

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e Design
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo
Área de Concentração: Projeto, Espaço e Cultura
Linha de Pesquisa: Arquitetura e Cidade:
teoria, história e conservação

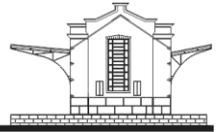
Clayton França Carili

**As Estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces:
história e conservação**

Uberlândia

2015





Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e Design
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo

Clayton França Carili

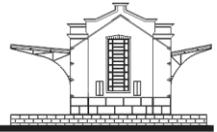
**As Estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces:
história e conservação**

Dissertação apresentada ao curso de
Mestrado do Programa de Pós-Graduação
em Arquitetura e Urbanismo, como pré-
requisito para obtenção do título de
mestre em Arquitetura e Urbanismo
Orientadora: Profa. Dra. Marília Maria
Brasileiro Teixeira Vale

Uberlândia

2015





Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Sistema de Bibliotecas da UFU, MG, Brasil.

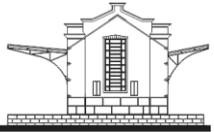
C277e
2015

Carili, Clayton França, 1974-
As estações ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e
suas interfaces: história e conservação / Clayton França Carili. - 2015.
417 f.: il.

Orientadora: Marília Maria Brasileiro Teixeira Vale.
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Uberlândia,
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura.
Inclui bibliografia e Apêndice

1. Arquitetura - Teses. 2. Patrimônio histórico – Teses. 3. Ferrovias -
Estações - Teses. 4. Arquitetura - Conservação e restauração - Teses.
I. Vale, Marília Maria Brasileiro Teixeira. II. Universidade Federal de
Uberlândia, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura. III. Título.

CDU: 72



Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e Design
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo

Clayton França Carili

**As Estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces:
história e conservação**

Dissertação apresentada ao curso de Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, como pré-requisito para obtenção do título de mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Uberlândia, 1 de setembro de 2015.

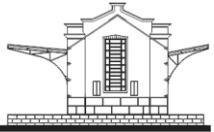
Banca examinadora

Professora Dra. Marília Maria Brasileiro Teixeira Vale (Orientadora)- FAUeD/PPGAU/UFU

Professora Dra. Beatriz Ribeiro Soares - Instituto de Geografia/PPGAU/UFU

Professor Dr. Flávio de Lemos Carsalade – Escola de Arquitetura/ Universidade Federal de Minas Gerais /UFMG





Agradecimentos

Este trabalho é parte de uma caminhada que venho traçando desde a graduação, iniciada no Curso de Arquitetura e Urbanismo, pelos trilhos da ferrovia. Muitas pessoas foram incentivadoras e contribuíram para o processo de elaboração desta pesquisa.

Agradeço a Deus por ter dado saúde, paz e perseverança durante essa caminhada que foi corrida, cheia de desafios, mas muito prazerosa.

À Jaci melhor amiga e companheira que alguém pode ter, incentivadora que suportou a ausência e a abdicação em prol do trabalho.

A meus pais, Nivaldo Carili e Silesia França Carili que sempre acreditaram no caminho que poderia trilhar e aos meus tios Solange e Castorino que possibilitaram que enveredasse meus estudos na preservação dos bens culturais iniciados na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Minas Gerais no Curso de Especialização em Revitalização Urbana e Arquitetônica.

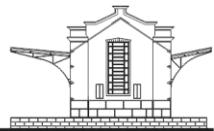
A todos os amigos que sempre incentivaram a continuidade dos estudos, em especial ao professor Dr. Adailson Pinheiro Mesquita que desde a graduação e a especialização me incentiva e auxilia nos momentos de definição dos rumos acadêmicos a serem tomados e, sobretudo pela amizade e companheirismo.

À professora Dra. Dilma Andrade de Paula, que conheci nos congressos ferroviários do Movimento de Preservação Ferroviária - MPF e transformou-se em grande amiga, sempre com sua paciência enorme em escutar minhas dúvidas e angústias.

Ao amigo Glaucio Henrique Chaves, pessoa da minha maior estima de grande caráter, defensor da preservação do patrimônio e amante da ferrovia, agradeço pelo auxílio nas discussões e entendimento do patrimônio ferroviário na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, com conhecimento vasto e guardião de informações e materiais preciosos coletados a respeito da ferrovia, em suas andanças por toda região; tive o privilégio de sua ajuda incondicional.

Ao amigo Alexandre Jairo de Campos Souza (in memória), que esteve pouco tempo entre nós, mas em uma intensidade sem limites. Agradeço pelo material da ferrovia que tive





acesso do acervo da Divisão de Patrimônio Histórico de Araguari da Fundação Araguari de Educação e Cultura, grande parte catalogado e organizado por ele;

Aos alunos bolsistas que participaram de vários projetos de extensão que venho desenvolvendo com o tema ferroviário no Centro de Estudos Urbanos, Culturais e da Paisagem – CEUCP, grupo ligado ao CNPQ e chancelado pelo Centro Universitário do Triângulo/Unitri, em especial aos alunos Rogério Ribeiro de Sant’ana, Rumayana Junqueira, Carolina Alves Bezerra e Laura Carolina Nunes de Lima que participaram intensamente nas visitas de campo na região em estudo;

À professora Dra. Sandra Maria Costa Ferreira pelo auxílio durante todo o mestrado nas correções e leituras dos artigos e da dissertação;

Ao Professor Dr. Flávio de Lemos Carsalade, amante da preservação e da arquitetura, que tive como professor no Curso de Especialização em Revitalização Urbana e Arquitetônica da Universidade Federal de Minas Gerais/UFMG, e sempre vem contribuindo em prol de minha formação, em especial como professor convidado para conclusão do mestrado do Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo – PPGAU da Faculdade de Arquitetura, Urbanismo e Design da Universidade Federal de Uberlândia – UFU;

À professora Dra. Beatriz Soares pela participação e co-orientação, pela participação da banca de qualificação e banca final, minha estima e consideração.

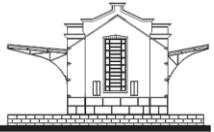
À minha orientadora, professora Dra. Marília Maria Brasileiro Teixeira Vale, pelas orientações, discussões e reflexões com relação à preservação e conservação do patrimônio cultural, em especial do patrimônio ferroviário, objeto, deste trabalho, orientadora e amiga na causa da preservação na região do Triângulo Mineiro e Alto Parnaíba;

Aos amigos do Escritório Época – Arquitetura, Restauro, Decoração e Paisagismo – Ana Beatriz Alves de Oliveira, Luciana Pessoa Borges de Carvalho, Priscila Moreira Soares Silva e Fábia Meira que durante estes dois anos, de muitos estudos, deram apoio e auxílio para que o tempo de estudo fosse possível.

À arquiteta Virginia Dolabela por seu entusiasmo, vivacidade e acolhimento na cidade de Sacramento, amante do patrimônio e defensora dos bens culturais, meu muito obrigado.

A todos minha gratidão e reconhecimento por tudo que fizeram ...

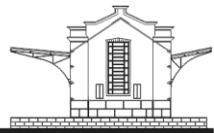




Inaugurou-se a Estrada de Ferro durante a nossa estada em Araguary. Imaginem que barulhada. Veio da roça não sei quantas gente para ver o “bicho que lança fogo e tem parte com o diabo...”. Houve mesa de doces, brindes, muita cerveja. As senhoras em grande toalete, na Estação, esperando a máquina que vinha toda enfeitada com bandeirolas. Quando, porém ela apitou, foi uma corrida por ali a fora. Mulheres tiveram ataques, homens velhos juraram nunca se serviriam de semelhante cousa, que urra feiro bicho e tem fogo no corpo. E enquanto isto, a máquina entrava triunfal na pequena estação de Araguary. Durante muitos dias só se falou na tal invenção do capeta.*

Relato do diário da Senhora Augusta de Faro Fleury Godoy, que fazia o trajeto Rio de Janeiro a Goiás em 1896, publicado em 1961 por sua filha, com o nome *Do Rio de Janeiro a Goiás - 1896 (A viagem era assim)*.

* GODOY, M. P. F. de. *Do Rio de Janeiro a Goiás – 1896 (A viagem era assim)*. Brasília, 1961.p.39.



Povo de Araxá'!

Está a concluir a sonhada realização do grande ideal araxaense- a ESTRADA DE FERRO, cujo signal será a chegada do lastro'. Quinta-feira, 29 ás 2 horas da tarde, na estação desta cidade.

Para festejar condignamente esse acontecimento, porque toda noss'alma se exulta, convida-se todo o povo da cidade á comparecer, ás 2 horas da tarde na estação para receber as duas locomotivas que entrarão victoriosas e dominando nossos corações.

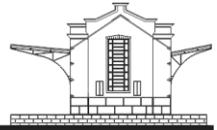
Saudará o pessoal da estrada o imaginoso e fluente orador, dr. Sancho Augusto Montandon, offerecendo-se então aos engenheiros, trabalhadores e demais auxiliares – profuso copo de cerveja, doces e outros agrados, sendo cada araxaense nest' hora um creado de todo o pessoal da Oeste e um amigo agradecido para sempre.

A apreciada coporação musical Santa Cecilia abrillhantará os festejos. Uma salva estrondosa de 21 tiros anunciará a hora da maior alegria até hoje do povo araxaense.

Pede-se ao commercio em geral o favor de fechar suas portas ao meio dia e cada um dos habitantes da cidade a bondade de cercar i pessoal da Estrada de todo o carinho e dignidade. VIVA O ARAXA!*

Panfleto convocando a população Araxaense para chegada do primeiro trem na estação de Araxá.

* Disponível o folheto no Arquivo Público Municipal de Araxá. Fundação Cultural Calmon Barreto



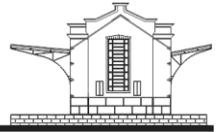
A grande ansiedade dos progressistas de ver o funcionamento dessas máquinas provocou manifestação de senhoras conservadoras que se reuniam e rezavam “para que essa coisa não trouxesse tragédias”. – Isso de andar sobre trilhos e debaixo de fios com tal eletricidade parece ser coisa de outro mundo! Exclamavam, esconjurando. Como não bastasse o boato do recente caso o Antóe Severo que perdera uma das orelhas e uma perna ao fugir do assaltante de trens, o vulgo Zé Trem, dentro da locomotiva, ao pular de um vagão para o outro, chegando em Jaguara.

Deus! O que poderia acontecer num trem elétrico?

Ali, para a maioria da população, era difícil imaginar o “design” e a cor do “bicho”. E que barulho faria conduzindo por força elétrica? Alguns até espalhavam que era perigoso: - Se tocar no ferro, tem morte fulminante!*

Carlos Alberto Cerchi

*CERCHI, Carlos Alberto. *Os bondes de Sacramento – História dos meios de transporte no Triângulo Mineiro e História de Sacramento*. 1ª Edição, Uberaba, Pini Editora Artes Gráficas, 1991, p.43.

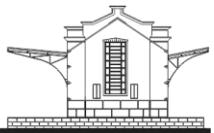


A estrada de ferro, arrastando sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a Grande Muralha da China empalidecerem de provincianismo, era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia.*

Eric Hobsbawm

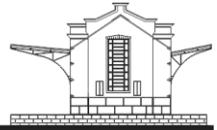
* HOBSBAWM, Eric. *A Era das Revoluções*. 9^a ed., Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996, p. 61.





Resumo

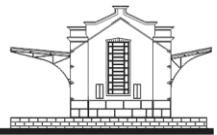
A implantação da ferrovia, no Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba/MG, auxiliou no desenvolvimento da região e na ligação com outros estados: São Paulo, Goiás e Mato Grosso. A ferrovia transportava mercadorias e pessoas e para isso foram construídas várias estações, tanto no meio urbano quanto na zona rural e em alguns locais grandes complexos ferroviários. Vários foram os fatores que levaram à decadência e ao abandono desses bens: as políticas governamentais que privilegiaram os transportes rodoviários e a indústria automobilística; a substituição da locomotiva a vapor por locomotivas elétricas e elétricas-diesel; a mudança de parte do traçado ferroviário, com a retirada da linha e a perda da função do edifício; extinção dos trens de passageiros, o que levou a estação a perder sua principal função: o transporte de pessoas. Na área em estudo, das estações aqui construídas 53% destes imóveis foram demolidos, e a maioria estão na zona rural dos municípios. Temos várias situações: estações em precário estado de conservação, a maioria na zona rural dos municípios; estações que estão sendo utilizadas na zona urbana e rural, com novos usos; estações em funcionamento com a operação para o transporte de cargas e mercadorias. O objeto de estudo deste trabalho são as estações da região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, em Minas Gerais; no entanto, com um interesse particular sobre as estações que se encontram em uso, 21 exemplares, buscando verificar seus processos de conservação, seus agentes e seu papel na preservação da memória ferroviária. Para o desenvolvimento do trabalho, foram elaborados mapas, quadros e tabelas, visando o entendimento deste acervo, bem como a realização de visitas às estações que são tombadas e que estão sendo utilizadas com novos usos. Foram preenchidas as fichas de visitas de campo permitindo, assim, entender estes bens em uso. Observa-se que somente o tombamento, apesar de garantir a não demolição do bem, não auxilia no processo de utilização e conservação dessas estações, pois existem estações que, embora possuam esse grau de proteção, estão abandonadas e em péssimo estado de conservação. A utilização dessas estações, por uma concessionária, com a operação do transporte de cargas e mercadorias, também não garante a conservação desses imóveis, pois não são tratados como bens alvos de preservação, e a sua manutenção é ruim. Os usos pelas concessionárias



são diversos, porém são poucas as estações que possuem espaços internos dedicados à memória ferroviária, o que não garante a preservação dessa memória; a maioria das estações em uso não tiveram projetos de conservação com a participação de arquitetos e especialistas, sendo que a maior preocupação, durante os processos de manutenção, está na preservação do exterior do edifício; a conservação dessas estações parte do interesse das prefeituras que conservam estes imóveis, e a maioria que está conservada encontra-se na área urbana dos municípios; o grande desafio é a definição dos usos para ocupação destes espaços, principalmente na zona rural, sendo que estes usos além de preservarem o edifício devem ser sustentáveis, no que se refere à valorização e gestão deste patrimônio.

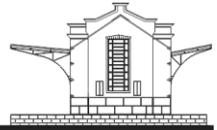
Palavras-chave: Patrimônio Ferroviário; Estações Ferroviárias; Preservação; Conservação





Abstract

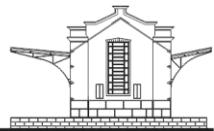
The implementation of the railway in Triângulo Mineiro and Alto Paranaíba helped to develop the area and connexion with other states: São Paulo, Goiás and Mato Grosso. The railway used to transport people and goods throughout many train stations in urban and rural areas and some major railroad complexes. There were many factors that led to the decline and abandonment of these properties: governmental policies which were in favour of road transportation and automotive industry, the replacement of the steam locomotive for electric and electric-diesel locomotives, changing part of the railway plan, removal of railways and loss of function of the buildings, extinction of passenger trains, which led the stations to lose its main purpose: people transport. 53% of the stations built inside the study area were demolished and most of them are in rural areas. There are several situations: stations on a precarious conservation state, most of them in the city's rural area, stations being used in urban and rural areas with new uses, stations working with cargo and goods transportation. The stations in Triângulo Mineiro and Alto Paranaíba area in Minas Gerais are the object of this dissertation, wherein the main interest lies on the stations that are in operation, 21 buildings, seeking to verify their conservation state, their agents and role in preserving the train memory. Maps, charts and tables were made for this collection's understanding, having visited the stations that are listed by the cultural heritage and the ones that are in operation with new functions. Field records were made allowing the understanding of these properties in operation. It is observed that only the buildings' listing, despite ensuring the non-demolition, does not help on the use and preservation of these stations, because there are some buildings that have this protection level, but are abandoned and in disrepair. The use of these stations by a train company, operating with cargo and goods transportation do not also guarantee the buildings preservation, as they are not treated with any preservation interest, their maintenance are precarious. The using by these companies are various, however, only a few stations have internal spaces dedicated to the railroad memory. Most of the stations did not have preservation projects with architects



and specialists' participation and the major concern, during maintenance process, is on the building's external part. The stations conservation begins on the local government interest, that preserve these properties, most of them are in urban areas, the major challenge is on their using definition and occupancy, especially in the countryside, wherein the buildings' uses must be sustainable, as regards the appreciation and management of this heritage.

Keywords: Railroad Heritage; Railway Stations; Preservation; Conservation.





Lista de Figuras

Figura 1 – Postal mostrando a Ponte da Jaguara cruzando o Rio Grande, a transposição do rio pela ponte metálica trouxe para a região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba a primeira companhia férrea a ser implantada a Companhia Mogiana de Estrada de Ferro, por muito tempo essa ponte foi uma das maiores pontes ferroviárias do Brasil.....	389
Figura 2 – Estação de Jaguara – Sacramento/MG.....	40
Figura 3 - Estação de Formiga em 1922.	45
Figura 4 - Estação de Sítio inaugurada em 1878– Estrada de Ferro Oeste de Minas.....	48
Figura 5- Estação de Barroso inaugurada em 1880– Estrada de Ferro Oeste de Minas.....	47
Figura 6 - Mapa com a linha de bonde e a conexão entre a estação do cipó, CMEF e a estação de bonde, EFEMS e a fotos das estações.	53
Figura 7 - Planta do armazém de cargas do Conjunto da Estação da Jaguara em Sacramento/MG. Nota-se o espaço de armazenagem e depósito.....	58
Figura 8 - Planta do armazém ao lado da Estação do Cipó em Sacramnto/MG. Nota-se o espaço de armazenagem é dividido em duas áreas.....	58
Figura 9 - Planta do armazém localizado no Conjunto Arquitetônico da Estação da Goiás. Nota-se o espaço de armazenagem e depósito.....	59
Figura 10 - Planta esquemática da Rotunda de São João Del Rey. Observa-se ao centro o girador e as linhas distribuídas a partir do centro do edifício.	60
Figura 11 - Rotunda de São João Del Rey. Observa-se o volume arredondado do prédio.	61
Figura 12 - Rotunda de São João Del Rey. Observa-se o interior da rotunda com o girador ao centro e os trilhos onde eram estacionadas as locomotivas para manutenção.	61
Figura 13 - Interior da rotunda semicircular em Uberaba/MG. Ao centro o girador que faz a conexão com os trilhos que levam a área coberta onde as locomotivas são estacionadas e recebem manutenção. Podemos observar os pilares provavelmente em ferro fundido que sustentavam o telhado.	62
Figura 14 - Rotunda de Uberaba. Observa-se o exterior da rotunda semicircular. O edifício foi construído pela Companhia Mogiana de Estrada de Ferro. Podemos notar as empenas triangulares a presença dos óculos.	62
Figura 15 - Oficina de manutenção de Ibiá/MG.....	63

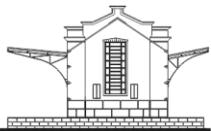


Figura 16 - Oficina de manutenção de Ibiá/MG. Observa-se o interior da oficina com a presença de lanternim para iluminação e as tesouras em madeira na cobertura.....	63
Figura 17 - Interior do Prédio da Locomoção que compõem o conjunto arquitetônico da estação da Goiás em Araguari/MG.. Observam-se os ferroviários postados no carretão para a foto.....	64
Figura 18 - Interior do Prédio da Locomoção que compõem o conjunto arquitetônico da estação da Goiás em Araguari/MG.. Observam-se as máquinas e os ferroviários trabalhando.	64
Figura 19 - Planta do Prédio da Oficina pertencente ao Conjunto Arquitetônico da Estrada de Ferro Goiás, denominado Locomoção. Observa-se ao centro do edifício o trilho móvel instalado no carretão que permite a passagem de uma composição para os trilhos de manutenção que estão na parte coberta do edifício. O acesso das locomotivas e composições é somente por um portão lateral.....	65
Figura 20 - Estação da Stevenson – CMEF – Zona Rural de Araguari. Observa-se a estação e ao lado a presença da Casa de Turma que neste caso se reduz a um cômodo.....	67
Figura 21 - Casa de Turma ao lado da Estação da Stevenson. Observa-se o telhado em duas águas e a pequena dimensão do edifício.....	67
Figura 22 - Conjunto Arquitetônico da Estação da Jaguará.	68
Figura 23 - Conjunto Arquitetônico da Estação da Jaguara. Nota-se a alvenaria de tijolos maciços sem reboco, as esquadrias em madeira e o telhado em duas águas com telhas francesas.	68
Figura 24- Conjunto Arquitetônico da Estação da Goiás – Vila Ferroviária da Goiás – Observa-se a implantação das 25 casas na parte superior do conjunto ferroviário com acesso pela rua dos Portadores.....	70
Figura 25 - Vila da Estrada de Ferro Goiás em Araguari/MG	71
Figura 26 - Vila da Estrada de Ferro Goiás em Araguari/MG	71
Figura 27 - Croqui esquemático da Casa nº 2 da Rua dos Fogistas. Vila Ferroviária da Estrada de Ferro Goiás – Araguari/MG-2008.....	72
Figura 28 - Planta de uma das casas do engenheiros voltadas para a Praça dos Ferroviários. A casa passou por pequenas alterações.	73
Figura 29 - Caixa d’água do Conjunto Arquitetônico da Estação Buriti – CMEF, zona rural de Uberaba.	75
Figura 30 - Caixa d’água do Conjunto Arquitetônico da Estação Buriti – CMEF, zona rural de Uberaba.	75
Figura 31 - Caixa d’água do Conjunto Arquitetônico da Estação de Monte Carmelo – Rede Mineira de Viação/ RMV.....	76
Figura 32 - Caixa d’água Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Estrada de Ferro Goiás/EFG	76

