



A HISTÓRIA DA ARQUITETURA ATRAVÉS DA LEITURA DAS RUÍNAS: A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CHIADOR - MG

*THE HISTORY OF ARCHITECTURE THROUGH THE READING OF RUINS:
THE CHIADOR RAILWAY STATION - MG*

VILELA, Lucas Vilela (1); RIBEIRO, Rosina Trevisan M. (2)

1. UFRJ. Mestre em Projeto e Patrimônio - PROARQ/UFRJ – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura da Universidade Federal do Rio de Janeiro.
lucas-vilela@outlook.com
2. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura da Universidade Federal do Rio de Janeiro.
Mestrado Profissional em Projeto e Patrimônio
rosinatrevisan@gmail.com

RESUMO

Inserindo no contexto de Patrimônio Histórico Cultural devido sua importância, a estação Ferroviária de Chiador se projeta como objeto de instigação. Em suas ruínas estão impressas as marcas do tempo e a vontade de resistir e reviver. Neste viés, são apresentados os aspectos históricos e construtivos do bem. Seu sistema estrutural, composto pelos vestígios de cobertura, paredes, revestimentos e pisos, são fontes documentais de suma importância na compreensão da edificação, que apesar da grande relevância histórica, se depara diante de um triste panorama, sofrendo diariamente com ações de intempéries, que contribuem sistematicamente para o surgimento de diversas patologias.

Palavras-chave: ruínas; Chiador; estação ferroviária.

Abstract

Inserting in the context of Historical Cultural Heritage due to its importance, the Chiador Railway station projects itself as an object of instigation. In its ruins are imprinted the marks of time and the will to resist and revive. In this way, the historical and constructive aspects of the property are presented. Its structural system, composed of the vestiges of cover, walls, coverings and floors, are documentary sources of paramount importance in the understanding of the building, which despite the great historical relevance, faces a sad panorama, suffering daily from weather conditions, which systematically contribute to the emergence of various pathologies.

Keywords: ruins; Chiador; train station.

INTRODUÇÃO

Este trabalho foi parte da pesquisa da dissertação de mestrado intitulada “*O Chiado do trem permanece: projeto de intervenção na Estação Ferroviária de Chiador – MG*”, em desenvolvimento junto ao Mestrado Profissional em Projeto e Patrimônio, do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura da Universidade Federal do Rio de Janeiro, apresentada em outubro de 2018. Objetivando extrair dos elementos construídos da Estação as referências do período de desenvolvimento não só do estado de Minas Gerais como também do Brasil, serão apresentados os aspectos históricos do bem através da leitura de suas ruínas, que possui proteção por tombamento em nível municipal, de acordo com o decreto de nº 009/2003.

Chiador é uma cidade de pequeno porte, situada na Zona da Mata Mineira, possui 2.785 habitantes (IBGE 2010) e sua base econômica vem de atividades agrícolas e da pecuária, exercidas em sítios e fazendas. Localizada no caminho novo da Estrada Real, possui atrativos naturais como a cachoeira de Barra Mansa, a gruta localizada na divisa entre as cidades de Chiador e Mar de Espanha e atrativos históricos, como a Matriz de Santo Antônio, Capela de São José, Estação de Penha Longa, fazendas centenárias e a Estação Ferroviária de Chiador (objeto de estudo). Além dos atrativos citados, o município também conserva tradições, como a religiosidade presente na festa dedicada ao padroeiro Santo Antônio no dia 13 de junho, celebrada pelos fieis, reunindo a população em procissões e na festividade em si, com quermesses e comidas típicas das festas juninas.

É importante destacar que o objeto de estudo, Estação Ferroviária de Chiador, está implantado num local afastado do perímetro urbano, no povoado denominado Chiador Estação, cerca de 4,5 km de distância do distrito sede. No entorno imediato da estação há poucas edificações implantadas. Ao lado do bem existe uma edificação destinada à produção de laticínios, e um pouco mais afastado, existe outro exemplar arquitetônico que merece atenção pela sua significância, a capela de São José.

