

São Paulo, dezembro de 2018

Depósito de Locomotivas de Araçatuba

Pesquisa histórico-documental e Memorial de Levantamento métrico-arquitetônico

Instituto Pedra

Luiz Fernando de Almeida (diretor-presidente)

Benjamim Saviani, Laura Bacicurinski, Lucas Ohara e Mariana Victor (arquitetos)

Bruna Donegá (estagiária de arquitetura)

Pesquisa Histórico-Documental

1. Contexto histórico

Até finais do séc. XIX o noroeste da Província de São Paulo encontrava-se ainda descolonizado, e a região compreendida entre os rios Tietê e Paraná era considerada de terras despovoadas ou mesmo devolutas (GHIRARDELLO, 2002, p. 20) (Fig. 1). A expansão da malha ferroviária brasileira ocorre por impulso de dois fatores principais: expansão de fronteiras agrícolas (posteriormente, agropecuárias) e integração nacional, de interesse estratégico-militar. Este último fator foi muito discutido após a Guerra do Paraguai, quando se verificou o isolamento imposto à Província do Mato Grosso, uma vez que a integração da região com o continente se dava principalmente por via fluvial, estando subordinada à bacia do Prata. A esse respeito, o contexto econômico mato-grossense também foi preponderante aos planos de viação que posteriormente iriam impactar a região de Araçatuba já que, mesmo em tempos de paz, as principais cidades (Corumbá e Cuiabá) relacionavam-se comercialmente sobretudo com a região cisplatina.



Figura 1 Carta da Província de São Paulo (Final do séc. XIX). Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Imigra%C3%A7%C3%A3o_italiana_no_Brasil

Embora ideados desde o Segundo Império, os projetos de ligação regional só puderam ser concretizados com a Primeira República, na virada do séc. XIX para o séc. XX. Com o Plano Geral de Viação Férrea e Fluvial (1890) foi fechada a questão sobre a necessidade de uma ferrovia integrando o noroeste do país. Organizou-se uma concessão governamental ao Banco União de São Paulo, para a criação de uma estrada de ferro (1904) prevista entre Uberaba e Coxim, logo em seguida alterada para o traçado Bauru - Cuiabá. Posteriormente (1907) a previsão de traçado foi novamente alterada para a rota Bauru - Corumbá. Formou-se a Companhia De Estradas de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB), que era financiada por capitais franco-belgas e possuía direitos, por sessenta anos, de desapropriação e usufruto do patrimônio a ser construído (tendo, como contrapartida, a necessidade de apresentar ao Estado estudos de reconhecimento de linha entre Bauru e Itapura, em prazos pré-acordados). A decisão de iniciar a nova estrada de ferro em Bauru se deve à existência do ponto final da Estrada Sorocabana; somadas à Companhia Paulista, as três ferrovias tornariam-se mais tarde o maior entroncamento ferroviário do Brasil naquela cidade.

Os estudos de reconhecimento tiveram início com a exploração do território entre o curso do rio Tietê, em direção à fronteira com o Rio Paraná (Estado do Mato Grosso¹) e, em pouco tempo, novas cidades foram fundadas concomitante à expansão da nova ferrovia. A empreitada apresentou marcantes aspectos predatórios em relação ao ambiente, às relações humanas e às relações de trabalho, tais como o desmatamento da vegetação nativa para expansão da linha e comercialização de madeira e aos surtos de doenças que acometiam os operários, como malária, febre amarela e leishmaniose, amplificados pelas condições de trabalho e pela escolha do traçado, próxima ao rio. Além disso, ressalta-se uma série de violentos confrontos com a população indígena da região, assumindo contornos genocidas com o incentivo à ação dos chamados “bugreiros”, bandos mercenários contratados para a proteção dos canteiros de obras e, em simultâneo, para o extermínio dos habitantes nativos por meio de chacinas em suas aldeias.

Em 1908, ao concluir o quilômetro 280, a CEFNOB decide implantar uma estação onde se tornaria o município de Araçatuba. A localidade é, portanto, estabelecida com a chegada da

¹ À época aquela região pertencia ao Estado do Mato Grosso. O Estado do Mato Grosso do Sul é criado em 1977 após um plebiscito em que se opta pelo desmembramento do Estado em duas novas unidades federativas.

ferrovia. A expansão daquele projeto no noroeste paulista despertava o interesse dos setores latifundiários na tomada de posse das terras devolutas, e progressivamente atividades agrícolas se instalaram na região: primeiramente o café e posteriormente algodão e pecuária.

