

A situação do patrimônio ferroviário da cidade de Corinto (MG)

The situation of the railway heritage in the city of Corinto (MG)

Vanessa Couto

Especialista em Construção Civil
Universidade Federal de Minas Gerais
vanessa.couto.arq@hotmail.com

José Eustáquio Paiva

Doutor em Geografia
Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho
jempaiva@yahoo.com.br

Henrique Vianna

Mestrando em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável
Universidade Federal de Minas Gerais
hvianna.arq@hotmail.com

René Lommez

Doutor em História
Universidade Federal de Minas Gerais
rene.lommez@gmail.com

Douglas Lima

Doutorando em História
Universidade Federal de Minas Gerais
douglasjlma@gmail.com

Recebido em: 04/11/2020

Aprovado em: 21/01/2021

Resumo: Este trabalho tem como objetivo analisar a situação atual do Complexo Ferroviário de Corinto (MG), o estado de conservação dos seus bens bem e os encaminhamentos que vem sendo feitos para a preservação desse território. Foi feito um levantamento geral do complexo, delimitação da área, registro das instalações remanescentes, análise do significado, relevância e grau de integridade dos bens e do conjunto. Entre os meios buscados para o cuidado com esse patrimônio, estão o Plano de Gestão e projetos para restauro e musealização do Complexo, integrando atividades socioculturais e de geração de renda. Em Corinto, ferrovia e cidade encontram-se imbricadas, construídas concomitantemente desde o início do século XX. Com a musealização pretende-se criar formas efetivas e longevas de proteção do patrimônio material e imaterial e promover sua revitalização, fomentando estratégias de apropriação pública desse patrimônio com percursos de visita e instrumentos de identificação, significação e interpretação.

Palavras-chave: Patrimônio ferroviário; Musealização; Complexo Ferroviário de Corinto.

Abstract: This work aims to analyze the current situation of the Railway Complex in Corinto (Minas Gerais State), the state of conservation of its assets as well as the measures taken to the conservation and preservation of this territory. A general survey of the complex was made, with the delimitation of the area, inventories of the remaining facilities as well as analysis of the significance, relevance, and degree of integrity of the assets. Among the means sought to care for this patrimony are the Management Plan and projects for the restoration and musealization of the Complex, integrating socio-cultural and income-generating activities. In Corinto, railroad and city are intermixed, built concomitantly from the beginning of century XX. With the musealization, we intend to create effective and long-lasting ways of protecting material and non-material assets, promoting their revitalization through strategies for the public appropriation of this patrimony with visiting paths and instruments of identification, signification, and interpretation.

Keywords: Corinth Railway Complex, Railway assets, Musealization.

Introdução

Pretende-se, neste trabalho, analisar os impactos decorrentes do desmantelamento do sistema ferroviário brasileiro sobre o Complexo Ferroviário de Corinto (MG), relatando o estado de conservação dos bens e as medidas que estão sendo propostas para promover a preservação destes representativos exemplares do Patrimônio Ferroviário e Industrial brasileiro, juntamente à requalificação urbanística do território em que se situa. Neste sentido, a análise aqui desenvolvida não se propõe como uma investigação estritamente historiográfica, que narraria os processos de constituição, abandono e conseqüente degradação dos bens. De modo diferente, o trabalho resulta da confluência de esforços de investigação e de análise feitos por uma equipe de profissionais de diversas áreas – incluindo arquitetos-urbanistas, historiadores, museólogos e turismólogos –, nos quais os historiadores não apenas desenvolveram investigações sobre a formação e transformação temporal dos bens culturais em questão, como também atuaram ativamente na elaboração e proposição de medidas para sua preservação, contribuindo para a discussão com reflexões sobre os usos do passado nos processos de constituição de referenciais culturais e identitários. Corrobora a proposta, entretanto, uma pesquisa histórica realizada em arquivos públicos e registros privados, além entrevistas com antigos e novos ferroviários, buscando-se realçar a importância desse patrimônio, em nível municipal, estadual e nacional; um trabalho de investigação anteriormente comunicado.¹ De igual importância para essa etapa do trabalho tem sido o contato com os “coletores de memórias”² – pessoas, especialmente

¹ LIMA, D.; PAIVA, J.E.M.; COUTO, V.K.X. *O entroncamento ferroviário de Corinto (MG) e a integração com o sertão brasileiro*. Rio de Janeiro, UFRJ. Anais I Colóquio Internacional Territórios e Paisagens Ferroviárias. 2018.

² O trabalho desenvolvido por estes “coletores de memória” tem sido fulcral para a conservação da memória e da história da ferrovia na região, como ocorre em diversos pontos do país. Deve-se a estes indivíduos ou grupos a coleta de um grande volume de registros documentais e cultura material do labor e das formas de sociabilidade que

exferroviários e seus familiares, que vêm desenvolvendo um trabalho voluntário e amador de resgate e cuida de objetos e de registros textuais, videográficos e iconográficos sobre história da ferrovia em Corinto, em todo esse tempo.

Para além da pesquisa historiográfica, o estudo preliminar e a elaboração da proposta de alternativas para a conservação dos bens também foram informados por vários outros processos de trabalho e metodologias de investigação, comumente empregados nas áreas de pesquisa dos profissionais que concorreram para a composição do projeto, entre eles: um levantamento geral das edificações e elementos paisagísticos do complexo ferroviário; a delimitação de sua área e dos registros das instalações remanescentes; a análise do significado, relevância e grau de integridade dos bens e do conjunto; a identificação preliminar de elementos da cultura material a ele associada, dispersos no território. A proposta de requalificação considera, ainda, as orientações do Plano Diretor do município,³ que preconiza a instalação, ali, de equipamentos públicos para desenvolvimento social e promoção da cultura; tendo em conta, na história de Corinto, a atuação da ferrovia e o desenvolvimento da cidade estão profundamente imbricados, ambos com origem no início do século XX.