Segundo Carsalade (2014, p.111) “A arquitetura é uma obra de arte que se diferencia duplamente por nascer de uma demanda utilitária humana e de necessitar de algum lugar específico para se estabelecer.” A estação está localizada numa rota

que contribuiu efetivamente para o desenvolvimento do país, a antiga Estrada de Ferro Dom Pedro II era a linha que passava pelo local, através do ramal de Porto Novo do Cunha, ligando Minas Gerais ao estado do Rio de Janeiro. Tal rota foi a grande responsável pelo escoamento do café, principal produto econômico da virada do século XIX e XX. Pode-se constatar que as atividades e serviços ferroviários, no que diz respeito à construção de ferrovias, túneis, viadutos e estações, tiveram um papel fundamental no desenvolvimento de novas técnicas construtivas, permitindo o intercâmbio de informações e troca de culturas; permitiu também o transporte tanto de pessoas quanto de cargas e produtos, além de contribuir para o surgimento de indústrias em diversas localidades.

Ainda segundo Carsalade (2014, p.115) “A arquitetura supera seu tempo, sua condicionalidade primeira, de bem utilitário, para assumir uma dimensão pública, imersa na paisagem vivida cotidianamente e no espaço de referência das pessoas.”. A estação se destaca na paisagem por possuir poucos edifícios ao seu redor, a imponência do belo exemplar do século XIX, atribui a ele a característica de um marco referencial, que para Lynch (2011, p.88) em seu livro “A imagem da cidade”, é um ponto de referência (podendo ser uma edificação) que se destaca na paisagem onde está inserida, assumindo a função referencial no imaginário das pessoas.

Na literatura das últimas décadas vemos que ao lidarmos com Patrimônio Cultural não há como atrelar apenas na materialidade dos objetos, o que deve permanecer e ser preservado. São indissociáveis os elementos materiais e imateriais no reconhecimento de valor dos bens, e no coletivo que esses elementos representam; porém nas permanências de algumas construções, são nos vestígios materiais de suas existências que encontramos uma fonte de investigação do campo da história da arquitetura e do urbanismo que nos possibilita ampliar nossa visão acerca do conhecimento e entendimento dos mesmos, muitas vezes contando através das ruínas, as histórias de determinados locais, como exposto por Leonardo Barci Castiota:

A importância do patrimônio cultural edificado parece se situar, em um primeiro momento, apenas na matéria, posto que, afinal, é ela que justificaria sua proteção e espaços de permanência. No entanto, a literatura recente sobre a questão tem demonstrado a impossibilidade de se desvincular os objetos dos significados que eles trazem para a sociedade, ou seja, não há como separar os conteúdos materiais e imateriais dos bens patrimoniais. (CASTRIOTA, 2012, p. 230)

Mariely Cabral Santana também relata em seu livro “Alma e festa de uma cidade” a relação de patrimônio material fundindo com o imaterial.

A cultura, portanto, não reside apenas no objeto, no suporte físico, como também não está restrita apenas à condição intelectual. A cultura só pode ser entendida através da relação do homem consigo mesmo, com a sociedade em que está inserida e, principalmente, na relação desta sociedade com a sua produção material e imaterial, ao longo do tempo e em um espaço determinado. Deste modo, é possível perceber que existem alguns bens que acumulam significados durante sua história, passando a merecer esforço especial no sentido da sua preservação e disponibilização para usos futuros. Trata-se de bens que fazem parte de uma identidade local, uma fatia de memória coletiva, que traduz uma maneira de viver em comunidade. (SANTANA, 2009, p. 35)

Através das questões abordadas acima, podemos entender que o bem arquitetônico em estudo, tem uma enorme relevância histórica e patrimonial, entretanto a Estação Ferroviária de Chiador está em constante e ininterrupto processo de degradação e aumento de patologias. Este arruinamento parcial da estação não a priva de assumir importância perante a sociedade, a perda de elementos não compromete sua existência, “um homem não deixa de ser ele próprio se lhe falta um braço ou uma perna, ou se se submete a uma cirurgia reparadora, [...] não é a perda de um elemento que vai comprometer a manifestação do indivíduo arquitetônico.”. (CARSALADE, 2014, p. 591)

Os diversos aspectos expostos nos mostram como a estação é um patrimônio cultural de grande potencial. A Arquitetura e Urbanismo como instrumento patrimonial conseguem atuar como resgatadores de memória em diversos aspectos, considerando o tratamento de bens impregnados de histórias e significados, doravante das relações humanitárias e com o meio onde estão inseridos na sociedade. O arquiteto urbanista carrega consigo a oportunidade de contribuir com o patrimônio cultural edificado, de forma a promover projetos e soluções de intervenção, respeitando sua importância e a pátina do tempo.

