

## O princípio de falso histórico em Cesare Brandi: uma análise a partir da réplica da Estação Ferroviária de Artur Nogueira, SP

The principle of historic false in Cesare Brandi: an analysis from the replica of the Railway Station of Artur Nogueira, SP

Janaína Silva Xavier\*  
Alessandra Ribeiro Magalhães\*\*  
Amanda Dezebreme Santos\*\*\*  
Elaine Medeiros do Nascimento Cordeiro\*\*\*\*

**Resumo:** Este relato pretende discutir o princípio de falso histórico apresentado por Cesare Brandi e como tal teoria se relaciona com a estação ferroviária do município de Artur Nogueira - SP. A estação que teve significativa importância para o desenvolvimento do então Núcleo Colonial Campos Salles foi construída em 1906 para fazer a ligação com os municípios próximos, trazendo muitas das famílias imigrantes que se estabeleceram na colônia e transportando os produtos agrícolas produzidos. A estação foi indispensável para a expansão da economia local, ao seu redor o núcleo urbano se constituiu, a edificação tornou-se um ponto de encontros e despedidas e um espaço singular na memória dos nogueirenses. Após o encerramento das ferrovias, a estação perdeu sua funcionalidade em 1960 e teve seu prédio demolido no ano de 1978 pela administração municipal. Porém, uma réplica do edifício ferroviário foi construída e inaugurada em 2011, trinta e quatro anos após a destruição do prédio original. O objetivo deste estudo foi entender os processos de demolição e reconstrução tomando o princípio de falso histórico brandiano. A metodologia empregada foi a reflexão teórica, o levantamento bibliográfico e documental e a realização de entrevistas com os moradores, representantes do poder público e os responsáveis pela construção do projeto. A investigação concluiu que muitas questões podem ser problematizadas a partir das intenções, dos interesses e dos atores sociais envolvidos no processo e a teoria de Brandi foi muito importante para elucidar alguns pontos importantes.

Palavras-chave: Cesare Brandi. Falso Histórico. Estação Ferroviária. Artur Nogueira.

**Abstract:** This report is based on the work of Cesare Brandi and has as differential the relation with the Railway Station of the municipality of Artur Nogueira - SP. The Colonial Nucleus Campos Salles was set up in 1906 to connect with neighboring regions, with the purpose of establishing the connection and transportation of agricultural products. The station was essential for an expansion of the local economy, around the constituted urban nucleus, a building became a point of meeting and farewell and a singular space in the memory of the nogueirenses. After the closure of the railways, a station was revised in 1960 and had been demolished in the year 1978 by the municipal administration. However, a replica of the railway building was built and inaugurated in 2011, thirty-four years after the construction of the original building. The objective of this study is to understand the processes of demolition and reconstruction taking the principle of call history. The magazine employed was a theoretical criticism, the bibliographical and documentary survey and an interview with the residents, the representatives of the public power and the leaders of the construction of the project. Research

---

\* Licenciada em Artes Visuais, especialista em Patrimônio Cultural e Conservação de Artefatos, mestre em Memória Social e Patrimônio Cultural (UFPEL), mestre em Museologia (USP), doutoranda em Artes Visuais (UNICAMP), Museóloga e Professora do Curso de Licenciatura em História do UNASP EC. E-mail: [janaina.xavier@unasp.edu.br](mailto:janaina.xavier@unasp.edu.br)

\*\* Centro Universitário Adventista de São Paulo. Licenciada em História. E-mail: [alessandra.ad2@hotmail.com](mailto:alessandra.ad2@hotmail.com)

\*\*\* Centro Universitário Adventista de São Paulo. Licenciada em História. E-mail: [amandadezebreme02@outlook.com](mailto:amandadezebreme02@outlook.com)

\*\*\*\* Centro Universitário Adventista de São Paulo. Licenciada em História. E-mail: [elainecordeiro.jc@gmail.com](mailto:elainecordeiro.jc@gmail.com)

is subject to many types of problems and has been the subject of much reflection on the points of view.

Keywords: Cesare Brandi. False History. Railway Station. Artur Nogueira.

## 1. Introdução

Este relato apresenta os resultados de uma pesquisa realizada no âmbito do curso de Licenciatura em História, do Centro Universitário Adventista de São Paulo (UNASP EC), que teve por tema de discussão o princípio de falso histórico desenvolvido pelo crítico e historiador da arte Cesare Brandi (Siena, 1906-1988) e sua aplicação na construção de uma réplica da estação ferroviária da cidade de Artur Nogueira, SP<sup>1</sup>.

Cesare Brandi formou-se em Direito e Letras, mas devotou-se à crítica, à história da arte, à estética e, especialmente, à restauração. Em 1939, fundou e dirigiu por duas décadas o Instituto Central de Restauro (ICR), em Roma, e a partir dessa experiência desenvolveu uma doutrina que foi publicada em 1963 sob o título Teoria da Restauração. O teórico contribuiu para os fundamentos do Centro Internacional de Estudos para Conservação e Restauração de Bens Culturais (ICCROM) e foi também consultor da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO). Em 1972, o Ministério da Instrução Pública do Governo da Itália redigiu a Carta do Restauro com o propósito de orientar os órgãos públicos sobre como realizar intervenções de restauro em obras de arte e monumentos arquitetônicos. A carta reflete o pensamento brandiano e se tornou uma referência internacional (SOUZA; SÁ, 2015).

Os fundamentos da restauração desenvolvidos por Brandi valorizam as características estéticas e históricas dos objetos patrimoniais. Em sua opinião, se estes valores se perdessem nada restaria que justificasse a sua preservação, era preciso, portanto, reconhecer a obra de arte em seus aspectos físicos, estéticos e históricos. Especialmente, na instância histórica, objeto de interesse deste estudo, ele defendeu que os bens possuem uma dúplici historicidade, a primeira que se refere ao momento de criação da obra, o lugar em que foi feita, o artista e o tempo de sua realização, e a segunda, do período decorrido até o presente histórico e que também

---

<sup>1</sup> Uma discussão preliminar de cunho teórico sobre esse tema foi apresentada pelas autoras no 3º Simpósio Científico do ICOMOS Brasil, Belo Horizonte/MG - de 08 a 10 de maio de 2019.

irá imprimir suas marcas: pátinas, adições, complementos. Para o autor, as duas historicidades devem ser preservadas (BRANDI, 2004).