Além do estudo e do diagnóstico da situação dos bens, o projeto tem buscado meios para iniciar o cuidado para com este patrimônio, como a elaboração de um Plano de Gestão e de projetos pontuais de preservação. Estas propostas de intervenção tomam como ponto de partida o tratamento do complexo ferroviário de Corinto como uma paisagem cultural, bem como um local com forte potencial para a implantação de um processo de musealização do território. Esta perspectiva conceitual tem se mostrado adequada para integrar ações de conservação dos elementos materiais e imateriais associado ao passado de um local com o desenvolvimento de atividades socioculturais associadas à sua interpretação, apropriação e geração de renda. O conceito de paisagem cultural propicia a compreensão da relevância do complexo como matriz identitária para a população da cidade de Corinto. Tomá-lo como referente para os projetos de preservação significa, então, adotar a preservação dessa marca maior na paisagem urbana e resgatar suas funções como símbolo e, ao mesmo tempo, mote para atividades socioeconômicas e culturais que promovam articulações entre os principais setores da cidade. Com a musealização, por sua vez, pretende-se criar formas efetivas e longevas de proteção do patrimônio material e

se desenvolveram direta ou indiretamente a partir das atividades ferroviárias. A atuação destes “coletores” se difere, no entanto, do trabalho mais formal e estruturado dos memorialistas clássicos ou mesmo de museólogos e colecionadores; ainda que eventualmente desenvolvam alguns padrões e procedimentos para a coleta de suportes de memória.

³ Lei Complementar no. 06, de 20/03/2008.

imaterial, promovendo sua revitalização ao oportunizar a extroversão junto a um amplo público dos bens e das informações a eles associados. O processo fomentaria, portanto, estratégias de apropriação pública desse conjunto patrimonial por meio de seus usos culturais, a exemplo da criação de percursos de visita e de instrumentos de identificação, significação e interpretação.

As seções a seguir relatam um pouco da história dos bens ferroviários de Corinto, tendo como base os estudos históricos e os trabalhos efetuados no local, cuidando-se para construir um quadro em que, além dos bens, também seja ressaltada a importância dos ferroviários como parte integrante e indissociável do lugar, indispensáveis ao processo de conservação e uso do espaço. Também são apresentadas propostas, em nível preliminar, para a gestão desse complexo patrimonial, tendo em vista sua requalificação e, juntamente, sua apropriação pública e impacto para a melhoria das condições de vida no município.⁴

Breve histórico

Corinto é o município mais central de Minas Gerais, compreendendo em seu território o Centro Geográfico do estado⁵. Situa-se na bacia do rio das Velhas, afluente do São Francisco. O município foi criado em setembro de 1923 e efetivamente instalado quase um ano depois, como um território desmembrado de Curvelo e de Diamantina. O município conta com uma área de 2.534,83 Km² e uma população, estimada para 2018, de 23.797 habitantes.⁶

⁴ Considera-se, aqui, mais pertinente tratar elementos do patrimônio material e imaterial associados à história local da ferrovia como um complexo e não um conjunto patrimonial. A opção assenta-se na perspectiva de que, para sua boa preservação, estes bens de natureza distinta precisam ser tomados em sua integralidade e correlação, e não como elementos individuais reunidos em um conjunto.

⁵ 18o 24'14" Sul, 44o 27'32" Oeste WGR.

⁶ Dados do IBGE, disponíveis no site institucional. IBGE. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/corinto/panorama>>. Acesso em 19/11/2018.

Figura 1: Localização de Corinto



Fonte: Do autor, sobre base IBGE, 2018

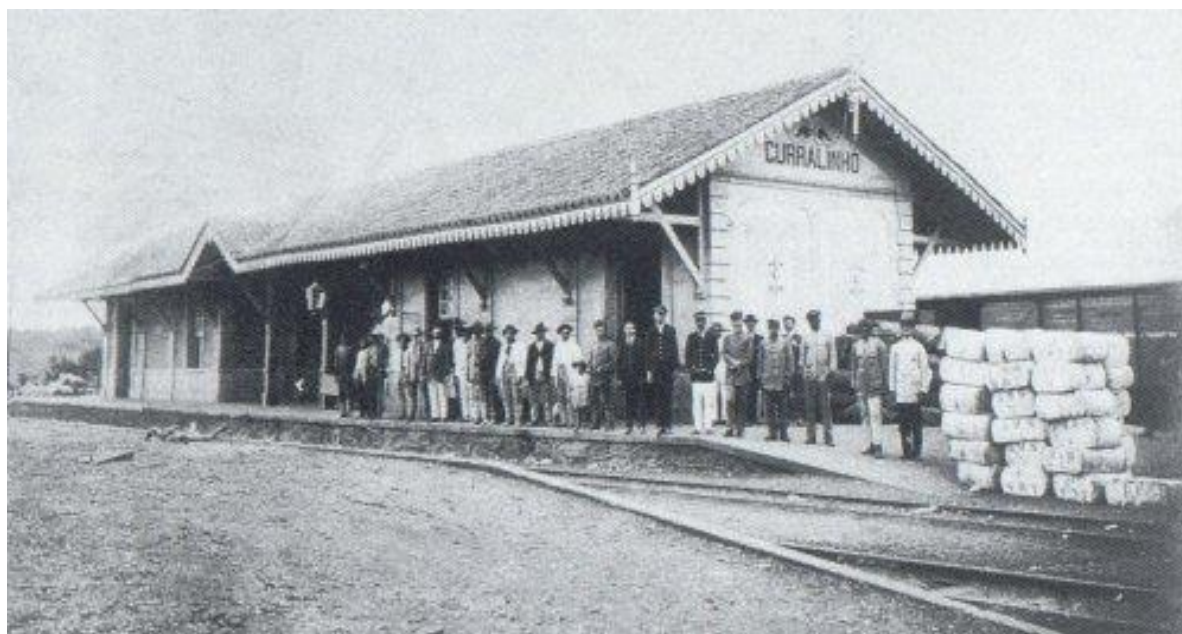
Corinto integra a Região de Planejamento Central de Minas Gerais e a Microrregião Geográfica de Curvelo, compondo, com outros dez municípios vizinhos⁷. Esta é uma das regiões mais carentes do estado, apesar de estar relativamente próxima à capital, Belo Horizonte - terceira maior e mais importante região metropolitana do Brasil. A cidade sedia a AMEV-Associação dos Municípios do Médio Rio das Velhas, que congrega 11 municípios da região.