Após a conclusão do trecho Bauru - Itapura, a CEFNOB começa a apresentar severos problemas financeiros. Com isso, a licitação dos novos trechos é suspensa, e assumida por uma nova empresa, administrada pela União, denominada “Estrada de Ferro Itapura a Corumbá”. Logo em seguida, a companhia CEFNOB entra em estado falimentar, devendo pagamentos a funcionários e credores. Devido à situação calamitosa, o governo federal propõe a encampação da empresa, o que se efetiva em 1917; a nova companhia passa a ser responsável por todo o trajeto (Bauru - Corumbá), denominando-se Estrada de Ferro Noroeste do Brasil - NOB. Constatada uma série de malversações e precariedades na manutenção do patrimônio da CEFNOB, procedeu-se ao seu ajuste, chegando praticamente à reconstrução do trecho Bauru - Itapura. Dormentes apodrecidos, raios de curva incorretos, precariedade dos carros e das instalações fixas justificavam as novas ações.

Com relação à arquitetura que iria se consolidar, nota-se muitos edifícios projetados em conjunto, com características ornamentativas e tipológicas correspondentes entre si, conforme o gosto de então: para as residências de funcionários, emprega-se muito soluções vernáculas europeias, estilizadas conforme o gênero *challet* ou *cottage* (Figs. 2 e 3), em tipologias que variavam conforme o grau hierárquico do funcionário na instituição; para os edifícios funcionais, elementos com traços goticizantes, tijolos aparentes ou *fingidos* em argamassa, em meio a modenaturas classicizantes. O aspecto geral é de uma arquitetura chã, primando pela funcionalidade industrial, constituída de pouca variedade de materiais, provavelmente trazidos por meio da própria ferrovia (Ferro, tijolos, telhas francesas, etc.).



Figura 2 Antiga Casa do Chefe da Estação (Araçatuba), atual Museu Ferroviário. Fonte: Museu Ferroviário “Moisés Joaquim Rodrigues”



Figura 3 Antiga Casa do Chefe da Estação (Campo Grande). Fonte: <http://www.campogrande.ms.gov.br/cgnoticias/noticias/seminario-pretende-despertar-campo-grandense-sobre-importancia-da-preservacao-do-patrimonio-cultural/>

2. Formação e constituição do edifício

Pouco se tem registrado sobre a construção do edifício estudado, mas é sabido que a consolidação da arquitetura da NOB ocorreu após o seu encampamento pela União, de quando datam muitos dos edifícios em alvenaria e concreto armado. É provável, portanto, que o Depósito de Locomotivas de Araçatuba se situe a partir desse período. De acordo com a documentação levantada, menções ao edifício começam a serem feitas nos relatórios da NOB no começo da década de 1920; o atual documento de registro de imóveis apresenta “registro anterior” no município de Penápolis, em 27/09/1920 (REGISTRO DE IMÓVEIS DE ARAÇATUBA, Livro 2, Matrícula 106.123, ficha 01), o que nos permite situá-lo como tendo sido construído no início daquela década.

A hipótese é reforçada ao se examinar as construções da NOB à época, onde é possível observar semelhanças entre estruturação formal e conceitual, técnicas construtivas e soluções estilísticas (além das preponderantes prerrogativas tipológicas), às quais podemos denominar *homologias* entre edifícios. Os edifícios mais estudados pela historiografia têm sido os complexos ferroviários de Bauru e Campo Grande, objeto de monografias recentes.

A respeito das Oficinas Gerais de Bauru, sabe-se que sua construção se dá entre 1919 e 1921 (AZEVEDO, 1950, p. 198 apud VAN HAM, 2012, p. 20). A homologia com outros edifícios da NOB, incluindo o edifício de Araçatuba, é evidente (Figs. 4 e 5), não obstante a diferença de escala entre ambos os conjuntos - diferença esta que é obtida pela repetição dos mesmos elementos, os quais podem ser assim sintetizados:



Figura 4 Oficinas Gerais de Bauru. Fonte: <http://www.projetomuseuferroviario.com.br/>



Figura 5 Oficina de Três Lagoas (MS). Fonte: <http://www.hojemais.com.br/app/tres-lagoas/noticia/geral/cultura-ira-retirar-objetos-historicos-das-antigas-oficinas-da-nob>

Esta classe de edifícios se organiza como uma espécie de “corpo basilical”, oblongo, que forma um módulo de galpão. No caso de Araçatuba, o edifício se compõe de três módulos - no caso de Bauru, de múltiplos módulos. O módulo, se situado entre outros módulos, é ladeado por pilares; se encerrando uma composição, é guarnecido por paredes.

Em comum, cada módulo possui uma cobertura em telhas francesas encimadas por um *lanternim*, sobre tesouras de madeira, e fachadas de organização similar: Quatro contrafortes, sendo dois mais baixos, dispostos nos eixos das extremidades da cobertura, e dois mais altos, correspondendo aos eixos do lanternim. Os panejamentos murários acompanham o desenho das tesouras com o lanternim, porém mais altos, à guisa de platibandas. Esta silhueta é guarnecida por modenaturas simples, formando um frontão como se fosse um entablamento com friso. Ao nível térreo, apresenta amplas aberturas em arco abatido (geralmente portas e, em alguns casos, janelas), e na altura e alinhamento dos lanternins, amplas janelas de semelhante arqueamento.