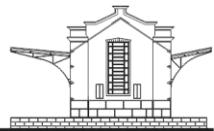


Figura 33 - Estação Uberaba – Projeto Oswaldo Artur Bratke.....	77
Figura 34 - Estação Uberlândia – Projeto Oswaldo Artur Bratke	77
Figura 35 - Estação de Araguari – Atual Terminal de Cargas	79
Figura 36 - Rua da Estação da Mogiana - Atual Rua Marciano Santos.....	79
Figura 37 - Foto de Satélite - Estação da Jaguara – Observa-se a estação a aproximadamente 360 metros de distância do Rio Grande.....	80
Figura 38 - Foto de Satélite - Estação do Cipó – Observa-se a estação a aproximadamente 140 metros de distância do Rio Grande	81
Figura 39 - Estação lateral	82
Figura 40 - - Estação bilateral	82
Figura 41 - Estação transversal ou frontal.....	82
Figura 42 - Estação da Luz em São Paulo. Observa-se a estação bilateral divididas em dois volumes	83
Figura 43 - Estação Central de Porto União da Vitória – Observa-se a estação bilateral divididas em dois volumes	Erro! Indicador não definido.
Figura 44 - Estação Central do Brasil Rio de Janeiro	84
Figura 45 - Estação Central do Brasil Rio de Janeiro	Erro! Indicador não definido.
Figura 46 - Estação de Conquista ainda em funcionamento.....	86
Figura 47 - Estação de Conquista, abriga parte da Câmara Municipal de Conquista, Centro Cultural e Museu e a Junta Militar.....	86
Figura 48 - Vista da Implantação da Estação Tancredo França. Observa-se além do conjunto ferroviário existente a presença de outras edificações formando assim uma centralidade na zona rural do município de Conquista/MG.	87
Figura 49 - Implantação da Estação Marciano Santos, distrito de Amanhece, Araguari/MG.	88
Figura 50 - Mapa do Distrito de Amanhece onde podemos observar o arruamento e a esplanada ferroviária com a estação e próximo a está a igreja de Nossa Senhora Aparecida.	89
Figura 51 - Mapa do Distrito de Guaxima município de Conquista onde está implantada a estação de Guaxima.	90
Figura 52 - Implantação do Conjunto Arquitetônico da Jaguara/CMEF	91
Figura 53 - Conjunto Arquitetônico da Jaguara/ CMEF- Prédios que compõem o conjunto.....	94

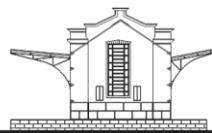


Figura 54 - Implantação do Conjunto Arquitetônico do Cipó	95
Figura 55 - Conjunto Arquitetônico do Cipó/ CMEF- Prédios que compõem o conjunto.....	98
Figura 56 - Implantação do Conjunto da Estação de Monte Carmelo /RMV.....	99
Figura 57 - Conjunto Arquitetônico da Estação de Monte Carmelo/ RMV, - Prédios que compõem o conjunto.....	102
Figura 58 - Implantação do Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Estrada de Ferro Goiás - EFG	1044
Figura 59 - Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Estrada de Ferro Goiás - Prédios que compõem o conjunto.....	112
Figura 60 - Ponte da Jaguara que atravessa o Rio Grande.....	116
Figura 61 - Detalhe da ponte da Jaguara que atravessa o Rio Grande Sacramento	116
Figura 62 - Detalhe do embasamento de pedra que sustenta a ponte metálica	116
Figura 63 - Ponte no Rio das Velhas.....	117
Figura 64 - Ponte sobre o Córrego dos Patos.....	117
Figura 65 - Ponte sobre o Córrego Canabrava	117
Figura 66 - Ponte sobre o Ribeirão Borá	117
Figura 67 - Estação de Uberlândia de autoria do arquiteto Oswaldo Artur Bratke	120
Figura 68 - Estação de Uberlândia de autoria do arquiteto Oswaldo Artur Bratke	120
Figura 69 - Estação de Uberlândia de autoria do arquiteto Oswaldo Artur Bratke	120
Figura 70 - Estação de Ribeirão Preto/ SP de autoria do arquiteto Oswaldo Artur Bratke	121
Figura 71 - Estação de Peirópolis / CMEF – Fachada posterior a plataforma. A cobertura da porta é em estrutura metálica.....	124
Figura 72 - 2ª Estação de Uberaba/ CMEF– Fachada posterior a plataforma. A cobertura da porta é em estrutura metálica.....	124
Figura 73 - Estação da Stevenson– Fachada posterior a plataforma.....	125
Figura 74 - Estação de Amanhece	125
Figura 75 - Estação Rodolfo Paixão	125
Figura 76 - Estação de Uberaba – Estrada de Ferro Oeste de Minas.....	126

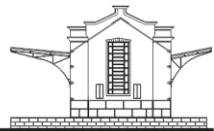


Figura 77 - Estações de pequeno porte na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba. Há o predomínio dessas estações independente da companhia a que pertença: CMEF, EFG, RMV, EFOM.....	130
Figura 78 - Estação de Araxá – EFOM.....	131
Figura 79 - Estações de média porte construídas no Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba.....	132
Figura 80 - Estação da Estrada de Ferro Goiás em Araguari/MG – Foto da Inauguração da Estação em 1928.....	134
Figura 81 - Estação da Estrada de Ferro Goiás em Araguari/MG – Década de 40 – Observa-se que a estação após sua ampliação das alas laterais	135
Figura 82 - Estação do Cipó zona rural do município de Sacramento.....	136
Figura 83 - Planta da estação da Stevenson construída pela CMEF.....	136
Figura 84 - Plantas da estação de Jaguara, ,zona rural do município de Sacramento	137
Figura 85 - Corte AA - Estação de Jaguara.....	138
Figura 86 - A estação de Jaguara	138
Figura 87 - A estação de São Felix construída pela EFOM. Estação construída no distrito de São Felix , distrito de Estrelado Sul, antes da inauguração em 1942. Observa-se o partido em L onde a Casa do Chefe da Estação e acoplado a estação.	139
Figura 88 - Estações com a cobertura em uma águia sendo a inclinação voltada para a fachada da plataforma em telha de barro tipo francesas ou ondulada de zinco	140
Figura 89 - Estação Beija Flor	141
Figura 90 - Estação Odilon Melo	141
Figura 91 - Estações da RFFSA que foram construídas pelo 2ºBatalhão dE Engenharia e Construção - Batalhão Mauá.	141
Figura 92 - Estações Estrada de Ferro Oeste de Minas e Rede Mineira de Viação no Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba com a presença de oitão sendo a cobertura da plataforma o prolongamento de uma das águas do telhado com mesma inclinação.....	142
Figura 93 - Estação de Conquista – CMEF. Nota-se a cobertura tanto da plataforma quanto da fachada posterior em toda a extensão	143
Figura 94 - Estação de São Benedito– CMEF. Nota-se a cobertura tanto da plataforma quanto da fachada posterior em toda a extensão	143
Figura 95 - 2ª Estação de Uberlândia– CMEF.....	143

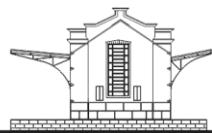


Figura 96 - Estações no Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba . A cobertura da plataforma é o prolongamento da água do telhado, porém com inclinação diferente do telhado da estação, mesma telha ou telha diferente da estação	144
Figura 97 - Estações no Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba . A cobertura da plataforma é o prolongamento da água do telhado com inclinação diferente a do telhado da estação com inclinação voltada para a fachada da plataforma com telhas diferentes	145
Figura 98 - Estações no Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba . A cobertura da estação em duas águas, mas a cobertura da plataforma é independente com estrutura metálica e telha ondulada de zinco.	146
Figura 99 - Estações da RFFSA. A cobertura da estação é em laje de concreto armado com balanço na área da plataforma e cobertura em telha de fibrocimento de duas águas com calha central.....	147
Figura 100 - Estações com a presença de oitão triangular nas menores facadas.....	148
Figura 101 - 2ª Estação Uberlândia - CMEF.....	149
Figura 102 - Estações com frontão triangular com tijolos maciços aparentes sem reboco	150
Figura 103 - Estações com frontão triangular rebocados com a presença de frisos	150
Figura 104 - Estações com frontão com as alvenaria de tijolos a vista formando as cimalhas e arremates com a presença ou não de pináculos.	151
Figura 105 - Estações com frontão em alvenarias de tijolos rebocadas com a presença de cimalhas, capitel arrematando os pilares e frisos nas fachadas.	152
Figura 106 - Estação de Ibiá	153
Figura 107 - Estação da Jagura – Nota-se a plataforma da estação independente ao telhado principal do prédio em duas águas.	154
Figura 108 - Estação da Jagura – Nota-se a plataforma em duas águas, independente ao telhado principal da estação, sendo a estrutura em madeira com telha de barro tipo francesa e os pilares que a sustentam em ferro.....	154
Figura 109 - Estação de Monte Carmelo. Observa-se a platibanda com linhas retas com tendência ao estilo Art-decô.....	155
Figura 110 - Estação de Uberlândia - 4º exemplar. Observa-se a platibanda arrematando as fachadas da estação	155
Figura 111 - Estação do Cipó – Observa-se a platibanda em toda extensão da cobertura com cimalha e o frontão.....	155



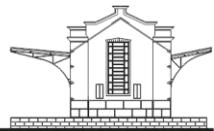


Figura 112 - Estação de Araxá – Observa-se a platibanda em toda extensão da cobertura com a presença de balaustrada, frontões triangulares com desenhos e as duas torres que marcam o edifício.

..... 155

Figura 113 - Estação da Goiás -Araguari /MG 156

Figura 114 - Antiga estação de bonde da zona urbana de Sacramento 157

Figura 115 - Antiga estação de bonde da zona urbana de Sacramento 157

Figura 116 - Subestação Tuia 157

Figura 117 - Subestação Tuia 157

Figura 118 - Foto do leito ferroviário e o pátio da Mogiana em Uberlândia/MG..... 166

Figura 119 - Praça Sérgio Pacheco em Uberlândia/MG 167

Figura 120 - Complexo da Estação de São João Del Rey/ MG – Estrada de Ferro Oeste de Minas.... 169

Figura 121 - Estação de Tiradentes/MG - Estrada de Ferro Oeste de Minas..... 170

Figura 122 - Mapa dos Municípios envolvidos no Programa Trens de Minas 186

Figura 123 - Estação de Conquista observa-se na fachada menor com fechamento das mãos-francesas com madeira e o barrado que foi rebocado posteriormente durante as obras de adequação e manutenção do prédio..... 202

Figura 124 - Estação de Peirópolis, onde funciona o Museu de Paleontologia Llewellyn Ivor Price. Observa-se a antiga plataforma da estação..... 203

Figura 125 - Estação de Peiropólis, onde funciona o Museu dos Dinossauros 204

Figura 126 - Estação de Peiropólis, interior da estação. Observa-se o laboratório de preparo de fosseis onde é possível através do vidro observar a remoção dos fosseis nas rochas coletadas..... 204

Figura 127 - Estação de Araxá atual sede da Fundação Cultural Calmon Barreto. 205

Figura 128 - Estação de Monte Carmelo, atual sede da Casa de Cultura. 205

Figura 129 - Vista da Locomotiva a vapor estacionada embaixo da antiga caixa d'água que abastecia as locomotivas..... 207

Figura 130 - Vista da 2ª estação de Uberaba – CMEF. Na estação funciona o Arquivo Público de Uberaba..... 208

Figura 131 - A estação de Uberaba após o restauro. Observa-se o foyer de acesso ao prédio que foi criado junto com a rampa e escada que são cobertas. A estrutura que sustenta a laje de concreto é metálica. Nota-se parte da alvenaria exposta com a retirada do reboco..... 209

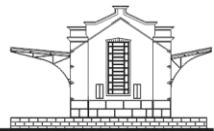


Figura 132 - Interior da antiga estação observa-se o forro de PVC que foi inserido durante o processo de restauro do bem cultural.	209
Figura 133 - A estação de Uberaba após o restauro. Vista interna de uma das salas onde está parte do acervo documental.....	210
Figura 134 - A estação de Uberaba após o restauro. Vista parcial de uma das salas. Observa-se o mezanino que foi criado em estrutura metálica.....	210
Figura 135 - A estação de Uberaba após o restauro. Vista do hall de acesso ao prédio. Observa-se a criação de um pequeno espaço com fotos e expositores de objetos relacionados com o arquivo e o patrimônio cultural de Uberaba.....	211
Figura 136 - Estações da Stevenson observa-se o péssimo estado de conservação e a ausência da cobertura da plataforma antes do restauro.Em primeiro plano a Casa de Turma, ao lado estação..	213
Figura 137 - Estação da Stevenson nota-se o péssimo estado de conservação que estava o interior da estação e as vergas que foram modificadas.	213
Figura 138 - A estação da Stevenson após o processo de restauro do prédio	214
Figura 139 - Estação da Stevenson após o restauro. Observa-se o interior da estação com o piso em porcelanato, a divisória em vidro temperado onde será o espaço de memórias do prédio. Nota-se o forro de madeira que foi inserido no restauro mantendo as tesouras aparentes.	215
Figura 140 - Estação da Stevenson após o restauro. Observam-se as esquadrias em madeira e vidro que foram inseridas no projeto de restauro.	215
Figura 141 - Estação da Stevenson após o restauro. Observam-se as bancadas em granito da área de preparo e saladas da cozinha.....	216
Figura 142 - Estação da Stevenson após o restauro. Observam-se as pias da cozinha e a coifa central da área de preparo de alimentos.....	216
Figura 143 - Estação da Stevenson após o restauro. Observa-se o piso em ladrilho hidráulico que foi confeccionado sendo o mesmo desenho do ladrilho encontrado na estação. Podemos notar o porcelanato bege.	216
Figura 144 - Estação da Stevenson após o restauro. Observam-se as mão-francesas metálicas que foram inseridas co desenho simplificado, pois não havia referências da antiga sendo pintadas em vermelho para destacar que é um elemento novo e a cobertura com telhas termo acústicas.	216
Figura 145 - Estação da Stevenson após o restauro. Vista do anexo construído ao lado da estação.Podemos notar que o anexo utiliza telhado aparente com telhas de barro francesas e está muito próximo a estação.	217
Figura 146 - Planta do Pavimento Térreo da Estação da Goiás – Projeto de Restauração e Adequação da Estação da Goiás – Centro Administrativo de Araguari	218

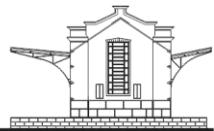
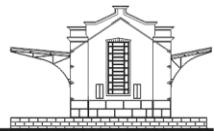
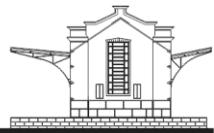


Figura 147 - Planta do Pavimento Superior da Estação da Goiás – Projeto de Restauração e Adequação da Estação da Goiás – Centro Administrativo de Araguari	219
Figura 148 - Planta do 2º Pavimento Superior da Estação da Goiás – Projeto de Restauração e Adequação da Estação da Goiás – Centro Administrativo de Araguari	219
Figura 149 - A estação da Goiás – “Palácio dos Ferroviários” – Inauguração da Estação após o processo de restauro.....	220
Figura 150 - Estação da Goiás observa-se os tapumes que estavam impedindo a visão do prédio e abrigando andarilhos e escondendo vândalos dentro do prédio	222
Figura 151 - Estação da Goiás no dia do Mutirão Pró Restauração – “Limpeza e proteção”. Observam-se a estação após a limpeza e retirada dos tapumes que cercavam o prédio. Foram colocados novos tapumes impedindo a entrada no edifício pelas portas e janelas.	223
Figura 152 - Vista da Estação da Goiás –“Palácio dos Ferroviários” após o restauro.....	225
Figura 153 - Vista interna da Estação da Goiás – Observa-se o gabinete do prefeito e a divisória em vidro separando a sala de despacho da sala de reuniões.	226
Figura 154 - Vista interna da Estação da Goiás – Observa-se o salão nobre – antessala do gabinete do prefeito, ainda sem mobiliário, mas com os painéis fotográficos e as redomas com objetos ferroviários.	226



Lista de Tabelas

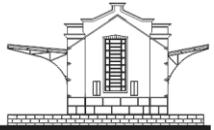
Tabela 1- Quadro cronológico mostrando as principais datas e fatos relevantes da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro – CMEF. O quadro aborda a incorporação desta companhia, sua concessão e a relação com a região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba. Elaboração: CARILI, Clayton França.....	43
Tabela 2 - Quadro cronológico mostrando as principais datas e fatos relevantes da Estrada de Ferro Goiás. O quadro aborda o surgimento desta companhia, a incorporação, sua concessão e a relação com a região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba. Elaboração: CARILI, Clayton França.	46
Tabela 3 - Quadro cronológico mostrando as principais datas e fatos relevantes da Estrada de Ferro Oeste de Minas. O quadro aborda o surgimento desta companhia, a incorporação, sua concessão e a relação com a região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba. Elaboração: CARILI, Clayton França.....	50
Tabela 4 - Quadro cronológico mostrando as principais datas e fatos relevantes da Estrada de Ferro Elétrica Município de Sacramento. O quadro aborda o surgimento desta companhia, data de operação e relação com os transportes ferroviários da região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba. Elaboração: CARILI, Clayton França.....	53
Tabela 5 - Parte da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário – LPCF. Observam-se os bens culturais ferroviários do Conjunto Ferroviário de Peirópolis que estão inscritos na lista e a data de inscrição. Fonte: Disponível em www.iphan.gov.br	179
Tabela 6 - Parte da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário – LPCF. Observam-se os bens culturais ferroviários do Conjunto Ferroviário do Cipó que estão inscritos na lista e a data de inscrição. Fonte: Disponível em www.iphan.gov.br	180
Tabela 7 - Dados Governo Federal dos imóveis da RFFSA por estado – Edifícios e terrenos	183
Tabela 8 - Estações Tombadas que estão abandonadas.....	199
Tabela 9 - Estações que estão sendo utilizadas na Região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba ...	200



Lista de abreviaturas e siglas

- ABOTTC – Associação Brasileira das Operadoras de Trens Turísticos e Culturais
- ABPF – Associação Brasileira de Preservação Ferroviária
- AENFER – Associação de Engenheiros Ferroviários
- AFPF – Associação Fluminense de Preservação Ferroviária
- ANPF – Associação Nacional de Preservação Ferroviária
- APMCP – Associação de Preservação da Memória da Companhia Paulista
- CEFNOB – Companhia de Estrada de Ferro Noroeste do Brasil
- CPTM- Companhia Paulista de Trens Metropolitanos
- CMEFN – Companhia Mogiana de Estrada de Ferro e Navegação
- CMEF – Companhia Mogiana de Estrada de Ferro
- CNPQ - Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico
- CEUCP – Centro de Estudos Urbanos Culturais e da Paisagem
- DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
- EFAT – Estrada de Ferro Alto Tocantins
- EFG – Estrada de Ferro Goiás
- EFM- Estrada de Ferro Mauá
- EFOM – Estrada de Ferro Oeste de Minas
- EFEMS – Estrada de Ferro Elétrica Município de Sacramento
- FAEC- Fundação Araguarina de Educação e Cultura
- FAEF - Federação das Associações de Engenheiros Ferroviários
- FCA – Ferrovia Centro Atlântica S. A.
- FEPASA – Ferrovia Paulista S.A.
- FERROBAN – Ferrovias Bandeirantes S.A.
- FNTF – Federação Nacional dos Trabalhadores Ferroviários
- FUNEC – Fundação Educacional e Cultural de Araguari
- Grupo de Amigos GWBR – “Great Western of Brazil Railway”
- IAB - MG - Instituto de Arquitetura do Brasil Departamento Minas Gerais





ICOMOS – International Council of Museums

IEPHA – Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico

Iphan – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Iphan/MG – Superintendência Estadual do Iphan em Minas Gerais

LPCF – Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário

MPF – Ministério Público Federal

MPF - Movimento de Preservação Ferroviária

PND – Programa Nacional de Desestatização

PPGAU – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura, Urbanismo e Design da Universidade Federal de Uberlândia

PRESERFE – Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário

PRESERVE – Projeto de Preservação a Memória dos Transportes

PROFAC - Programa Ferroviário de Ação Cultural

RRFFSA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima

RMV – Rede Mineira de Viação

SEC- Secretaria de Estado de Cultura

SEPLAN – Secretaria de Planejamento

SETOP - Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas

SETUR -Secretaria de Estado de Turismo

UNESCO – United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

UFMG – Universidade Federal de Minas Gerais

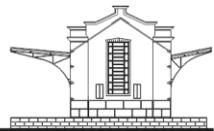
UFU – Universidade Federal de Uberlândia

Unitri – Centro Universitário do Triângulo

URBEL – Unidade Regional de Belo Horizonte

VFCO – Viação Férrea Centro Oeste





Sumário

Introdução..... 29

1. As companhias Férreas do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba
37

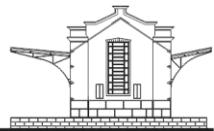
1.1.	Companhia Mogiana de Estrada de Ferro – CMEF.....	41
1.2.	Estrada de Ferro Goiás – EFG	44
1.3.	Estrada de Ferro Oeste de Minas - EFOM	47
1.4.	Estrada de Ferro Elétrica Município de Sacramento - EFMS.....	51

2. Os Conjuntos Ferroviários e sua Implantação nas Áreas Urbanas e Rurais do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba 54

2.1.	Composição dos conjuntos	54
2.1.1.	Armazém de Cargas.....	56
2.1.2.	Oficinas.....	58
2.1.3.	Edifício da Administração.....	65
2.1.4.	Casa de Turma	65
2.1.5.	Casa dos Funcionários	68
2.1.6.	Caixas d'água	73
2.1.7.	Demais prédios.....	76
2.2.	Implantação.....	76

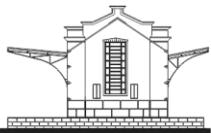
3. Os sistemas construtivos e as Tipologias das estações do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba..... 114

3.1.	Sistemas Construtivos	118
3.2.	Análise Tipológica das Estações	127
3.3.	Outras Estações Da Área Em Estudo	156



4. O Abandono do Patrimônio Ferroviário e as Ações em Prol da Preservação deste Acervo no Brasil.....	159
4.1. Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes - PRESERVE	167
4.2. Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário – PRESERFE.....	171
4.3. Programa Ferroviário de Ação Cultural – PROFAC.....	172
4.4. Transferência pela União dos bens imóveis e móveis operacionais e de valor artístico, histórico e cultural.....	172
4.5. Criação da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário – LPCF.....	175
4.6. Outras ações desenvolvidas pelo Estado em Prol da preservação dos bens culturais ferroviários	181
4.7. Ações da sociedade civil em prol da preservação do patrimônio ferroviário.....	188
5. A Conservação das Estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba.....	190
<i>Considerações Finais.....</i>	<i>230</i>
<i>Referências Bibliográficas.....</i>	<i>236</i>
<i>Apêndice.....</i>	<i>242</i>
Apêndice A - Mapas com as companhias ferroviárias e as estações que foram implantadas do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba – Percurso, fotos, atual estado das estações (demolida, abandonada, utilizada, nada consta	
Apêndice B - Tabelas das estações construídas no Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba por companhia	
Apêndice C - Tabelas das estações mostrando os outros edifícios que compõem o conjunto ferroviário com as estações Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba	
Apêndice D - Fichas de levantamento de campo das estações visitadas do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba	
Apêndice E - Tabela das estações tombadas do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba	





Introdução

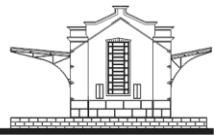
A ferrovia teve um papel preponderante no desenvolvimento das cidades por onde passou, influenciando decisivamente no modo de vida, no traçado das cidades, nas relações de trabalho e, notadamente na inserção de uma nova dinâmica de transportes e de desenvolvimento urbano.

