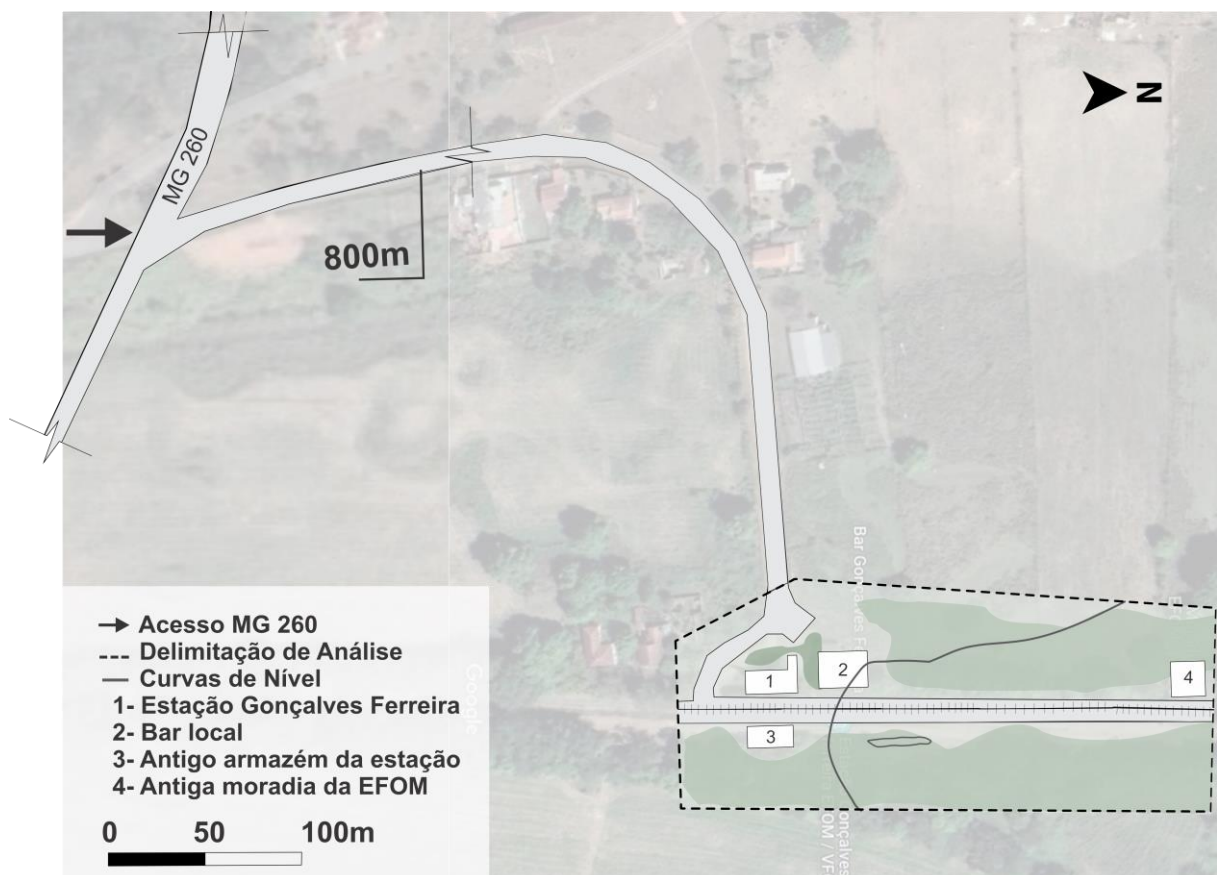


Fonte: Consane consórcio (2022). Adaptado pela autora.

Com este cenário cultural, a proposta de um museu nas mediações da estação, agregaria mais cultura para cidade, além de levar maior conhecimento para a existente e futura população não só dos residentes, mas de toda região.

O acesso para a comunidade de Gonçalves Ferreira se dá pela rodovia MG-260 e o acesso para a estação acontece por um trecho de terra batida de 800m até as duas edificações em ruínas que antes compunham o edifício principal e o armazém da estação. Além delas, a direita da estação, estão situadas o estabelecimento comercial de secos e molhados, que em 2023, possui uso de bar local e mais adiante, seguindo os trilhos, as antigas moradias da EFOM, compostas pela “Casa dos Engenheiros” e a “Casa dos Empregados” (REDE CIDADE, 2020) onde todas se encontram abandonadas (Figura 25).

Figura 25 – Acesso da estação e seu entorno



Fonte: Google Maps (2023). Adaptado pela autora.

O povoado possui cerca de 12 edificações residências em estilo contemporâneo, térreas e afastadas umas das outras por se tratar de casas rurais com amplos terrenos. Estas

edificações são predominantemente retangulares, construídas em alvenaria de tijolos cerâmicos, com coberturas majoritariamente em duas águas (Imagem 35), típicas da região e da época em que foram construídas (REDE CIDADE, 2020).