O edifício de Araçatuba apresenta algumas particularidades, como uma ligeira diferença entre as fachadas frontal e posterior (Figs. 6 e 7). Na primeira há ornatos específicos, como uma série de dentículos seguindo o frontão da platibanda e um entablamento intermediário, que divide horizontalmente a composição - diferente dos demais exemplos, onde os contrafortes são contínuos e o entablamento, quando há, não se projeta para além dos contrafortes. Dispõe também de diversas almofadas em alto relevo: Ao final de cada módulo, no início do “tímpano”, e no friso superior (estas últimas aludindo a uma vaga ideia goticizante, talvez). Acima de cada abertura superior, alguma informação gráfica: Nos módulos laterais, o monograma da NOB e no módulo central, a inscrição “DEPOSITO DE LOCOMOTIVA”.



Figura 6 Depósito de Locomotivas de Araçatuba - Fachada frontal. Fonte: Instituto Pedra



Figura 7 Depósito de Locomotivas de Araçatuba - Fachada posterior. Fonte: Instituto Pedra

3. Iconografia

A análise da iconografia oferece algumas notícias sobre a cronologia de diversos aspectos do edifício.

Sabe-se que, inicialmente, as nove aberturas que compunham sua fachada frontal eram portas, por onde se podia fazer passar locomotivas e outros tipos de composições ferroviárias (Fig. 8). Essas aberturas, ao menos em algum momento, não possuíam qualquer tipo de fechamento.



Figura 8 Depósito de Locomotivas de Araçatuba - Aberturas frontais. Fonte: Câmara Municipal de Araçatuba

Nas fachadas laterais e nas aberturas superiores (fachada principal) é possível notar algum emoldramento nas janelas em arcos - possivelmente um *fingimento* de tijolos, ao menos no primeiro caso (Fig. 9).



Figura 9 Depósito de Locomotivas de Araçatuba - Aberturas laterais. Fonte: Câmara Municipal de Araçatuba

Com o processo de privatização nos anos 1990, a ferrovia já havia deixado de transportar passageiros; naquele momento se procede ao desmonte da linha no trecho urbano (1995) relacionado à antiga estação - por onde passaria futuramente a Avenida dos Araçás (a privatização ocorre efetivamente em 1996).

Nesse momento sabe-se que o edifício sofre uma significativa intervenção para adaptá-lo enquanto centro cultural. Destacamos a construção de dois módulos de apoio na porção posterior do edifício (sanitários, camarins e administração), que provavelmente provocaram a abertura de novas pequenas janelas na fachada posterior (Fig. 10); fechamento parcial dos vãos frontais, transformando seis das aberturas em grandes janelas (Fig. 11); reformulação de informações gráficas na fachada principal (Figs. 12 e 13); realização de novo piso em concreto; refazimento de revestimentos murários, aparentemente em argamassa cimentícia; refazimento da cobertura, com telhas e platibanda lateral metálicas (o telhado do lanternim se

manteve em telhas francesas) (Fig. 14); nova caixilharia; nova pintura; calçamento no entorno.



Figura 10 Depósito de Locomotivas de Araçatuba - Aberturas na fachada posterior. Fonte: Instituto Pedra



Figura 11 Depósito de Locomotivas de Araçatuba - Fechamento dos vãos frontais. Fonte: Museu Ferroviário “Moisés Joaquim Rodrigues”



Figura 12 Depósito de Locomotivas de Araçatuba - Vestígio de inscrições anteriores à reforma (detalhe). Fonte: Museu Ferroviário “Moisés Joaquim Rodrigues”



Figura 13 Depósito de Locomotivas de Araçatuba - Atuais inscrições, após a reforma (detalhe). Fonte: Museu Ferroviário “Moisés Joaquim Rodrigues”



Figura 14 Depósito de Locomotivas de Araçatuba - Intervenção em fachada lateral. Fonte: Instituto Pedra

Consideramos esta intervenção como pouco atenta em relação aos elementos histórico-artísticos do edifício, sobretudo com os acabamentos mais refinados, que foram refeitos de modo muito rudimentar em desatenção ao que existia (Figs. 15, 16 e 17).



Figura 15 Depósito de Locomotivas de Araçatuba - Logotipo NOB (ala Leste). Fonte: Instituto Pedra



Figura 16 Depósito de Locomotivas de Araçatuba - Logotipo NOB (ala Oeste). Fonte: Instituto Pedra



Figura 17 Depósito de Locomotivas de Araçatuba - Inscrição frontal (ala Central). Fonte: Instituto Pedra

Também foi possível levantar iconografia nos acervos do Museu Ferroviário Regional de Bauru e Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico Artístico, Arqueológico e Turístico do Estado de São Paulo (Condephaat) – além de cartografia no Arquivo do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Estas fontes oferecem indícios sobre a presença de determinados elementos construtivos ao longo do século, permitindo-nos elaborar algumas hipóteses sobre a sua permanência no histórico do edifício. Tais documentos não contêm datação precisa, mas é possível contextualizar o levantamento métrico apresentado como uma ação de inventário dos bens da ferrovia; encontra-se arquivado no Tubo 62 do arquivo, denominado “Inventariança da Extinta RFFSA”, junto a outros bens inventariados em períodos variados (entre 1971 e 1992). Já as fotografias provêm do pedido de tombamento protocolado junto ao Condephaat em 1992.