Corinto vincula-se à malha viária nacional por meio de rodovias e vias férreas que conformam um nó viário na cidade, interligando-a aos principais centros do sudeste e nordeste do país. A ferrovia é a principal responsável pela formação e pelo desenvolvimento de Corinto e de toda a região, estando umbilicalmente ligada aos processos formadores da ocupação regional, desde fins do século XIX. Trata-se, nesse caso, de um processo de adentramento ao interior brasileiro, impulsionado pelo uso que a primeira República fez da ferrovia como elemento de integração regional, posto que as linhas e os ramais partiam da capital federal, Rio de Janeiro, e rumavam para o interior do país, interligando a cidades e regiões interioranas. A capilaridade do sistema ferroviário propiciou, então, a comunicação de grandes áreas do sertão brasileiro entre si e com os principais centros urbanos do país, reassentando populações, propiciando a formação de novas centralidades, conformando povoados e novas cidades, que passaram a se comunicar e a interagir nacionalmente.

⁷ Augusto de Lima, Buenópolis, Curvelo, Inimutaba, Joaquim Felício, Lassance, Monjolos, Morro da Garça, Presidente Juscelino e Santo Hipólito.

Corinto surge, nesse movimento, com a chegada dos trilhos da EFCEB - Estrada de Ferro Central do Brasil⁸ ao sertão do rio das Velhas. Anteriormente, parte do município de Curvelo, a região do atual município de Corinto, contava com alguns poucos povoados ainda ligados aos caminhos coloniais de comércio de gado. Junto a um desses povoados, Currealinho – o último dos currais do São Francisco em direção às Minas –, foram construídas a estação e demais instalações da ferrovia. O processo resultou, ao largo dos 60 anos seguintes, na construção do que provavelmente foi a maior estrutura de comunicação viária do sertão brasileiro. Desde o Rio de Janeiro, novas vias que partiam de Corinto passaram a conectar a capital federal aos sertões mineiro e baiano, à hidrovia do São Francisco e ao Nordeste, com planos de interligação a Belém do Grão-Pará⁹ e ao porto de Vitória (ES)¹⁰.

Figura 2: Estação de Currealinho, em 1906



Fonte: PAIVA, J.C., 2006.

⁸ Posteriormente Rede Ferroviária Federal S.A./RFFSA.

⁹ Pela hidrovia do Tocantins a ser alcançada pelo prolongamento da linha-tronco já implantada até Buritizeiro (MG).

¹⁰ Essa ligação, através da EFVM-Estrada de Ferro Vitória-a-Minas, só foi implantada no trecho Corinto-Diamantina. A falta do prolongamento até Itabira (MG) prejudicou os planos e acabou por inviabilizar o “ramal de Diamantina”, paralisado na década de 1960 e posteriormente demolido.

Figura 3: Construção das oficinas, 1906



Fonte: Acervo Renato Oliveira

Isso transformou o lugar, anteriormente inóspito, num grande entroncamento ferroviário de passageiros, carga, manutenção e expansão do sistema ferroviário, provocando o afluxo de milhares de pessoas, viajantes e novos moradores – ferroviários, comerciantes e fazendeiros, principalmente. Junto ao antigo arraial de Currálinho, surgiu a nova povoação (Currálinho Novo), de crescimento dinâmico e arrojado.¹¹ O arraial, em praticamente duas décadas, se emancipou e se tornou a segunda cidade da região em população e em importância econômica, recebendo o nome de Corinto.

A cidade foi construída sob as linhas mestras do pensamento urbanista que reinaria na República que se instalava, que se traduzia na adoção de uma concepção positivista do ordenamento do espaço, havendo a adoção de uma malha de ruas com traçado retilíneo, vias largas e preocupações sanitaristas. O projeto de urbanização, de autoria do engenheiro civil Prof. Luiz Porto Maia, foi estruturado por grandes avenidas marginais às vias férreas, organizando-se daí os setores urbanos: uma cidade extensamente ajardinada, abrigando a ferrovia, marcando a presença da civilização como um oásis em meio ao sertão¹² inóspito. O projeto original não foi de todo implementado, como também não foram construídos os parques e os principais jardins

¹¹ PAIVA, 2006.

¹² O termo “sertão” carrega uma representação, na sua raiz, de algo distante, ermo, inculto e perigoso: a contraposição à ideia de “lugar”.

públicos planejados. Todavia, a concepção original ainda constitui a estrutura urbana de Corinto e, de certa forma, a tônica da paisagem local.

Figura 4: Oficina de locomotivas: Década de 1920



Fonte: Acervo Renato Oliveira

Figura 5: Área central de Corinto (MG), mostrando o eixo da ferrovia e suas instalações



Fonte: Google Earth, acesso em novembro de 2018

Esse ciclo de desenvolvimento se encerra quase tão rapidamente como se instalou, já na década de 1960, com as rodovias passando a ocupar a primazia do sistema viário nacional, em

detrimento de todo o imenso sistema ferroviário que o país dispunha¹³. A falta de investimentos interrompeu a expansão prevista desse modal¹⁴, a manutenção das vias e a regularização dos traçados, as obras necessárias para segurança e a implantação de novas tecnologias necessárias para modernizar o sistema, mantendo-o eficiente e competitivo. Os impactos daí decorrentes fazem-se sentir em toda a região: a paralização e posterior extinção do ramal de Diamantina isolou cidades e inúmeras povoações em vários municípios¹⁵; centenas de empregos foram perdidos, com empobrecimento de toda uma classe de trabalhadores, que engrossaram o êxodo da região; o comércio diminuiu sensivelmente as instituições importantes e necessárias encerram suas atividades¹⁶. Ferroviários e demais habitantes viram-se expropriados de referências culturais fundamentais para suas vidas. Centenas dos profissionais que permaneceram no local – muitos altamente qualificados¹⁷ –, procuram novos focos de trabalho num ambiente empobrecido de oportunidades e de perspectivas. A cidade, que sempre teve na ferrovia sua principal referência urbana e cultural, viu-se também esvaziada do seu mais importante marco identitário.