A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CHIADOR ATRAVÉS DOS TEMPOS

Inaugurada no dia 27 de junho de 1869, a Estação de Chiador (Figura 1) é considerada a primeira a ser construída no território da Província de Minas Gerais e foi edificada com recursos do Império brasileiro em conjunto com companhias

inglesas, servindo como ramal de Porto Novo (Além Paraíba) da Estrada de Ferro Dom Pedro II.

A notoriedade do exemplar arquitetônico se deve a diversos aspectos, sendo a precursora do estado de Minas Gerais, por suas características construtivas, sua contribuição para o desenvolvimento da região recebendo em sua inauguração uma comitiva com a presença de Dom Pedro II, da Imperatriz e do Duque de Saxe.

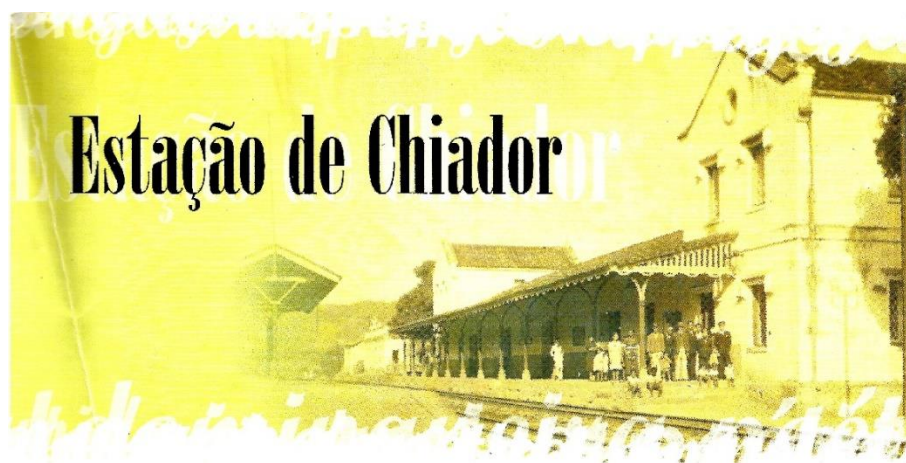


Figura 1: Estação de Chiador na década de 1950. Notamos populares à espera do trem.
Fonte: Disponível em <http://www.ufjf.br/conecta/projetos/projeto-chiador/exposicao-fotografica-patrimonio-cultural-de-chiador/>. Acessado em 11/09/2017.

A Estação de Chiador se estabelece no cenário mineiro como auxiliadora do desenvolvimento econômico não só do estado, mas como também do país, pois a Estrada de Ferro Dom Pedro II (linha férrea que passava pelo local) fazia conexão da antiga capital brasileira, Rio de Janeiro, com o estado de Minas Gerais. Desta forma, promovia-se o intercâmbio de informações que contribuía para o surgimento de indústrias, escoava o principal produto econômico do período, o café, e movimentaram as localidades. Costa (1958, p. 51), ao descrever a importância das estações, cita: “Nomes que então as retentivas mal guardavam: Santa Fé, Penha Longa, Chiador, Anta, etc..., presentemente caracterizam localidade em avanço impetuoso, sem nada de parasitário e com algo de sugestivo a apresentar sempre aos visitantes.”

O surgimento das atividades ferroviárias impulsionou uma nova maneira no uso de técnicas construtivas e conseqüentemente um novo olhar para a arquitetura. Segundo Milena Andreola de Souza (2005, p.16), em sua dissertação de mestrado, relata que, “Nos países coloniais a exportação de modelos europeus exprimia a

conhecida política expansionista e imperialista europeia”, e ainda segundo a autora, a expansão do serviço ferroviário fez com que as edificações ganhassem características próprias ao longo dos anos e muitas localidades receberam contribuições regionalistas em sua construção.

A estação ferroviária se encontrava ativa até a década de 1950, porém, em 1987, já se encontrava desativada e com estado de degradação avançado, como confirmado em 31/01/1987 pelo jornal “A Tribuna de Minas”, que traz o seguinte noticiário:

Além da Estação localizada na Sede do município, Chiador possui duas outras Estações pequenas, Penha Longa e Santa Fé, que formam um conjunto arquitetônico de grande valor histórico – porque as três Estações foram inauguradas na mesma época. Entretanto, apenas a de Penha Longa (Distrito do município) foi conservada, restando às outras duas o sofrimento da ação predatória do homem e da natureza. (A TRIBUNA DE MINAS, 1987)

Com o passar dos anos, com a falta de manutenção do edifício e com os roubos de partes constituintes da estação, como ferro, madeira, pedra, entre outros, acarretou o estado de arruinamento parcial que o bem se encontra. Notamos em uma reportagem do Jornal “O Tempo”, do dia 23/01/2001, que nada foi feito em nenhum momento para retardar o processo de degradação.