A partir dessa constatação, o historiador apresenta um de seus princípios da restauração, onde ele aponta, entre outras questões, o que ele chama de falso histórico:

A restauração deve visar ao restabelecimento da unidade potencial da obra de arte, desde que isso seja possível sem cometer um falso artístico ou um falso histórico, e sem cancelar nenhum traço da passagem da obra de arte no tempo (BRANDI, 2004, p. 33).

Brandi não define claramente o que seja um falso histórico, mas podemos sintetizar em sua teoria cinco ações que representam essa adulteração: A reconstrução de um monumento, ainda que com a mesma matéria do local de onde foi extraído o material original, seria uma obra atual e diversa; A remoção da obra de seu local primitivo para outro, modificando sua espacialidade e atmosfera; A repristinação que julga abolir o lapso de tempo entre a conclusão da obra e o presente, eliminando as marcas do tempo; A produção de um objeto ou monumento semelhante, no mesmo modo e estilo histórico e artístico do original; E a restauração de ruínas, que devem ser apenas conservadas e consolidadas (BRANDI, 2004).

Na contemporaneidade, o pensamento brandiano tem sido revisitado, reafirmado e atualizado, tornando-se uma referência para as obras de intervenção em patrimônios culturais. De acordo com o arquiteto italiano Giovanni Carbonara, especialista no estudo de Brandi, a Teoria da Restauração promoveu uma filosofia ampla e sistemática do problema do restauro, voltada para a reconstituição da autenticidade da obra. As pesquisas e proposições brandianas são uma das mais atuais contribuições para o campo do restauro. Sua experiência prática no ICR permitiu que sua teoria alcançasse um completo e alto nível de experimentação (CARBONARA, *In*: BRANDI, 2004).

Para Beatriz Mugayar Kühl (2007), Cesare Brandi avançou na consolidação do restauro como campo disciplinar, por meio da unidade metodológica e conceitual, dando ênfase aos aspectos documentais das obras (restauro filológico), pois diante dos estragos causados pelas guerras mundiais, não havia uma formulação teórica consistente para lidar com as obras devastadas. Para a autora, os princípios do restauro filológico não perderam sua validade e seguem sendo referência na formação de arquitetos e restauradores, podendo ser aplicados para questões recentes (KÜHL, 2007). Na opinião da arquiteta Denise Puertas de Araújo (2006), a teoria de Brandi é

uma valiosíssima contribuição, pois estabeleceu de forma sólida os conceitos de restauração dos bens culturais libertando-os do livre arbítrio. Suas definições trouxeram sustentabilidade e credibilidade, antecipando questões com uma metodologia de restauração muito bem estruturada.

A partir dos princípios brandianos, avaliamos a situação da estação ferroviária de Artur Nogueira, SP, que teve sua construção original datada de 1906, marcando a fundação do distrito e se tornando a responsável pelo desenvolvimento da cidade, sofrendo modificações e ampliações até o serviço ferroviário ser encerrado em 1960, sendo por fim abandonada e demolida em 1978 para dar lugar a uma praça arborizada, ajardinada e moderna. Finalmente, foi reconstruída em 2011 em local diverso do original, segundo o modelo de 1906, com verbas do Ministério do Turismo.

Diante dessa realidade, a problemática que norteou esse estudo concentrou-se nas seguintes perguntas: Quais os motivos que levaram a demolição da estação ferroviária? Como a população local entendeu a perda do prédio original e se apropriou da construção da réplica? As ações identificadas por Cesare Brandi como falsos históricos se aplicam à construção da réplica da estação ferroviária de Artur Nogueira, SP, e quais suas implicações? Qual a validade da nova edificação para a identidade e a memória da cidade? O objetivo pretendido, portanto, foi entender os processos de demolição e reconstrução, tomando o princípio de falso histórico de Cesare Brandi a fim de analisar em que medida ele pode ser empregado na construção da réplica da estação ferroviária em Artur Nogueira, SP, e quais suas decorrências. Mesmo compreendendo que a réplica se trata de uma obra nova, as motivações de sua construção e as suas referências estão na edificação antiga e é nesse sentido que propomos um diálogo com o pensamento brandiano.

O método aplicado foi a reflexão teórica sobre a teoria do restauro de Brandi com suas proposições de falso histórico, pesquisas bibliográficas e documentais e a realização de entrevistas semiestruturadas com moradores, representantes do poder público e com os responsáveis técnicos pela construção da réplica<sup>2</sup>, a fim de compreender os fatos, os atores e os discursos envolvidos na demolição da estação ferroviária e na construção da réplica, em diálogo com a teoria brandiana.

---

<sup>2</sup> Foram realizadas entrevistas com o ex-prefeito, responsável pela demolição da estação ferroviária, com o ex-prefeito, responsável pela construção da réplica, com o arquiteto e o engenheiro civil, que fizeram o projeto executivo da réplica, com o historiador da cidade, diretor da Casa da Memória de Artur Nogueira e com cinco moradores que se manifestaram com comentários nas fotografias da antiga estação ferroviária, postadas na rede social da Casa da Memória. Embora todos concordaram em ceder os direitos de seus depoimentos, os nomes dos entrevistados não foram divulgados pelas pesquisadoras por questão de respeito à privacidade.

Inicialmente o texto apresenta a estação ferroviária original de Artur Nogueira, sua origem, importância, declínio e demolição e, em seguida, a construção da réplica e seus desdobramentos, seguido das considerações finais.