No tocante à população, milhares de moradores migram para os centros polarizadores¹⁸. No caso de Corinto, decréscimos foram verificados desde então: em 2018, a população estimada em 23.797 habitantes era inferior àquela aferida pelo IBGE em 2010, de 23.914. Esse desempenho¹⁹ continuou com a tendência de redução da população verificado já na década de 1970²⁰, e que se acentuou a partir de 1991, com um decréscimo de 1.299 habitantes até 2018.

A essa perda da importância regional junta-se um sentimento de baixa autoestima dos habitantes da cidade e uma grande dificuldade das lideranças locais em reorientar uma nova condição para o município e a região. Deixada à margem do desenvolvimento nacional, Corinto, desde então, passou a conhecer, na destituição de suas principais referências identitárias, econômicas e culturais, no êxodo dos seus habitantes e na perda significativa das suas

¹³ Em 1960, o Brasil possuía uma das maiores redes ferroviárias do mundo, com mais de 38.000 Km CÂMARA DOS DEPUTADOS. “Ferrovias Brasileiras - Declínio das ferrovias”, sem data. Disponível em: <[http://www2.camara.leg.br/camara-noticias/radio/materias/REPORTAGEM-ESPECIAL/328805-FERROVIAS-BRASILEIRAS--DECLÍNIO-DAS-FERROVIAS--\(-06%27-01%22-\).html](http://www2.camara.leg.br/camara-noticias/radio/materias/REPORTAGEM-ESPECIAL/328805-FERROVIAS-BRASILEIRAS--DECLÍNIO-DAS-FERROVIAS--(-06%27-01%22-).html)>. Acesso em 13/10/2017.

¹⁴ Principalmente a linha-tronco, na ligação Buritizzeiro ao Distrito Federal e, daí, o prolongamento até Peixe (TO), na hidrovía do Tocantins. Também, o prolongamento do ramal de Diamantina até Itabira (MG), alcançando, daí, o litoral Atlântico, no Espírito Santo.

¹⁵ Corinto, Santo Hipólito, Monjolos, Gouveia e Diamantina.

¹⁶ Somente em Corinto foram fechadas duas escolas de ensino médio ligadas à RFFSA (uma delas a escola que formava técnicos para a ferrovia) e dois outros colégios particulares (formação básica e profissionalizantes), como também o único hospital da cidade.

¹⁷ Maquinistas, mecânicos, torneiros, ferreiros, soldadores, eletricitas, pessoal administrativo, etc.

¹⁸ Principalmente Curvelo, Sete Lagoas, Montes Claros, Belo Horizonte, São Paulo, Brasília e Rio de Janeiro.

¹⁹ IBGE, sem data. Disponível em: <<https://seriesestatisticas.ibge.gov.br/series.aspx?vcodigo=CD77>>. Acesso em 19/11/2018.

²⁰ Redução de 1,5% (344 habitantes); em 1970, o IBGE registrou 24.238 habitantes no município.

capacidades e competências, um período de decadência. Em meio a tudo, ressaltou-se a insegurança geral dos moradores quanto ao destino das instalações ferroviárias. Poucos trens de carga apenas cruzam a cidade, não tendo mais nenhum vínculo com ela a não ser o da passagem. Do outrora grande complexo das instalações ferroviárias restou um grande campo de ruínas, coberto pelo matagal, bem em meio ao tecido urbano, transformado agora em espaço de marginalidade e de insegurança social. A grande plataforma vazia da Estação Ferroviária²¹ passou a servir de estacionamento para uns poucos funcionários da ferrovia privatizada, ressaltando a nova realidade da cidade. Ao lado, a antiga “rua dos Hotéis”²² alinha um conjunto de edifícios em ruínas que interliga, por mais de 1,2 Km, as várias áreas em ruínas, constituindo uma imagem de abandono e tristeza.

O complexo ferroviário de Corinto

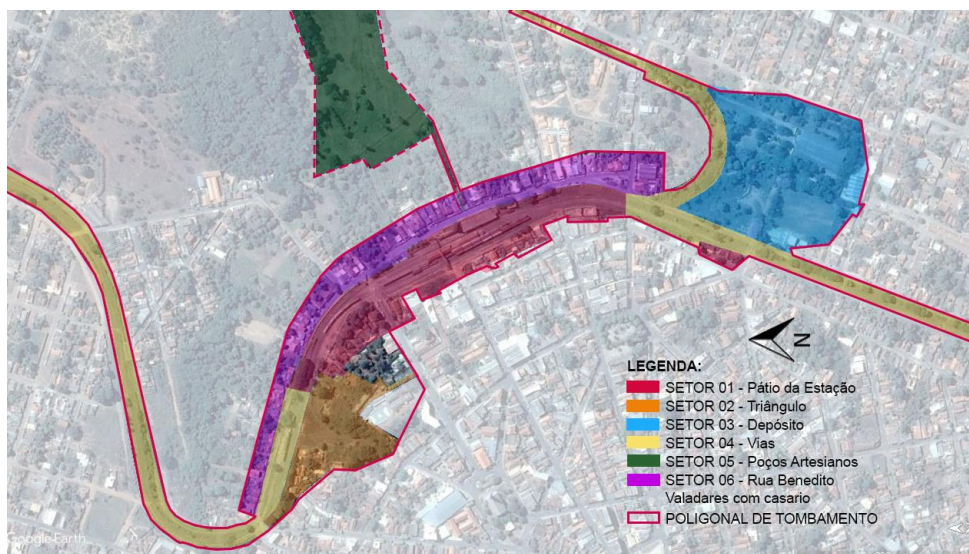
As instalações ferroviárias de Corinto formam um conjunto de ambientes urbanos articulados pelas linhas férreas que abrigavam os serviços da antiga EFCB, constituídos pela recepção e distribuição dos fluxos (passageiros e carga) e pela manutenção e expansão do sistema, os quais, pelas suas características e atividades, constituíram um grande complexo funcional. As análises da morfologia e usos potencial do Complexo Ferroviário de Corinto, realizadas por esta equipe, mostrou que é ele pode ser articulado seis setores, caracterizados conforme as atividades que foram ali desenvolvidas e os bens ainda existentes, íntegros ou em ruínas, com os seus aspectos funcionais, arquitetônicos e paisagísticos. Estes setores foram identificados como sendo: 1) Estação e Pátio da Estação, 2) Triângulo, 3) Depósito, 4) Poços Artesianos e 5) Vias; além desses, contígua e indissociável das instalações ferroviárias, a 6) “rua dos Hotéis”²³.