A chegada da ferrovia nas cidades trazia consigo, também, o ideal de modernidade, influenciado principalmente pelos imigrantes que vinham para o Brasil, nesse período, e pela disseminação do ideal do desenvolvimento positivista. As práticas dos empresários da ferrovia, somadas às novas experiências culturais, trazidas por imigrantes europeus, conduziram a novos tratamentos do tecido urbano das cidades e à inserção de novos estilos arquitetônicos e práticas tecnológicas advindas da Europa, modificando, de forma radical, a paisagem dos pequenos núcleos urbanos.

A ferrovia, também, proporcionou a criação de locais de polarização e aglutinação de pessoas, a partir da estação. No entorno, são construídos outros prédios ferroviários que davam apoio às atividades ferroviárias; edifícios particulares, como armazéns, vendas de secos e molhados e residências. Na zona rural, a partir da estação, há na maioria das vezes a formação de um pequeno povoado, um núcleo rural.

Os vários condicionantes da formação do território do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba possibilitaram o estabelecimento de uma rede de cidades que desenvolveram notadamente a partir da segunda metade do século XIX. As variáveis econômicas e político-territoriais, presentes no Brasil dessa época, levaram a um processo de interiorização que se intensificou a partir da metade do século XX.

O processo de formação da rede de cidades da região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba não acontece, apenas pela implantação da ferrovia, com exceção do arraial que dá origem à cidade de Conquista/MG; no entanto, a ferrovia traz prosperidade, dinamismo e a ligação da região com outros estados e a possibilidade de transporte de pessoas e mercadorias diversas.



A chegada da ferrovia, na região, acontece em 1888 através da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro – CMEF que vinha de São Paulo e transpõe o Rio Grande com a construção da Ponte da Jaguara. A 1^a estação construída recebeu o mesmo nome, próxima ao leito do rio, na zona rural do Município de Sacramento. Mais tarde chegaram, à região, outras companhias – Estrada de Ferro Oeste de Minas - EFOM, Rede Mineira de Viação- RMV e Estrada de Ferro Goiás – EFG.

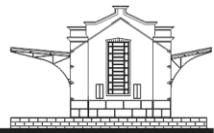
Além dessas companhias, temos, na mesma área, a Estrada de Ferro Elétrica Município de Sacramento – EFEMS, onde funcionavam os bondes de Sacramento que ligavam a zona urbana da cidade de Sacramento à Estação do Cipó, construída pela Companhia Mogiana de Estrada de Ferro, na zona rural da cidade fazendo a conexão entre o trem e o bonde.

A ferrovia possibilitou uma nova dinâmica das relações de comércio e transporte existentes até então, pois promove maior agilidade e ligação da região a outros estados, bem como com o litoral, para o escoamento da produção pelos portos. Esse processo de expansão da ferrovia se dá principalmente através da necessidade de ligação mais rápida com o interior para escoar a produção cafeeira, que estava em pleno desenvolvimento no país.

O trem necessitava de uma rede de apoio logístico para seu funcionamento, uma vez que a locomotiva a vapor precisava de ser abastecida com água, bem como o embarque e desembarque de passageiros e mercadorias. Assim, surge a estação, local de parada para abastecimento, transporte de passageiros e mercadorias, primeiro transporte de massa que trafegava mais rápido em comparação ao transporte a tração animal.

Essas estações tiveram um papel cristalizador da vida rural e urbana, local de chegadas e partidas, de horário pré-estabelecidos, de modificação da dinâmica de ligação das cidades, transportando pessoas e mercadorias.

A política governamental voltada para o rodoviário, com o investimento na construção de rodovias e incentivo à indústria automobilística, iniciada pelo Presidente Washington Luís (1926) e intensificada pelo Presidente Juscelino Kubitschek (1956), prioriza



este tipo de transporte, ficando a ferrovia, tão importante para o desenvolvimento do país, com poucos investimentos.

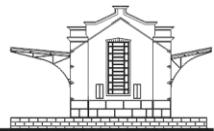
Não houve igualdade de investimentos nos dois modais, e sim um maior grau de investimento nas rodovias, ficando a ferrovia relegada a um segundo plano; mesmo com a encampação de 19 ferrovias pelo governo federal e a criação da Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA, em 1957. O baixo investimento do Estado, na melhoria da malha e na tecnologia envolvendo as máquinas e vagões, tanto de passageiros como de cargas, levou a uma concorrência desleal entre o trem e os veículos automotores.

Mesmo com a substituição do trem, pela máquina a vapor, em 1930; pela locomotiva a tração elétrica, em 1939 e por locomotiva a diesel-elétrica, a partir de 1950; esse tipo de transporte já não era tão eficiente, principalmente no que se referia ao transporte de passageiros, resultado dos poucos investimentos que ocasionava um longo tempo de viagem, em comparação com o transporte rodoviário; a falta de uma padronização das bitolas nas companhias, largura das linhas, que impedia o tráfego da composição em determinados trechos e a falta de uma política pública de melhoria desse transporte, levou a extinção da maioria dos trens de passageiros, na década de 1970.

Esses fatores levaram ao esvaziamento de um grande número de estações que perderam sua função primordial – o embarque e desembarque de passageiros. Assim, algumas das estações rurais passaram a exercer, apenas, a função de controle do tráfego da linha que continuava sendo operada nessas estações, com trens transportando cargas e mercadorias.

Essa função, das estações de controle do tráfego, é perdida a partir da década de 1990, após a mudança de tecnologia com a criação de um mecanismo conhecido como “chave de mola”, mecanismo de mudança de direção da linha, o que fez com que as estações que ainda tinham alguma função fossem abandonadas.

Outro fator que levou ao abandono de algumas estações foi a retificação de alguns trechos ferroviários com a retirada da linha e a construção de outro leito ferroviário com outro traçado ficando as estações e demais prédios sem a linha férrea.



Em 1999, ocorre o processo de liquidação da RFFSA e a concessão dessa malha ferroviária para exploração, por empresas privadas. Nesse momento da concessão, os bens são definidos como operacionais e não operacionais, ficando os operacionais sob a concessão das empresas, o que não garantiu a conservação desse patrimônio e os não operacionais ficaram abandonados pelo Estado, que não garantiu inicialmente uma destinação a esses bens, sendo que muitos se perderam.

Temos atualmente na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba poucas estações em funcionamento (Ibiá, Patrocínio, Araxá Nova, 3^a Estação de Uberaba, 5^a Estação de Uberlândia, Araguari Nova) que são estações operacionais da empresa ferroviária, em locais considerados estratégicos, entroncamentos ferroviários, pontos de recebimento de matéria a ser transportada, estando a grande maioria das estações abandonadas e ou sendo utilizadas com outras funções.

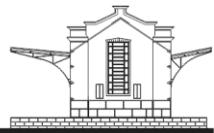
Na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, área de estudo deste trabalho, há um número ainda tímido de pesquisas que realize a análise das estações ferroviárias, que foram construídas, e o atual estado de conservação e utilização desse patrimônio.

Este trabalho intitulado **“As Estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação”** tem como objeto central o estudo das estações. Nosso interesse recai, particularmente, sobre aquelas estações que estão em uso, buscando verificar seus processos de conservação, os agentes responsáveis pela preservação e seu papel na preservação da memória ferroviária.

Outro fator importante da escolha das estações como objeto central da dissertação é que esses edifícios dentro do processo de funcionamento e implantação da ferrovia é o ícone do patrimônio ferroviário. Essa afirmação também é explicitada por Prochnow (2014):

O ícone do patrimônio ferroviário é, sem dúvida, a estação ferroviária. Isto é observável tanto pelos tombamentos do Conselho Consultivo, quanto pela análise dos pedidos de inscrições na LPCF. Pela política da CTPF, preservar o imóvel garante a preservação da memória ferroviária no sentido de que, no caso da estação ferroviária, ela se configura como um lugar que, ao longo dos tempos, foi investido da participação social pela comunidade. Porém, essas situações sociais não existem mais e a memória-hábito, cuja origem é esta participação tampouco. (PROCHNOW, 2014, p. 102)





Entendendo a memória ferroviária não só como a preservação das estações ferroviárias, mas de todo o conjunto dos bens culturais ferroviários, bens móveis (locomotivas, vagões, máquinas, ferramentas, etc.) e os bens arquivístico (fotos, mapas, documentos, etc.), percebemos a necessidade de aprofundamento teórico relativo ao conhecimento sobre as estações, devido à ausência de estudos relacionados com esses edifícios na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba.

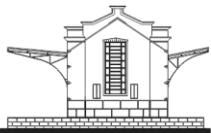
A estação, novo edifício introduzido nas cidades e na zona rural, tem como função a parada do trem para o embarque e desembarque de passageiros e mercadorias, o abastecimento da locomotiva com lenha e água, uma vez que as primeiras locomotivas eram movidas a vapor.

Além dessas funções, temos o cruzamento de linhas que eram feitas nas estações com a liberação dessas estações para o tráfego de composições nos dois sentidos, uma vez que a maioria dos percursos há a presença de uma única linha, sendo necessário o controle do tráfego com ramais auxiliares que permite a parda da composição para o cruzamento dos trens que vem no outro sentido, evitando colisões.

Além dos bens imóveis notamos a presença de bens móveis relacionados, tanto ao trabalho ferroviário (máquinas das oficinas de manutenção e construção de carros e vagões), como ao material rodante (locomotivas, carros de passageiros, trole, etc.), e ao apoio à atividade dos escritórios (mesas, cadeiras, armários, mobiliários diversos) e os bens arquivísticos (documentos, plantas, etc.).

Do acervo cultural, na região, as estações e demais prédios ferroviários são os bens ferroviários que ainda estão presentes juntamente com alguns conjuntos e /ou bens isolados móveis¹ do trabalho e dos transportes ferroviários, os bens arquivísticos foram esvaziados dos prédios e quase todos perdidos.

¹ Os bens móveis presentes na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba são: o Conjunto dos bens Móveis da Estrada de Ferro Goiás, 133 bens móveis (máquinas operatrizes, máquinas pertencentes à ferraria, caldeiraria, seção de ajuste, escola profissional, marcenaria, serraria, locomoção, oficina mecanizada, carpintaria da oficina mecanizada, oficina a diesel, locomotiva e vagões) pertencentes às oficinas da Estrada de Ferro Goiás, tombadas pelo patrimônio histórico municipal de Araguari/MG, em 2004; a locomotiva Tipo 301, A 6-0 Tenwheel que é tombada pelo município de Uberaba e as máquinas que não são tombadas, pertencem ao 2º Batalhão de Engenharia e Construção de Araguari/MG: as locomotivas a vapor, Paraguaçu e Rio Negro; a locomotiva elétrica JUNG e o carro de passageiros conhecido como "Marta Rocha".



Apesar da importância do patrimônio móvel para preservação da memória e história da ferrovia este não será objeto de estudo deste trabalho.

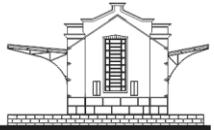
O estudo partiu da identificação das companhias ferreas que se estabeleceram na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba com as principais ligações dessas ferrovias no contexto geográfico brasileiro, identificando as estações que resultaram na elaboração de mapas, quadros e tabelas, constantes no apêndice do trabalho, que permitiram a organização das informações. Esta tarefa foi importante para reconhecer o número de estações que foram construídas na área, no total de 110 estações. O acervo desaparecido, 58 estações e as estações ainda existentes, 52 estações; desses 52 exemplares, 31 encontram-se abandonadas e 21 ainda estão sendo utilizadas.

Outra fonte importante para a confecção das tabelas foi a consulta ao levantamento, trabalho e pesquisa, realizado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais /IEPHA; diagnóstico e conservação emergencial, de março a junho de 2006, do Programa Trens de Minas, Subprograma Preservação do Patrimônio Cultural Ferroviário desenvolvido pelo SETOP / SETUR / SEC / IEPHA/MG, disponibilizados pelo IEPHA através de arquivos digitais. Além dessas fontes, foram realizadas visitas de campo às estações da área de estudo com a pesquisa de campo e preenchimento de ficha de campo (apêndice D).

Das 21 estações em usos, 7 estações estão sendo utilizadas para operação e transporte de cargas sob a concessão da Ferrovia Centro Atlântica - FCA e 14 estações estão sendo utilizadas com outros usos. Das estações existentes, 11 exemplares são tombados pelos municípios e 1 estação é tombada pelo estado (tabela das estações tombadas, no apêndice E).

Após a identificação das estações, o trabalho de campo privilegiou a visita às estações que estão sendo utilizadas com outros usos e as estações que são tombadas. A partir do trabalho de campo foi possível o entendimento do atual estado de conservação, dos novos usos, da descrição das principais intervenções e seus critérios e o grau de proteção dos edifícios, dados esses registrados nas fichas de visita de campo (apêndice D).





Algumas das estações que estão sendo utilizadas para operação do transporte de cargas e mercadorias não foram visitadas, porém foi feito contato com as secretarias de educação e cultura sendo dos municípios com a solicitação de informações relacionadas com a existência ou não de proteção destes bens, inventário e tombamento.

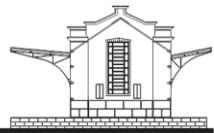
As estações visitadas foram Companhia Mogiana de Estrada de Ferro/ CMEF– Jaguara, Cipó (Sacramento), Conquista (Conquista), Uberaba 2^ª e 3^ª estação, Peirópolis, Buriti (Uberaba), Sobradinho (Uberlândia), Uberlândia 5^ª estação, Stevenson (Araguari); Estrada de Ferro Goiás/ EFG – Estação da Goiás, Marciano Santos/ Amanhece (Araguari); Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) – Araguari Nova (Araguari); Estrada de Ferro Oeste de Minas/ EFOM – Araxá (Araxá) ; Rede Mineira de Viação/RMV –Monte Carmelo (Monte Carmelo).

A dissertação foi organizada em cinco capítulos. O primeiro capítulo, *As companhias ferreas no Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba*, descreve o panorama de como se deu a implantação das companhias ferreas na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, indicando o traçado ferroviário dessas companhias e a relação de ligação com a malha ferroviária brasileira. Buscou-se, sobretudo, identificar as estações que foram construídas, na área de estudo, as companhias implantadas e que exploraram o transporte ferroviário até os nossos dias.

Para facilitar o entendimento das companhias existentes, foram elaborados quadros sínteses com datas e dados históricos chaves que possibilitam uma leitura rápida das companhias e da formação da malha ferroviária na área em estudo, além de mapas (apêndice A) e tabelas (apêndice B e apêndice C), mostrando o percurso e as estações construídas por cada companhia.

O segundo capítulo, *Os conjuntos ferroviários e sua implantação nas áreas urbanas e rurais no Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba*, é composto de um estudo tipológico dos conjuntos ferroviários como instrumento necessário para a compreensão do acervo existente na região.

Na composição dos conjuntos são explicitadas as principais características que marcam os edifícios ferroviários a partir de sua função: armazéns de carga, oficinas,



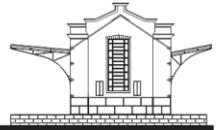
administração, casa de turma, casa do funcionário, caixas d'água e demais prédios. São apresentados os prédios e suas principais características, programas e partido arquitetônicos. Outro aspecto importante analisado diz respeito à implantação dos conjuntos.

No terceiro capítulo, ***Os sistemas construtivos e as tipologias das estações ferroviárias, do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba***, são abordadas as estações, objeto de estudo do trabalho, a partir dos sistemas construtivos: estrutura, vedações, vãos, coberturas, forros, pisos, com o objetivo de entendimento desses prédios. A partir dos estudos foram definidos o porte das estações, partido arquitetônico, soluções de cobertura e arremates dos telhados.

O quarto capítulo, ***O abandono do patrimônio ferroviário e ações em prol da preservação deste acervo no Brasil***, faz um breve histórico do abandono da ferrovia e do patrimônio ferroviário no Brasil e apresenta alguns programas e ações em prol da preservação do acervo ferroviário. São eles: Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes – PRESERVE, Criação do Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário – PRESERFE, Programa ferroviário de Ação Cultural – PROFAC, Criação da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário – LPCF e outras ações desenvolvidas pelo Estado e pela sociedade civil em Prol da Preservação dos bens culturais ferroviários

O quinto capítulo, ***A Conservação das Estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba***, aborda o atual estado de conservação das estações, a relação da conservação da materialidade das estações e da memória da ferrovia. Procurou-se, sobretudo, compreender as motivações da conservação, os agentes e os meios adotados bem como os critérios de intervenção.

Nas considerações finais são apresentados os principais resultados com relação ao estado de conservação e usos das estações, os agentes responsáveis pelas ações de conservação desse patrimônio e o tripé - usos, verbas e gestão, itens fundamentais para a preservação e conservação do patrimônio ferroviário.



1. As companhias Férreas do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba

A ferrovia tem um papel importante de ligação entre as diversas regiões onde é implantada, modificando a relação de tempo e espaço, possibilitando a interiorização do Brasil. Gerodetti e Cornejo (2005) afirmam que esse meio de transporte surge no país para o preenchimento de um vazio nos transportes que até então, era feito, no interior, pela navegação fluvial ou marítima, por carruagens ou tropas de mulas; transportes considerados muito lentos.

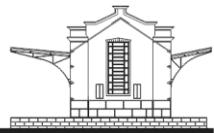
A ferrovia por onde chegava, gerava empregos, trazia o progresso, possibilitava a comunicação dos habitantes, até então isolados no interior do país, trazendo e levando pessoas e mercadorias.

É importante destacar a Lei N° 101 de 31 de outubro de 1835², do governo de D. Pedro II, que autoriza conceder privilégios exclusivos aos investidores, de uma ou mais companhias que fizerem uma estrada de ferro ligando a capital do Rio de Janeiro com os estados de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia. Esses privilégios seriam por um período de quarenta anos, para o uso de carros para transportes de gêneros e passageiros. Essa Lei é o primeiro ato do Imperador no Brasil, incentivando a construção ferroviária no país, tendo como investidores empresários e companhias privadas.

Além da concessão, em seu Artigo 4º, a lei define as obrigações das companhias, os valores máximos a serem cobrados para o transporte de passageiros e de cargas, o percurso com a definição do traçado, designado pelo governo, que determina a passagem da ferrovia pelas cidades e vilas, e o prazo de dois anos para o início da construção do trecho ferroviário concedido a partir da conclusão do contrato com o estado.

A primeira estrada de ferro no Brasil que se beneficiou da lei foi a Estrada de Ferro Mauá – EFM, implantada no Rio de Janeiro. A EFM foi inaugurada em 30 de abril de 1854, tendo a Praia da Estrela como ponto inicial da ferrovia, ao fundo da Baía de Guanabara,

² Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-101-31-outubro-1835-562803-publicacaooriginal-86906-pl.html>, 15 de fevereiro de 2015, 10:43.



chegando até a raiz da Serra de Petrópolis, com o percurso de 14,5 km. Na ocasião, estava presente o Imperador D. Pedro II e os membros da corte e o investidor da EFM, o Comendador Irineu Evangelista que mais tarde recebeu o título de Barrão de Mauá.

Na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, a ferrovia só chega trinta e quatro anos mais tarde, em 1888, com a transposição do leito férreo e com a construção da ponte metálica (figura 1) sobre o Rio Grande que leva o mesmo nome da estação – Jaguara, (figura 2) primeira estação pertencente à Companhia Mogiana de Estrada de Ferro – CMEF, construída em solo mineiro.



Figura 1 – Postal mostrando a Ponte da Jaguara cruzando o Rio Grande. A transposição do rio pela ponte metálica trouxe à região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba a primeira companhia férrea a ser implantada, a Companhia Mogiana de Estrada de Ferro, por muito tempo essa ponte foi uma das maiores pontes ferroviárias do Brasil.

Data: Década de 1910

Autor: Desconhecido

Fonte: Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br>, 24 de janeiro de 2015 – 12:56

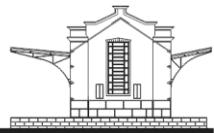


Figura 2 – Estação de Jaguara – Sacramento/MG
Primeira Estação férrea construída na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba – Estação pertencente à Companhia Mogiana de Estrada de Ferro.

Data: Início do século XX

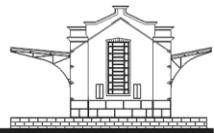
Autor: Bianchi.

Fonte: Coleção Brasilino de Carvalho.

Disponível em <http://turismosacramento.wix.com>, 14 de janeiro de 2015 – 15:56

Além da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro – CMEF, a região em estudo era servida por mais duas companhias: a Estrada de Ferro Goiás – EFG em Araguari/MG – km 0 dessa ferrovia, implantada em 1909, e a Estrada de Ferro Oeste de Minas – EFOM que passa por Ibiá (1913) até Uberaba (1926). Além das três companhias férreas, tem-se a Estrada de Ferro Elétrica Município de Sacramento – EFEMS, que operava um a linha de bonde entre a zona rural e a zona urbana de Sacramento.

Com a chegada dessas companhias férreas ocorreu o crescimento de algumas cidades e o surgimento de outros núcleos de povoamento. A estação torna-se, assim, o prédio mais importante, seguida de outros edifícios que apoiam suas atividades – casa do chefe da estação, casa de turma, casa de funcionários. Esse pequeno povoado é definido por algumas ruas que vão sendo formadas a partir da estação e da linha férrea, com a configuração de quadras, com lotes ocupados por armazéns, comércio e residências.