Imagem 35 – Edificação típica do povoado



Fonte: Rafael Caldeira Ferreira Pinto (2020).

No povoado também se encontra uma capela de propriedade particular com características arquitetônicas ecléticas com influência da arquitetura neogótica (Imagem 36), além de uma residência abandonada, com características que mesclam o colonial com o estilo neoclássico que antes seria a antiga casa de Gabriel Passos, ministro de Minas e Energia no governo João Goulart (Imagem 37). As antigas moradias da EFOM (Imagem 38), são casas térreas elevadas do solo, com entrada contendo um alpendre, telhados em telha francesa com muitas águas, vãos com fechamento em esquadrias metálicas retangulares e em estilo eclético (REDE CIDADE, 2020).

Imagem 36 – Capela de Nossa Senhora das Mercês



Fonte: Rafael Caldeira Ferreira Pinto (2020).

Imagem 37 – Casa de Gabriel Passos



Fonte: Rafael Caldeira Ferreira Pinto (2020).

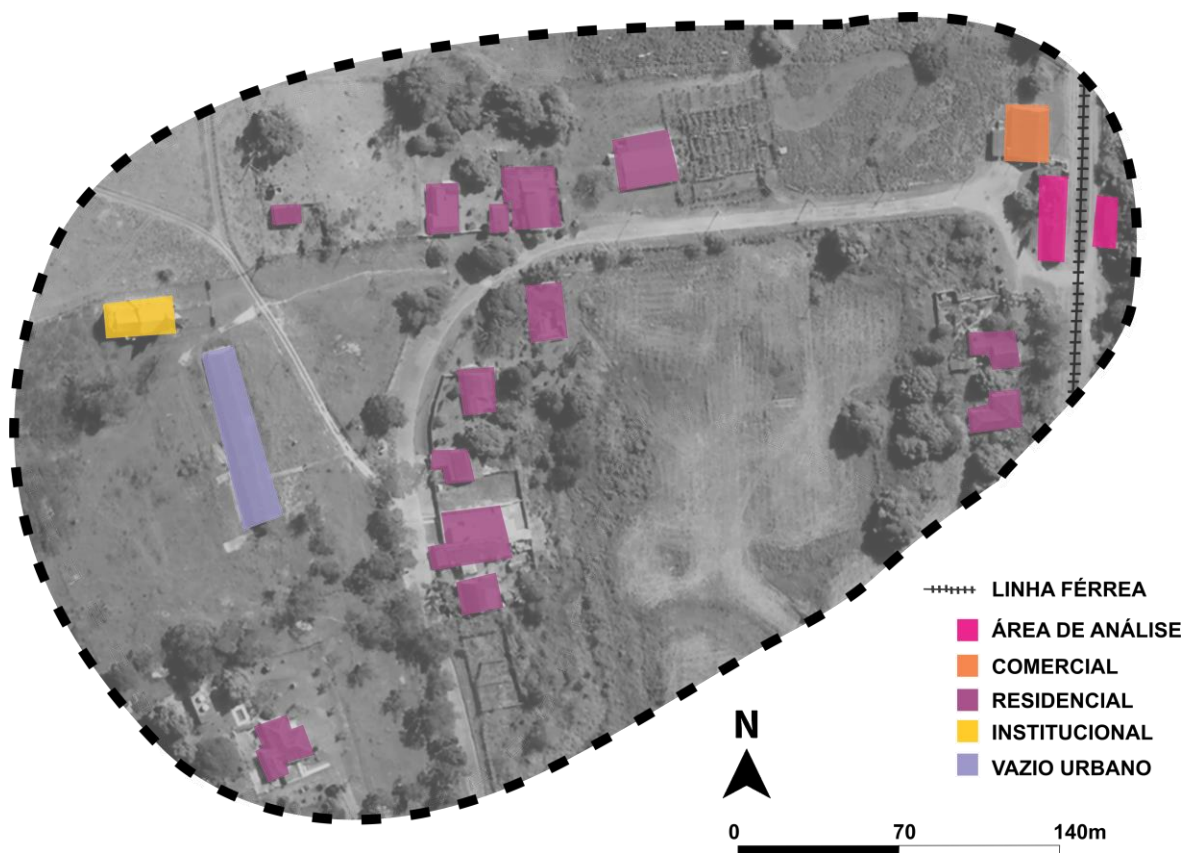
Imagem 38 – Moradias da EFOM



Fonte: Rafael Caldeira Ferreira Pinto (2020).

Tudo isso fica melhor localizado através do mapa de uso e ocupação, que mostra a relação das casas residenciais, a capela, o bar que antes servia como o armazém de secos e molhados, além de um galpão abandonado e desativado, denominado como um vazio urbano (Figura 26).