²¹ A plataforma da Estação de Corinto tem 171,30 m de extensão e 10,0 m de largura, sendo uma das maiores de Minas Gerais e de toda a antiga Estrada de Ferro Central do Brasil.

²² Rua Benedito Valadares.

²³ Havia também a zona de meretrício, ligada física e economicamente às atividades ferroviárias, que ocupou diversos quarteirões do centro da cidade, relocada em fins da década de 1960 para a região periférica da zona urbana. Essa região apresenta também um acervo arquitetônico e memorial importante, a ser considerado no futuro, por estar fora do escopo original deste projeto.

Figura 6: Complexo ferroviário de corinto



Fonte: TEIXEIRA, H. V. L. 2018

O Complexo Ferroviário situa-se em meio à cidade, ao longo de 1,2 Km e ocupa uma área de cerca de 22 ha, sendo 17 ha de patrimônio da União e 5 ha pertencentes a particulares (no setor 06).

O Setor 01 compreende a Estação e o Pátio da Estação, e ocupa a parte central do Complexo, evidenciando seu importante papel de entroncamento das vias. Nele ficam a estação e suas dependências, cuja plataforma ultrapassa os 170 m, como também os edifícios do escritório da ferrovia e residências de engenheiros e técnicos. Ocupa uma área de 4,6 ha, com cerca de 600 m de comprimento e 80 m de largura. É o setor com as melhores condições de conservação de todo o conjunto e o único, além das vias, a manter alguma atividade ligada à ferrovia, por abrigar o escritório da atual operadora da linha²⁴.

Figura 7: SETOR 01: Estação, com passadiço



Fonte: PAIVA, J. E. M., 2018

²⁴ Vale S.A. O Sistema é operado somente para transporte de carga.

Constituem bens desse setor a estação ferroviária e suas dependências, a casa do Chefe da Estação, as casas dos engenheiros e eletrotécnicos, a caixa d'água²⁵, o rádio-telégrafo, a garagem, a cooperativa dos ferroviários, seis casas de turmas, o posto de conserto de máquinas, o setor de investigações, as guardas (guaritas), o transformador, as passagens superiores, a passagem inferior aos trilhos, o setor de abastecimento de locomotivas e a garagem para tróleis.

Figura 8: Pátio da Estação: casas dos engenheiros



Fonte: PAIVA, J. E. M. 2018

O Setor 02 – Triângulo, constitui a parte norte do Complexo, ocupando uma área de 2 ha, situado entre a Av. Getúlio Vargas, o Pátio da Estação e a rua Manoel Silvano. Esse setor sediava as instalações de três ofícios associados à manutenção da ferrovia, dos cinco que eram sediados em Corinto, que são: 1) a Ferraria, 2) a Carpintaria e 3) a Alvenaria. Além deles, o setor abrigava a caieira, o paiol de pólvora e o sistema de manobra das locomotivas, denominado “triângulo”²⁶. Todo o setor encontra-se em ruínas, tomado pelo matagal e em completo abandono, com exceção das casas de turma, da casa do Mestre de Linha e do escritório e casas atualmente ocupadas pela empresa SERFER²⁷, que atua na parca operação ferroviária em funcionamento no local.

²⁵ Inicialmente havia duas caixas d'água, ambas em ferro fundido. A que estava localizada no Pátio da Estação foi demolida nas últimas décadas, restando apenas a que se encontra junto à Estação, em meio às vias.

²⁶ Dessa estrutura vem o nome do setor e da região urbana adjacente.

²⁷ SERFER S.A. – Engenharia, Indústria e Comércio, empresa especializada na execução de serviços de superestrutura ferroviária.

Figura 9: Antiga Ferraria com parte da área de manobra das locomotivas



Fonte: TEIXEIRA, H. V. L. 2018

Os bens do setor são constituídos por seis casas de turma, a oficina da via, balança, casa do Agente de Segurança, seis casas residenciais, um forno de cal, depósito de inflamáveis, refeitório, carpintaria, escritório, Armazém de Carga e um forno de carvão. Além desses, destacam-se as ruínas do edifício da Ferraria, em estilo neoclássico.

Já o Setor 03 – Depósito, corresponde a uma gleba de 5 ha, constituindo a parte sul do Complexo Ferroviário de Corinto. Nesse setor ficavam as Oficinas, a Usina de Imunização de Dormentes, os escritórios e a Escola Profissional Carvalho de Araújo. Além desses elementos, ele abrigava também um campo de futebol gramado²⁸ de dimensões oficiais, com arquibancadas e instalações para os atletas, local em que eram realizados, além dos jogos, a maioria dos eventos de maior envergadura da cidade. Era também no Depósito que se realizavam as tradicionais comemorações do 1º. de Maio, Dia do Trabalho, com cerimônias, banda e festejos, que congregavam toda a cidade e região.

Integram os bens desse setor a casa do Chefe da Estação, a caixa d'água, o escritório do Chefe do Depósito, o depósito de areia, uma usina de dormentes, a frezadora, o pulsômetro, a Escola Profissional Carvalho de Araújo – lugar de formação e treinamento dos profissionais da ferrovia –, o almoxarifado, a oficina – tração, vestiário, dormitórios, guardas, escala,

²⁸ Estádio Moacir Luiz de Siqueira – o Siqueirão.

ferramentaria, cozinha dos maquinistas, casa do mestre de linha, guaritas e um conjunto de campos esportivos.

Figura 10: Oficinas de locomotivas, década de 1960



Fonte: Acervo Renato Oliveira.