## 2. A Estação Ferroviária original de Artur Nogueira

No final do século XIX, os territórios paulistas começaram a ser colonizados pela Secretaria Estadual de Agricultura. Aos imigrantes foi oferecido um lote de terra para a agricultura ou agropecuária e certa assistência durante o estabelecimento<sup>3</sup>. Neste contexto, foi criado o Núcleo Colonial Campos Salles, na região onde atualmente se localiza as cidades de Cosmópolis e Artur Nogueira. O núcleo foi dividido em 200 lotes e, na sua constituição, em 1897, contava com 32 famílias.

Em setembro de 1899, foi inaugurada a Companhia Carril Funilense para atender a Fazenda Funil (hoje Cosmópolis), próximo ao Núcleo Colonial Campos Salles, interligando a região com a cidade de Campinas, num percurso de 42 km. Finalmente, a estrada de ferro chegou à localidade conhecida como Lagoa Seca, onde foi erguida a estação Artur Nogueira, em homenagem ao Major Artur Nogueira, proprietário da Usina de Açúcar Ester, que interviu junto à prefeitura de Campinas para o prolongamento da ferrovia, comprometendo-se a doar parte de suas terras para formação do espaço urbano. Em 21 de junho de 1906, a estação foi inaugurada e o distrito surgiu no seu entorno (Figura 1). O seu desenvolvimento foi favorecido pela chegada de imigrantes italianos, alemães e holandeses que se dedicaram ao cultivo do café, arroz e algodão (FERREIRA; FERREIRA, 2000).

As estações ferroviárias representaram um impulso para a modernização das cidades. Segundo Carili e Vale (2014, p. 175):

A implantação destas redes alterou drasticamente o cenário regional, introduzindo uma nova dinâmica de ligação tanto de mercadorias quanto de pessoas [...] gerando uma ampla rede de construções que se localizavam tanto no meio urbano quanto na zona rural dos municípios.

E Santos, *et. al.* (2014, p. 195) ainda acrescenta:

[...] no passado as ferrovias foram as principais vias de comunicação entre as cidades, possibilitando o deslocamento de mercadorias e comércio entre regiões. Nesta vertente, as estradas de ferro tinham sua imagem diretamente relacionada com o desenvolvimento e o

---

<sup>3</sup> Ver Decreto Federal nº 6.455, de 19 de abril de 1907 e Decreto Estadual nº 1.458, de 10 de abril de 1907.

progresso. As estações, na cidade, transformaram o espaço e foram consideradas um dos principais vetores de urbanização nas áreas onde se inseriram.



Figura 1 – Estação Ferroviária de Artur Nogueira em 1907.  
Fonte: Cedida gentilmente pela Casa da Memória de Artur Nogueira.

Pode-se então dizer que a cidade de Artur Nogueira surgiu com a estação. A ferrovia é sua certidão de nascimento. Deste modo, a estação ferroviária de Artur Nogueira foi a responsável por trazer e levar os nogueirenses aos seus destinos, produtos e mercadorias tão importantes para a economia local foram por ela transportados, assim como tantas lembranças por meio das correspondências que eram enviadas pelos trens. Cada indivíduo daquele período com certeza guardou recordações desse local onde viveu encontros, despedidas, emoções e reflexões, que foram transmitidas para seus parentes que ainda estão vivos e residem na cidade. Muitos dos moradores de Artur Nogueira descendem daqueles personagens que chegaram pela estação trazendo na mala a esperança de encontrar uma vida melhor no novo município e guardam memórias afetivas do antigo prédio.

Nesse novo núcleo urbano foram sendo estabelecidas as casas, a igreja, a escola, os comércios e serviços e o distrito de Artur Nogueira se expandiu ao redor do prédio da estação, sendo criado pela lei estadual nº 1.542, de 30 de dezembro de 1916, subordinado ao município de Mogi Mirim (FERREIRA; FERREIRA, 2000). A igreja matriz começou a ser construída nesse mesmo ano e, anos depois, a paróquia foi fundada em 25 de novembro de 1934, recebendo seu primeiro vigário, o padre Cecílio Cury, no dia 5 de janeiro do ano seguinte. Finalmente, pela Lei Estadual nº

233, de 24 de dezembro de 1948, o distrito foi emancipado, desmembrando-se de Mogi Mirim<sup>4</sup>.

No entanto, a partir do segundo governo do presidente Getúlio Vargas (1950-1954), o transporte rodoviário passou a ser priorizado no país, o sistema ferroviário começou a se degradar e as linhas de passageiros foram sendo gradualmente encerradas (STEFANI, 2007). As antigas estações, que antes representavam o progresso e a modernidade, foram se tornando símbolos do passado. Foi desse modo que, em 10 de agosto de 1960, a estação de Artur Nogueira encerrou suas atividades, seus trilhos foram retirados em 1962 e, em 1978, o prédio abandonado foi demolido pela Prefeitura Municipal (Figura 2). Ana Margarida Fiordomo (2018) lembra que na sua infância seu avô, Arthur Steckelberg,<sup>5</sup> costumava levá-la para ver o trem chegar, bastando atravessar a rua. Ela lamenta ao recordar que a casa do chefe da estação já havia sido demolida, os trilhos removidos e as mangueiras cortadas, mas que sendo ainda pequena, não entendia o porquê do trem não voltar mais.

Em entrevista, o ex-prefeito (gestão 1977-1983) afirmou que sua administração foi uma continuidade da legislação anterior que foi o responsável pela elaboração de um Plano Diretor para o município, a inauguração da rodovia ligando as cidades de Artur Nogueira, Cosmópolis e Engenheiro Coelho, a instalação de indústrias<sup>6</sup>, dos sistemas de energia e telefonia, da construção de uma nova escola e do prédio da prefeitura. Além disso, o prefeito que o antecedeu conseguiu que a Sorocabana doasse para o município o terreno da antiga estação e do leito férreo, onde planejou a construção de um jardim público (FERREIRA; FERREIRA, 2006).