A primeira Estação Ferroviária construída em Minas está em estado de completa ruína. Símbolo da riqueza da Zona da Mata, empobrecida sócio, econômico e culturalmente. Apesar de uma campanha da comunidade para sua restauração, no período da extinta RFFSA, a Estação não resistiu à ação do tempo, e o telhado e outras partes da estrutura desabaram. A ausência de recursos é o principal motivo alegado para a falta de providências. Os órgãos públicos orientam como solução a busca de parceria com a iniciativa privada para a restauração do patrimônio. (O TEMPO, 2001)

No dia 24/03/2003, a Estação Ferroviária de Chiador (Figura 2) foi tombada, já em estado de ruína, como patrimônio cultural do município de Chiador, através do Decreto Lei nº 009/2003, sendo inscritos no Livro do Tombo o imóvel que constitui a Estação Ferroviária de Chiador (em ruínas).



Figura 2: Visada da Estação Ferroviária de Chiador.
Fonte: Foto Lucas Vilela. Novembro de 2016.

Na busca de uma solução para o edifício, em 2012 o Ministério Público ajuizou a empresa Furnas Elétricas S.A. para que restaurasse a estação e recuperasse o seu entorno, como condicionante por ter feito uma barragem que represou a região, a apenas 300 m da estação. Porém Furnas se limitou a um pequeno “tratamento paisagístico” no entorno.

A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CHIADOR E SUA MATERIALIDADE

A Estação Ferroviária de Chiador é um exemplar arquitetônico ferroviário, segue a predominância da linguagem neoclássica pela sua volumetria simples e retangular. Observamos a introdução de elementos característicos como a simetria entre o eixo longitudinal e transversal, com poucas variações na disposição dos vãos das fachadas, os frontões triangulares, a cor clara, molduras e detalhes em argamassa.

Para um melhor entendimento da edificação, será apresentada uma análise mais detalhada e uma investigação dos elementos construtivos do exemplar. A Estação de Chiador possui corpo com planta retangular como uma sequência integrada de três volumes – torreões (sudeste e noroeste respectivamente) nas extremidades com dois pavimentos, que seriam os terminais de passageiros, e um compartimento central, maior, destinado ao armazém como demonstrado abaixo nas figuras 3 e 4.