1. A presença de estruturas anexas

Em inventário realizado pelo DNIT (S/d) e fotos constantes no processo arquivado no Condephaat (S/d), é possível notar a presença de estruturas anexas ao edifício (Figs. 18 e 19):

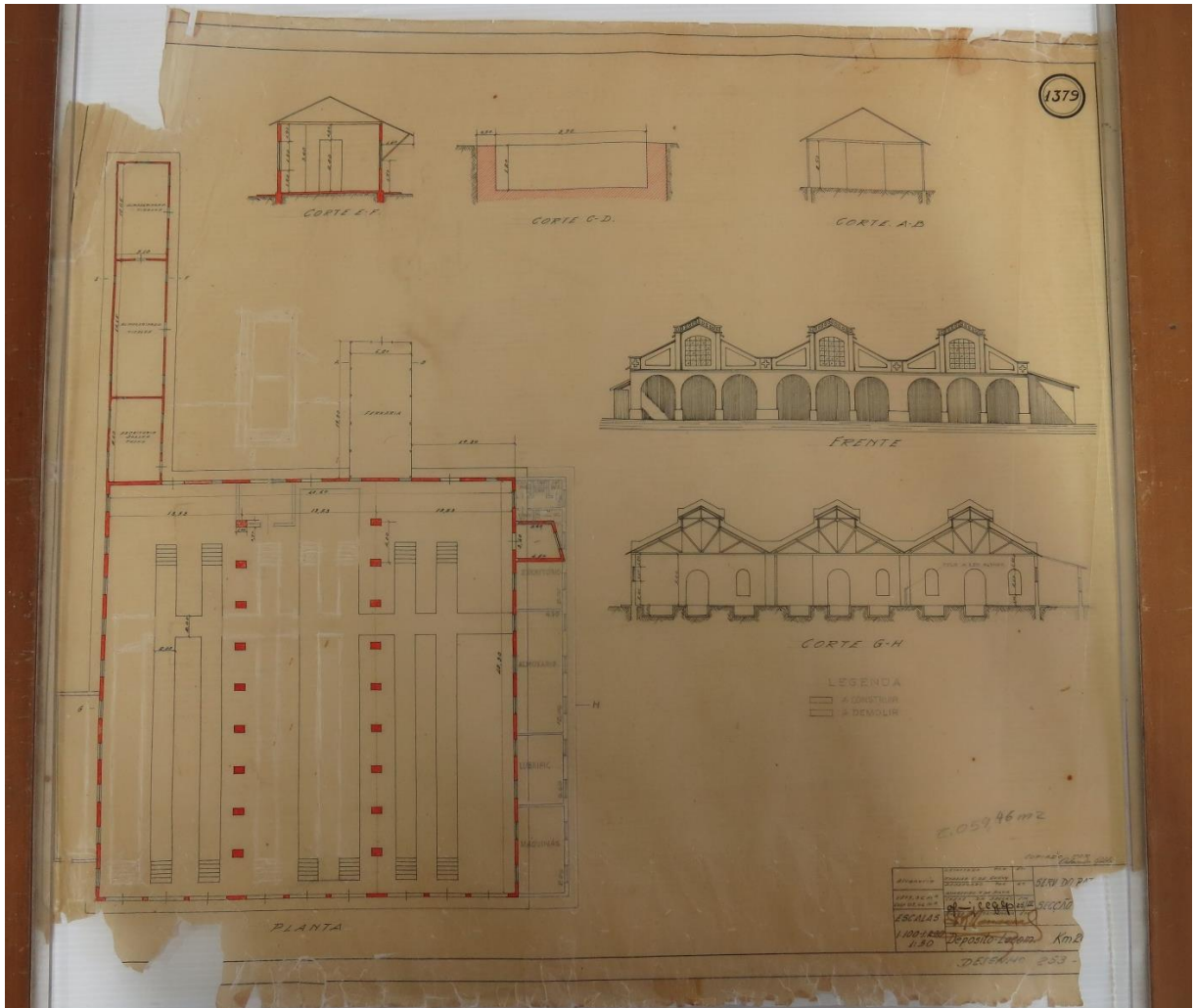


Figura 18 Inventário de bens da NOB. Fonte: Arquivo DNIT - Bauru (Autores indicados)