---

<sup>4</sup> Prefeitura de Artur Nogueira. Disponível em: <<http://www.arturnogueira.sp.gov.br>> Acesso em: 30 nov. 2017.

<sup>5</sup> Arthur Steckelberg foi um dos primeiros moradores de Artur Nogueira, responsável pela doação do terreno onde foi construído, em 1920, o Grupo Escolar Francisco Cardona (FERREIRA; FERREIRA, 2000).

<sup>6</sup> Nessa administração se instalaram em Artur Nogueira a Tecelagem Teka e a Algodoeira Caio e Bicolor, responsáveis pela abertura de 2500 vagas de emprego na cidade (FERREIRA; FERREIRA, 2000).



Figura 2 – Estação Ferroviária de Artur Nogueira já desativada na década de 1960.  
Fonte: Cedida gentilmente pela Casa da Memória de Artur Nogueira.

Quando o ex-prefeito (gestão 1977-1983) assumiu a prefeitura, a cidade contava com 16 mil habitantes, sendo que cerca de apenas cinco mil viviam na área urbana e os demais na zona rural<sup>7</sup>. Por se tratar de um prefeito ainda jovem quando assumiu seu mandato (29 anos), tinha como meta o progresso e o desenvolvimento do município. Segundo ampla matéria laudatória do jornal Folha da Semana, isso foi representado por, entre outros aspectos, a construção de uma “nova” praça com jardim e espelho d’água, utilizando a área considerada como “inaproveitada” e “desocupada” onde se encontrava o “velho prédio” da estação<sup>8</sup>. Outro artigo do jornal afirma que a praça estava sendo construída no local onde “jazia o antigo prédio da estação”. Depreende-se no discurso da imprensa que as expressões “velho” e “jazia” entendiam o local como um lugar morto<sup>9</sup>.

O ex-prefeito reconhece, entretanto, que a estação era um espaço onde alguns “bandidos e malandros” dormiam, faziam arruaças e usavam entorpecentes, incomodando as famílias de bem que por ali passavam em direção à Igreja Matriz, além de ser, em sua opinião, um prédio antigo, sem atrativos estéticos, desocupado e sem utilidade pública, embora estivesse em boas condições.

A explicação do ex-prefeito, no entanto, é contestada pelos moradores que afirmam que o entorno da estação era um local frequentado principalmente pelos mais jovens, que na época eram estudantes. De acordo com os depoimentos os jovens conversavam e brincavam ao final das aulas em volta do edifício já desativado. Os

<sup>7</sup> FOLHA DA SEMANA. Arthur Nogueira 29 anos de vida autônoma. Jornal impresso, Artur Nogueira, edição nº 17, p. 7-8, 10-14 abr. 1978.

<sup>8</sup> FOLHA DA SEMANA. Arthur Nogueira, um município unido, que faz a sua própria história e desperta para o futuro. Jornal impresso, Artur Nogueira, edição nº 17, capa, 10-14 abr. 1978.

<sup>9</sup> FOLHA DA SEMANA. Paisagismo: A nova característica dos jardins públicos de Artur Nogueira. Jornal impresso, Artur Nogueira, edição nº 32, capa, 22-28 jul. 1978.

residentes também acrescentaram que havia um gramado onde se reuniam aos domingos para jogar vôlei, escutar música e conversar.

Nessa contradição entre os relatos do ex-prefeito e dos moradores fica evidente que o centro da cidade é um espaço de disputa de território, onde grupos divergentes vão contender por sua ocupação, conforme é discutido por Alves (2010, p. 93):

A cidade é uma construção social e tem as características da sociedade que a produziu, interferindo também na reprodução da sociedade que a constitui. Ela evoca a ideia de centro de decisão, de autoridade, de informação, de conhecimento, de possibilidade para o crescimento social. É o centro da cidade que agrega todos esses elementos, pelo menos na imagem popular. Nele, vemos o embate entre os diferentes agentes da sociedade, que, muitas vezes, são contraditórios e/ou complementares. Temos a defesa dos anseios de grupos que detêm o capital, do Estado, que tem a seu favor o poder de ação e dos habitantes/moradores, que têm no uso, na permanência, na luta, a forma de resistência contra as ações segregacionistas espaciais.

No embate entre o poder público, aliado às famílias tradicionais, contra os jovens e os “malandros”, temos em Artur Nogueira um processo de gentrificação, onde os grupos populares e mais novos foram expulsos do território pelas camadas mais abastadas e que estavam no poder. Contudo, essa marginalização, não ocorreu sem resistência. Segundo o historiador local, os estudantes fizeram um abaixo assinado na tentativa de impedir a destruição da estação, mas ao levarem o documento na prefeitura, não foram recebidos pelo prefeito. Uma das estudantes, na época com 14 anos, assinou a petição e confirma: “Os jovens da época foram bem atuantes, contrários à demolição, mas não adiantou nada. Fomos ignorados”. O ex-prefeito, no entanto, assegura que desconhece que tal mobilização tenha ocorrido. Dias depois, retroscavadeiras demoliram o prédio e quando retornaram da universidade, em Campinas, ao final da tarde, os universitários encontraram apenas os escombros. A moradora expressa seu sentimento na ocasião nas seguintes palavras: “Me senti traída”.

Em seu depoimento, o ex-prefeito conta que construção da praça foi feita sem consulta popular, pois queria fazer uma “surpresa” para a cidade. Ele contratou um arquiteto, aprovou o projeto conforme o seu agrado, colocou tapumes, derrubou a estação e construiu a praça. Quando os tapumes foram removidos a obra já estava finalizada. Enquanto isso, o jornal Folha da Semana anunciava uma “moderna” praça que tornaria Artur Nogueira conhecida como uma “Cidade Jardim”. Tal praça fugiria ao estilo “convencional” imprimindo um “novo conceito” e seria dotada de arborização,

bancos, um espelho d'água, amplas calçadas para o passeio público e com os novos símbolos da modernidade: táxi e orelhão (telefone público), associados ao novo terminal rodoviário<sup>10</sup> (1983) que ficava defronte. Essa “moderna praça pública” proporcionaria, segundo a imprensa, o “encontro das pessoas” e representaria um marco da administração municipal<sup>11</sup>.