Como exemplo das estações, das companhias que chegaram à região e que formaram povoados podemos citar: a Estação da Jaguara /CMEF, a Estação de Conquista /CMEF, a Estação Celso Bueno / EFOM, Estação de Amanhece / EFG, Estação Guaxima/CMEF, Estação Macaúbas/ EFOM, Estação de Ararapira /EFG e Estação Km 38/EFG.

Esse fenômeno é constatado também quando analisamos algumas companhias férreas fora da área de estudo. Ghirardello (2002), em sua análise da formação urbana da Companhia de Estrada de Ferro Noroeste do Brasil/ CEFNOB, descreve que os povoados da Noroeste se iniciam a partir do prédio da estação, e não mais pela capela, sendo que muitas dessas estações dão origem às cidades.

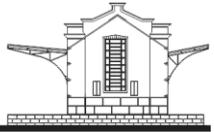
Diferentemente da cidade colonial e mesmo da cidade cafeeira do século XIX, nascidas em solo sacro, ao redor de uma capela, as cidades ferroviárias da Zona Noroeste surgirão sobre solos laicos e ao redor da estação, ou fronteiriças a elas. (GHIRARDELLO, 2002, p.172)

E completa:

No caso das cidades da Noroeste, a povoação se originará a partir da estação. Ela presidirá o espaço urbano, estando ao centro desde ou mesmo num de seus limites, mas, repetimos, sempre, presidindo-o. Desnecessário dizer que será a estação, por muitos anos, o principal edifício desses pequenos lugarejos e que mesmo diante de sua rusticidade terá, podemos afirmar, a mesma importância que tiveram as capelas nas antigas cidades. (GHIRARDELLO, 2002, p.173)

Na área de estudo não é a estação que dá origem à maioria dos nossos núcleos de povoação, com exceção de algumas estações já citadas, mas sim a doação de parte das terras de um grande fazendeiro para a construção da capela, ponto centralizador e de surgimento destes povoados.

Bustamante (2005) destaca algumas capelas erguidas, na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, conhecida como Sertão da Farinha Podre, que deram início aos povoados: em 1816, a capela dedicada a Santo Antônio e São Sebastião, embrião do Arraial de Uberaba; 1840, a capela erguida ao patrimônio do Senhor Bom Jesus da Cana Verde, embrião do Arraial do Brejo Alegre, atualmente Araguari; 1842, a capela construída ao patrimônio de Nossa Senhora do Carmo e São Sebastião, embrião do então arraial de São Pedro do Uberabinha, atualmente Uberlândia.



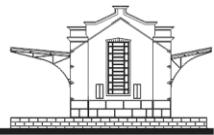
Esse processo de formação dos povoados, através da capela na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, ocorre na maioria dos povoados, porém nem todo povoado recebe o status de cidade. Temos inúmeros exemplos de povoados e arraiais que não se transformaram em cidades, alguns são, atualmente, distritos dos municípios, como por exemplo: os distritos de Piracaíba, no município de Araguari/MG e os distritos de Cruzeiro dos Peixotos e Martinésia, em Uberlândia/MG.

O mesmo acontece com os núcleos de povoação que se iniciam com a chegada da ferrovia na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba; somente a Estação de Conquista (1889), recebe o status de cidade em 1 de junho de 1912, sendo criado o município de Conquista. Os demais permanecem como pequenos povoados e outros, como a Estação de Amanhece, a estação precede a construção da capela e o local não se emancipa e, atualmente, é distrito do município de Araguari/MG.

1.1. Companhia Mogiana de Estrada de Ferro – CMEF

Como já foi mencionado, a primeira companhia férrea a chegar à região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba foi a CMEF, sendo construídas quarenta e seis estações a partir da Estação da Jaguara (1888), em Sacramento. São elas: Estação do Cipó (1889), Estação de Conquista(1889), Estação Guaxima(1916), Estação Engenheiro Lisboa (1889), Estação Tancredo França (1926), Estação Peirópolis (1889), Estação Gama (1913), Estação Rodolfo Paixão (1915), Estação Ameno (1921), Estação Tangará (1914), Estação Calafete (1914), Estação Delta (1914), Estação de Uberaba (1889, 1947, 1961)³, Estação Lea (1930), Estação Mangabeiras (1895, sem data), Estação Tiê (1930), Estação Palestina (1895), Estação Eli (1930,1970), Estação Buriti (1895), Estação Buriti (1895), Estação Anil (1930) , Estação Irara(1895) , Estação Uru (sem data, 1930), Estação Pequi (sem data, 1945) , Estação Sucupira (1895, sem data), Estação Ômega (1924), Estação de Uberlândia (1895, 1939, 1941, 1946, 1970), Estação do Giló (1930), Estação de Sobradinho (1896, sem data), Estação do Preá

³ Quando aparecer mais de uma data junto às estações é porque esta foi construída mais de um a vez, duas, três, etc. Quando aparecer sem data porque não foi encontrado a data de inauguração da estação.



(1940) , Estação da Stevenson (1927, 1970), Estação Angá (1940), Estação de Araguari (1896) (Mapa apêndice A).

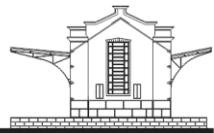
De acordo com Gerodetti e Cornejo (2005), a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro - CMEF foi fundada em 1872, com capital de fazendeiros de café, que se uniram com o objetivo de construírem uma ferrovia que ligasse Campinas a Mogi-Mirim, com um ramal para Amparo. A linha férrea continuou a ser construída, sendo concluído o trecho em 1878, de Mogi –Mirim a Casa Branca; 1883, de Casa Branca a Ribeirão Preto; 1887 até Franca, e em 1888, atravessou o Rio Grande, chegando a estação da Jaguara ao município de Sacramento, no estado de Minas Gerais.

A companhia foi a primeira a atingir a divisa de São Paulo, chegando até o estado de Minas Gerais. A partir de Minas Gerais a pretensão da CMEF era chegar até o estado de Goiás, tanto que a linha a partir da estação da Jaguara denominava-se linha Catalão.

A partir da chegada ao Rio Grande, a companhia recebe a denominação de Companhia Mogiana de Estrada de Ferro e Navegação - CMEFN, pois passa a desenvolver também o transporte fluvial pelo Rio Grande. Em 1892, chega até a zona urbana de Uberaba; 1895 até Uberlândia e em 1896 até Araguari, final da linha, tendo uma extensão de 789 quilômetros, porém não chegando até a cidade de Catalão em Goiás, como seu plano inicial.

A Mogiana, para ligação de Ribeirão Preto a Igarapava no Estado de São Paulo, construiu um ramal da linha tronco que margeia o Rio Grande, chegando em 1915, na zona rural de Uberaba, transpondo o rio, construindo, em 1914, as seguintes estações: Estação de Delta, Estação de Calafete, Estação de Tangará e, em 1915, a Estação de Rodolfo Paixão, que faz o entroncamento com a linha tronco da Mogiana, via Franca. Também foi construído, entre as estações Tangará e a Estação Rodolfo Paixão na zona rural de Uberaba, o posto telegráfico de Ameno (1921). De acordo com Pimenta (2003), esse novo ramal diminuiu o percurso em 84 km entre Ribeirão Preto/SP e Uberaba/MG.

É importante destacar que a Mogiana foi a primeira estrada de ferro, no Brasil, que constrói suas próprias locomotivas, carros e alto de linha, além de prestar serviços a outras ferrovias. Porém o declínio da produção cafeeira e a introdução dos transportes rodoviários,



somados à grande dívida da companhia, provocou uma crise financeira que levou o Governo do Estado de São Paulo a tornar-se sócio majoritário da CMEF em 1952, Gerodetti e Cornejo (2005).

Em 1971, a companhia foi incorporada à Ferrovia Paulista S. A – FEPASA⁴. Na década de 1980, trechos da ferrovia foram retificados com a construção de novos percursos, desativando, assim, algumas estações antigas, que ficam abandonadas.

Em 1998, a FEPASA é incorporada à Rede Ferroviária Federal S.A – RFFSA que no seu processo de concessão passa a ser explorada no mesmo ano pela Ferrovia Bandeirantes S.A – FERROBAN. A partir de 2002, a FERROBAN e a FCA acordaram que a exploração do trecho deveria ser transferida pela FERROBAN para a FCA, através da cisão parcial da FERROBAN, seguida de incorporação da parcela do patrimônio cindido pela FCA.

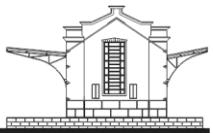
A FCA opera a ferrovia com os transportes de carga na região do Triângulo Mineiro até os dias atuais (2015).

Na tabela 1, temos o quadro cronológico-resumo mostrando as principais datas e fatos relevantes da CMEF, na área em estudo.

Tabela 1- Quadro cronológico mostrando as principais datas e fatos relevantes da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro – CMEF. O quadro aborda a incorporação desta companhia, sua concessão e a relação com a região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba. Elaboração: CARILI, Clayton França.

COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADA DE FERRO-CMEF			
DATAS	1872	1888	1951
FATOS RELEVANTES DA CMEF	Fundação da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro em Campinas/SP.	Chegada da CMEF a região do Triângulo Mineiro com a construção da primeira Estação da companhia – Estação da Jaguara, município de Sacramento. A companhia passa a se chamar Companhia Mogiana de Estrada de Ferro e Navegação - CMEFN	Crise na companhia, leva o Governo do Estado de São Paulo a ser sócio majoritário da CMEF.
DENOMINAÇÕES DAS LINHAS FÉRREAS ABREVIATURAS COMPANHIAS	CMEF	CMEFN	CMEF

⁴Cabe mencionar que, em novembro de 1971, pela Lei n.º 10.410/SP, o Governo do Estado de São Paulo, decidiu unificar em uma só empresa, as cinco estradas de ferro de sua propriedade. Naquela época, pertenciam ao Estado a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Estrada de Ferro Sorocabana, Estradas de Ferro Araraquara, Companhia Mogiana de Estrada de Ferro e Estrada de Ferro São Paulo-Minas. Assim, em decorrência dessa junção, foi criada a FEPASA – Ferrovia Paulista S.A., para gerir, aproximadamente, 5.000 km de vias férreas. (<http://www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp>, acesso em 17 de fevereiro de 2015, 17:34).



COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADA DE FERRO				
DATAS	1971	1998		2002
FATOS RELEVANTES DA CMEF	CMEF é incorporada à Ferrovia Paulistas S. A.	FEPPASA é incorporada à Rede Ferroviária Federal S.A.	A FERROBAN explora o processo de concessão da linha da FEPPASA	FERROBAN e a FCA acordam que a exploração do trecho ficará a cargo da FCA
DENOMINAÇÕES DAS LINHAS FÉRREAS ABREVIATURAS COMPANHIAS	FEPPASA	RFFSA	FERROBAN	FCA

1.2. Estrada de Ferro Goiás – EFG

Com o nome inicial de Estrada de Ferro Alto Tocantins – EFAT foi concedida, em 1890, pelo Governo Federal a uma sociedade de capital misto francês e belga, a construção de uma estrada de ferro que ligasse a cidade de Catalão, no sul de Goiás, até as margens do Rio Tocantins, na cidade de Palmas.

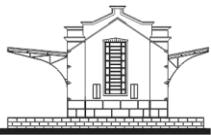
A EFAT tem início em 1905, no Centro Oeste Mineiro, na cidade de Formiga (figura 3) e pretendia fazer a ligação com o estado de Goiás. Em 1906, a EFAT passa a denominar Estrada de Ferro Goiás– EFG. A pretensão de ligação com Catalão/GO não se concretizou pela companhia, chegando os trilhos até à estação até Patrocínio (1918), em Minas Gerais.



Figura 3 - Estação de Formiga, em 1922.

Primeira Estação férrea da Estrada de Ferro Alto Tocantins (1905) que passou a denominar em 1906 Estrada de Ferro Goiás

Data: Sem data



Autor: Foto do livro "Estrada de Ferro Oeste de Minas - Trabalho Histórico-Descriptivo" de Mucio Jansen Vaz (1922), cedida por Bruno N. Campos Coleção Brasilino de Carvalho.

Fonte: Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br>, 14 de janeiro de 2015 – 19:11

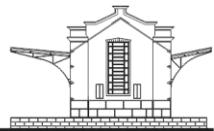
Essa ligação com o estado de Goiás ocorre somente após a incorporação do trecho de Formiga a Patrocínio (1920), pela Estrada de Ferro Oeste de Minas – EFOM, que assume a massa falida da EFG e integra o trecho à sua linha-tronco.

Em Araguari, inicia-se a construção da estação da Estrada de Ferro Goiás/EFG, em 1909, sendo a estação da Goiás o Km zero, dessa companhia. Na área doada pela Prefeitura Municipal de Araguari é instalada sua sede com a construção da estação e diversos prédios ferroviários que dão apoio ao complexo – armazém, oficinas para manutenção de locomotivas e construção de vagões e altos de linha, vila operária, tipografia, almoxarifado, hospital, casa de turma, caixa d'água, casa de força, cooperativa, escola profissionalizante, escola primária, etc. A pretensão era chegar com a EFG até a cidade de Goiás então capital do estado.

Devido à proximidade do complexo ferroviário da EFG, em Araguari, com a divisa do estado de Goiás, na área de estudo, foram construídas somente seis estações: Estação da Goiás em Araguari/MG (1909), Estação de Amanhece (1911), Estação de Ararapira (1924), Estação Km 38 (1960), Estação Horto Florestal (1944) e Engenheiro Bethout (1911), também temos na área de estudo, ligação entre Formiga a Patrocínio, quatro estações da Goiás: Estação de Ibiá (1913), Estação Salitre de Minas (1918), Estação de São Benedito (sem data), Estação de Patrocínio (1918), incorporada posteriormente à EFOM (1920) (Mapa apêndice A).

A EFG atingiu a nova Capital, Goiânia, em 1950, a 450 km de Araguari não mais chegando à antiga capital como estava no plano inicial. Em 1954, a sede da Estrada de Ferro Goiás é transferida de Araguari/MG para Goiânia/GO, ficando Araguari com a segunda divisão da companhia. De acordo com o Jornal Gazeta do Triângulo⁵, a transferência foi um ato político do então, Senhor Major Mauro Borges Teixeira, diretor da Estrada de Ferro Goiás. Com a divisão, a EFG passou a ter em Goiânia/GO, a 1ª Divisão onde ficou a Diretoria,

⁵ JORNAL GAZETA DO TRIÂNGULO, Araguari, V. 18, nº 1030, 4 de abril 1954.



Gabinete, Secretaria, Secção de Comunicação, Chefia, Administração, Mecânica, Transporte, Via Permanente, Obras, Serviço Assistência Social, Serviço Florestal e Agrícola. Em Araguari, a 2ª Divisão da EFG passa a ter: Chefia, Administração, Mecânica, Transportes, Via permanente, Serviço de Assistência Social e Hospital e Serviço Florestal Agrícola.

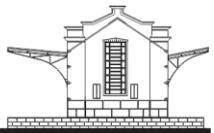
Em 1957, a Estrada de Ferro Goiás é incorporada à Rede Ferroviária Federal/RFFSA. Em 1965, da fusão da Estrada de Ferro Goiás, também já incorporada à RFFSA com a Rede Mineira de Viação/RMV, formam a Viação Férrea Centro Oeste – VFCO. Em 1968, a VFCO torna-se a 5ª Divisão Operacional da RFFSA; 1976 a 14ª Divisão Operacional da RFFSA que deu origem a Superintendência Regional Belo Horizonte – SR-2

Com o processo de concessão, 1996, o trecho ferroviário passou a ser operado pela Ferrovia Centro Atlântica S. A – FCA, que opera a linha até os dias atuais.

Na tabela 2, temos o quadro-cronológico-resumo mostrando as principais datas e fatos relevantes da EFG na área em estudo.

Tabela 2 - Quadro cronológico mostrando as principais datas e fatos relevantes da Estrada de Ferro Goiás. O quadro aborda o surgimento desta companhia, a incorporação, sua concessão e a relação com a região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba. Elaboração: CARILI, Clayton França.

ESTRADA DE FERRO GOIÁS-EFG				
Datas	1890	1906	1907	1909
FATOS RELEVANTES DA EFG	Concessão do Governo Federal para construção da Estrada de Ferro Alto Tocantins	EFAT passa a denominar Estrada de Ferro Goiás	Construção da Linha da EFG a partir de Formiga chegando até Patrocínio em 1918	Construção da linha da EFG a partir de Araguari ligando Minas a Goiás
DENOMINAÇÕES DAS LINHAS FÉRREAS ABREVIATURAS COMPANHIAS	EFAT	EFG	EFG	EFG
ESTRADA DE FERRO GOIÁS-EFG				
Datas	1920	1957	1965	1996
FATOS RELEVANTES DA EFG	A linha da EFG de Formiga a Patrocínio é incorporada à EFOM	A EFG também é incorporada à Rede Ferroviária Federal S.A	É criada a Viação Ferroviária Centro Oeste – VFCO com a fusão da antiga EFG e da RMV ambas também já incorporadas à RFFSA	O trecho ferroviário é concedido a Ferrovia Centro Atlântico S.A - FCA que opera os trens de carga até os dias atuais.
DENOMINAÇÕES DAS LINHAS FÉRREAS ABREVIATURAS COMPANHIAS	EFOM	RFFSA	VFCO	FCA



1.3. Estrada de Ferro Oeste de Minas – EFOM

A Estrada de Ferro Oeste de Minas – EFOM foi a terceira ferrovia a ser implantada no estado de Minas Gerais, em 1878. Tem sua origem na cidade de São João Del Rey, em Minas Gerais, sendo inaugurado no ano de 1880, o primeiro trecho da estação de Sítio (figura 4) até a estação de Barroso (figura 5), com extensão de 49 km. (GERODETTE E CORNEJO, 2005)

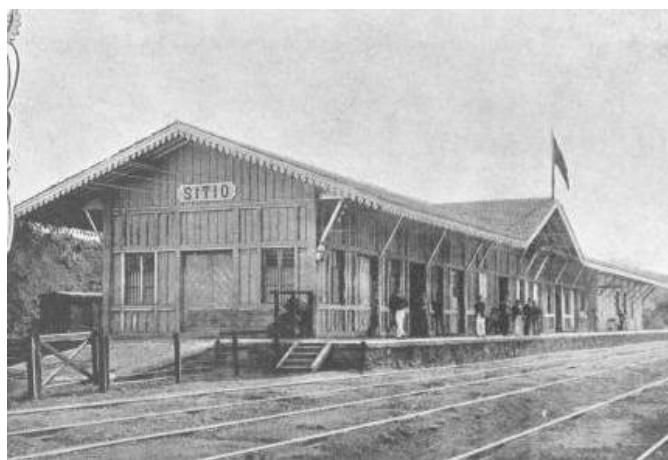


Figura 4 – Estação de Sítio inaugurada em 1878– Estrada de Ferro Oeste de Minas.

Data: 1910

Autor: Desconhecido, foto cedida por Marco Giffoni

Fonte: Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br>, 15 de fevereiro de 2015 – 18:28

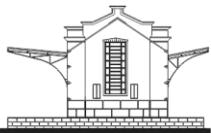


Figura 5 - Estação de Barroso inaugurada em 1880– Estrada de Ferro Oeste de Minas.

Data: Sem data

Autor: Desconhecido,

Fonte: Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br>, 15 de fevereiro de 2015 – 18:42



Na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, como já citado, em 1920 a linha de Formiga a Patrocínio construída pela EFG e incorporada à EFOM.

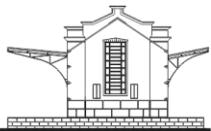
Em 1926, é construída a linha Ibiá a Uberaba pela EFOM sendo construídas dezenas de estações: Estação de São Pedro (1926), Estação Coronel Adolfo (1930), Estação Estevão Lobo/ Presidente Bernardes (1926), Estação Tamanduapava (1926), Estação Km 855(sem data), Estação de Araxá (1926), Estação Capivara (1928), Estação Itaipu (1926), Estação Zelândia (1929), Estação Rio das Velhas (1926), Estação Almeida Campos (1926), Estação Barro Preto (1926), Estação Itiguapira (1926), Estação Batuíra (1926), Estação Amoroso Costa(1930), Estação de Uberaba(1926). Também são construídas, de Ibiá a Patrocínio pela EFOM, mais duas estações: Estação Guabiroba (1916), Estação Catiara (1916) – Mapa apêndice A.

Em 1931, a EFOM foi arrendada ao Governo do Estado de Minas Gerais, passando a integrar a Rede Mineira de Viação - RMV, criada para operar as ferrovias em Minas Gerais, com a integração de várias estradas que operavam no estado: Estrada de Ferro Oeste de Minas, Rede Mineira, Rede Sul Mineira e outras estradas menores.

A partir da criação da RMV, foram construídas mais duas estações entre Ibiá a Uberaba: Estação Ibitimirim (1932) e a Estação Alpercatas (1950). Além dessas estações foram construídas, a partir da antiga linha de Formiga a Patrocínio (EFG), na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, mais dez estações, concretizando assim a ligação com o estado de Goiás. A primeira estação da RMV no estado de Goiás foi à Estação de Três Ranchos (1942) - Mapa apêndice A.

As estações construídas pela RMV, dando continuidade à linha iniciada pela EFG e pela EFOM são: Estação Folhados (1937), Estação Macaúbas (1946), Estação Celso Bueno (1937), Estação Castilhana (sem data), Estação de Monte Carmelo (1937), Estação São Félix (1942), Estação Chapada (sem data), Estação Macacos (1942), Estação Douradoquara (1942) e Estação Grupiara (1942) - Mapa apêndice A.

A Estação de Ibiá configura-se como entroncamento da RMV que possibilitava a ligação a Uberaba/MG e ao Estado de Goiás.



A partir da construção das estações ferroviárias citadas anteriormente pela RMV e o prolongamento da linha até o estado de Goiás foi assim concretizada a ligação até o Porto de Angra dos Reis. A RMV sua linha férrea chega a Catalão e a Goiandira /GO, em 1942. O município de Goiandira configura-se como entroncamento da RMV e da EFG.