Figura 19 Vista posterior do edifício. Fonte: Condephaat

2. *A presença de ornatos em geral*

Note-se a permanência dos *fingimentos* na alvenaria, até o período em questão (Fig. 20):



Figura 20 Vista lateral do edifício. Fonte: Condephaat

3. Cobertura em telhas cerâmicas e metálicas

Note-se a coexistência entre coberturas em período de funcionamento da ferrovia (Fig. 21):

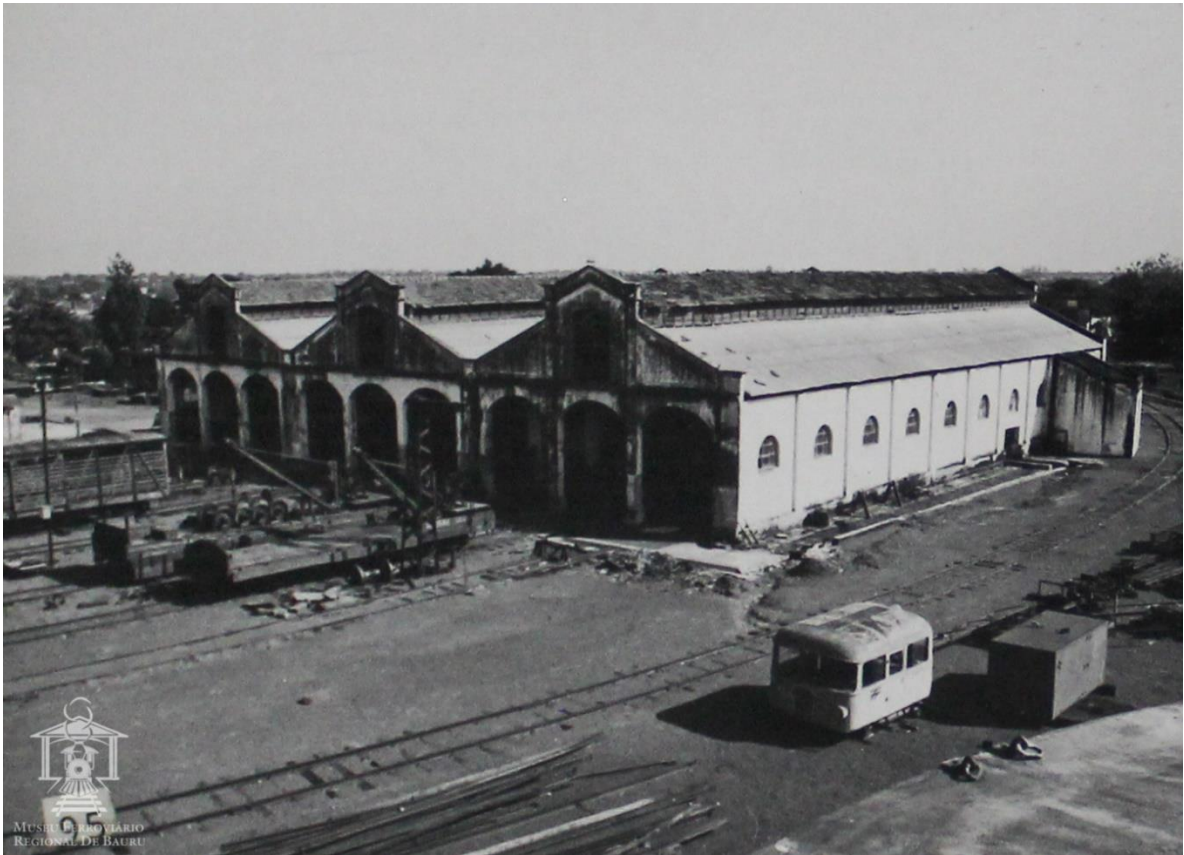


Figura 21 Vista a partir da caixa d'água. Fonte: Museu Ferroviário Regional de Bauru (Autor: José Cardoso)

Ao que parece, a grande maioria dos elementos em alvenaria, como ornatos e anexos, é alterada com as reformas dos anos 1990, ao passo que a cobertura, que inicialmente se compunha apenas em telhas cerâmicas (Fig. 9) passa por substituições ao longo do séc. XX de modo a adquirir um aspecto “misto” com telhas cerâmicas e metálicas já em grande parte da segunda metade do século (Fig. 21). A proposta de restauração deverá interpretar criticamente estes dados.

4. Tombamento

O edifício possui proteção a nível estadual no Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico Artístico, Arqueológico e Turístico do Estado de São Paulo (Condephaat) em resolução SC n. 43, de 16/07/2012, publicado no DOE de 14/08/2012². Na resolução, fica estabelecido o tombamento do conjunto ferroviário de Araçatuba, com destaque a alguns edifícios com tombamento isolado e área envoltória própria (Art. 1º., § Único).