Percebemos, então, que a demolição da estação e a construção da praça foi um ato arbitrário do poder público e, no contraste das palavras empregadas pelo jornal, compreendemos o entendimento da época do que significava a modernidade: o descarte e o apagamento de tudo que simbolizava o passado (a estação e o trem) e a adoção dos novos meios de transporte (táxi e ônibus) e comunicação (telefone). Esse discurso progressista fica mais evidente em outra matéria da época publicada pelo jornal, onde afirma que a cidade estava vivendo um “surto extraordinário de progresso” exemplificado pelas novas construções com “linhas arrojadas e modernas” que estavam transformando o “aspecto primitivo” da cidade<sup>12</sup>. Ou seja, as edificações antigas depunham contra as novas construções em estilo moderno e a demolição do passado foi o caminho encontrado pela administração municipal.

O periódico ainda registra que os jovens mais uma vez se aproximaram do local, reproduzindo o mesmo comportamento destrutivo do poder público, por duas vezes eles arrancaram bancos da nova praça e quebraram galhos das árvores, porém, no caso deles, essa atitude transgressiva foi denunciada pela imprensa, que prometeu divulgar os nomes e as fotos dos autores caso reincidissem na ação<sup>13</sup>. Finalmente, a “praça paisagística” Laudo Natel<sup>14</sup> foi inaugurada nos dias 07 e 08 de abril de 1979<sup>15</sup> em comemoração aos 30 anos da cidade e passou a ser utilizada como símbolo da administração municipal, com sua imagem impressa em cartões natalinos comemorativos.

A maioria da população recebeu a nova praça sem oposição. Os residentes recordam que gostaram da nova praça, mas que, assim como a maioria da população, não tinham conhecimento histórico e não se cogitava preservar e utilizar o prédio da

<sup>10</sup> FOLHA DA SEMANA. Arthur Nogueira 29 anos de vida autônoma. Jornal impresso, Artur Nogueira, edição nº 17, p. 7-8, 10-14 abr. 1978.

<sup>11</sup> FOLHA DA SEMANA. Paisagismo: A nova característica dos jardins públicos de Artur Nogueira. Jornal impresso, Artur Nogueira, edição nº 32, capa, 22-28 jul. 1978.

<sup>12</sup> FOLHA DA SEMANA. Artur Nogueira: a vocação para o progresso. Jornal impresso, Artur Nogueira, edição nº 24, capa, 27 mai. - 02 jun. 1978.

<sup>13</sup> FOLHA DA SEMANA. Mais um banco arrancado da Praça Laudo Natel. Jornal impresso, Artur Nogueira, edição nº 30, capa, 08-14 jul. 1978.

<sup>14</sup> Laudo Natel era o então governador do Estado de São Paulo pela ARENA, mesmo partido dos dois prefeitos.

<sup>15</sup> FOLHA DA SEMANA. Balanço dos dois primeiros anos demonstra um grande ativo de realizações públicas. Jornal impresso, Artur Nogueira, edição nº 68, p. 12, 7 - 13 abr. 1979.

estação para outro uso. Somente com o passar dos anos, percebeu-se o dano ocorrido. No entanto, a falta de informação dos moradores, não justifica a ação predatória. Conforme a Declaração de Amsterdã (1975, p. 5) cabe ao poder público esclarecer a população antes de tomar medidas relacionadas ao patrimônio:

Em relação à política de informação ao público, eles devem tomar suas decisões à vista de todos, utilizando uma linguagem clara e acessível, a fim de que a população possa conhecer, discutir e apreciar os motivos das decisões. Locais de encontro para reunião pública deveriam ser previstos. Nesse sentido, o recurso às reuniões públicas, às exposições, às sondagens de opiniões, os canais da imprensa e todos os outros meios apropriados, deveriam se tomar uma prática.

Esse, no entanto, não foi o capítulo final da estação. Passadas três décadas uma réplica foi construída na gestão municipal 2005-2012, reabrindo as discussões sobre a preservação da memória e da história na cidade.

### **3. A construção da Réplica da Estação**

Em 2010, começou a ser construída uma réplica da estação ferroviária, segundo o modelo original de 1906, em local próximo, mas diverso do primitivo, com recursos do Ministério do Turismo, do Governo Federal (Figura 3). O novo prédio foi inaugurado em 1º de maio de 2011 e no espaço foram expostas diversas antiguidades da comunidade nogueirense<sup>16</sup>.

No seu depoimento, o ex-prefeito da gestão 2009-2012 declarou que a construção da réplica foi uma demanda apontada pelo Conselho de Cultura da cidade. Essa informação, no entanto, não foi confirmada pelo engenheiro e o arquiteto que trabalhavam na época na Secretaria Municipal de Obras e Serviços e que foram os responsáveis pelo projeto da réplica. Segundo eles, a decisão de construir a nova edificação foi do ex-prefeito o que foi confirmado também pelo presidente do Conselho de Cultura da ocasião, que garantiu que a proposta foi apresentada pelo ex-prefeito alegando ter a verba disponível.

A primeira questão levantada para a construção da réplica foi o local onde seria feita a edificação, e como se achou inadequado destruir a praça para colocar o prédio no lugar original, decidiu-se erguer na mesma direção da linha férrea, cerca de 150 metros do ponto primitivo. Sobre essa decisão de reconstrução em um novo lugar,

<sup>16</sup> BARBOSA, Riane. Cultura inaugura museu na Estação Ferroviária. Portal Nogueirense, jornal online, Artur Nogueira, 11 abr. 2011. Disponível em: <<https://nogueirense.com.br/cultura-inaugura-museu-na-estacao-ferroviaria>> Acesso: em 20 mai. 2018.