O Setor 04 – Vias corresponde ao conjunto das vias férreas com suas faixas de domínio. Esse setor, predominantemente longitudinal, cruza toda a zona urbana por cerca de sete quilômetros em três segmentos, que correspondem à linha tronco (BH-Montes Claros), ao ramal de Pirapora e ao antigo ramal de Diamantina, agora desativado e sem os trilhos. Os bens do setor constituem predominantemente as vias em operação (linha tronco e ramal de Pirapora) e seus terrenos correspondentes, sendo que o trecho do antigo ramal de Diamantina borda a área de antigo arraial de Curralinho, do qual se preservam a estrutura urbana, fundações e tipologias construtivas, além do cruzeiro remanescente da antiga capela que ali existia quando da chegada da ferrovia.

O Setor 05 - Poços Artesianos corresponde à gleba de 4 ha situada à leste junto ao córrego do Curralinho. Fazem parte desse setor os poços artesianos que abasteciam o complexo ferroviário e as casas de bombas, como também bosque e nascentes.

O Setor 06 - rua dos Hotéis, por sua vez, está situado ao longo da rua Benedito Valadares, e atuava complementarmente às funções da ferrovia. Ali funcionou um comércio forte e cerca de dez hotéis e pensões, além de vários bares voltados para o atendimento aos viajantes, formando, ao longo da via férrea principal, um conjunto arquitetônico e urbano de grande valor histórico, arquitetônico e paisagístico. As construções datam dos anos de 1890 a 1950, com tipologias, sistemas construtivos e estilos que marcaram esse período: colonial tardio, neoclássico, ecletismo, *art déco* e modernismo. Esse setor, constitui, portanto, um importante acervo arquitetônico da cidade, destacando-se no conjunto urbano.

Figura 11: SETOR 06: Casario da “rua dos Hotéis” /Benedito Valadares



Fonte: PAIVA, J. E. M. 2018

Apesar de muitos edifícios terem ruído ou mesmo sido demolidos, da situação geral de abandono, o setor ainda conserva a grande maioria das suas construções originais.

Figura 12: SETOR 06: Casario da “rua dos Hotéis” /Benedito Valadares, fachadas originais com varandas construídas na década de 1990



Fonte: PAIVA, J.E.M. 2018

Destacam-se, nesse setor, a casa comercial Paulillo Miranda, as antigas instalações do Hotel Pinto, do Ideal Hotel, da Pensão Nova Era, o antigo Telégrafo e as residências Marcos Viana, José Vieira Machado, Arnaud Aguiar e Geralda Lanna – esta construída em estrutura de madeira, adobe e telhado com galbo, segundo os sistemas construtivos do Brasil colônia.

Relevância do complexo ferroviário de Corinto

As ruínas do complexo ferroviário de Corinto, juntamente com a população ferroviária remanescente, constituem os testemunhos mais importantes do que foi todo um ciclo de desenvolvimento do sertão brasileiro, do qual a EFCB foi protagonista. Na região de Corinto, várias cidades e inúmeras povoações têm sua história inexoravelmente ligada a ela, constituindo um ambiente ainda vivo da cultura ferroviária no Brasil.

Figura 13: oficinas de locomotivas ao fundo, com prédio da escola profissional (direita) e ruínas da freza (esquerda), em 2018



Fonte: CARMO, M. 2018

Em Corinto, a importância desses bens é reconhecida pelo Município, que procedeu ao tombamento²⁹ de todos os bens ligados à ferrovia no território municipal. A partir de então, estes bens passaram a integrar o patrimônio cultural do município, por seus valores arquitetônico, histórico e paisagístico³⁰. Estão incluídos no tombamento todos os lotes e glebas não edificadas, uma vez que são neles reconhecido valores de natureza histórica e paisagística. Também o Plano

²⁹ Decreto Municipal No. 530, de 07/03/2003.

³⁰ Art. 1o. do DECRETO No. 530, de 07 de março de 2003.

Diretor do município³¹ reconhece a importância do tombamento, reforçando a função social e paisagística do complexo ferroviário.

De fato, todo o conjunto é parte fundamental da paisagem urbana de Corinto, uma vez que esses espaços são estruturantes da morfologia urbana. Situados no coração da cidade, eles se constituem por: 1) áreas de uso público de grande relevância paisagística e ambiental, e 2) áreas de grande significado cultural, social e econômico, pelo seu conteúdo patrimonial e pelas possibilidades que apresentam para a promoção de atividades produtivas e o desenvolvimento do município. Além disso, englobam também os espaços previstos no projeto urbanístico de Corinto para o sistema arterial, o qual se faz necessário para a completa articulação dos setores da cidade e, desta, com o conjunto de rodovias que se entrecruzam no seu entorno³².

Ações de preservação e cuidado

Ações efetivas e adequadas são necessárias e urgentes para promover a requalificação de todo o patrimônio material e imaterial, ligado à ferrovia e à cultura ferroviária. Para tanto, diversas ações vêm sendo feitas, ao longo das últimas décadas, tanto pelo poder público como por pessoas e organizações. Na base dos esforços, é de se ressaltar a atuação de um grande número de pessoas ligadas ao ensino e à cultura, que vêm trabalhando anonimamente na salvaguarda desse patrimônio: são ex-ferroviários, professores, estudantes e outros interessados que coletam e cuidam de objetos refugados, documentos, depoimentos, entre outros, num trabalho incessante para a preservação da memória local associada à ferrovia, seus ofícios e formas de sociabilidade. Esses “coletores de memórias” têm sido os principais responsáveis por manter vivo o que restou do patrimônio ferroviário do município, desenvolvendo eventos e ações políticas que resultaram no tombamento do complexo ferroviário. Por causa deles, Corinto ainda mantém um acervo complementar, disperso entre particulares, de peças e de documentos com informações de grande relevância para um processo institucionalizado de cuidados para com esses bens. Assim, a equipe técnica deste projeto e os atores locais, juntamente à Prefeitura Municipal e à AMEV – Associação dos Município do Médio Rio das Velhas, têm buscado atuar de forma articulada, complementando e reforçando as ações de salvaguarda e promoção desse patrimônio empreendidas pelo poder público.