Em 1957, a Rede Mineira de Viação⁶ é incorporada à Rede Ferroviária Federal/RFFSA . Em 1965, da incorporação da RFFSA com a RMV formam a Viação Férrea Centro-Oeste / VFCO como já citado. Em 1968, a VFCO torna-se a 5^a Divisão Operacional da RFFSA; em 1976 a 14^a Divisão Operacional da RFFSA que deu origem à Superintendência Regional Belo Horizonte – SR-2.

A ligação feita pela RMV, em 1942, foi desativada e erradicada em 1970, devido à construção da Usina Hidroelétrica de Emborcação (1977) localizada no Rio Paranaíba, que entrou em operação em 1982 e alagou parte de sete municípios em Minas Gerais e quatro em Goiás. A partir da desativação e erradicação do ramal foram desativadas as estações de Monte Carmelo, São Felix, Chapada, Macacos. As estações de Douradoquara e Grupiara foram demolidas e submersas pela represa. A linha foi desviada para oeste, a partir da Estação Celso Bueno até chegar a Araguari/MG. As construções das estações já administradas pela RFFSA ficaram a cargo do 2º Batalhão de Engenharia e Construção – Batalhão Mauá sendo construídas as estações de: Batista Frazão, Alvim Damião, José Bittecourt, Brejo Alegre (1984) e Araguari (1973).

Em 1996, com o processo de concessão o trecho ferroviário passou a ser operado pela Ferrovia Centro Atlântica S. A – FCA, que opera a linha até os dias atuais.

Na tabela 3, temos o quadro cronológico resumo mostrando as principais datas e fatos relevantes da EFOM e da RMV na área em estudo.

⁶ A Rede Mineira de Viação, mesmo incorporada à Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima, permaneceu com este nome até o ano de 1965, quando se fundiu com a Estrada de Ferro Goiás, também já incorporado à RFFSA, dando origem à Viação Férrea Centro Oeste - VFCO. No ano de 1968, é criada a 5^a Divisão operacional da RFFSA e em 1976 da origem a Superintendência Regional de Belo Horizonte - SR2.



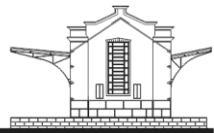
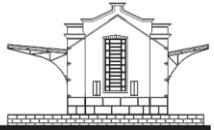


Tabela 3 - Quadro cronológico mostrando as principais datas e fatos relevantes da Estrada de Ferro Oeste de Minas. O quadro aborda o surgimento desta companhia, a incorporação, sua concessão e a relação com a região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba. Elaboração: CARILI, Clayton França.

ESTRADA DE FERRO OESTE DE MINAS E REDE MINEIRA DE VIAÇÃO- EFOM/RMV					
Datas	1878	1880	1926	1931	1942
FATOS RELEVANTES DA EFOM/RMV	Criada a Estrada de Ferro Oeste de Minas em São João Del Rey	Inauguração do primeiro trecho da EFOM ligando Sítio a Barroso em Minas Gerais	Construção da Linha Ibiá/MG a Uberaba/MG	Estrada de Ferro Oeste de Minas e arrendada pelo Governo de Minas Gerais e integra à Rede Mineira de Viação	Rede Mineira de Viação constrói as estações a partir de Patrocínio possibilitando assim a ligação prevista de Angra dos Reis a Goiás
DENOMINAÇÕES DAS LINHAS FÉRREAS ABREVIATURAS COMPANHIAS	EFOM	EFOM	EFOM	RMV	EFOM RMV

ESTRADA DE FERRO OESTE DE MINAS – EFOM/RMV//VFCO/RFFSA/FCA					
Datas	1957	1968	1970	1984	1996
FATOS RELEVANTES DA EFOM/RMV	A RMV também é incorporada à Rede Ferroviária Federal S.A	É criada a 5ª divisão da Viação Ferroviária Centro Oeste – VFCO que surge da fusão da antiga EFG e da RMV ambas também já incorporadas a RFFSA	Erradicado o trecho de Monte Carmelo a Três Ranchos VFECO	É construído o ramal que liga a Estação Celson Bueno a Araguari pelo 2º Batalhão de Engenharia e Construção Batalhão Mauá	A VFCO é concedida à Ferrovia Centro Atlântico S.A - FCA que opera os trens de carga até os dias atuais.
DENOMINAÇÕES DAS LINHAS FÉRREAS ABREVIATURAS COMPANHIAS	RMV	VFCO	VFECO	RFFSA	FCA



1.4. Estrada de Ferro Elétrica Município de Sacramento - EFMS

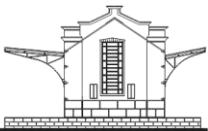
A Estrada de Ferro Elétrica Município de Sacramento, empresa municipal, operava os bondes elétricos em Sacramento/MG e está inserida no contexto das ferrovias na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, onde fazia a ligação dos trens com os bondes.

Em 1913, os bondes iniciam suas atividades tendo um percurso de 14,4 km, possibilitando a ligação entre o trem na zona rural de Sacramento com a cidade através dos bondes.

Cerchi (1991) descreve que as viagens de bonde, inicialmente, eram regulares com quatro bondes para a Estação Ferroviária do Cipó: dois bondes de passageiros e dois bondes de carga.

Os bondes surgem devido à impossibilidade do trem de chegar à cidade de Sacramento, pois a topografia é acentuada não sendo possível a implantação da linha férrea com a chegada da ferrovia na cidade, tendo como opção para essa ligação a utilização dos bondes elétricos. Para a operação dos bondes foi construído, anteriormente, em 1910, a Usina do Cajuru, instalada na cachoeira de mesmo nome, no Ribeirão Borá que deságua no Rio Grande, sendo operado pela municipalidade que construiu a usina através de empréstimos do governo do Estado.

Além de fornecer eletricidade para os bondes, a usina, abastecia também os municípios de Sacramento e Conquista. As estações que foram construídas, em 1913, pela Estrada de Ferro Elétrica Município de Sacramento foram duas: a Estação de Bonde da cidade de Sacramento e a Estação da Tuia (figura 6) - Mapa apêndice A.



A linha da Mogiana e a linha do bonde para Sacramento.
 Fonte: Acervo Antônio Pereira da Silva
<http://www.estacoesferroviarias.com.br>



A. Estação de Bonde cidade de Sacramento



B. Estação de Bonde ao lado Subestação Tuia
Zona Rural de Sacramento



C. Estação Ferroviária do Cipó

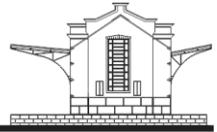
Figura 6 – Mapa com a linha de bonde e a conexão entre a estação do cipó, CMEF e a estação de bonde, EFEMS e a foto das estações.

Montagem: CARILI, Clayton França

A. Estação de Bonde cidade de Sacramento; B. Estação de Bonde ao lado Subestação Tuia Zona Rural de Sacramento; C. Estação Ferroviária do Cipó

Fontes: A. Disponível em www.estacoesferroviarias.com.br, B/C- Arquivos digitais da Fundação Cultural de Sacramento

A partir da década de 1920, os bondes não tinham mais suas viagens regulares, devido a problemas de manutenção, por isso suas atividades foram paralisadas, em 1938, com a decisão, tomada pelo município, de vender definitivamente os bondes de Sacramento, que estavam há vinte e cinco anos em operação.

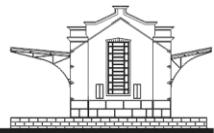


Cerchi (1991) afirma que a paralização dos bondes de Sacramento não foi um processo isolado de descaso, mas mostrava o verdadeiro interesse nacional, voltado para o rodoviarismo, pois as ferrovias estavam sofrendo o mesmo desinteresse por parte da política nacional. É importante destacar que a implantação de bondes no Brasil não era comum no interior do país principalmente fazendo a conexão entre a ferrovia.

Na tabela 4, temos o quadro cronológico resumo mostrando as principais datas e fatos relevantes da EFEMS, na área em estudo.

Tabela 4 - Quadro cronológico mostrando as principais datas e fatos relevantes da Estrada de Ferro Elétrica Município de Sacramento. O quadro aborda o surgimento desta companhia, data de operação e relação com os transportes ferroviários da região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba. Elaboração: CARILI, Clayton França.

ESTRADA DE FERRO ELÉTRICA MUNICÍPIO DE SACRAMENTO/ EFMS				
DATAS	1913	1920	1920-1937	1938
FATOS RELEVANTES DA EFMS	Início do transporte de bonde entre a Estação do Cipó /CMEF e a Estação de Bonde na cidade de Sacramento/EFMS	Até esta data os bondes da EFEMS funcionam diariamente com viagens regulares	A EFMS já não mais possui bondes regulares, operando de modo precário.	Os bondes da EFMS são vendidos e desativados
DENOMINAÇÕES DAS LINHAS FÉRREAS ABREVIATURAS COMPANHIAS	EFMS CMEF	EFMS	EFMS	EFMS



2. Os Conjuntos Ferroviários e sua Implantação nas Áreas Urbanas e Rurais do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba

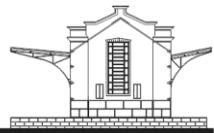
No capítulo anterior foram apresentadas as companhias férreas que desenvolveram os transportes ferroviários na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba que compõem a malha ferroviária da região com as ligações entre os estados de Minas Gerais, São Paulo e Goiás, descrevendo as mudanças ocorridas pelas companhias desde a construção da primeira Estação da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro - CMEF em 1888, a Estação da Jaguara, até a construção das últimas estações da área de estudo em 1984, pela Rede Ferroviária Federal S. A – RFFSA.

Este capítulo abordará a composição dos conjuntos ferroviários com seus diversos prédios e os tipos próprios de edifícios, descrevendo as funções dos edifícios ferroviários, a partir do entendimento destes edifícios na área de estudo e a implantação dos prédios ferroviários, dentro do contexto urbano e rural.

Foram selecionados alguns conjuntos ferroviários da área para análise que são: o Conjunto Arquitetônico da Estação da Jaguara e o Conjunto Arquitetônico da Estação do Cipó, ambos na zona rural de Sacramento que pertenceram à Companhia Mogiana de Estrada de Ferro – CMEF; o Conjunto Arquitetônico da Estação de Monte Carmelo que pertencia à Rede Mineira de Viação – RMV e o Conjunto Arquitetônico da Estrada de Ferro Goiás em Araguari/MG, maior conjunto da área de estudo que pertencia à Estrada de Ferro Goiás – EFG.

A seleção dos conjuntos citados partiu do entendimento destes na área de estudo, selecionando os mais importantes além de apresentar pelo menos um conjunto ferroviário abrangendo as companhias que se instalaram na área de estudo.

2.1. Composição dos conjuntos



A ferrovia, para seu funcionamento, necessitava de uma ampla rede de infraestrutura: leitos ferroviários com os trilhos e dormentes, pontes, viadutos, locomotivas a vapor, trens de cargas e de passageiros, grandes pátios para as manobras, prédios e equipamentos com funções e tipologias distintas.

De acordo com o Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas (RFFSA, 1991), os prédios ferroviários são classificados conforme sua função, e são divididos e incluídos basicamente nas seguintes categorias: estações, armazéns, oficinas, prédios administrativos, cabines de sinalização, casa de turma, casa para os funcionários, casas de máquinas e casa de força.

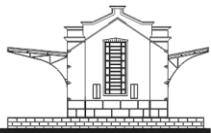
Essas categorias possuem tipologias próprias, porém soluções diversas na construção que vai desde o material empregado até a concepção formal adotada.

O transporte ferroviário exige um verdadeiro complexo de edificações para sua eficácia. Além dos edifícios destinados para o serviço para os passageiros e à administração, os transportes ferroviários necessitam de outras construções, tais como cabines de sinalização; local para depósito de locomotivas ou vagões, oficinas para reparos e revisões do material rodante; na época das locomotivas a vapor, reservatórios para água e carvão; escritórios, residência para o chefe da estação e para funcionários. (KÜHL, 1998, p.138)

A estação, independente do seu tamanho, era o prédio mais edificado para a implantação da ferrovia; operava os transportes ferroviários e dava apoio às atividades básicas: parada do trem para embarque e desembarque de passageiros e mercadorias, abastecimento de águas e controle do tráfego.

Por ser o edifício mais marcante dos conjuntos e o prédio mais construído, mesmo que isolado, sem o apoio das demais construções, as estações é o objeto central deste trabalho e serão analisadas, nos capítulos 3 e 5, suas tipologias e os critérios de conservação deste patrimônio, possibilitando assim o entendimento tipológico e o estado de conservação desses edifícios, na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba.

Na maioria das vezes junto às estações era necessária a construção das caixas d'água para o abastecimento da locomotiva, esses dois equipamentos eram primordiais para o funcionamento da ferrovia e deixaram de ser usadas e construídas a partir da introdução das locomotivas a diesel a partir da década de 1954 no Brasil.



Os prédios ferroviários surgem com programas diversos e tamanhos distintos. A dimensão das estações e os demais edifícios que as compõem estão ligados com a importância das localidades onde são construídas. *“Dependendo de sua importância estratégica, as estações podiam ser dotadas apenas de um modesto edifício para viajantes e de escritórios da administração, ou de todo um complexo de edifícios constituindo uma verdadeira usina”*. (KÜHL, 1998, p.138)

Assim, na formação dos conjuntos ferroviários, temos edifícios com usos diversos que se repetem quando analisamos os conjuntos ferroviários. Para melhor entendimento dos edifícios ferroviários iremos abordar os principais imóveis dos conjuntos quando analisamos os complexos ferroviários do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba.

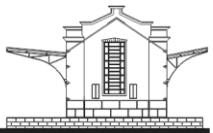
2.1.1. Armazém de Cargas

O prédio do armazém de cargas, tinha como função a armazenagem de mercadorias que eram embarcadas e desembarcadas no trem, vagões de cargas, sendo construído, assim como a estação, na beira da linha.

Esses edifícios estão presentes em alguns conjuntos ferroviários. Na maioria das vezes, os conjuntos não possuíam armazéns separados, sendo a armazenagem dos produtos ou de cargas feita em um dos cômodos pré-definidos da estação.

Na estação, o cômodo com a função de armazenagem, caracteriza-se, na maioria, pela ausência de janelas, presença de duas portas de correr, em madeira, voltadas uma para o lado da plataforma da estação, fazendo a ligação com a composição – locomotiva e vagões e a outra porta para a fachada posterior à plataforma, ligando o exterior do edifício com outros meios de transporte, movidos a tração animal e posteriormente a combustíveis fósseis – caminhões.

Os armazéns construídos separadamente da estação têm o partido retangular, com a cobertura em duas águas, com tesouras internas; externamente há o prolongamento do telhado, formando duas áreas cobertas: nas maiores fachadas, que são apoiadas por mão-francesa, ambas as estruturas em madeira ou em ferro, cobertas com telhas de barro tipo francesas.



De um lado da cobertura estava a linha férrea, 40 cm mais baixa do que o armazém, formando a plataforma de embarque e desembarque de mercadorias, com acesso a portas em madeira de correr de duas folhas que também estão presentes na fachada posterior à plataforma coberta.

Como exemplo de armazéns, na área de estudo, temos os edifícios com esta função pertencente ao Conjunto Arquitetônico da Estação da Jaguara (figura 7), da Estação do Cipó (figura 8) ambos em Sacramento e ao Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Estação da Goiás em Araguari/MG (figura 9).



Figura 7 - Planta do armazém de cargas do conjunto da Estação da Jaguara em Sacramento/MG. Nota-se o espaço de armazenagem e depósito.

Data: Sem data

Autor: Raquel Rezende dos Santos – Arquiteta Urbanista

Fonte: Arquivo Digital da Prefeitura Municipal de Sacramento – Diretoria Geral de Desenvolvimento Econômico, Turístico e Cultural.

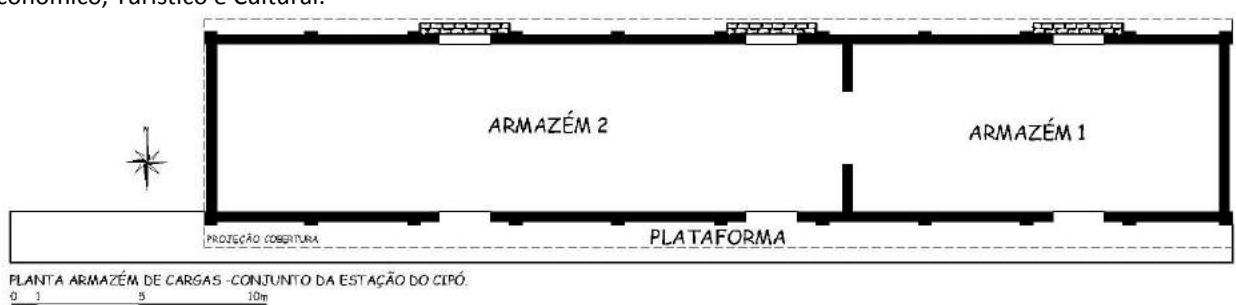
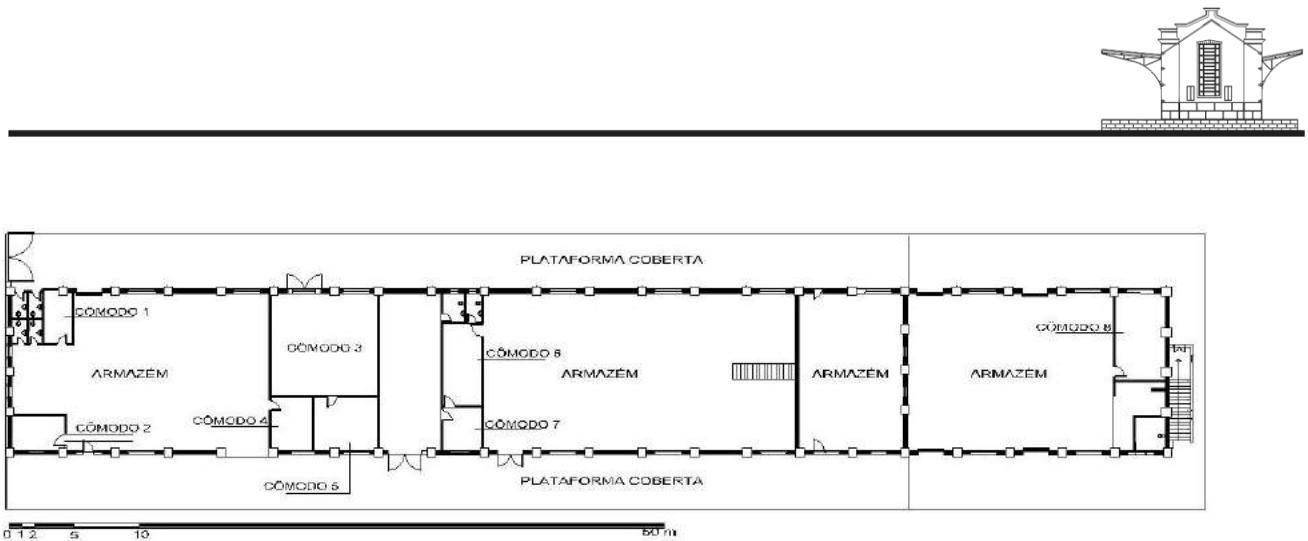


Figura 8 - Planta do armazém ao lado da Estação do Cipó em Sacramento/MG. Nota-se o espaço de armazenagem, dividido em duas áreas.

Data: Sem data

Autor: Raquel Rezende dos Santos – Arquiteta Urbanista

Fonte: Arquivo Digital da Prefeitura Municipal de Sacramento – Diretoria Geral de Desenvolvimento Econômico, Turístico e Cultural.



PLANTA DO ARMAZÉM DE CARGAS - CONJUNTO ARQUITETÔNICO DA ESTAÇÃO DA GOIÁS - ARAGUARI/MG

Figura 9 - Planta do armazém localizado no Conjunto Arquitetônico da Estação da Goiás em Araguari. Nota-se o espaço de armazenagem e depósito.

Data: 10/2000

Levantamento: CARILI, Clayton França

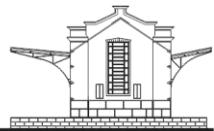
Fonte: Acervo Particular

Os Armazéns de Carga do Conjunto da Estação da Jaguara e da Estação do Cipó estão localizados ao lado da estação sendo interligados pela cobertura da plataforma. No caso do Conjunto Arquitetônico da Estação da Goiás em Araguari/MG, o armazém é implantado não do mesmo lado da estação, e sim em lado oposto, distante e sem ligação coberta entre os prédios.

2.1.2. Oficinas

As oficinas, de acordo com os Manuais de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas (RFFSA) seguem basicamente as normas utilizadas nas construções industriais, variando apenas seu interior de acordo com o tipo de trabalho desenvolvido.

Esses edifícios necessitavam de grandes vãos, para manutenção das locomotivas e vagões, que eram vencidos por tesouras em estruturas metálicas ou em madeira, com pé-direito alto, apoiadas em pilares em ferro fundido ou alvenaria, sendo que na maioria das vezes temos a presença de lanternim ou shed no telhado, para maior iluminação e ventilação do prédio. A cobertura é em telha cerâmica francesa e /ou telha ondulada de



zinco. Em algumas oficinas, além da função de manutenção, também tinham como função a fabricação e montagem de carros de passageiros e autos de linha.

A linha férrea, obrigatoriamente, adentra esses edifícios, permitindo que o material rodante (locomotivas e vagões) recebam a manutenção e reparos e /ou fossem construídos. As oficinas poderiam ter três partidos básicos: circular, semicircular e retangular.

A primeira solução encontrada para o funcionamento desse edifício, foi o partido construtivo em formato de um círculo, com o centro descoberto onde há um trilho que gira 360° graus que leva o nome de girador.

O girador permite a conexão aos demais trilhos distribuídos na parte coberta do edifício (extremidades do círculo), trilhos de manutenção, que podem ser conectados ao girador, estacionando a locomotiva ou vagão para a manutenção. Esse tipo de oficina é denominado de Rotunda. Além da função de oficina de manutenção, algumas vezes servia como garagem para guarda das locomotivas.

Esse edifícios são em alvenaria de tijolos maciços, com grandes janelas, presença de shed na cobertura, pilares em ferro que sustentam o telhado com estrutura mista em madeira e ferro, telhas cerâmicas tipo francesas.