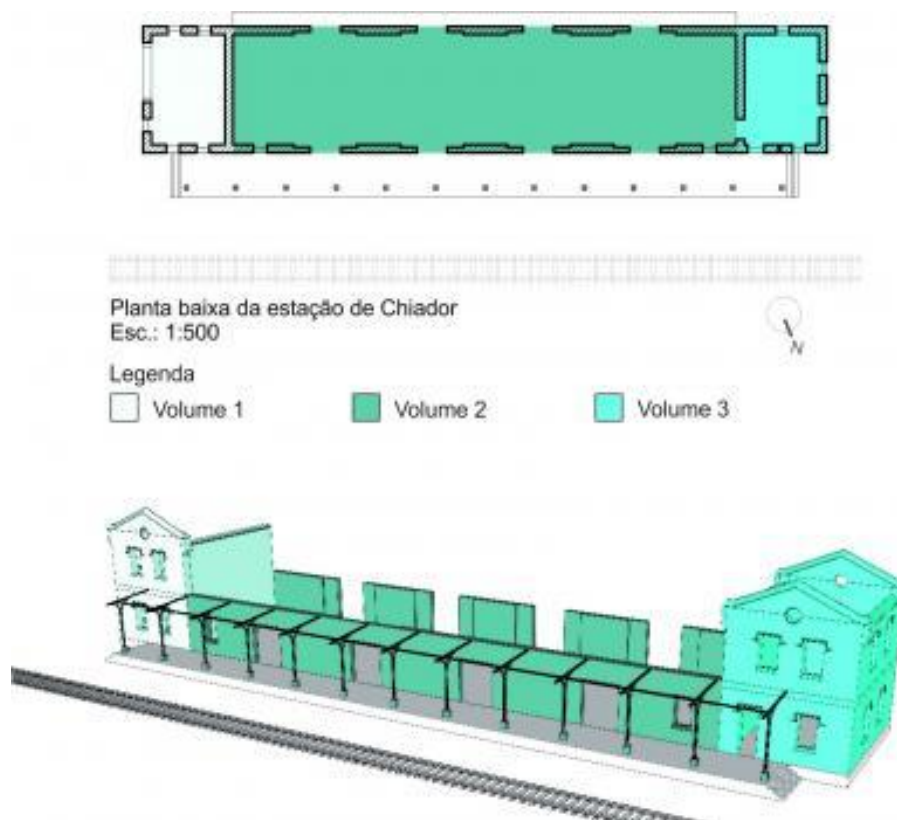


Figura 3 e 4: Planta baixa e maquete eletrônica representando os volumes da Estação de Chiador. Volume 1 e 3: terminais de passageiros. Volume 2: armazém.
Fonte: Lucas Vilela. Maio de 2016.

Apontamos os elementos que compõem a estação, em uma análise mais detalhada.

- **Alvenaria:** A edificação foi erguida com alvenaria autoportante de pedras gnaisses, por aparelhamento de pedregulho poligonal (CHING, 2010, p. 17), assentadas com argamassa de areia e cal. Percebemos nas plataformas de passageiros, a estrutura metálica que sustentava a cobertura que avançava o compartimento central.
- **Revestimento:** Seu revestimento é em reboco liso de areia e cal, com pintura em tinta à base de cal branca.
- **Coberturas e beirais:** A estação hoje não se encontra sem qualquer tipo de cobertura, estando completamente exposta a ações das intempéries. Segundo o Dossiê de tombamento (2003, pag. 6)

A cobertura de cada bloco faz-se em duas águas, com vedação em telha cerâmica colonial e coroamento em cimbalha. Nas extremidades, a cumeeira é perpendicular à linha férrea. Já na parte central, a cumeeira é paralela a ela, a estrutura da cobertura é metálica, com apenas os caibros e ripas em madeira. Na plataforma de embarque anexa, de 3,60 m de largura, a cobertura em ½ água com estrutura em madeira e vedação em telhas curvas, é sustentada por doze colunas e vigas metálicas.

- Pisos: O piso da plataforma de embarque e desembarque é em concreto, assim como o do compartimento maior central. Já os pisos dos torreões, não foram passíveis de identificar devido ao acúmulo de entulho. Os três degraus que dão acesso à plataforma de embarque e desembarque próximo ao torreão noroeste na fachada nordeste e o piso da plataforma na fachada sudoeste, são de pedra gnaiss.
- Esquadrias: Os vãos encontram-se completamente abertos, com resquício apenas de alguns alisares em determinados vãos de janelas. Contemplando as fotografias antigas, constatamos que as janelas possuíam esquadrias de madeira com vergas retas, duas folhas de abrir com caixilhos em losango de vidro. As fotografias não demonstram as esquadrias das portas. Estas, provavelmente, eram duas folhas de correr de madeira no compartimento central, reparamos no piso, a presença de trilhos metálicos que guiavam essas portas e nos torreões as portas provavelmente eram de abrir. Embora na época de do tombamento, a estação não possuía esquadrias, no Dossiê (2003, pag. 6), encontra-se a seguinte descrição: “Os vãos das fachadas são todos em vergas retas, com as janelas e portas em madeira de duas folhas de abrir”.

ANÁLISE DO ESTADO DE CONSERVAÇÃO

A Estação Ferroviária de Chiador encontra-se atualmente em péssimo estado de conservação.

Segundo moradores locais, por volta de 1960 a estação foi desativada e em 1985, já se encontrava com estado de degradação avançado, onde notamos o torreão noroeste já sem a cobertura, as esquadrias ainda existentes bem deterioradas, além da presença de vegetação de médio e grande porte. Desde então, a edificação foi perdendo seus elementos constantemente devido à falta de manutenção e das ações das intempéries sobre o objeto edificado. Segundo relatos de um morador local, inicialmente houve um grande número de furto dos materiais que faziam parte do sistema construtivo; muitas pessoas iam até o local para roubar ferragens, pedras e madeiras para diversos fins.

Hoje são identificadas as presenças de vegetações de pequeno, médio e grande porte, presença de sujidades, infiltrações, fissuras nos materiais (em especial nas alvenarias), ações de microrganismos e até mesmo a presença de vandalismo, entre outras.