Figura 26 – Mapa de uso e ocupação



Fonte: Google Maps (2023). Adaptado pela autora.

Mais adiante, seguindo a linha férrea, é possível encontrar os vagões da RFFSA (Imagem 39), alinhados e estacionados nos trilhos diante da “Casa dos Engenheiros”, composta por vagões de passageiros e vagões-tanque, antes destinados ao transporte de combustíveis (REDE CIDADE, 2020).

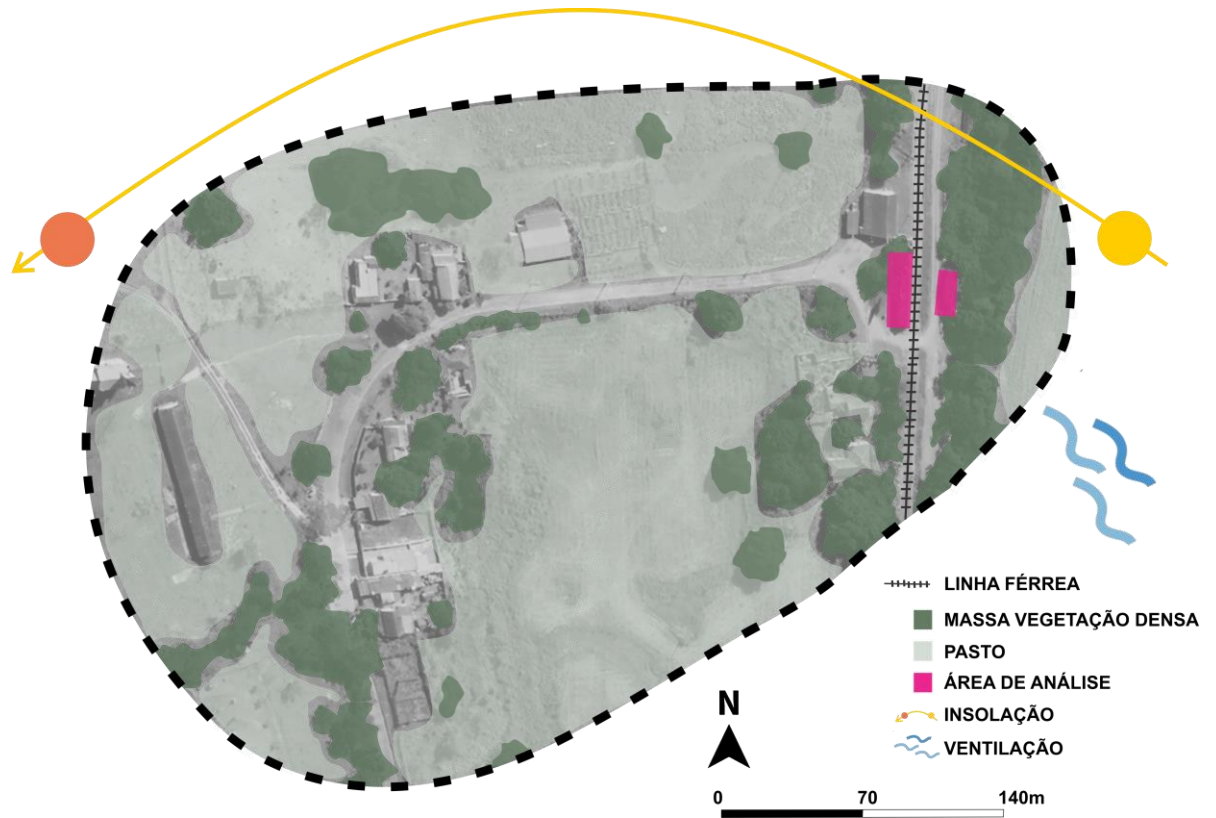
Imagem 39 – Vagões abandonados e desativados



Fonte: Carlos Humberto Aragão da Silva (2008).

Sobre o sistema viário da comunidade, as vias são todas em terra batida e com ausência de calçadas. Por se tratar de uma área rural, o tráfego de veículos é pequeno e ocasional. Mobiliários urbanos também não são presentes, a iluminação pública é feita pela CEMIG, com postes em concreto pré-moldado com fiação elétrica aparente e o fornecimento de água é através de abastecimento local (REDE CIDADE, 2020). Diante deste cenário rural, as áreas verdes ao redor das residências, é marcado por pastagens e terras destinadas à agricultura. Já o prédio da estação é cercado por vegetação densa que tomou conta da faixa não edificável ao redor da linha férrea (Figura 27).