Na área de estudo não temos a presença de rotunda circular, como exemplos podemos citar a rotunda do Conjunto Arquitetônico de São João Del Rey (figura 10,11,12) em Minas Gerais.



Figura 10 - Planta esquemática da Rotunda de São João Del Rey. Observa-se ao centro o girador e as linhas distribuídas a partir do centro do edifício.

Autor: Nada consta

Data: Sem data

Fonte: Disponível em <http://trilhosdooeste.blogspot.com.br/2011/10/rotunda.html>

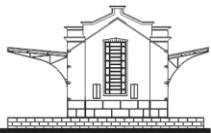


Figura 11 - Rotunda de São João Del Rey. Observa-se o volume arredondado do prédio.

Data: 2008

Autor: Jonas Augusto Martins de Carvalho

Fonte: Disponível em

<http://www.estacoesferroviarias.com.br>



Figura 12 - Rotunda de São João Del Rey. Observa-se o interior da rotunda com o girador ao centro e os trilhos onde eram estacionadas as locomotivas para manutenção.

Data: 2008

Autor: Jonas Augusto Martins de Carvalho

Fonte: Disponível em

<http://www.estacoesferroviarias.com.br>

A segunda solução identificada de partido das oficinas era a criação do prédio da rotunda em formato de um semicírculo, sendo o edifício coberto somente na metade, 180° graus e o centro descoberto com o girador que gira 360° graus.

O sistema construtivo segue o mesmo padrão da rotunda de 360°, porém como o prédio é seccionado ao meio, aparecem empenas triangulares com óculo, com dois módulos de duas águas.

A única rotunda na área de estudo é semicircular, construída pela Companhia Mogiana de Estrada de Ferro, na cidade de Uberaba/MG (figura 13 e 14). De acordo com o site <http://www.estacoesferroviarias.com.br>, há poucas informações com relação à rotunda que foi demolida por volta da década de 1940 não havendo documentação no arquivo público municipal de Uberaba a este respeito.

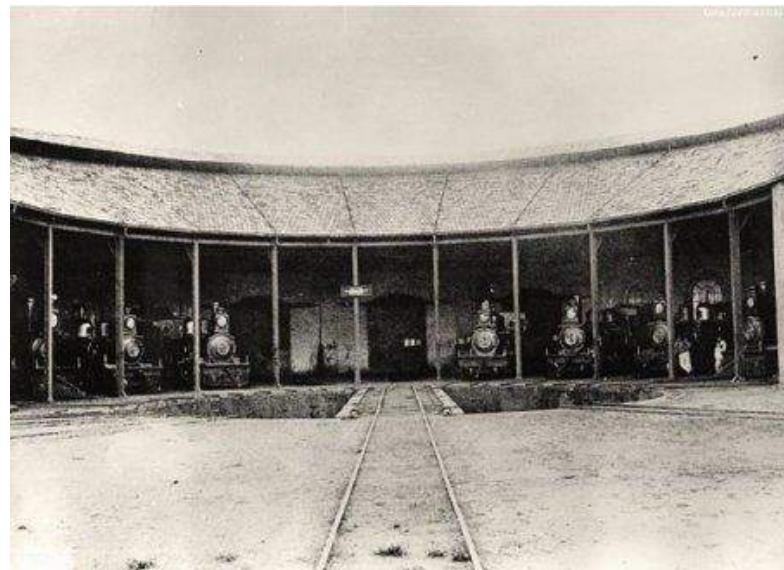
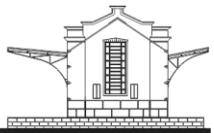


Figura 13 - Interior da rotunda semicircular em Uberaba/MG. Ao centro o girador que faz a conexão com os trilhos que levam à área coberta, onde as locomotivas são estacionadas e recebem manutenção. Podemos observar os pilares provavelmente em ferro fundido que sustentavam o telhado.

Data: Sem data

Autor: Desconhecido

Fonte: Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br>



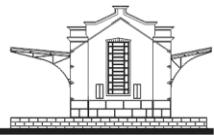
Figura 14 - Rotunda de Uberaba. Observa-se o exterior da rotunda semicircular. O edifício foi construído pela Companhia Mogiana de Estrada de Ferro. Podemos notar as empenas triangulares e a presença dos óculos.

Data: Sem data

Autor: Desconhecido,

Fonte: Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br>





A terceira solução adotada para o partido das oficinas foi o formato retangular. Essa solução, na área de estudo, pode ser encontrada com duas possibilidades. A primeira, as oficinas menores possuíam acesso ao prédio através da linha férrea que adentrava todo o edifício, fazendo assim a manutenção de duas, três ou mais composições dependendo do tamanho, modulação do edifício e o número de linhas. Podemos citar como exemplo na área a oficina de Ibiá/MG (figura 15 e 16), construída inicialmente pela EFG. A estrutura do telhado é sustentada com tesouras em madeira e com a presença de lanternim.



Figura 15 - Oficina de manutenção de Ibiá/MG

Observa-se que a oficina é dividida em três módulos onde temos a presença das tesouras com lanternim para iluminação e ventilação do prédio. Nota-se grandes aberturas para entrada da composição para manutenção e reparos.

Data: 04/ 2015

Autor: Maria Eliza de Freitas Otoni

Fonte: Acervo particular



Figura 16 - Oficina de manutenção de Ibiá/MG. Observa-se o interior da oficina com a presença de lanternim para iluminação e as tesouras em madeira na cobertura.

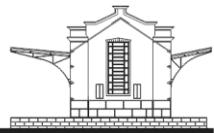
Data: 04/ 2015

Autor: Maria Eliza de Freitas Otoni

Fonte: Acervo particular

A segunda, as oficinas maiores (figura 17,18) possuem dois módulos retangulares independentes, com tesouras metálicas, apoiadas em pilares de alvenaria que são conectados através de um pátio externo descoberto, onde se encontra um trilho móvel, conhecido como carretão.

Essa conexão, entre os dois módulos retangulares, é feita pelo edifício que fica ao centro, construído com pavimento térreo e mais dois andares, sendo que no térreo tinha-se os acessos dos trabalhadores ferroviários e nos pavimentos superiores a área administrativa e escritórios das oficinas.



O carretão funciona à energia elétrica sendo movido em um único eixo, o que permite a conexão com os demais trilhos de manutenção presentes na oficina, permitindo abrigar várias locomotivas ou vagão para manutenção e reparos.

Em partes da linha férrea, no interior do edifício coberto, existem, em alguns pontos, escadas que dão acesso a fossos construídos na oficina permitindo a manutenção do material rodante.

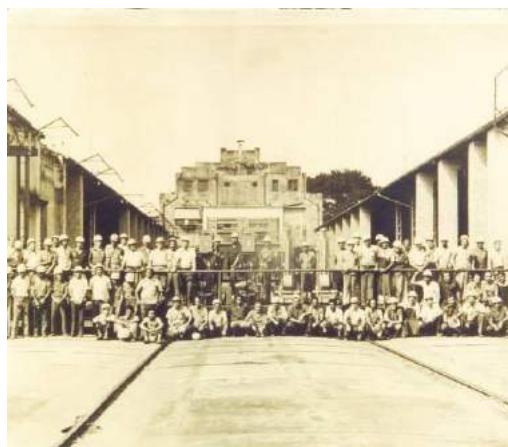


Figura 17 - Interior do Prédio da Locomoção que compõem o conjunto arquitetônico da estação da Goiás em Araguari/MG. Observam-se os ferroviários postados no carretão para a foto.

Data: Década de 1950

Autor: Foto da coleção de Wanderley Duck.

Fonte: Disponível em

<http://viagemnostrilhos.blogspot.com.br>



Figura 18 - Interior do Prédio da Locomoção que compõem o conjunto arquitetônico da estação da Goiás em Araguari/MG. Observam-se as máquinas e os ferroviários trabalhando.

Data: Década de 1950

Autor: Foto da coleção de Wanderley Duck.

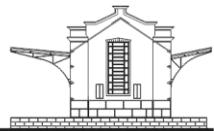
Fonte: Disponível em

<http://viagemnostrilhos.blogspot.com.br>

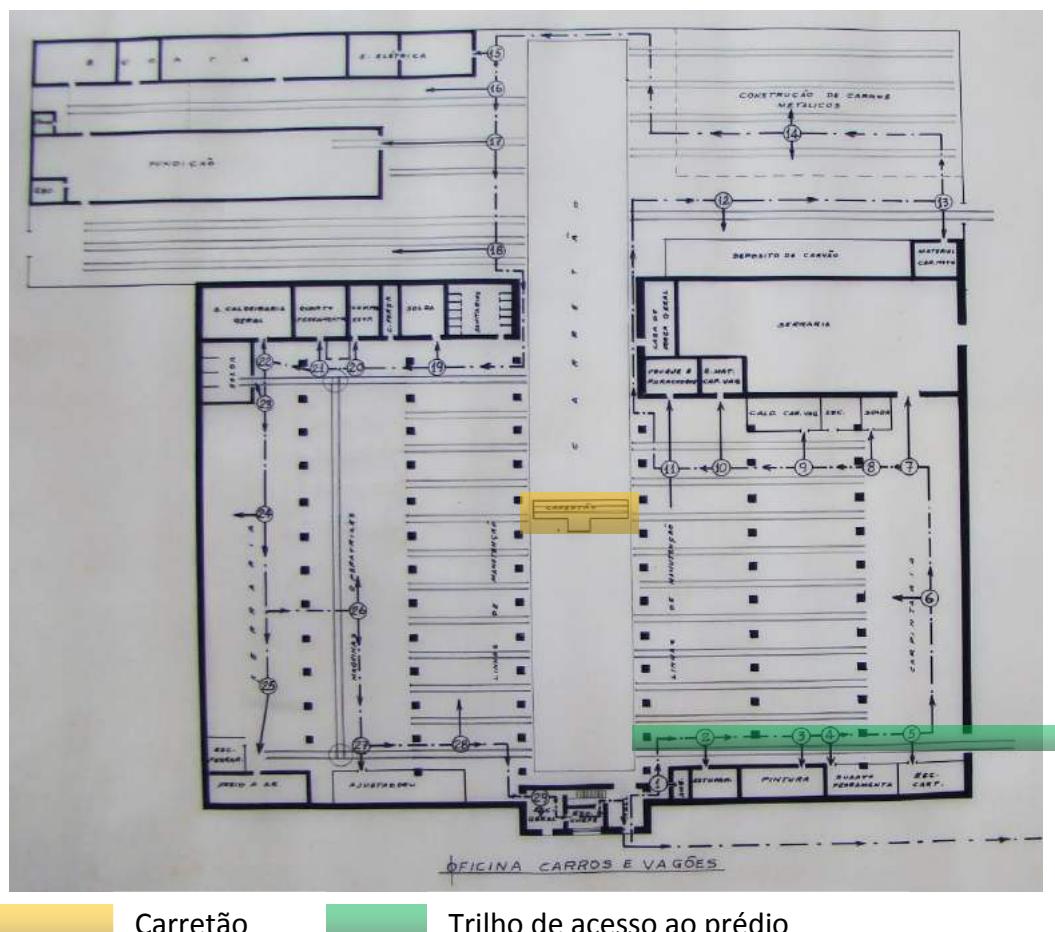
A oficina denominada de Locomoção (figura 17,18), no Conjunto Arquitetônico da Estação da Goiás em Araguari/MG, seguia essa descrição e fazia a manutenção das locomotivas, vagões e a construção de carros de passageiro e autos de linha.

Na Locomoção, o edifício é de grande dimensão (figura 19), aproximadamente 7.000 m², que abrigava as seguintes áreas: administração e escritórios da oficina, caldeiraria geral, ferraria, máquinas operatrizes, manutenção de freios a ar, ajustadores, quartos de ferramentas, compressores, solda, linhas de manutenção, carpintaria, estufa, pintura, caldeiraria de carros e vagões, quarto de força, truque, para choques e serraria.





Ao lado da Locomoção há duas áreas cobertas onde funcionava o lavador de veículos, linha de construção de carros metálicos e do outro lado a fundição, sucata e elétrica, também servidas pelo carretão que fazia a transposição do trem para as linhas de manutenção.



Carretão

Trilho de acesso ao prédio

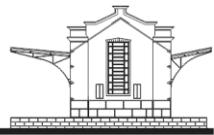
Figura 19 - Planta do Prédio da Oficina pertencente ao Conjunto Arquitetônico da Estrada de Ferro Goiás, denominado Locomoção. Observa-se ao centro do edifício o trilho móvel instalado no carretão que permite a passagem de uma composição para os trilhos de manutenção que estão na parte coberta do edifício. O acesso das locomotivas e composições é somente por um portão lateral.

Data: Dezembro de 2008

Autor: Desconhecido

Desenho completado: CARILY, Clayton França

Fonte: Arquivos Particulares – CENTRO UNIVERSITÁRIO DO TRIÂNGULO – Unitri. A ferrovia em Araguari: Complexo Paisagístico e Arquitetônico da Estrada de Ferro Goiás – Inventário documental - Centro de Estudos Urbanos, culturais e da Paisagem –CEUCP. Uberlândia: 2008



2.1.3. Edifício da Administração

De acordo com os Manuais de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas – RFFSA, os prédios administrativos são construções comuns em um ou mais pavimentos, compostos por salas de escritórios, gabinetes, copa e sanitários.

Na área de estudo, não temos exemplo de prédios administrativos isolados. No caso do maior conjunto da área, o Conjunto Arquitetônico da Estrada de Ferro Goiás em Araguari/MG, a administração ocorre de modo descentralizada, distribuída em prédios separados como no pavimento superior da estação de passageiros, pavimentos superiores do prédio da locomoção, etc.

Na década de 1980, com a desativação da Estação da Goiás, a administração da ferrovia foi transferida para o prédio em que anteriormente funcionava a Escola Profissional Ferroviária. Nos conjuntos menores, a administração era feita em alguns cômodos da estação de passageiros.

2.1.4. Casa de Turma

As casas de turma, de acordo com o Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas - RFFSA, são pequenas construções ao longo das linhas que servem de apoio aos trabalhadores responsáveis pela via permanente. Na maioria das vezes, são construções simples de um só cômodo e cobertura em duas águas com telhas francesas.

Na área, podemos citar como exemplo ainda existente a Casa de Turma do Conjunto Arquitetônico da Estação da Stevenson (figura 20), na zona rural de Araguari/MG, construída pela CMEF. A Casa de Turma (figura 21) é pequena e fica ao lado da estação sendo interligada por muros que formam um pequeno pátio entre a Casa de Turma e a estação de passageiro.



Figura 20 - Estação da Stevenson – CMEF – Zona Rural de Araguari. Observa-se a estação e ao lado a presença da Casa de Turma que neste caso se reduz a um cômodo.

Data: 27/05/2003

Autor: Carolina Fernandes Vaz – Arquiteta Urbanista

Desenho completado: CARILI, Clayton França

Fonte: Arquivo Digital da Fundação Araguarina de Educação e Cultura – FAEC, Arquivos da Divisão de Patrimônio Histórico de Araguari.

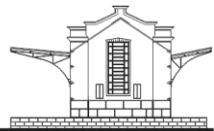


Figura 21 - Casa de Turma ao lado da Estação da Stevenson. Observa-se o telhado em duas águas e a pequena dimensão do edifício.

Data: 12/2011

Autor: CARILI, Clayton França

Fonte: Acervo Particular



As Casas de Turma também podiam ser construídas com maiores dimensões, abrigando os trabalhadores que viviam com suas famílias ou outros operários. Inácio (2003), em seu trabalho intitulado “Trabalho, ferrovia e memória. A experiência de Turmeiro (a) no Trabalho Ferroviário” descreve:

Em relação a outros trabalhadores da empresa, constituíam um contingente que trabalhava em condições específicas. Moravam em casa de turma, formadas em média com seis trabalhadores, separados de dez em dez quilômetros, residindo nas margens dos trechos da ferrovia, algumas próximas outras distantes das cidades, chefados por um feitor que também residia nas turmas e por um mestre de linha que passava esporadicamente pelos locais de trabalho. (INÁCIO, 2003, p.11)

As Casas de Turmas, além de isoladas podiam ser conjuntos de casas situadas ao longo do trecho ferroviário, cedidas pela empresa para seus trabalhadores braçais, chamados de turmeiros, residirem com suas famílias.

Como exemplo dessas Casas de Turma, podemos citar a Casa de Turma do Conjunto da Estação da Jaguara, situada na zona rural de Sacramento (figura 22 e 23).

A Casa de Turma é geminada com a presença de duas residências onde temos em cada unidade: sala, quarto e cozinha. O banheiro é único e serve às duas unidades.

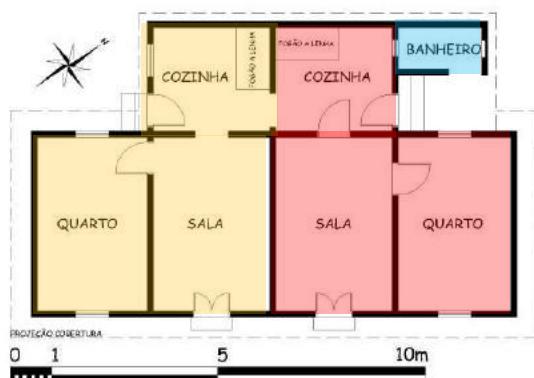


Figura 22 - Conjunto Arquitetônico da Estação da Jaguara.

Planta da Casa de Turma. Observa-se a Casa de Turma dividida em duas unidades com banheiro comunitário.

Data: Sem data

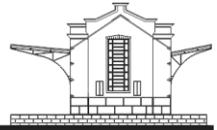


Figura 23 - Conjunto Arquitetônico da Estação da Jaguara. Nota-se a alvenaria de tijolos maciços sem reboco, as esquadrias em madeira e o telhado em duas águas, com telhas francesas.

Data: Sem data

Levantamento: Raquel Rezende dos Santos – Arquiteta Urbanista

Fonte: Arquivos Digitais da Fundação Cultural de Sacramento



O tamanho da turma variava de três a dez trabalhadores, dependendo do trecho, com menos ou mais acidentes que ocorriam com as composições. No percurso que era registrado maior índice de acidentes a tendência era que a turma fosse maior.

2.1.5. Casa dos Funcionários

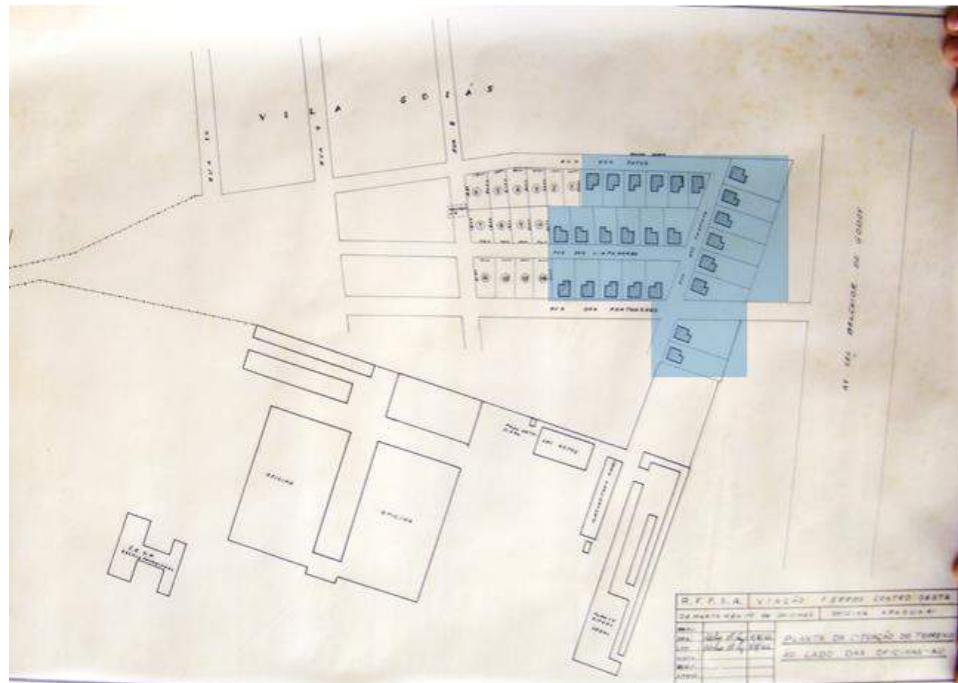
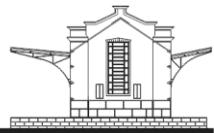
As casas dos funcionários da ferrovia, construídas na maioria das vezes nas cidades, agrupavam-se em pequenas vilas com padrões diferentes, a partir da definição da categoria profissional - casa para engenheiros ou administradores e casas para os operários ferroviários.

As casas dos administradores e dos engenheiros possuíam maiores lotes, melhores padrões construtivos e melhor tratamento de fachada. As casas para operários ferroviários com menores lotes e padrões mais modestos de construção.

Para melhor exemplificar a configuração dessas vilas iremos analisar a Vila da Goiás, em Araguari/MG (figura 24). Souza (2009), em seu trabalho “A formação da Vila Ferroviária da Estrada de Ferro Goiás na cidade de Araguari – MG, trabalho e cotidiano cercado pelos muros da ferrovia”, descreve como era a vila da Goiás:

A vila era composta de quatro ruas, contendo 25 casas e um lote vazio. Na Rua dos Tatus encontravam-se seis casas e o referido lote, na Rua dos Limpadores mais seis, na rua dos Foguistas oito e na Rua dos Portadores, cinco casas. Todas em forma de Chalé com fachadas voltadas para a rua. Implantação com afastamento frontal, lateral e nos fundos. As muretas das casas da rua dos Tatus foram retiradas para o alargamento da rua, deixando as casas rente à calçada. Os lotes possuíam em media 300 m². (SOUZA, 2009, P.72)

A vila, no Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Estrada de Ferro Goiás, é construída atrás do complexo, em área que foi doada pela prefeitura Municipal de Araguari e como descrito por Souza (2009), o nome das ruas foi definida de acordo com as profissões ferroviárias.