Brandi considera o agravante de serem as relações de espacialidade adulteradas. Ele assevera apontando as consequências: “na realidade destrói um documento e não documenta a si próprio, donde levaria à negação e destruição de uma passagem histórica e à falsificação do dado” (BRANDI, 2004, p. 71). Para o restaurador, o contexto da obra impacta diretamente na sua fruição e essa separação impede que aspectos estéticos e históricos sejam compreendidos em sua plenitude. Essa quebra da relação espacial primitiva apresentada por Brandi foi evidenciada nas falas dos moradores que sempre informam que a estação não era onde está a réplica e relembram das ligações que existiam entre o prédio da estação e a igreja matriz.

Para construção da réplica o engenheiro e o arquiteto disseram que foram analisadas duas fotografias antigas da construção inicial, desconsiderando as modificações que o prédio sofreu ao longo do tempo. Nesse ponto podemos retomar as palavras de Brandi (2004, p. 66) que dizem que “mesmo com a mais vasta e minuciosa documentação” a reconstrução, a reprimininação e a cópia não devem ser feitas. A fragilidade e a escassez dos registros existentes sobre a construção original, fez com que o projeto da réplica fosse feito a partir de suposições. Na ausência da materialidade, os documentos encontrados devem ser empregados para a rememoração e outros registros ainda podem ser construídos, a partir dos depoimentos e dos relatos orais. A exposição, a publicação e outras formas de divulgação dessa documentação seria a forma mais adequada de recordar o antigo prédio, ao invés de sua utilização para a edificação da réplica.

A aparência do prédio foi reproduzida, mas a técnica construtiva foi respeitada apenas em parte. Colocou-se corante vermelho na argamassa para imitar a cor do barro, utilizou-se a amarração inglesa dos tijolos nas paredes, telha francesa e assoalho de madeira que se presumiu ser o da época. A distribuição dos espaços no interior também não foi repetida, pois não foram encontradas plantas do prédio. Embora tenham sido feitas tentativas de recuperar destroços do prédio original, todos os materiais empregados foram atuais, pois da construção original nada foi encontrado.

As decisões tomadas indicam uma tentativa de cópia ou reprimininação, que segundo a teoria brandiana:

A restauração, para representar uma operação legítima, não deverá presumir nem o tempo como reversível, nem a abolição da história. [...] A reconstrução, a reprimininação, a cópia não podem nem mesmo ser tratadas como tema de restauração (BRANDI, 2004, p. 61, 67).

E o autor ainda acrescenta de forma mais enfática:

Nem na sede histórica, nem na sede estética pode-se conseguir legitimar a substituição com uma cópia [...] a reprodução exata não era requerida a não ser pelo sentimentalismo bairrista [...] é uma ofensa à história e um ultraje à estética, colocando o tempo como reversível e a obra de arte como reproduzível à vontade (BRANDI, 2004, p. 88 e 89).



Figura 3 – Réplica da Estação Ferroviária de Artur Nogueira em 2018.  
Foto: Autoras.

Para Brandi as obras de arte, os monumentos e os prédios históricos deveriam ser conservados preventivamente, evitando-se a sua destruição, pois “o seu desaparecimento não pode nunca ser indenizado pela boa conservação de outra obra considerada similar à primeira” e sobrepõe ainda que “está absolutamente fora de questão que se possam reconstituir como cópias” das peças originais (BRANDI, 2004, p. 104 e 136).

Por fim, Brandi (2004) também defende que em casos de intervenção em prédios históricos não sejam apagadas as modificações que a edificação sofreu ao longo dos anos. Ao optar por replicar a edificação em seu estágio primitivo, sua segunda historicidade foi anulada, pois o tempo transcorrido pelo prédio foi suprimido. Esse fato pode ser observado, nos depoimentos dos moradores que não se lembram da estação do modo como a réplica foi reproduzida, e sim da maneira como ela estava quando foi demolida.

Segundo o ex-prefeito (2009-2012), o projeto não se restringia a construção da réplica. A intenção era aproveitar os recursos oferecidos pelo Ministério do Turismo e construir uma linha de trem turística com saída da nova estação, percorrendo o antigo leito da via férrea em um percurso de aproximadamente 1,5 km (trecho do atual cinturão verde). No trajeto, estavam planejadas atrações, tais como, uma projeção na

fonte da Praça Laudo Natel que mostrasse a antiga estação no seu lugar de origem. Essas obras, no entanto, não foram realizadas.

Nessa fala do ex-prefeito e nas publicações do Portal Nogueirense percebe-se um interesse significativo do poder público em inserir a cidade no contexto turístico da região<sup>17</sup>. O engenheiro reconhece: “A ideia era trazer movimento para a cidade [...] movimentar o comércio. O nome do projeto era trem turístico” e o arquiteto confirma que a intenção era criar um atrativo para os turistas. Isso leva a concluir que a reconstrução da estação foi uma tentativa de qualificar o município com aspectos históricos dos quais carecia e, nesse caso, a réplica tinha o objetivo de criar um cenário, o que pode levar o turista desavisado a confundir-se acreditando que se trata da edificação original, visto que não há uma informação clara de tratar-se de uma réplica.

Brandi (2004) reconhece a prática de fazer cópias e imitações como sendo algo praticado em toda a história da humanidade, porém ele faz uma distinção entre a cópia e a falsificação. A falsificação seria feita com a pretensão de tomar o lugar do original e na cópia deixa-se claro que não se trata da obra primitiva. Embora não fique evidente nos discursos do poder público e dos responsáveis pelo projeto a tentativa de substituir a estação com a réplica, no cotidiano da cidade, essa foi a interpretação dos moradores e entre a população mais jovem e os visitantes a confusão se estabelece, principalmente porque as cidades vizinhas ainda possuem suas estações originais preservadas e, com isso, essa associação se torna inevitável.