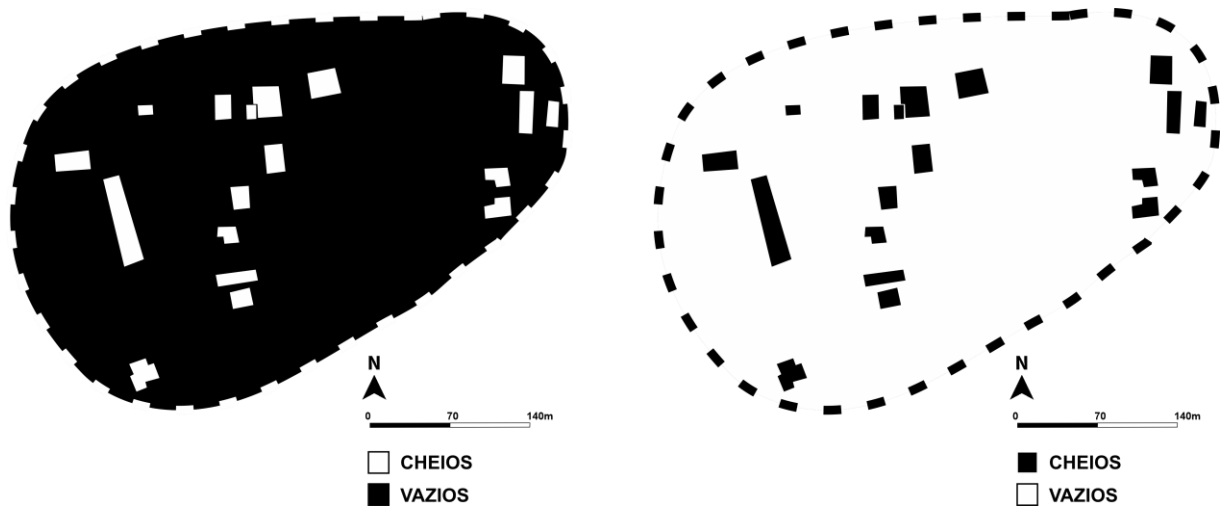
Figura 27 – Mapa de vegetações, insolação e ventilação



Fonte: Google Maps (2023). Adaptado pela autora.

Através da Figura 27, também é possível identificar a direção dos ventos, predominantemente pelo Sudeste, que encontram as vegetações, que fazem o papel de barreiras naturais e a insolação, que será benéfica para o empreendimento, visto que toda sua fachada principal receberá os raios solares de leste, insolação da manhã acontecendo de forma ideal. Neste mesmo sentido, foi desenvolvida na Figura 28, o mapa de cheios e vazios mostrando que, por ser uma área rural, o local possui mais áreas vazias e não construídas em relação as áreas edificadas.

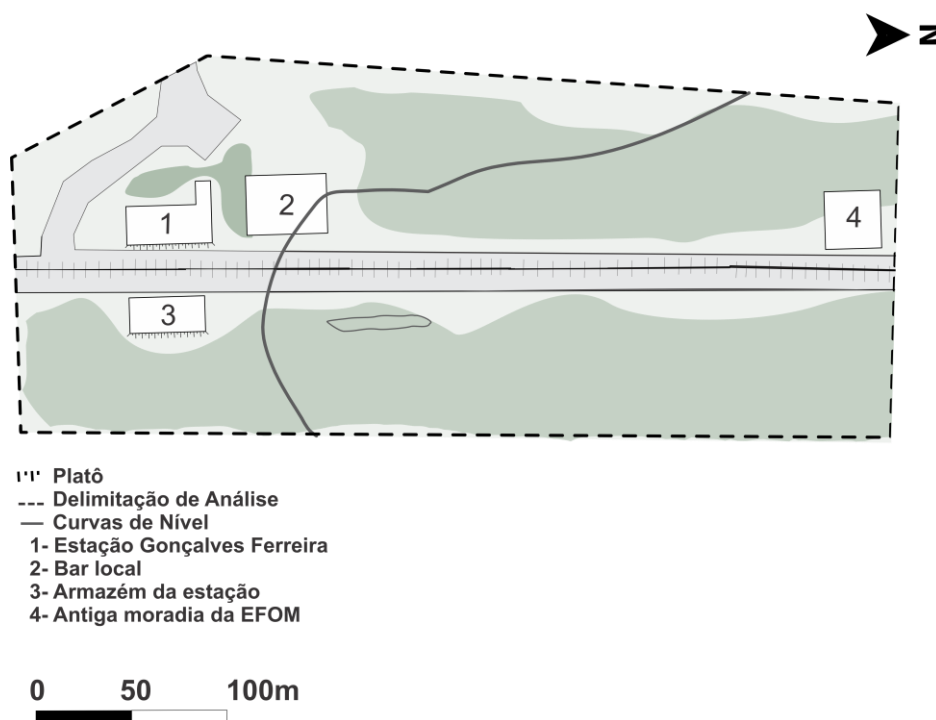
Figura 28 – Mapa de Cheios e Vazios



Fonte: Google Maps (2023). Adaptado pela autora.