 Casas da Vila - ferroviária da Goiás - 25 residências

Figura 24- Conjunto Arquitetônico da Estação da Goiás – Vila Ferroviária da Goiás – Observa-se a implantação das 25 casas na parte superior do conjunto ferroviário com acesso pela rua dos Portadores

Data: Sem data

Autor: Sem identificação

Desenho completado: CARILI, Clayton França

Fonte: Arquivos Particulares – CENTRO UNIVERSITÁRIO DO TRIÂNGULO – Unitri. A ferrovia em Araguari: Complexo Paisagístico e Arquitetônico da Estrada de Ferro Goiás – Inventário documental - Centro de Estudos Urbanos, culturais e da Paisagem-CEUCP. Uberlândia: 2008.

Souza (2009) aborda como eram simples as casas da vila ferroviária (figura 25,26), projeto básico que se repetia:

As casas apresentavam partido retangular, cobertura em duas águas, em telhas francesas. A edificação era simples, mas com detalhes que remetem suavemente ao Estilo Arquitetônico Ecléctico, tal como os detalhes em massa da empena, evidenciando o formato triangular, e no contorno das janelas, que ocupam a fachada em par, uma em guilhotina com vidros e outra em 2 folhas de abrir. Apresentam muretas baixas com pilares, em frete à casa. (SOUZA, 2009, P.73)

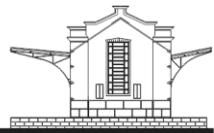


Figura 25 - Vila da Estrada de Ferro Goiás em Araguari/MG

Podemos observar as casas com a mesma tipologia: telhado em duas águas com telhas francesas e as empenas voltadas para a rua, janelas em madeira tipo guilhotina, porta de acesso principal a casa lateral e muros baixos.

Data: Década de 1950

Autor: Desconhecido,

Fonte: Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto, Fundação Araguarina de Educação e Cultura/FAEC



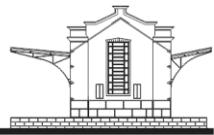
Figura 26 - Vila da Estrada de Ferro Goiás em Araguari/MG

Podemos observar a Rua dos Portadores com as casas modificadas.

Data: 18 /04/2015

Autor: CARILI, Clayton França

Fonte: Acervo Particular



A planta das casas (figura 27) era modesta com a presença de sete cômodos (sala, três quartos, copa, cozinha, banheiro) e a área de serviço com cobertura e o telhado apoiado em uma das paredes da casa e em dois pilares. O acesso principal à casa é feito lateralmente pela sala, os quartos estão todos dispostos em um dos lados da edificação, onde o acesso a esses quartos acontece a partir da sala, copa ou cozinha. O banheiro está ao lado da cozinha que dá acesso à área de serviço e ao quintal, não havendo uma setorização de áreas. As casas foram implantadas com ruas estreitas.



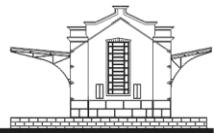
Figura 27 - Croqui esquemático da Casa nº 2 da Rua dos Foguistas. Vila Ferroviária da Estrada de Ferro Goiás – Araguari/MG-2008

Data: 2008

Autor: Aline Ferreira Santos – Estudante de Arquitetura e Urbanismo da Unitri

Fonte: Arquivos Particulares – CENTRO UNIVERSITÁRIO DO TRIÂNGULO – Unitri. A ferrovia em Araguari: Complexo Paisagístico e Arquitetônico da Estrada de Ferro Goiás – Inventário documental - Centro de Estudos Urbanos, culturais e da Paisagem-CEUCP. Uberlândia: 2008.

As casas dos engenheiros e administradores da ferrovia, possuem padrões diferenciados sendo que os lotes são maiores.



Ao analisarmos a planta de uma das casas, que está voltada para a Praça dos Ferroviários em Araguari/MG, podemos observar que a casa possui uma dimensão maior em planta que as casas da vila da Goiás, além de um tratamento de volume e fachada mais elaborados, sendo as casas com tendência ao estilo Art-Decô.

A planta (figura 28) é composta de um alpendre frontal voltado para a praça, em formato de "L" que dá acesso à sala ou à copa. A residência internamente possui nove cômodos: sala, copa, quatro quartos, banheiro, cozinha e despensa. Além da residência principal, no fundo da casa, temos de um lado a garagem coberta para um carro e de outro uma pequena construção com os cômodos de despejo e a área de serviço com o tanque.

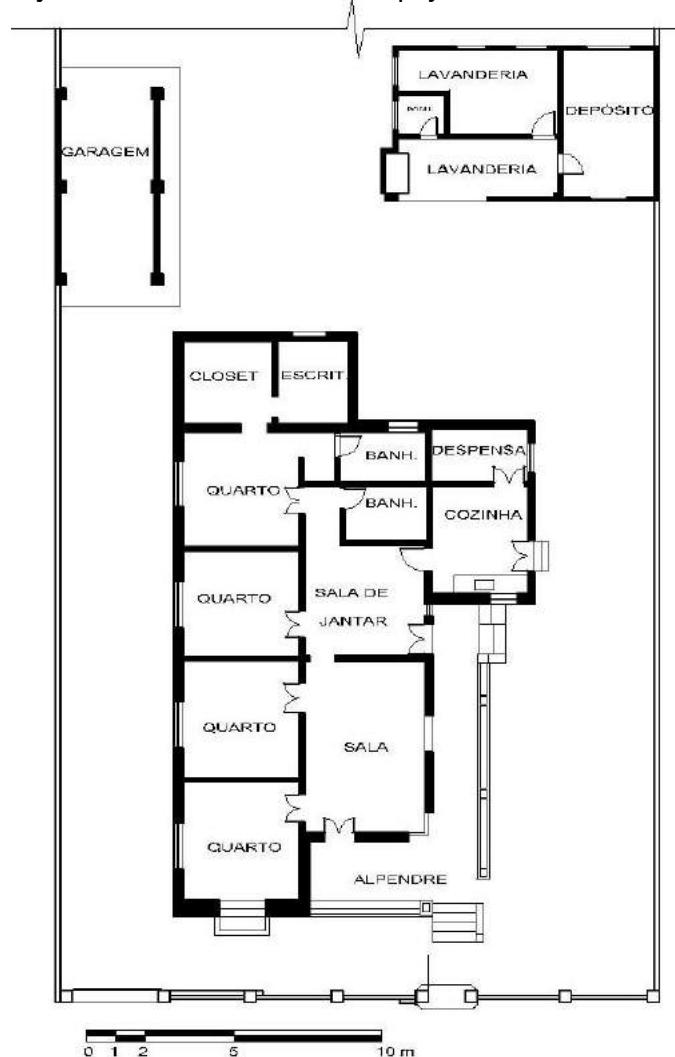
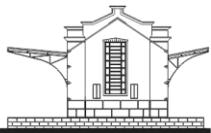


Figura 28 - Planta de uma das casas dos engenheiros. As Casas estão voltadas para a Praça dos Ferroviários.
Data: 2014
Autor: CARILI, Clayton França
Fonte: Arquivo particular



A implantação dessas casas, no caso da EFG em Araguari/MG, não acontece na vila e sim ao lado da esplanada da estação, na rua de acesso ao complexo ou voltado para a Praça dos Ferroviários também com tipologias diferenciadas, dependendo do cargo que era ocupado na ferrovia: administradores, chefes, engenheiros, etc.

Na área, temos a presença das vilas ferroviárias na cidade de Ibiá, Patrocínio, Uberaba, Uberlândia e Araguari.

2.1.6. Caixas d'água

Outro elemento importante, no conjunto ferroviário, era a presença das caixas d'água que se localizavam à beira da linha para o abastecimento das locomotivas a vapor. Essas caixas eram suspensas por alvenaria de tijolos maciços e algumas vezes por embasamento de pedra, ou estruturas em ferro, sendo grandes reservatórios em ferro fundido de formas e tamanhos variados. Em alguns locais aparecem caixa d'água em concreto.

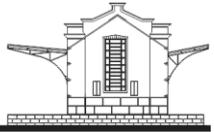
Em relação às caixas d'água, KÜHL, comenta:

As caixas d'água também eram elemento importante na composição das instalações ferroviárias, na época das locomotivas a vapor, que consumiam em média nove vezes a mais água do que carvão. O “tender”, vagão reservatório para carvão e água, era abastecido por uma grua hidráulica. As caixas-d'água podiam apresentar formas variadas – circulares, octogonais, retangulares, ovaís, etc. – e ter a estrutura de sustentação para os reservatórios de tijolos, pedra ou metal. Recebiam assim como as próprias estações, as mais variadas roupagens estilísticas. (KÜHL, 1998, p.164)

Na área, há o predomínio de caixas d'água quadradas, sendo em ferro fundido com dimensões variadas, sustentadas por paredes e pilares em alvenaria de tijolos maciços formando um cômodo abaixo da caixa d'água.

Na Estação Buriti no município de Uberaba/MG, construída pela CMEF, notamos a presença de duas caixas d'água interligadas uma com a outra e apoiadas em paredes e pilares em alvenaria (figura 29). Notamos internamente que foram também colocados





trilhos de ferro cruzando a superfície do fundo da caixa para sustentação da mesma. Abaixo das caixas d'água há a formação de dois pequenos cômodos (figura 30).



Figura 29 - Caixa d'água do Conjunto Arquitetônico da Estação Buriti – CMEF, zona rural de Uberaba.

Observam-se as paredes alvenaria de tijolos maciços e a caixa d'água em ferro fundido construídas na margem da linha

Data: 03/ 2015

Autor: CARILI, Clayton França

Fonte: Acervo Particular

Figura 30 - Caixa d'água do Conjunto Arquitetônico da Estação Buriti – CMEF, zona rural de Uberaba.

Observam-se as paredes e os pilares em alvenaria de tijolos maciços sendo rebocados internamente e os trilhos de ferro abaixo da caixa d'água que a sustentam.

Data: 03/ 2015

Autor: CARILI, Clayton França

Fonte: Acervo Particular

As caixas d'água, que saem do padrão descrito, pertencem ao conjunto arquitetônico da Estação de Monte Carmelo, construída pela Rede Mineira de Viação (figura 31). A caixa d'água é em concreto, tendo o volume quadrado e os pilares também em concreto. Posteriormente, com a criação da praça ao lado da antiga estação, os pilares foram revestidos em alvenaria de tijolos maciços. No Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Estrada de Ferro Goiás, a caixa d'água é construída em ferro, com o volume cilíndrico apoiado sobre paredes em alvenaria de tijolos maciços. (figura 32)

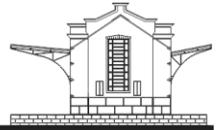


Figura 31 - Caixa d'água do Conjunto Arquitetônico da Estação de Monte Carmelo – Rede Mineira de Viação/RMV

Observamos a caixa d'água em concreto e com as iniciais RMV e os pilares em alvenaria que a sustentam

Data: 01/ 2015

Autor: CARILI, Clayton França

Fonte: Acervo Particular

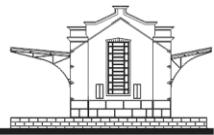


Figura 32 - Caixa d'água Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Estrada de Ferro Goiás/EFG em ferro que é sustentada pelos pilares e alvenarias e tijolos maciços

Data: 18/05/2015

Autor CARILI, Clayton França

Fonte: Acervo Particular



2.1.7. Demais prédios

Além dos prédios citados, os conjuntos ferroviários possuíam outros edifícios que davam apoio às atividades (apêndice C) que aparecem em número reduzido na área de estudo e ainda existem: escola profissional ferroviária, abrigo do trole (pequeno carro que transporta operários para manutenção da linha), carpintaria, almoxarifado, tipografia, oficina elétrica, hospital, cooperativa ferroviária, escola de formação feminina, etc.

2.2. Implantação

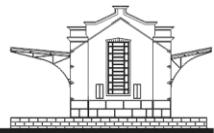
Ao analisarmos as estações de passageiros na área de estudo, observamos o predomínio das estações e a presença de caixas d'água para o abastecimento do trem. Essas estações, independentes de sua localização, urbana ou rural, ou foram construídas a partir da utilização da locomotiva a vapor (1888) ou após a substituição da locomotiva a vapor por locomotivas elétricas e a diesel elétricas, a partir da década de 1950.

As estações edificadas, a partir de 1888 - chegada da Mogiana na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba- foram construídas tendo como matriz de transporte a máquina a vapor. Essas locomotivas necessitavam de abastecimento com água e carvão.

Depois de abastecidas, havia um limite da quantidade de água e carvão a serem armazenados nas locomotivas. Com isso, era necessário o abastecimento constante tanto de água quanto de carvão, o que obrigava a construção de diversas estações em percursos de 12 em 12 km e/ou de 14 em 14 km. Essa distância entre as estações poderia diminuir dependendo da topografia, rampa do leito ferroviário a ser vencido, o que poderia ser até menor do que 12 km, ou seja, se a rampa onde eram implantados os trilhos tivesse grande declividade, haveria o maior consumo de água e carvão, o que necessitaria de estações mais próximas.

O transporte a vapor, no período, guardava ainda características que deveriam ser obedecidas por todas as companhias ferroviárias, como a existência da caixa d'água e lenheiros em espaçamentos regulares para alimentação das locomotivas. (GHIRARDELLO, 2002, p.52).

Essas estações, na região, foram construídas pelas companhias: Mogiana de Estrada de Ferro, Estrada de Ferro Goiás, Estrada de Ferro Oeste de Minas e Rede Mineira de Viação



e são predominantes. Para exemplificar, podemos observar algumas das estações que foram construídas com as caixas d'água: Estação de Sacramento, Estação Palestina, Estação Lea, Estação Sobradinho, Estação Buriti e Estação Mangabeiras.

As estações construídas, a partir do advento das locomotivas elétricas (1939) já não mais necessitavam de terem a caixa d'água para o abastecimento e não seguiam a mesma lógica de abastecimento das locomotivas e de implantação das primeiras estações construídas na área de estudo.

Podemos citar como exemplos estações construídas na zona urbana neste período, as estações da Mogiana: 3ª estação, 1961 / Uberaba (figura 33), 5ª estação, 1970/ Uberlândia (figura 34) e a Estação Nova, 1973 /Araguari (figura 35), construída pela Rede ferroviária Federal S. A. – RFFSA.



Figura 33 - Estação Uberaba – Projeto Oswaldo Artur Bratke

Data: Sem data

Autor: Desconhecido,

Fonte: Arquivo Digital do Arquivo Público Municipal de Uberaba/MG.

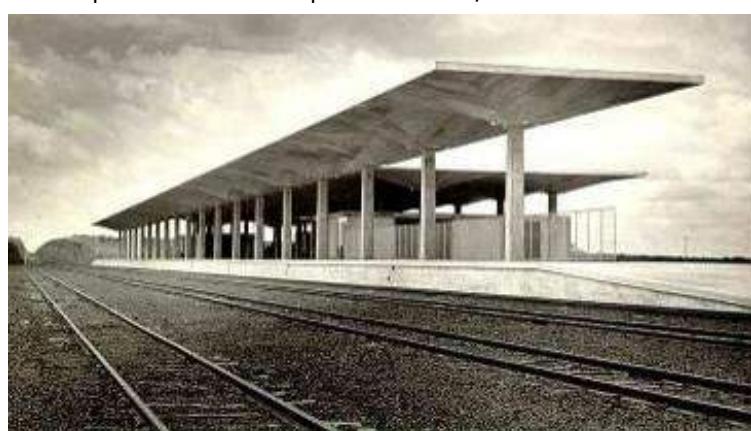


Figura 34 - Estação Uberlândia – Projeto Oswaldo Artur Bratke

Autor: Desconhecido,

Fonte: Arquivo Digital do Arquivo Municipal de Uberlândia/MG.

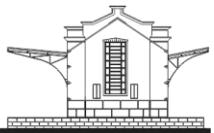


Figura 35 - Estação de Araguari – Atual Terminal de Cargas

Data: 3/07/20015

Autor: CARILI, Clayton França

Fonte: Acervo Particular

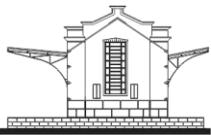
Essas estações, na zona rural, tinham como função a mudança da chave de linha para o controle dos trens, o que era necessário, pois grande parte da linha férrea é uma só, ou seja a chave possibilitava que o trem fosse deslocado para a linha auxiliar, havendo assim o cruzamento dos trens que vinham em direções opostas

Na década de 1990, com a concessão para as empresas privadas, a chave de linha foi substituída pela de chave de mola, mecanismo automático que faz a mudança do trem de linha, não necessitando mais da estação como ponto de apoio ao funcionário.

Ghirardello (2002) ao analisar a implantação das estações da Companhia da Noroeste Paulista observa que as estações eram construídas em grande esplanada, ficando os trilhos em local plano sem desnível para acomodar a máquina a vapor e suas composições.

As estações localizavam-se junto às esplanadas que constituem uma grande área plana de pelo menos duzentos metros lineares. As esplanadas deveriam ser locadas nas retas, para boa visualização das composições pelo pessoal em trabalho e, como sugere o próprio nome, deveriam ser absolutamente planas. Seu preciso nivelamento garantiria que os vagões não se movimentariam quando desengatados. (GHIRARDELLO, 2002, p.55)





O autor descreve que além da necessidade de uma grande extensão para a implantação da área de esplanada, outros elementos que levaram a escolha das esplanadas para a implantação da estação foram: a precariedade dos métodos construtivos existente até então, a limitação no uso de materiais e a ambição por mais lucros. Estes fatores elegeriam a meia encosta para implantação da esplanada como o sítio ideal, evitando assim grandes operações de corte e aterro no terreno.

Na área de estudo, a implantação das estações nas esplanadas segue a mesma lógica afirmada por Ghirardello, porém os prédios das estações não são localizados à meia encosta e seguem a lógica da implantação em locais onde a topografia é plana.

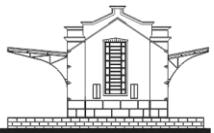
Na estação da Mogiana em Araguari, notamos que a esplanada está no local mais alto, e na parte mais baixa temos a presença do curso d'água, o Córrego Brejo Alegre (figura 36).



Figura 36 - Rua da Estação da Mogiana - Atual Rua Marciano Santos

Data: 1914, Autor: Autor desconhecido

Fonte: Arquivo Público Municipal de Araguari, "Dr. Calil Porto" – Fundação Araguarina de Educação e Cultura, FAEC - Disponível em <http://www.portaldearaguari.Com.br>



Nas estações Ibiá - EFG, da Jaguara e Cipó - CMEF, a implantação da estação, na esplanada, já não está mais na parte mais alta da topografia e sim na parte mais baixa, às margens dos cursos d'água.

No caso da Estação da Jaguara, a proximidade com o curso d'água (figura 37), aproximadamente a 360 metros das margens do Rio Grande, está ligada com os modais de transporte com os quais a Companhia Mogiana trabalhava – transporte ferroviário e posteriormente o transporte fluvial. A proximidade da linha férrea com o rio auxiliaria na mudança de modal para o transporte de cargas o que não foi concretizado, uma vez que a Mogiana, após seis meses de início dos transportes fluvial no Rio Grande teve um de seus barcos afundados, o que suspendeu a navegação no rio.

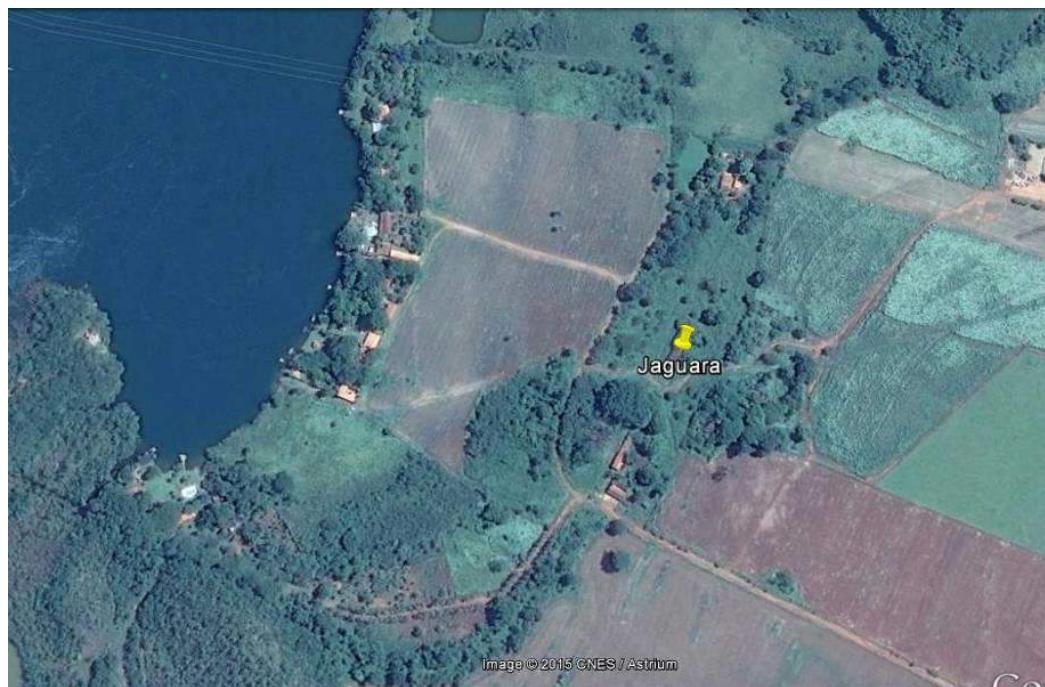
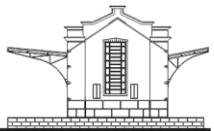


Figura 37 - Foto de Satélite - Estação da Jaguara – Observa-se a estação a aproximadamente 360 metros de distância do Rio Grande

Fonte: Disponível em Google Earth, Disponível em 2 de abril de 2015 – 9:41

Gerodetti e Cornejo descrevendo sobre a Mogiana afirmam:

O trecho entre Ribeirão Preto e Batatais foi inaugurado em 3 de outubro de 1886, com grande celebração, na presença do Imperador Dom Pedro II. Um ano depois, foi inaugurada a Estação de Franca e, enfim, em 1888, os trilhos dessa estrada alcançaram Jaguara, às margens do Rio Grande, divisa dos estados de São Paulo e Minas Gerais. Nesse mesmo ano, recebeu a denominação de Companhia Mogiana de



Estrada de Ferro e Navegação, uma vez que também passou a desenvolver o transporte fluvial pelo Rio Grande. (GERODETTI e CORNEJO, 2005, p.133).