³¹ Lei Complementar no. 06, de 20/03/2008.

³² BR-135, BR-496 e MG 220.

Figura 14: Antiga Ferraria



Fonte: PAIVA, J. E. M. 2018

Paralelamente aos esforços da Prefeitura Municipal para adquirir toda a área do complexo³³, também vêm se desenvolvendo estudos e proposições para sua conservação, ressignificação em termos de destinações e usos, requalificação e reinserção na estrutura urbana e no cotidiano da cidade. Pesquisas, estudos e proposições vêm ampliando o conhecimento sobre os bens, ressaltando sua dimensão e importância histórica em nível regional e nacional, bem como sua constituição, estado de conservação e relevância. Foram já iniciados os levantamentos dos bens imóveis e o processo de registro do Complexo Ferroviário no CNA/IPHAN³⁴.

Em face das dimensões, constituição, complexidade, relevância sociocultural e potencialidades apresentadas pelo Complexo Ferroviário de Corinto, em articulação com este conjunto de instituições e atores, a equipe que elaborou esta pesquisa e o projeto dela resultante optou por reconhecê-lo e tratá-lo com base em três eixos, conjugadamente, quais sejam: 1) o trabalho em rede, 2) a perspectiva proporcionada pela musealização do território e 3) a reafirmação das propostas do Plano Diretor. São estes pilares que conformam a estrutura conceitual, social e política da proposta de preservação e cuidados do Complexo Ferroviário de Corinto.

O trabalho em rede tem conectado pessoas, grupos e instituições da cidade e região, tendo em vista congregar todos numa abordagem participativa, promovendo objetivos e

³³ Atualmente propriedade da União.

³⁴ Cadastro Nacional de Arqueologia/Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

expectativas quanto ao futuro das instalações e construindo nesse conjunto as abordagens necessárias às ações pretendidas. Assim, os “coletores de memórias”, Conselho Municipal do Patrimônio Cultural, Academia Corintiana de Letras, entre outros, vêm trabalhando articuladamente com esta equipe técnica, ampliando as condições de trabalho, reforçando seus objetivos, agregando maior significância e legitimidade.

Já a abordagem oferecida pela musealização possibilita tratar todo o complexo como “Museu de Território”³⁵, por se considerar ser esta a maneira mais adequada para este caso, em face do conjunto de edifícios e ruínas, instalações e espaços urbanos constituintes da paisagem da cidade, contendo um sem-número de objetos e resquícios de atividades de grande relevância histórica, técnica e cultural estreitamente ligados ao cotidiano local e à memória da ferrovia no Brasil. Dispostos e dispersos no território, interligados e integrados a um grande complexo multifuncional de edificações que ocupa o eixo central da cidade, este complexo patrimonial representa a região de maior relevância social do seu espaço urbano, exigindo esforços de recuperação que não apenas preserve os vestígios físicos do passado, como também os integre simbólica e funcionalmente ao cotidiano a cidade.

Figura 15: Passadiço e estação: situação atual



³⁵ SCHEINER, 2012.

Fonte: PAIVA, J. E. M. 2018

Por sua vez, o Plano Diretor do município, principalmente no que se refere às políticas de educação, cultura e mobilidade, define também um conjunto de recomendações, procedimentos e instituições que deverão ser constituídos na cidade, como a reestruturação viária, a criação de instituições e equipamentos urbanos de promoção de atividades culturais, organização de setores produtivos, da educação e da cultura, e geração de renda, entre outros, necessários à reorientação das políticas públicas e das ações de desenvolvimento do município. Essa nova configuração demandará espaços e instalações que encontram completa possibilidade no Complexo Ferroviário, o qual poderá, assim, retornar ao relevante papel que sempre teve de principal referência urbana e motor do desenvolvimento e da vida da cidade.

Assim, a proposta de intervenção passa a considerar o Complexo Ferroviário de Corinto como um território museológico, necessário à preservação da memória e espaço de integração social e referência cultural e paisagística da cidade³⁶, como também estruturador do espaço urbano. Para tanto, a proposta de intervenção resgata primeiramente os eixos arteriais ao longo das vias férreas, presentes no traçado urbanístico da cidade, enquanto novas atividades e instituições previstas no Plano Diretor são organizados nos diversos setores, buscando conformidade com a localização, os edifícios e instalações e os setores da cidade, observando princípios de organização museológica, principalmente aqueles ligados à classificação de bens e à possibilidade de roteiros temáticos.

Pretende-se, no presente projeto, que o Setor 01 – Pátio da Estação venha a abrigar um conjunto institucional destinado a abrigar atividades comunitárias e sediar instituições ligadas à educação, à cultura e ao lazer. Pretende-se instalar, nos edifícios existentes, o Arquivo Histórico Municipal, a Biblioteca Municipal, a Secretaria de Educação, a Secretaria de Cultura, Lazer e Esportes, a Sede da Associação de Artesãos, a Sede da Cooperativa dos Cristaleiros, a Feira de Artesanato e Produção Doméstica, o Centro de Apoio à Criança e Adolescente e a Praça de Eventos.

Para o Setor 02 – Triângulo, em face da localização e acesso a diversos setores da cidade, pretende-se implantar o Parque dos Ofícios, com a Academia Corintiana de Letras, o Museu Ferroviário e o Centro de Educação Ambiental. Já no Setor 03 – Depósito, tendo em vista sua grande área e a estar localizado bem em meio aos bairros mais populosos, pretende-se instalar ali a parte de educação e lazer, transferindo-se o núcleo da Universidade Aberta do Brasil, a Escola

³⁶ANDREOTTI, 2013.

de Artesãos, o Centro de Lapidação de Cristais e Pedras Semipreciosas e o Estádio Municipal (Estádio Moacir Luiz de Siqueira, atualmente em completo abandono).