Por ter sido a decisão de construir a réplica uma iniciativa exclusiva do poder público, sem uma efetiva participação da população, temos novamente uma proposta danosa à memória dos nogueirenses que agora dispõem de um cenário falso e vexatório que não recupera aspectos históricos, culturais, identitários e simbólicos da cidade e nem se presta como atração turística, pois a proposta foi abandonada. Segundo a Câmara Municipal de Artur Nogueira também não houve nenhuma lei autorizando a construção da réplica<sup>18</sup>. Novamente a Declaração de Amsterdã recomenda:

---

<sup>17</sup> BARBOSA, Riane. Artur Nogueira pode transformar-se em uma cidade turística? Portal Nogueirense, jornal online, Artur Nogueira, 09 jan. 2011. Disponível em: <<https://nogueirense.com.br/artur-nogueira-pode-virar-uma-cidade-turistica>> Acesso em: 20 mai. 2018.

HOLDORF, Paulo; PEREIRA, Gregory. Quais são os pontos turísticos de Artur Nogueira? Portal Nogueirense jornal online, Artur Nogueira, 15 jul. 2014. Disponível em: <<https://nogueirense.com.br/artur-nogueira-uma-cidade-turistica>> Acesso em: 20 mai. 2018.

<sup>18</sup> Informação fornecida pela Câmara Municipal de Artur Nogueira, certidão nº 009/2018, em 28 de junho de 2018.

O apoio da opinião pública é essencial. A população deve, baseada em informações objetivas e completas, participar realmente, desde a elaboração dos inventários até a tomada de decisões. [...] A conservação integrada conclama a responsabilidade os poderes locais e apela para a participação dos cidadãos. (DECLARAÇÃO DE AMSTERDÃ, 1975, p. 4)

Essa falta de diálogo entre a comunidade e o poder público resultou no estranhamento e na falta de identificação da população com a réplica. Na opinião de uma moradora a réplica não remete à história da cidade e nem às memórias dos moradores: “realmente não me diz nada, nenhuma ligação com o passado”, afirma. Outro morador concorda com a afirmação, para ele a réplica está fora de contexto e ainda causa confusão histórica. Uma terceira afirma que a nova edificação “é apenas um monumento de tijolos, sem memória afetiva, sem vida pregressa”. E um quarto residente também rememora as amizades junto à antiga estação e, assim como os demais, lamenta a perda do prédio original. Todos reconhecem que a réplica não substituiu a estação original.

Brandi (2004, p. 72) coloca que “devemos reconhecer que é um modo de falsificar a história se se privam os testemunhos históricos”. Ao criar essa confusão entre a estação original e a réplica, a cidade causou um transtorno para a sua história. O historiador local, que costuma realizar palestras nas escolas, informou que sempre tem que corrigir o dado histórico.

Outro erro do projeto foi não ter uma definição clara da finalidade da edificação. Inicialmente o prédio foi ocupado com uma exposição histórica, mas após algumas iniciativas nesse sentido, o imóvel foi esquecido e permanece subutilizado com propostas inadequadas às suas características físicas<sup>19</sup>, apresentando sinais de abandono e descuido. Apesar de todos os equívocos cometidos na construção da réplica, o historiador local reconhece que a construção incentivou a realização de pesquisas sobre a história local e, hoje, é o que a cidade possui para fazer referência ao seu passado. Por fim, Brandi (2004) aconselha, que quando falsos históricos são cometidos, eles não devem ser demolidos:

Será possível observar, no entanto, que por mais que sejam péssimos, também os refazimentos documentam, nem que seja um erro da atividade humana, mas sempre fazem parte, nem que seja como erros, da história humana: donde não deveriam ser retirados ou removidos, no máximo isolados (BRANDI, 2004, p. 75).

---

<sup>19</sup> A atual gestão municipal tem usado o prédio para realização de shows de rock, oficinas de capoeira e teatro. Informações fornecidas pela Secretaria Municipal de Cultura em 14 de agosto de 2018.

E acrescenta ainda que ações educativas podem ser realizadas, minimizando o erro:

A cópia é um falso histórico e um falso estético e pode ter uma justificação puramente didática e rememorativa, mas não se pode substituir sem dano histórico e estético ao original (BRANDI, 2004, p. 88).

Portanto, embora pela ótica brandiana, a réplica da estação ferroviária de Artur Nogueira não possa nem mesmo ser considerada como uma obra de restauração, sua existência trouxe as consequências do falso histórico, pois se trata de uma reconstrução que sequer usa os materiais originais, que o local onde foi erguida é diverso do original, que eliminou o lapso de tempo entre a conclusão da obra e a sua demolição e configura-se como uma edificação semelhante no modo e estilo histórico original. A construção da réplica não apenas não repara o sentimento de perda da comunidade e a mutilação do passado, como até o presente momento não cumpre nenhuma função significativa na cidade.

### **Considerações Finais**

Chegamos ao final deste relato com a missão de contribuir para a solução dos problemas que motivaram esta pesquisa. Concluímos que a estação ferroviária de Artur Nogueira foi demolida pela administração municipal da cidade com o argumento do progresso e isso representava eliminar tudo que era antigo. O ex-prefeito acreditava que construções modernas e praças paisagísticas representariam o desenvolvimento do município e, nesse contexto, demoliu a estação sem considerar o valor histórico e cultural da edificação e nem o desejo de alguns grupos que protestaram contra sua decisão. A construção ainda estava sã e poderia ter recebido um novo uso, mas fica evidente nos depoimentos do ex-prefeito (1977 – 1983) que houve desinteresse da administração em ressignificar o bem histórico, agregando valor ao espaço que era frequentado pelos jovens.

Em um primeiro momento, grande parte da população nogueirense não compreendeu o dano sofrido, porém, com o passar do tempo começaram a desenvolver um sentimento nostálgico coletivo. Nos relatos dos moradores, percebe-se que a demolição provocou uma ferida irreversível na memória local. A construção da réplica, por sua vez, não recompôs o agravo e ainda testemunha continuamente a falta da edificação original, não sendo aceita pela população como substituta da antiga.