Destes, destacamos o Depósito de Locomotivas, cujo nível de preservação estipula a preservação de suas fachadas e volumetria (Art. 2º., § Único) e a área envoltória é estipulada em inserção cartográfica (Art. 9º., Anexo I) (Fig. 22) e descrição textual (Art. 4º., Caput I). Há, no entanto, um erro no processo: No Art. 1º., § Único, o endereço constante para o edifício (Av. Rio Branco, n. 100) não existe; já este equívoco parece ser dirimido no Art. 4º., Caput I, quando se estipula o perímetro da área envoltória citando nominalmente as ruas, deixando clara a determinação geográfica da área envoltória para este bem cultural.

Atualmente a área envoltória encontra-se ocupada por uma sorte de estruturas comerciais e paisagísticas. Além do próprio edifício, o entorno imediato deverá ser requalificado por meio de futura proposta de intervenção, com as aprovações necessárias.

² Poder Executivo - Seção 1, 122 (152), pp. 34-35. Disponível em: <http://condephaat.sp.gov.br/benstombados/conjunto-ferroviario-central-de-aracatuba/#> >. Acesso em 03 de dezembro de 2018.

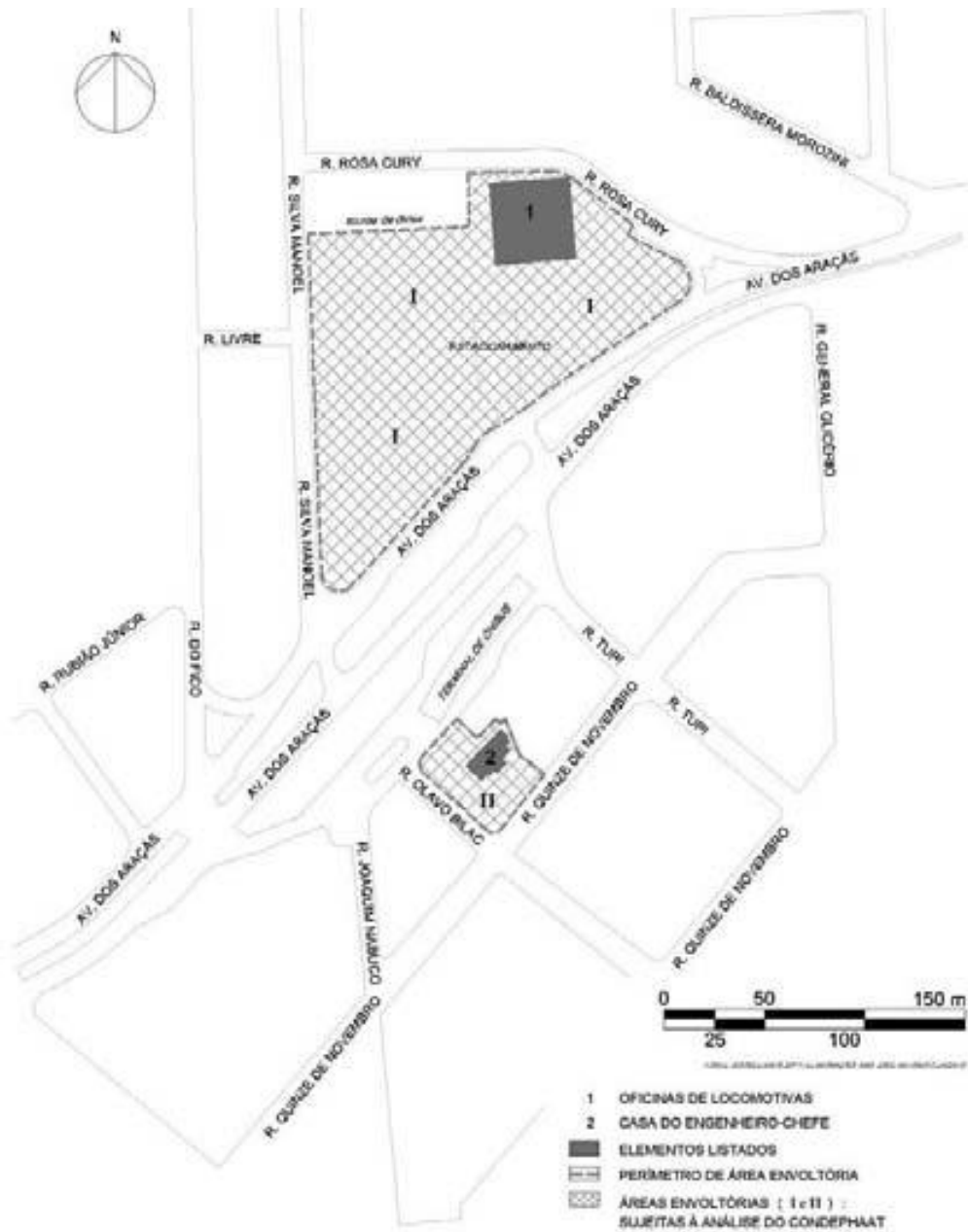


Figura 22 Delimitação cartográfica da área envoltória constante na resolução de tombamento (p. 35). Fonte: Condephaat

5. Referências bibliográficas

GHIRARDELLO, Nilson. *À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista* [online]. São Paulo: Editora UNESP, 2002. 235 p.