Para o Setor 04 – Vias, a previsão é da implantação da infraestrutura arterial da cidade, ligando-a ao conjunto de rodovias circundante, com ciclovias e vias de pedestres, tudo isso propiciado pelo nivelamento das vias existentes e pela pouca declividade das rampas. Também pretende-se organizar um passeio turístico com a locomotiva à vapor (Maria-Fumaça) e vagões de passageiros pertencentes ao acervo do Complexo Ferroviário. No Setor 05 – Poços Artesianos, pretende-se implantar o Parque Ecológico das Nascentes do Córrego Curralinho, voltado para atividades ligadas à preservação do meio ambiente, por meio da educação ambiental e patrimonial.

Quanto ao Setor 06 – “rua dos Hotéis” /Benedito Valadares, pretende-se promover sua requalificação, restaurando-se o traçado original da rua (atualmente invadido por particulares) e criar incentivos para a recuperação do casario e instalação de comércio, hotéis e pousadas.

No entanto, o problema da carência de recursos financeiros se faz presente, dificultando em muito o desenvolvimento dos trabalhos, ainda mais considerando não ter a municipalidade acesso a outros recursos senão aqueles advindos de repasses das esferas superiores de governo. Compensações ambientais e incentivos à cultura ainda não são acessados, obrigando – ante à urgência das providências – que os trabalhos de preservação do patrimônio local sejam feitos, quase sempre, de modo voluntário.

A etapa atual dos trabalhos envolve ações do Prefeito Municipal para aquisição do conjunto dos imóveis. Juntamente a isso, está sendo elaborado o “Plano de Referência para a Gestão do Complexo Ferroviário de Corinto”, que terá como decorrência a) instituição da UG/Unidade de Gestão, b) instituição do Comitê Gestor da UG, c) trabalhos de Educação Patrimonial e constituição da rede de trabalho, e d) Elaboração do Plano de Gestão. Enquanto isso, tem-se buscado recursos para, tão logo a Prefeitura adquira os bens imóveis, iniciar os trabalhos fundamentais de cuidados necessários, como também os trabalhos de levantamento e avaliação dos acervos de posse dos muitos “coletores de memórias” da cidade.

Considerações finais

A situação atual do patrimônio ferroviário de Corinto se caracteriza pelo abandono dos bens, pela perda do referencial identitário entre a população e o território, e pela marginalização do mesmo em seu contexto urbano e social. Dessa forma, a musealização surge como processo

complementar aos instrumentos tradicionais de salvaguarda patrimonial, qual sejam o tombamento e a adoção de medidas de acautelamento. Musealizar significa, aqui, dar tratamento à salvaguarda das coisas, dos espaços e dos processos com interesse cultural, deslocando-os de seu modo de uso e significação atual; abrindo-os, com isto, para uma multiplicidade de olhares que introduzem referências a outros espaços, tempos e significados. Como processo englobante, com grande potencial para envolvimento das comunidades com a preservação do patrimônio cultural, a musealização emerge neste contexto como ferramenta que possibilita a preservação física dos bens tangíveis - criando mecanismos de monitoramento, conservação preventiva, registro e inventário popular e participativo -, ao mesmo tempo em que gera alternativas para sua extroversão e reapropriação social. Isto porque a musealização implica não apenas na proteção legal do patrimônio ou na garantia da conservação de sua integridade física, mas também na criação de estratégias para sua exibição, uso e reinterpretação, evidenciando as múltiplas possibilidades de simbolização e ressignificação das coisas sem que sejam necessariamente movidas do lugar que ocupam no território e recolhidas a um edifício ou espaço protegido. Uma das vantagens que o processo de musealização oferece é a possibilidade de se promover uma ponte operacional - e simultaneamente simbólica - entre os vestígios materiais das atividades ferroviárias (pátios, máquinas, trilhos, edificações, livros, fotografias, etc.) e os saberes e práticas culturais associadas à vida por meio das ferrovias (o saber fazer dos vários ofícios ferroviários, as formas de sociabilidade dos ferroviários e ex-ferroviários, até valores e processos sociais como a pontualidade e procedimentos como a regulação global dos tempos do trabalho e da indústria). A musealização de territórios integra, portanto, a preservação e a apropriação dos bens materiais e fenômenos imateriais dispersos em um território ou paisagem.

Há de se destacar, no entanto, a dificuldade enfrentada pelo município, incluindo não somente a administração municipal, mas também a sociedade civil e outros grupos organizados, de preservação dos bens referentes ao Complexo Ferroviário. Tal dificuldade é evidenciada pela carência de recursos financeiros, uma vez que as medidas de proteção, restauro e conservação dos bens edificados e imóveis demandam elevada quantia da qual o município não dispõe. Não obstante, as ações de mobilização protagonizadas por grupos organizados, bem como as iniciativas individuais dos chamados “coletores de memória” têm se mostrado fundamentais para a preservação da história oral e documental, bem como das tradições e identidade municipal. Sem elas, futuras propostas e iniciativas de tombamento, acautelamento e restauro do Complexo perderiam em riqueza e relevância.

Referências bibliográficas

- ANDREOTTI, G. **Paisagens culturais**. Curitiba: UFPR, 2013.
- ARIZPE, L. (org). **Compartir el patrimonio cultural inmaterial**: narrativas y representaciones. Mexico, DF: Conaculta, 2011.
- GOB, A.; DROUGUET, N. **La Muséologie**. Histoire, Développements, enjeux actuels. Paris: Armand Colin, 2010.
- IPHAN, **Manual técnico do patrimônio ferroviário**. S/l: CTPF, DEPAM, IPHAN, 2010.
- MENDES, J. Amado. **Museus e Educação**. Coimbra: Imprensa da Univ. Coimbra, 2013
- PAIVA, J. C. Crônicas – **História de Corinto**: o projeto Cristo Rei. Belo Horizonte: Gráfica Literatura, 2006.
- PROCHNOW, L. N. **O Iphan e o patrimônio ferroviário**: memória ferroviária como instrumento de preservação. dissertação mestrado - Rio de Janeiro: Iphan, 2014.
- SCHAMA, S. **Paisagem e memória**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- SCHEINER, T.C. **Repensando o Museu Integral**: do conceito às práticas, Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi, Belém, vol. 7, nº 1, p. 15-30, jan/abr. 2012.