Com relação a sua topografia (Figura 29), a Estação se encontra em um terreno levemente inclinado, com variações de 1m de desnível a cada 15m, mas possui um platô junto a linha férrea, com recuos em todos os lados (REDE CIDADE, 2020).

Figura 29 – Topografia



Fonte: Qgis (2023). Adaptado pela autora.

Por fim, por se tratar de uma área rural de uma cidade relativamente pequena, a área de análise e de implantação do museu, não possui uma legislação e zoneamento concretas, visto que a cidade de Itapeçerica possui apenas uma minuta sobre o plano diretor, apresentada pelo Consane, no ano de 2022 (CONSANE, 2022). No tópico seguinte, a partir das análises anteriores, serão analisados o programa de necessidades, a setorização e o fluxograma para a proposta de estudo preliminar do museu na estação Gonçalves Ferreira.

4.3 Programa de necessidades, pré-dimensionamento, setorização e fluxograma

É a partir dos estudos do programa de necessidades que são avaliados os ambientes essenciais para cada funcionalidade e usos para cada proposta, neste caso, o de um museu, se tornando uma etapa indispensável para a elaboração do projeto. Com isso, foram elencados os seguintes setores e ambientes:

O setor dos visitantes, abrangendo a recepção, bilheteria, loja, sala de exposição temporária e permanente, o edifício principal da estação que funcionará como uma grande sala reconstruída de exposição permanente, os sanitários masculinos, femininos e os

adaptados para pessoas portadoras de deficiência (PCD), uma área de convivência externa com lanchonete e o estacionamento.

O setor administrativo, incluindo a sala do museólogo, a sala da gerência, uma copa e sanitários masculinos, femininos e os adaptados para pessoas portadoras de deficiência (PCD) para os funcionários. Por fim, o setor técnico contendo o DML, almoxarifado, depósito, gerador, depósito de lixo e de gás, evidenciados na figura 30.

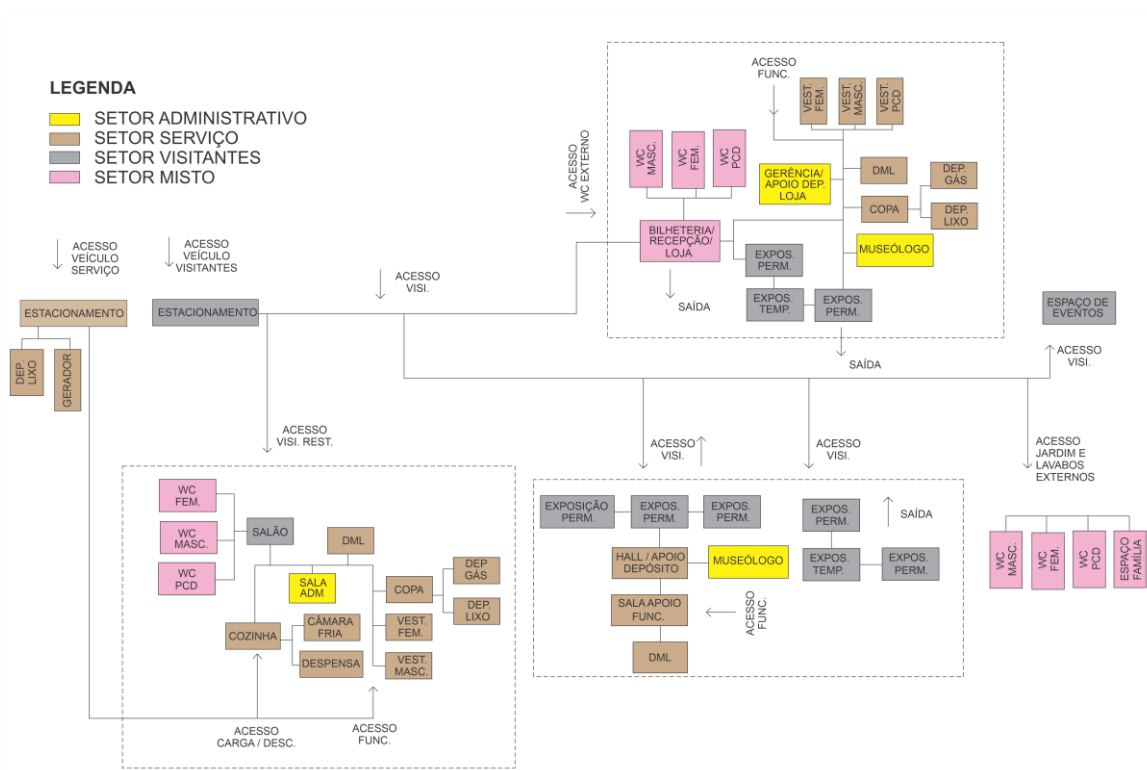
Figura 30 – Programa de necessidades e pré-dimensionamento