GONCALVES, Camila T. *Habitação social em Araçatuba: a vila ferroviária*. Relatório final de Iniciação Científica. – Instituto de Arquitetura e Urbanismo de São Carlos (IAU), Universidade de São Paulo (USP), São Carlos. 2012.

VAN HAM, F. A. *A Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e as Oficinas Gerais de Bauru*. 2012. Relatório final de Iniciação Científica. - Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação (FAAC), Departamento de Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo (DAUP), Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Bauru. 2012.

6. Acervos consultados

Arquivo da Secretaria de Planejamento da Prefeitura Municipal de Araçatuba

Arquivo da Câmara Municipal de Araçatuba

Arquivo do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico Artístico Arqueológico e Turístico do Estado de São Paulo / Unidade de Preservação do Patrimônio Histórico (Condephaat/UPPH), em São Paulo

Arquivo do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), em Bauru

Arquivo do Museu Ferroviário “Moisés Joaquim Rodrigues”, em Araçatuba

Arquivo do Museu Ferroviário Regional de Bauru

Biblioteca Municipal “Rubens do Amaral”, em Araçatuba

Blog “Estações Ferroviárias do Brasil”

Memorial de levantamento arquitetônico

Premissa

O levantamento arquitetônico buscou pôr em evidência as características geométrica, de materiais e sistemas construtivos que compõem a edificação, de modo a promover uma leitura de seus elementos constitutivos e estado de conservação atual, oferecendo subsídios para uma leitura técnica e aproximação cultural acerca do imóvel.

Foram empregadas metodologias de levantamento direto e instrumentado para a medição, e desenho computadorizado para a restituição gráfica, procedendo-se da seguinte forma:

1. Aquisição de medidas

1.1. Levantamento direto

Trilaterações medidas com trena flexível, a partir de níveis horizontais pré-estabelecidos, de acordo com as possibilidades do espaço. (Para os ambientes internos, níveis A, P, B, C, D, E, F in; para as elevações, níveis F, F', F'' e F''').

As trilaterações foram concebidas, majoritariamente, em duas classes, ou ordens de grandeza:

1.1.1. A partir da modulação dos espaços internos, obtendo-se “macro” poligonais consoantes à divisão existente (em três vãos) do corpo longitudinal do edifício. Em sentido transversal, cada poligonal restitui dois módulos de pilares por vez. A ordem de grandeza das figuras resultantes é de c. 12m x 8m.

Os pilares existentes a meia distância dos lados menores foram medidos a partir de cotas contínuas (assim grafadas, na documentação produzida), sendo os desalinhamentos em relação aos eixos dessas cotas, registrados através de coordenadas cartesianas. Esses desvios, quando existentes, são da ordem de 0 a 2cm, e vêm grafados ao lado das cotas contínuas, através da informação $D = (\text{valor})$, sendo D o desvio anotado. Naturalmente, esses desvios

correspondem a *recuos* das arestas dos pilares (pontos no nível P), portanto, são sempre desvios *internos* em relação à cota anotada.

1.1.2. Nos pilares intermediários entre as “macro” poligonais, foram feitas trilaterações de modo a registrar esses elementos. A combinação entre essas duas classes de poligonais se mostrou atendível às distorções obtidas com a medição, sempre na ordem de 1 a 2cm, sinalizando a acurácia do trabalho.

Sempre que possível, todas as poligonais são medidas conforme 4 lados e 2 diagonais, sendo uma delas utilizada para controle de erros.

1.2. Levantamento instrumentado

Foi utilizado para a restituição gráfica dos elementos em altimetria. Para tanto, as elevações foram medidas em planimetria e altimetria, a partir dos níveis horizontais. Devido às características arquitetônicas do existente, não foi possível medir além do entablamento horizontal da elevação frontal. Devido a isso, após a restituição dos elementos em alcance humano (medidos com metodologias diretas), o desenho foi complementado por ortofotoplanos preliminares, obtidos através de retificações fotogramétricas. Os elementos fora de alcance físico, porém com alcance visual contínuo em relação aos planos de secção, foram medidos através de distanciômetros *laser*, por método de *descarte médio simples*, através do seguinte procedimento: medição da mesma distância por três vezes - média aritmética dos resultados obtidos.

2. Restituição gráfica

Todas as cotas são grafadas em vermelho, com os mesmos valores anotados *a campo*. Todo o desenho é restituído através de desenho computadorizado.

2.1. Planimetria

A partir das trilaterações, foi possível restituir graficamente o amplo espaço interno do edifício, juntamente com seus anexos internos (para aqueles espaços foram obtidas menos diagonais). Nesses casos, as alvenarias foram obtidas através da subtração do espaço medido.