Outra justificativa pelo mau estado de conservação se deve ao distanciamento entre o meio urbano e o local da estação. A edificação está implantada em um terreno plano sem muitas variações de topografia, a uma distância aproximada de 4,5km do meio urbano. Por esse motivo, a prefeitura local alega ser quase impossível zelar pela edificação.

Em relação às intervenções feitas tanto no edifício quanto em seu entorno, se limita a um escoramento das paredes (feito a partir do recurso do ICMS Cultural) que hoje não tem mais serventia, devido ao apodrecimento das madeiras; criação de um pequeno local de permanência gramado (executado por Furnas) e a limpeza do local.

Informações mais específicas dependem de prospecções arquitetônicas e arqueológicas realizadas por uma equipe multidisciplinar, fugindo do âmbito deste trabalho no momento.

As análises feitas serão das características dos elementos e métodos construtivos da edificação:

- a. Sistema estrutural: as paredes remanescentes de pedras da estação apresentam comprometimento estrutural, devido à inexistência de uma amarração dos elementos estruturais.
- b. Cobertura: como citado, a estação hoje não possui nenhum tipo de cobertura, estando completamente exposta à ação de intempéries.
- c. Paredes/revestimentos: são encontradas perdas de emboço e reboco, de camada pictórica, infiltração ascendente e descendente que propicia a formação de manchas enegrecidas provocadas pela ação de microrganismos, presença de microflora e de vegetação de pequeno porte, líquens, perda total de seção em algumas partes e fissuras que demonstram comprometimento estrutural.

d. Pisos: o único piso passível de reconhecimento é o de concreto do compartimento central e plataforma de embarque e desembarque, onde podemos notar perdas de seção, criando lacunas que proporcionam o crescimento de vegetação de pequeno, médio e grande porte, fissuras, além de sujidades.

e. Esquadrias: Nos vãos de janelas, onde permanecem os alizares de madeiras são encontrados: insetos xilófagos, perda de camada pictórica, fendilhamento, presença de líquens e apodrecimento por presença de água e microflora em algumas partes.

POTENCIAL PARA ATRIBUIÇÃO DE USOS

Como vimos, a Estação Ferroviária de Chiador, encontra-se em arruinamento parcial e está abandonada há décadas, sendo hoje limitada apenas a objeto de contemplação, e apresenta riscos aos visitantes, como o de desabamento de algumas partes integrantes.

A pesquisa concernente à Estação Ferroviária de Chiador, se amplia em diversas dimensões. Inicialmente, a mesma se pautou no entendimento dos processos identitários e de significação da Estação, o que nos forneceu importantes reflexões acerca da mesma. Ficou nítido que a estação ainda desperta o sentimento de pertencimento nos chiadorenses, e com esse sentimento o desejo de que haja uma recuperação do bem patrimonial em sua completude, que ele seja inserido novamente na vida das pessoas e volte a fazer parte do uso da comunidade.

[...] a arquitetura remete a usos específicos, aos quais ela tem sempre de se referir, em qualquer tempo, sob pena de não mais cumprir sua missão. Ao permanecer no tempo, portanto, a arquitetura tem de cumprir essa missão também em tempos diferentes e, se permanece é também porque tem que se remeter ao passado (CASTRIOTA, 2012, p. 232)

É de extrema importância que o uso da edificação seja compatível com as limitações que o edifício apresenta, com o intuito de não reduzir o tempo de vida do bem. Ainda segundo Castriota (2012, p. 232) “É quando o patrimônio se liga com a vida e consegue realizar essa presença no cotidiano que ele mais se conserva”. Este uso deve levar em consideração as tradições e respeitar a apropriação da comunidade.

Para Carsalade (2014, p.541), “[...] o edifício possibilita a vida (através de seu uso e presença cotidiana) e a corporifica, ele se torna patrimônio na medida em que consegue fazer com que essas propriedades sejam compartilhadas e significativas.” Assim, reinserir o bem cultural no presente, implica em uma atribuição de uso, visto que a utilização e a preservação estão intrinsecamente ligadas e atualmente o edifício não possui uso. “Preservar fenomenologicamente seria, portanto, manter o que é ‘eterno’ (geral condição existencial) e admitir mudança na ‘circunstância’”. (CARSALADE, 2014, p.557)

O estudo acerca do patrimônio edificado em estado de ruína ou, remanescente arquitetônico, se amplia no que tange conceituações, significações e interpretações teóricas a fim de adequar as diversas formas de tratamentos e soluções de salvaguarda, sendo o uso elemento primordial nesse processo.