PROGRAMA DE NECESSIDADES - MUSEU VILA DO TAMANDUÁ		
MUSEU - LOTAÇÃO MÁXIMA: 35 PESSOAS		
AMBIENTES	CAPACIDADE	M ²
SETOR ADMINISTRATIVO		
BILHETERIA/RECEPÇÃO/LOJA	11 pessoas em pé	72,4
GUARDA VOLUMES	1 pessoa em pé+mobiliário	
SALA DO MUSEÓLOGO (2)	1 pessoa sentada + espaço de trabalho	21,62
SALA DA GERÊNCIA	1 pessoa sentada + espaço de trabalho	10,35
SETOR DE SERVIÇO		
VESTIÁRIO FUNCIONÁRIOS	4 funcionários	18,17
COPA E APOIO FUNC.	4 funcionários	21,8
DML (2)	1 pessoa em pé	5,23
DEPÓSITO	1 pessoa em pé	12,15
SETOR VISITANTES		
SANITÁRIOS (6) E ESPAÇO FAMÍLIA	1 sanitários por gênero	24,5
SALA EXPOSIÇÃO PERMANENTE (7)	10 pessoas em pé	101,39
SALA EXPOSIÇÃO TEMPORÁRIA (2)	10 pessoas em pé	37,65
TOTAL M²		325,26M²
RESTAURANTE TOCA DO TAMANDUÁ - LOTAÇÃO MÁXIMA: 58 PESSOAS		
SETOR ADMINISTRATIVO		
SALA ADM	1 pessoa sentada + espaço de trabalho	9,43
SETOR DE SERVIÇO		
COZINHA	5 pessoas em pé	58,43
DESPENSA	1 pessoa	7,2
CÂMARA FRIA	1 pessoa	6,2
DML	1 pessoa	3,62
VESTIÁRIOS	8 funcionários	23,38
DEP. GÁS	0	2
DEP. LIXO	0	5
COPA	8	15,58
SETOR VISITANTES		
SALÃO	50 pessoas sentadas	168,94
SANITÁRIOS	2 sanitários por gênero	17,73
TOTAL M²		317,51M²
TOTAL TODOS PAVIMENTOS = 632M²		
EA EXTERNA		
JARDIM DO TAMANDUÁ	93 pessoas	1602,03
ESTACIONAMENTO	1 vaga a cada 50m ² liq. = 12 vagas	240
DEP. LIXO	0	5
GERADOR	0	50
TOTAL M² ÁREA BRUTA: 937,77m²		

Fonte: Autora (2023).

Com o programa de necessidades desenvolvido, foi possível criar um possível esquema com os fluxos desses ambientes do museu, expostos na Figura 31.

Figura 31 – Fluxograma e Setorização



Fonte: Autora (2023).

É importante lembrar, que o programa de necessidades e seus fluxos podem se alterar com o desenvolvimento da proposta de estudo preliminar do museu.

4.4 Conceito e partido

O conceito do museu se baseia na história de Itapeçerica, uma cidade mineira que servia como entreposto entre as capitais na rota do ouro de Minas Gerais. Por esse motivo, Itapeçerica, nesta época chamada de Vila de São Bento do Tamanduá em homenagem ao santo padroeiro da região e ao animal que era comum na região, começa a se desenvolver e se destacar no cenário comercial com suas vendas de secos e molhados. Tamanho desenvolvimento, trouxe para a cidade, no ano de 1891 a linha férrea do Ramal Gonçalves Ferreira alavancando ainda mais o desenvolvimento econômico e cultural da cidade de Itapeçerica. Baseado neste cenário, o conceito do projeto se materializará na setorização do museu, onde a edificação do antigo armazém de secos e molhados contará o início da história

da Vila de São Bento do Tamanduá, com amostras históricas e culturais importantes para os residentes da cidade e futuros visitantes, com o intuito de manter viva as lembranças de um tempo passado, garantindo a relação de pertencimento da população não só de Itapeçerica, mas de toda região. Seguindo a mesma lógica, a edificação da antiga estação contará com exposições que mostram a ascensão da cidade pelos trilhos, onde todos os cômodos da estação serão recriados como eram nos seus tempos de glória, mostrado de forma ilustrativa na figura 32.

Figura 32 – Conceito e Partido



Fonte: Autora (2023).

CONCLUSÃO

Com o desenvolvimento do projeto de revitalização das antigas edificações do armazém de secos e molhados e da estação de Gonçalves Ferreira, foi possível compreender a dimensão cultural pouco explorada pela cidade e seus residentes, resgatando sua arquitetura e história, mantendo as características existentes e propondo melhorias para as edificações, levando infraestrutura adequada para o seu entorno imediato e toda a comunidade, além de gerar mais segurança e valorização material e cultural.