2.2. Altimetria

Foi obtida a partir das medidas obtidas e após a restituição da planimetria, de modo a produzir desenhos sempre coerentes entre si.

3. Especificidades do levantamento

O edifício possui elementos em nítido desaprumo, que foram pontualmente verificados, tais como os detalhes 1, 2, 3 e 4, anotados em planta e desenhados junto com os detalhamentos gerais. Para esses casos, foi feita a verificação de prumo em 1 ou 2 sentidos, conforme o caso (ver detalhamentos), através de fio-de-prumo.

Além disso, outras irregularidades geométricas são detectáveis a vista, sobretudo com relação às tesouras. Devido à sua quantidade e difícil acesso físico, foi escolhida uma tesoura para medição (ver detalhamentos), tendo sido medidas suas peças componentes e nós principais (conforme cotas apresentadas no desenho). Esta e as demais não foram desenhadas considerando-se suas distorções geométricas.

Não foi realizado um levantamento sistemático de esquadrias, sendo medidas aquelas interessadas à restituição gráfica da planimetria, sobretudo (ver detalhamentos). A ausência de sua documentação gráfica é uma escolha que reflete a constatação de não relevância desses elementos para a constituição física ou histórica do edifício.

4. Organização das informações

A documentação produzida foi assim organizada:

4.1. Levantamento Geométrico - Arquitetônico

Registra as características geométricas (dimensionais) do edifício, por meio das cotas levantadas; registra as características de materiais e sistemas construtivos, por meio de legendas explicativas, listas de materiais, detalhamentos e elementos de representação gráfica em caráter realista. Localiza os elementos identificados em códigos (numeração de ambientes e esquadrias).

4.2. Levantamento de Patologias

Realiza um mapeamento dos danos e patologias construtivas que acometem os diferentes planos que constituem o artefato arquitetônico, através de mapeamentos legendados, elocando e explicando quais são os tipos de patologias e qual sua procedência (no caso, concentra-se nas 4 elevações principais do edifício).

5. Considerações sobre o estado atual

Alguns problemas construtivos podem ser evidenciados, como o nítido desaprumo dos contrafortes da fachada frontal que, não aparentando risco à estabilidade do edifício (aspecto que deve, no entanto, ser verificado através de vistoria em momento futuro), parecem ser problemas provenientes do momento da construção, e não *a posteriori*. Recentemente (desde 2017) tem-se notado vandalismos ao edifício, que se encontra sem uso, os quais chama a atenção o furto de telhas metálicas. Possivelmente à causa dessa perda de cobertura, alguns problemas de conservação começam a ser notados, dentre os quais destacamos a distorção geométrica em praticamente todas as tesouras. Esperamos que novos trabalhos de conservação possam ser feitos a tempo de se evitar maiores danos, já que a degradação material costuma avançar com rapidez em materiais sujeitos à intempéries; contudo, para o

momento acreditamos que seja possível restituir as tesouras através do reapertamento de seus tirantes metálicos (fato que carece de um exame mais atento em devida vistoria).

Conclusões gerais

Tanto a pesquisa histórico-documental quanto o levantamento métrico-arquitetônico constituem abordagens para uma compreensão integrada do edifício, em suas dimensões cultural e material.

Para o caso, pudemos observar que o edifício apresenta problemas de conservação bastante característicos devidos, por um lado, a dificuldades recentes de conservação (sobretudo os saques que lhe retiraram quase a totalidade da cobertura, deixando-o particularmente suscetível à ação de intempéries e pragas). Disso, resulta uma série de problemas que acometem progressivamente sua estrutura, a começar pelas tesouras, e em seguida aos acabamentos da alvenaria. Não obstante, dada a robustez e simplicidade de sua estruturação geral, requerida pelo uso e concepção em sua origem, acreditamos ser possível sua recuperação estrutural e consequente preservação dos elementos arquitetônicos remanescentes (sobretudo pela coincidência, neste caso, entre ambos os aspectos).

Por outro lado, devido aos usos que teve ao longo de sua história, o edifício parece ter sofrido alterações específicas que lograram modificá-lo em aspectos muito sensíveis, como no caso dos ornatos, não afetando, de forma geral, aspectos estruturantes de composição e organização arquitetônica (sobretudo com respeito à amplitude de seus espaços internos); curiosamente, as reestruturações recentes, feitas com o intuito de adequá-lo para a condição de centro cultural, podem ter promovido alterações mais perceptíveis em sua materialidade, do que outras alterações pelas quais eventualmente passou enquanto edifício destinado à atividade ferroviária.

Dadas as suas dimensões, mantém íntegro o seu potencial de uso cultural, público e comunitário, que pode ser potencializado por meio de ações de intervenção e restauração, sempre atentas aos aspectos materiais e culturais que o constituem.