A manutenção rígida da imagem sem a possibilidade de acréscimo de novos valores aos monumentos, em alguns casos, os manterá como imagens estáticas destinadas ao desaparecimento. A condição das ruínas, enquanto parte componente da memória das sociedades, deve refletir sua antiguidade e sua história, seus valores estéticos e culturais, enquanto referência do passado e formadoras do futuro. Assim, podem ser apropriadas e mantidas como testemunhos desejáveis da trajetória de um lugar e de um povo (PIMENTEL, 2005 apud RIBEIRO, 2016, p. 30).

Deve-se também levar em consideração os usuários e o entorno. A Estação como edifício de pedra não existe sozinha e sim com as demonstrações de admiração das pessoas e o espaço onde está inserida. Esses valores culturais, sociais, históricos, etc. são de extrema importância na conservação do edifício e devem ser alimentados.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Estação Ferroviária de Chiador se manifesta de forma majestosa e com valores intrínsecos que afirmam sua permanência enquanto patrimônio cultural. Seus remanescentes construtivos instigam o observador a ir além do que a visão os impõe e se depara com um importante exemplar arquitetônico da industrialização, impregnado de significados. *A priori*, seu panorama atual de preservação se funde com sua monumentalidade e remete a uma viagem a um tempo passado, embalada pelo chiado do trem.

“A comunidade é a melhor guardiã de seu patrimônio [...]. Só se protege o que se ama, só se ama o que se conhece [...]” (MAGALHÃES, 1997 apud CERQUEIRA, 2012, p. 57). Tomando essa linha de pensamento, o conhecimento está diretamente ligado à preservação. Este artigo se propôs, através de um panorama histórico e um descritivo construtivo do estado de conservação da edificação, difundir a informação acerca da estação e seu potencial para abrigar novos usos, buscando assegurar sua existência.

Os elementos físicos que compõe a materialidade dos bens preservados, são fontes documentais de suma importância na compreensão das edificações. A passagem do tempo na Estação Ferroviária de Chiador não acontece de forma natural, onde a pátina do tempo deveria mostrar as marcas da história da edificação, sem impedir que as gerações futuras tenham contato com a memória que ela representa. No entanto, nota-se que o tombamento nesse caso aconteceu tardiamente, não impedindo que o abandono ameaçasse a edificação de desaparecer e, mesmo quando efetivado, não apresentou reais interferências para realizar a salvaguarda.

REFERÊNCIAS

CARSALADE, Flavio de Lemos. **A pedra e o tempo: arquitetura como patrimônio cultural**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2014.

CASTRIOTA, Leonardo Barci Castriota (org.). **Casa de Câmara e Cadeia de Mariana: a recuperação de um patrimônio nacional**. Belo Horizonte: IEDS, 2012.

CERQUEIRA, Fábio Vergara. **Novas diretrizes para a proteção do patrimônio: a diversidade cultural e o imaterial**. MÉTIS: história & cultura, Caxias do Sul – v. 12, n. 24, p. 40-63, jul./dez. 2012. Disponível em <http://www.ucs.br/etc/revistas/index.php/metis/article/viewFile/2337/1394>. Acessado em 01/10/2017.

CHING, Francis D.K. **Dicionário visual de arquitetura**. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2010.

COSTA, Paulo A. Martins. **Introdução à Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil**. Rio de Janeiro. IBGE, 1958

IBGE. Dados gerais do IBGE. Disponível em <http://cidades.ibge.gov.br/painel/painel.php?codmun=311460>. Acessado em 08/11/2016.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

Prefeitura Municipal de Chiador. **Dossiê de Tombamento 001/2003: Estação Ferroviária de Chiador**. Chiador: s. ed, 2003.

RIBEIRO, R. T. M. Projeto de intervenção: definições e posturas. In: RIBEIRO, R. T. M.; NÓBREGA, C. C. L. **Projeto e Patrimônio**: reflexões e aplicações. Rio de Janeiro: Rio Books, 2016.

SOUZA, Milena Andreola de. **Paisagem e ferrovia**: o caso da praça da estação de Juiz de Fora – MG.. - Rio de Janeiro: UFRJ/ FAU, 2005.