Acredita-se que o objetivo do projeto foi cumprido, visto que o a proposta de levar para a comunidade de Gonçalves Ferreira um novo uso para as edificações abandonadas, tornando-as um museu histórico e cultural sobre a história de Itapeçerica , garantirá a relação de pertencimento da população, mantendo viva sua história, protegendo um patrimônio da cidade e levando um atrativo a mais ao local, podendo gerar mais emprego, economia e cultura para os moradores da comunidade e seus futuros visitantes.

REFERÊNCIAS

BARBACENA ONLINE. Você conhece quais os patrimônios culturais de Barbacena? Barbacena Online, Barbacena, 2022. Disponível em: <https://barbacenaonline.com.br/voce-conhece-quais-os-patrimonios-culturais-de-barbacena/>. Acesso em: 11 maio 2023.

BORGES, B. G. FERROVIA E MODERNIDADE. *Revista UFG*, Goiânia, v. 13, n. 11, 2017. Disponível em: <https://www.revistas.ufg.br/revistaufg/article/view/48382>. Acesso em: 13 jun. 2022.

CAMPOS, Júlia Lorryne Moraes. O rural nos museus: imaginário e narrativas em exposições museológicas. Dissertação (Pos graduação em Extensão Rural) – Universidade Federal de viçosa, Viçosa, 2019.

CARVALHO, José Murilo de. Os bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi. 3ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

CAVALCANTE, Maria Luiza. Preservação do patrimônio cultural no Brasil. *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, Brasília, n.24, p.131-143, 1996. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Preserva%C3%A7%C3%A3o%20pdf\(1\).pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Preserva%C3%A7%C3%A3o%20pdf(1).pdf). Acesso em: 27 mar. 2023.

CERQUEIRA, R. C.; MACHADO, V. C.; LIMA, A. C. Educação patrimonial: histórico, conceitos e processos. Brasília: IPHAN, 2014.

CIDADE, rede. Projeto de Restauração para as Estações Ferroviárias de Gonçalves Ferreira e Aquiles Lobo. Itapecerica / Minas Gerais. Belo Horizonte, 2020.

CONSANE. Revisão do plano diretor participativo do município de Itapecerica. Itapecerica, 2022.

CORRÊA, José. Um estudo de caso: A câmara e o comércio em Itapecerica – 1891-1906. 2004. 105 f. Monografia (Curso de graduação em História) – Faculdades Integradas Pedro Leopoldo, Pedro Leopoldo, 2004.

Ferrovia e Revolução Industrial. Ferreo clube, 2015. Disponível em: <http://www.ferreo clube.com.br/2015/12/03/ferrovia-e-revolucao-industria/>. Acesso em: 27 de março de 2022.

FRANATOS. Spazio Franatos. Disponível em: <https://www.franatos.com.br/>. Acesso em: 11 maio 2023.

GONÇALVES, Aloysius Gentil. A formação de um município e a construção da identidade local: Inhapim (1865-1952). Dissertação (Pós-graduação em Patrimônio Cultural, Paisagens e Cidadania) – Universidade Federal de Viçosa, Viçosa, 2017.

HOBBSAWM, Eric. A era das revoluções: Europa 1789-1848. Reino Unido: Weidenfeld e Nicolson, 1962.

ICOMOS. Carta de Atenas: Sobre a preservação e restauração de monumentos históricos. Atenas: ICOMOS, 1931. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201931.pdf>. Acesso em: 26 mar. 2023.

ICOMOS. Carta de Veneza: Carta Internacional sobre a Conservação e Restauração de Monumentos e Sítios. Veneza, 1964. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964.pdf>. Acesso em: 26 mar. 2023.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) (1970-1979 e 1994). Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural/detalhes/55/instituto-do-patrimonio-historico-e-artistico-nacional-iphan-1970-1979-e-1994>. Acesso em: 26 mar. 2023.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Portal do IPHAN. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/218>. Acesso em: 26 mar. 2023. ¹

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Portal do IPHAN. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/24>. Acesso em: 26 mar. 2023. ²

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Portal do IPHAN. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/343>. Acesso em: 26 mar. 2023. ³

IPATRIMÔNIO. Sete Lagoas antiga Estação Ferroviária. IPatrimônio, 2023. Disponível em: <https://www.ipatrimonio.org/sete-lagoas-antiga-estacao-ferroviaria/#!/map=38329&loc=-19.457305907421247,-44.23300623893738,15>. Acesso em: 11 maio 2023.

IPHAN. Inventário do Patrimônio Cultural: Volume 1. Brasília: IPHAN, 2000. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/inventariodopatrimonio_15x21web.pdf.