O princípio de falso histórico brandiano embora não se aplique plenamente a demolição da estação e a construção da réplica, pois não se trata de uma restauração em uma edificação original e sim da construção de uma nova edificação que imita o prédio primitivo, nelas percebe-se a destruição completa do prédio histórico e a perda de todos os seus vestígios e testemunhos e a edificação do novo prédio com estilo arquitetônico diferente da lembrança dos moradores, com materiais atuais e em local diverso do original, causando confusões históricas e desaprovação.

Sendo assim, torna-se impossível a validade da réplica como patrimônio histórico para a cidade. A nova arquitetura pode apenas representar uma imagem distorcida da estação ferroviária sem, contudo, recuperar aspectos afetivos, simbólicos e identitários. Passados 40 anos da destruição da estação ferroviária de Artur Nogueira, essa investigação permitiu compreender os meandros que envolvem o patrimônio cultural, contribuindo para uma maior clareza dessas questões no cotidiano das políticas públicas e no desenvolvimento das cidades e a teoria brandiana trouxe uma base conceitual necessária e válida para esse enfrentamento.

## Referências

- ALVES, Glória da Anunciação. *O uso do centro da cidade de São Paulo e sua possibilidade de apropriação*. São Paulo: FFLCH USP, 2010.
- ARAÚJO, Denise Puertas de. A importância da definição de termos e conceitos na sustentabilidade da teoria da restauração de Cesare Brandi. *Anais do II Encontro de História da Arte – IFCH / UNICAMP*, Campinas, 27 a 29 de março de 2006.
- ARRIVABENE, Fernando. [Entrevista]. 2018. Entrevista concedida aos autores em 27 de junho de 2018, em Artur Nogueira, SP.
- BARROS, Rubens da Silva. [Entrevista]. 2018. Entrevista concedida aos autores em 04 de julho de 2018, em Artur Nogueira, SP.
- BRANDI, Cesare. *Teoria da Restauração*. Cotia SP: Ateliê Editorial, 2004.
- CAETANO, Alcir. [Entrevista]. 2018. Entrevista concedida aos autores em 28 de junho de 2018, por e-mail.
- CAPELINI, Marcelo. [Entrevista]. 2018. Entrevista concedida aos autores em 04 de julho de 2018, em Artur Nogueira, SP.
- CARILI, Clayton França; VALE, Marília Maria Brasileiro Teixeira. As estações ferroviárias na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba: desafios e perspectivas. In: *Anais do XII Congresso Internacional de Reabilitação do Patrimônio Arquitetônico e Edificado*. Bauru: CICOP Brasil, UNESP, 21 a 24 Out. 2014.
- CARTA DO RESTAURO ITALIANA. Ministério de Instrução Pública, Governo da Itália, 06 de abril de 1972.
- CHIODI, Luiz Paulo. [Entrevista]. 2018. Entrevista concedida aos autores em 11 de outubro de 2018, por e-mail.
- DECLARAÇÃO DE AMSTERDÃ. Congresso Sobre o Patrimônio Arquitetônico Europeu. Amsterdã, 21 a 25 de Outubro de 1975.

FERREIRA, Luis Carlos Fromberg; FERREIRA, Sérgio Augusto Fromberg. *Artur Nogueira: Berço da Amizade*. Artur Nogueira: Araras: Gráfica Odeon, 2000.

FERREIRA, Luis Carlos Fromberg; FERREIRA, Sérgio Augusto Fromberg. *Janela Aberta: história política de Artur Nogueira*. São Paulo: Sumago Gráfica Editorial, 2006.

FILIPPINI, Helton Bassi. [Entrevista]. 2018. Entrevista concedida aos autores em 28 de junho de 2018, em Artur Nogueira, SP.

FIÓRDOMO, Ana Margarida. [Entrevista]. 2018. Entrevista concedida aos autores em 28 de julho de 2018, Conchal, SP.

KÜHL, Beatriz Mugayar. Cesare Brandi e a teoria da restauração. *Revista Pós FAU USP*, n.21, São Paulo, junho 2007. Disponível em: <<http://www.periodicos.usp.br/posfau/article/viewFile/43516/47138> > Acesso em: 22 fev. 2018.

OLIVEIRA, Geso Franco de. [Entrevista]. 2018. Entrevista concedida aos autores, em 29 de julho de 2018, em Artur Nogueira.

ROSSETTI, Roseana. [Entrevista]. 2018. Entrevista concedida aos autores em 15 de agosto de 2018, em Artur Nogueira, SP.

SANTOS, Priscila Araújo dos; ROGATO; Rafaela; OLIVEIRA, Eduardo Romero. Estações ferroviárias de São Paulo: análise da preservação e reutilização do patrimônio industrial e ferroviário. In: *Anais do XII Congresso Internacional de Reabilitação do Patrimônio Arquitetônico e Edificado*. Bauru: CICOP Brasil, UNESP, 21 a 24 Out. 2014.

SOUZA, Geisa Alchorne de; SÁ, Ivan Coelho de. Arte Contemporânea e sua conservação: revisitando Brandi e Viñas. *Revista Mosaico*, Fundação Getúlio Vargas, v. 6, n. 9, Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/mosaico/article/view/64409> > Acesso em: 22 fev. 2018.

STEFANI, Celia Regina Baider. *O Sistema Ferroviário Paulista: Um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos*. São Paulo, 2007. 207 f. Dissertação (Mestrado em Geografia), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências da USP, São Paulo, 2007.

STRASSA, Ilze. [Entrevista]. 2018. Entrevista concedida aos autores em 04 de julho de 2018, por e-mail.

TERESANI, Jorge Amazílio. [Entrevista]. 2018. Entrevista concedida aos autores em 26 de julho de 2018, por e-mail.

---

Data de recebimento: 23.12.2018

Data de aceite: 26.04.2019