Acesso em: 21 abr. 2023

LEMOS Carlos A. C. O que é patrimônio cultural. 4ª ed. São Paulo: Brasiliense, 2010. Capítulo 4 - Os "R's" do Patrimônio.

LIMA, Alan Ricardo Costa. A contribuição da ferrovia para a modernização em Minas Gerais (1881-1930). 2003. 200 f. Dissertação (Mestrado em História Social) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2003.

LONER, Beatriz. Museu, memória e poder. São Paulo: Annablume, 2002.

LONGHI, Fabrício; TUTIKIAN, Bernardo Fonseca; HELENE, Paulo. Patologia de Estruturas. 2. ed. São Paulo: Editora Oficina de Textos, 2014.

MAIA, Andréa. Encontros e despedidas: Ferrovias e ferroviários do oeste de Minas. 2002. 275 f. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2002.

MENESES, Ulpiano T. Bezerra de. Museu e museologia no Brasil. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1996.

MINAS GERAIS. Secretaria de Estado de Cultura e Turismo. Itapeçerica. Disponível em: <https://www.minasgerais.com.br/pt/destinos/itapeçerica>. Acesso em: 21 abril 2023.

MINISTÉRIO DO TURISMO. Museus do Brasil. Disponível em: <https://www.gov.br/museus/pt-br/assuntos/os-museus/museus-do-brasil>. Acesso em: 21 abr. 2023.

Musee d'Histoire Naturelle de Lille. 2022: Dévoilement du projet de rénovation. In: Musee d'Histoire Naturelle de Lille. Disponível em: <https://mhn.lille.fr/2022-devoilement-du-projet-de-renovation>. Acesso em: 10 de maio de 2023.

Musee d'Histoire Naturelle de Lille. 2023: L'histoire du musée. Disponível em: <https://mhn.lille.fr/lhistoire-du-musee-0>. Acesso em: 10 de maio de 2023.

Museu Rural MaMédio Francisco Militão. [Página do Facebook]. Disponível em: https://www.facebook.com/museururalmamediofmilitao/photos?locale=pt_BR. Acesso em: 11 maio 2023.

NOGUEIRA, Marly. A CONSTRUÇÃO DE UMA CENTRALIDADE URBANA SETE LAGOAS (MG). Sociedade & Natureza, Uberlândia, Minas Gerais, vol. 18, núm. 35, pp. 109-121, dez., 2006. Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=321327189008>. Acesso em: 11 maio 2023.

OLIVEIRA, Rosane Machado de. Revolução Industrial na Inglaterra: Um Novo Cenário na Idade Moderna. Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento. Edição 07. Ano 02, Vol. 01. pp 89-116, outubro de 2017. ISSN:2448.0959

Perri, Giuliano; Gomes, Flávia de Sá e Benevides. "Da preservação ao desenvolvimento: o papel do patrimônio cultural na construção da cidade contemporânea". Anais do XXIV Simpósio Nacional de História - ANPUH, 2011. Disponível em: http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/24/1340766055_ARQUIVO_Artigo-Anpuh.pdf. Acesso em: 26 mar. 2023.

Prefeitura Municipal de Itapeçerica. Dados geográficos e estatísticos de Itapeçerica-MG [online]. Disponível em: <https://itapeçerica.mg.gov.br/conteudo/dados-geograficos-e-estatisticos-de-itapeçerica-mg#.ZCikXnbMJPY>. Acesso em: 27 mar. 2023.

ROCHA, Thaise Sá Freire. Refletindo sobre Memória, Identidade e o Ensino de História nas ações de Educação Patrimonial. 2020. 93 f. Monografia (Graduação em História) - Instituto de Ciências Humanas, Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2020. Disponível em: <https://www.ufjf.br/historia/files/2020/04/Thaise-S%C3%A1-Freire-Rocha-Refletindo-sobre-Mem%C3%B3ria-Identidade-e-o-Ensino-de-Hist%C3%B3ria-nas-a%C3%A7%C3%B5es-de-Educa%C3%A7%C3%A3o-Patrimonial.pdf>. Acesso em: 21 abr. 2023

Snøhetta. Relocation of the National Court of Asylum and the Administrative Tribunal of Stonewood Design. Roman Villa Museum, 2023. Disponível em: <https://www.stonewooddesign.co.uk/roman-villa-museum>. Acesso em: 11 maio 2023.

Spazio Franatos. Spazio Franatos (@spazio_franatos). Instagram photos and videos. Disponível em: https://www.secure.instagram.com/spazio_franatos/. Acesso em: 11 maio 2023.

Montreuil. In: Snøhetta. Disponível em: <https://www.snohetta.com/projects/relocation-of-the-national-court-of-asylum-and-the-administrative-tribunal-of-montreuil-2>. Acesso em: 10 de maio de 2023.