Apesar da proximidade da Estação do Cipó com o curso d'água (figura 38), aproximadamente 140 metros das margens do Rio Grande, a estação construída em 1889, já não mais foi implantada com a intenção de entreposto entre a ferrovia e o transporte fluvial, uma vez que a Mogiana havia desativado suas atividades de navegação.



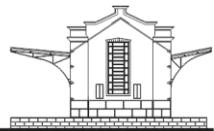
Figura 38 - Foto de Satélite - Estação do Cipó – Observa-se a estação a aproximadamente 140 metros de distância do Rio Grande

Fonte: Disponível em Google Earth, acesso: 2 de abril de 2015 – 9:41

A Estação do Cipó é implantada na zona rural, em local plano, próximo ao rio e era a estação de trem mais próxima que servia a cidade de Sacramento. A estação tinha também como função a conexão entre o trem e os bondes elétricos que partiam para a zona urbana de Sacramento, onde foi construída a estação de bonde.

Para os transportes ferroviários, as esplanadas possibilitavam, além da implantação da estação e dos demais prédios, a criação do pátio ferroviário onde eram estacionadas as locomotivas com suas composições e a manobra do trem.

Ghirardello (2002) afirma que a área da esplanada, raramente era menor que 200 metros por 70 metros, o que garantiria espaços no futuro para outras construções ferroviárias: casa para funcionários, depósito e ampliações da estação.



A forma de implantação das estações de acordo com Kühl (1998) está ligada com o posicionamento dos trilhos ferroviários para implantação do edifício e articulações de suas funções sendo classificadas em três tipos: lateral (figura 39), bilateral (figura 40), transversal ou frontal (figura 41).

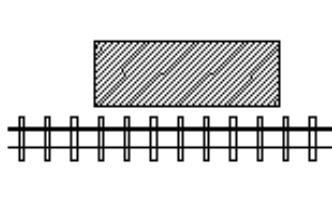


Figura 39 - Estação lateral
Kühl (1998) Redesenho por
Clayton F. Carili

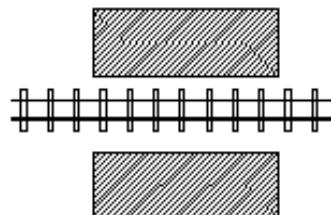


Figura 40 - Estação bilateral
Kühl (1998), Redesenho por
Clayton F. Carili

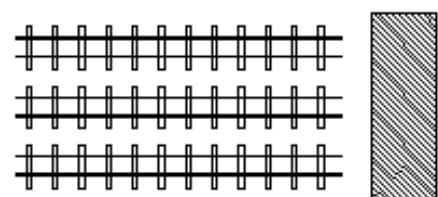


Figura 41 - Estação transversal ou frontal
Kühl (1998), Redesenho por Clayton F. Carili

Nas estações laterais, os trilhos são colocados paralelamente à face maior do retângulo, sendo que esse tipo de implantação predomina nas estações da área de estudo.

Nas estações bilaterais, os trilhos também são dispostos paralelamente à face maior do prédio, porém os serviços de embarque e desembarque de passageiros são divididos e possuem dois volumes retângulos distintos, cortados pela linha férrea. Não temos este tipo de implantação na área de estudo.

Como exemplo das estações bilaterais, podemos citar a Estação da Luz em São Paulo (figura 42) e a Estação Central de Porto União da Vitória no Paraná (figura 43) que segue esse princípio.

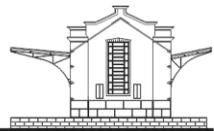


Figura 42 - Estação da Luz em São Paulo. Observa-se a estação bilateral divididas em dois volumes

Data: 25 de janeiro de 2012

Autor: Desconhecido

Fonte: Acesso <http://www.skyscrapercity.com/>, 28 de março de 2015 – 17:48



Figura 43 - Estação Central de Porto União da Vitória – Observa-se a estação bilateral divididas em dois volumes

Data: 2011

Autor: Nilson Rodrigues

Fonte: Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br>, 28 de março de 2015 – 17:48

Nas estações transversais, também conhecidas como estações frontais, as linhas são dispostas perpendicularmente à maior face do edifício. A implantação das estações frontais foi empregada preferencialmente nas estações consideradas como terminais.

Não temos esse tipo de implantação na área de estudo. Como exemplo das estações transversais podemos exemplificar com a Estação Central do Brasil, no Rio de Janeiro (figura 44, 45).



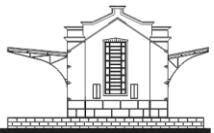


Figura 44 - Estação Central do Brasil Rio de Janeiro

Fonte: Disponível em Google Earth, acesso: 28 de março de 2015 – 18:14



Figura 45 - Estação Central do Brasil Rio de Janeiro

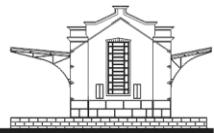
Autor: João Bosco Setti.

Data: Sem data

Fonte: Disponível em <http://www.trem.org.br/>

Outro elemento importante na implantação das estações, principalmente nas cidades, era a presença dos espaços abertos em frente à estação que faziam a transição entre os passageiros que chegavam a pé ou em veículos com tração animal e o acesso à estação para embarcarem no trem. Esses espaços muitas vezes eram urbanizados e se transformavam em praças, espaços que estão presentes na maioria das estações da área urbana da região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba.

Ghirardello (2002), analisando as estações das cidades da Noroeste Paulista, edifícios que deram origem à maioria dessas cidades, descreve a importância desses espaços de praças frontais às estações, em substituição ao largo da capela das cidades do século XIX que surgem a partir da igreja.



Como a função ferroviária predominava, a área frontal à estação e a "Avenida" ou a "Rua da Estação" serão o principal espaço urbano do povoado. O amplo descampado em frente à estação, ou "Praça" da Estação, exerceu a função das praças municipais, nesse primeiro momento, para aquele povoado que não dispusessem desse espaço. Em outros, como veremos, a "Praça da Estação" atrairá a proximidade ou mesmo a contiguidade da praça pública, fazendo-as praticamente uma só em relação a seu uso. (GHIRARDELLO, 2002, p.174)

O autor descreve que no próprio largo da estação é disposto o coreto o que comprova que ali eram realizadas as atividades públicas e a igreja surge posteriormente nessas localidades.

Na área de estudo, a praça da estação não tinha toda essa importância de praça de atividades públicas, pois a ferrovia chega na maioria das localidades posteriormente à igreja. A praça da igreja, adro da matriz, é o local onde se desenvolvem as atividades públicas.

Nas estações da Noroeste Paulista, citadas por Ghiraldello, a praça frontal as estações, tinham muita importância, o que não acontece nas praças das estações da região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba. Temos a formação de praças frontais nas estações de: Uberaba, Uberlândia, Araguari – CMEF e a EFG, Monte Carmelo – RMV e a praça frontal a Estação de Araxá - EFOM.

Essas praças possibilitavam a criação da infraestrutura do conjunto ferroviário sendo na maioria frontal à estação permitindo o acesso pela praça ao edifício para o embarque e desembarque de passageiros e mercadorias.

Nas cidades da região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, a implantação da ferrovia, nas esplanadas, possibilita a ocupação de novas áreas até então não urbanizadas, em locais distantes dos primeiros arruamentos e da capela que gerou o povoamento inicial das cidades.

A cidade de Conquista/MG é a única exceção, na região, de cidade que teve seu surgimento não a partir da capela, e sim pela estação que dá inicio ao povoamento assim como as Estações da Noroeste Paulista estudada por Ghiraldello (2002).

De acordo com o site <http://www.conquista.mg.gov.br>, o povoado de Conquista tem início em 1888, com a construção de um armazém para o fornecimento de mercadorias aos trabalhadores que construíam a Estrada de Ferro Mogiana. A estação (figura 46, figura 47) é inaugurada em 23 de abril de 1889 e a partir deste edifício inicia-se a formação do povoado.

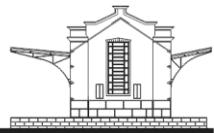


Figura 46 - Estação de Conquista ainda em funcionamento.

Data: 1956.

Autor: Desconhecido – Foto da Encyclopédia dos Municípios Brasileiros, vol. XXIV, p. 496, IBGE, 1958

Fonte: Disponível em

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/>



Figura 47 - Estação de Conquista, abriga parte da Câmara Municipal de Conquista, Centro Cultural e Museu e a Junta Militar.

Data: Janeiro 2014

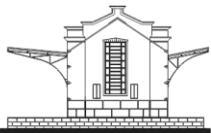
Autor: CARILI, Clayton França

Fonte: Acervo particular

A Lei Municipal nº 07 de 23 de novembro de 1892 eleva o povoado de Conquista a distrito de Sacramento. A primeira capela do povoado, dedicada à Nossa Senhora de Lourdes, só é criada em 1902, treze anos após a chegada da ferrovia e a construção da estação. Conquista emancipa-se politicamente de Sacramento em 30 de junho de 1912.

Na zona rural, muitas das estações ferroviárias implantadas geraram uma centralidade, possuindo muitas vezes, além da estação, um conjunto ferroviário com edifícios que davam apoio ao desenvolvimento das atividades ferroviárias como: casas de turma, caixa d'água, bem como a existência de edifícios, como o comércio, capela, residências e escolas.

Podemos citar como exemplo, na área de estudo, a Estação Tancredo França (figura 48), construída pela CMEF, localizada na zona rural do município de Conquista/MG. Além do



conjunto ferroviário (Estação, Casa do Chefe da Estação, Casa de Turma) foram construídos outros edifícios como uma residência com um armazém, a capela e uma escola.

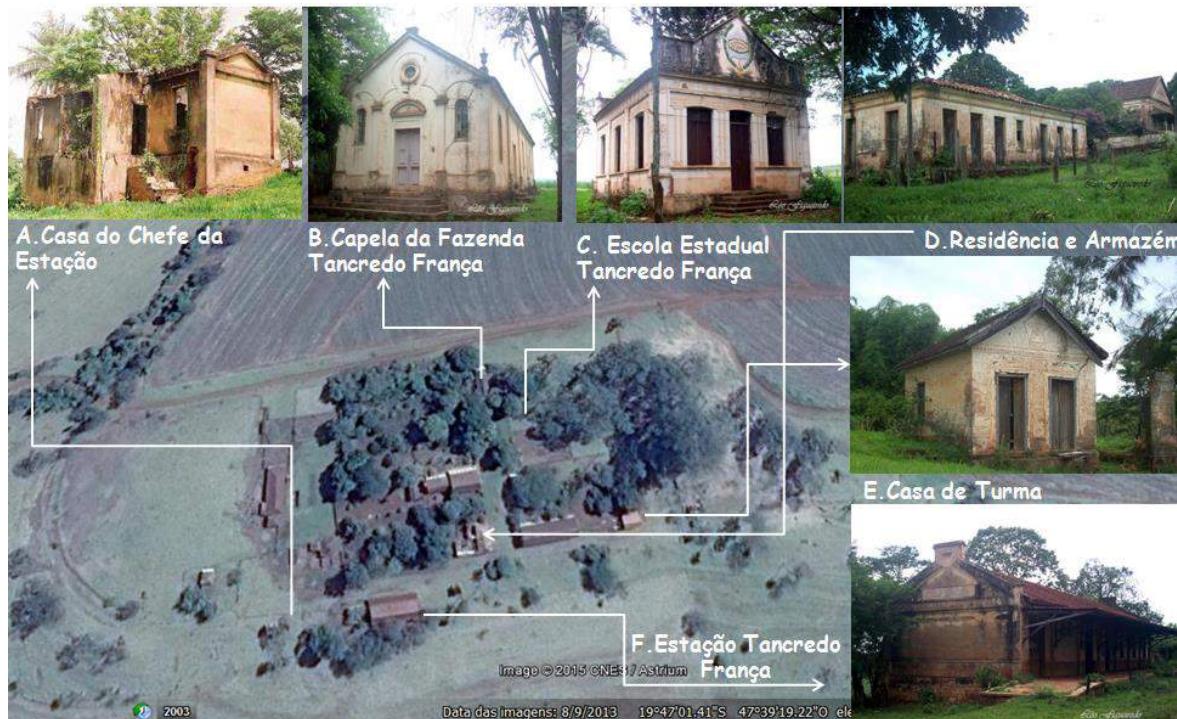


Figura 48 - Vista da Implantação da Estação Tancredo França. Observa-se além do conjunto ferroviário existente a presença de outras edificações formando assim uma centralidade na zona rural do município de Conquista/MG.

Autores: A. Glaucio Henrique Chaves B/C/D/E/F. Leonardo Figueira

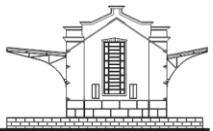
Datas: A. 26/12/2008 B/C/D/E/F. 11/12/2011

Montagem: CARILI, Clayton França

Fonte: Foto de Satélite Disponível em Google Earth 16 de junho de 2015 – 23:56, fotos disponíveis em <http://www.panorama.com.br>

Em outros locais, com a construção da estação há o surgimento de povoados com arruamentos, esses povoados não ganham o status de cidade e alguns são elevados à categoria de distritos dos municípios. A Estação Marciana Santos, construída pela EFG no distrito de Amanhece pertencente ao município de Araguari, é um desses exemplos.

De acordo com o trabalho intitulado “*Execução de plano de inventário cultural: o acervo cultural edificado do distrito de Amanhece, município de Araguari-MG*” de 2010, desenvolvido pela Divisão de Patrimônio Histórico de Araguari/ FAEC, a partir das pesquisas no livro do Tombo da Matriz do Bom Jesus da Cana Verde em Araguari/MG, foram



encontrados registros de doação de terrenos para o “patrimônio da Capela N.S d’Aparecida na Estação da Goyas denominada Amanhece”, em 13 de novembro de 1920, sendo construída a igreja posteriormente à estação.

Na Estação de Amanhece (figura 49) foi construído o conjunto ferroviário pela Estrada de Ferro Goiás, em 1910, sendo a primeira estação da Companhia na zona rural de Araguari. O local foi elevado a distrito pela Lei Municipal nº 843 de 1923. Portanto, podemos observar que a estação é edificada anteriormente à capela, tendo a ferrovia papel importante no desenvolvimento do povoado, que após 13 anos da chegada da ferrovia ganha o status de distrito.



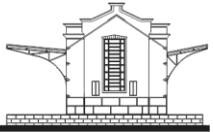
Figura 49 - Implantação da Estação Marciano Santos, distrito de Amanhece, Araguari/MG.

A. Estação Marciano Santos/ Amanhece B. Casa de Turma; C/D/E. Casa dos Ferroviários

Autor: Maria Cristina Cairo Silva

Data: 6/2006

Fontes: Foto de Satélite Disponível em Google Earth 18 de julho de 2015 – 10:18; Fotos Disponível em INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DE MINAS GERAIS-IEPHA. Levantamento e Pesquisa realizados na 1ª etapa diagnóstico e conservação emergencial de março a junho de 2006 do Programa Trens de Minas, Subprograma Preservação do Patrimônio Cultural Ferroviário. Belo Horizonte: 2006. SETOP / SETUR / SEC / IEPHA/MG.



Na figura 50, mapa do distrito de Amanhece, a Estação Marciana Santos e a linha férrea eram os delimitadores para a construção do arruamento, sendo a malha urbana em grelha. Notamos a proximidade da edificação da Igreja dedicada à Nossa Senhora Aparecida, construída com grande adro formando uma praça. Na implantação, podemos observar, na parte frontal da estação, a presença de um espaço vazio, onde fica uma praça em terra batida.

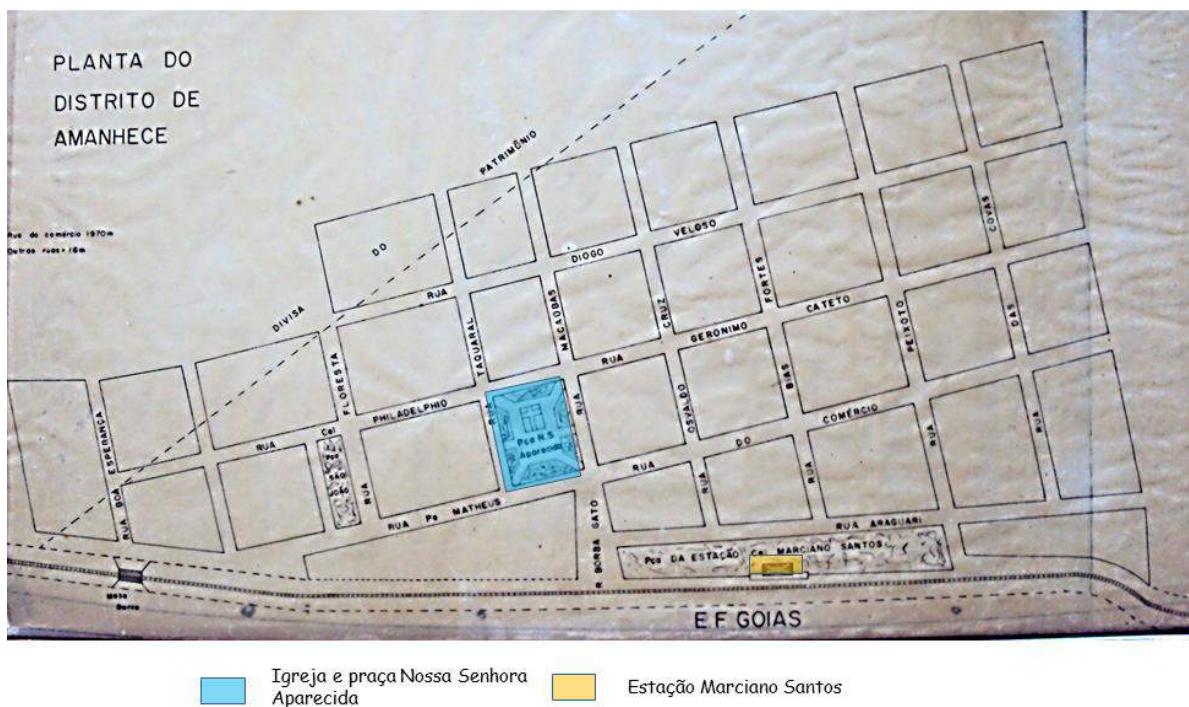


Figura 50 - Mapa do Distrito de Amanhece onde podemos observar o arruamento e a esplanada ferroviária com a estação e próximo a está a igreja de Nossa Senhora Aparecida.

Data: Sem data

Autor: Desconhecido

Fonte: Acervo Digital Divisão de Patrimônio Histórico de Araguari

Desenho alterado: CARILI, Clayton França

A Estação de Guaxima, na zona rural no distrito de Conquista/MG (figura 51) construída pela CMEF, também forma um pequeno povoado com arruamento que não é pavimentado. Temos a presença de quadras que se repetem com dimensões aproximadas, a estação está em uma das extremidades da malha com residências, escola e a igreja de São José.

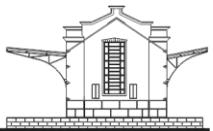


Figura 51 - Mapa do Distrito de Guaxima no município de Conquista onde está implantada a Estação de Guaxima.

Autores: A / C - Leonardo Figueira B -Glaúcio Henrique Chaves

Datas: A/C. 20/01/2012 B. 16/11/2011

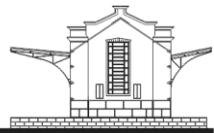
Montagem: CARILI, Clayton França

Fonte: Foto de Satélite Disponível em Google Earth 16 de junho de 2015 – 12:18 , fotos disponível em <http://www.panorama.com.br>

As estações das cidades da região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, na área urbana, eram implantadas nas franjas das cidades, em grandes áreas de esplanada, como já explicitado, fazendo a transição entre a área urbana e rural.

Com o crescimento e a expansão urbana de algumas cidades, a estação que antes estava na área periférica, passa a se localizar dentro da malha urbana da cidade, seccionado o traçado, que é cortado pela esplanada e a linha férrea.

Para análise da implantação dos conjuntos ferroviários e quais são os prédios que os compõem, iremos analisar alguns conjuntos:



O Conjunto Arquitetônico da Estação da Jaguara e o Conjunto Arquitetônico da Estação do Cipó, ambos na zona rural de Sacramento pertencente a Companhia Mogiana de Estrada de Ferro - CMEF

Esses conjuntos ferroviários foram implantados na zona rural do município de Sacramento, sendo que as áreas da esplanada dos dois conjuntos estão próximas ao Rio Grande e possuem além da estação outros edifícios ferroviários que a compõem.

O Conjunto Arquitetônico da Estação da Jaguara (figura 52) é formado pelos seguintes edifícios (figura 53): prédio da estação em conjunto com a casa do chefe da estação; armazéns de cargas; prédio de alojamentos (cinco unidades geminadas); três edificações independentes que serviam de residência e escritórios; uma garagem (casa do trole); uma casa de máquinas; uma caixa d'água e um viradouro, um poste de telégrafo e a estrutura da ponte sobre o Córrego Pratinha.

O conjunto da Estação da Jaguara foi o primeiro conjunto arquitetônico ferroviário construído na área de estudo em uma área total de 42.458,40 m².



Figura 52 - Implantação do Conjunto Arquitetônico da Jaguara/CMEF

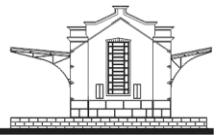


Figura Modificada: CARILI, Clayton França

Autores: Raquel Rezende dos Santos e Virgínia Dolabela – Arquiteta Urbanista

Data: Sem data

Fonte: Acervo Digital Fundação Cultural de Sacramento / MG – Dossiê de Tombamento

A. Estação da Jaguara



B. Armazém de Cargas

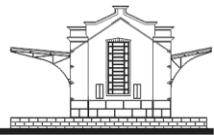


C. Alojamento



D. Casa 1 – Casa de Turma





E. Casa 2 – Casa de Turma



F. Casa 3- Casa do Chefe da Estação

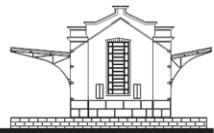


G. Garagem do Trole



H. Casa de Máquinas





I. Caixa de água



Figura 53 - Conjunto Arquitetônico da Jaguara/ CMEF- Prédios que compõem o conjunto.

Montagem: CARILI, Clayton França

Estação da Jaguara; B. Armazém de Cargas; C. Alojamento; D e E. Casa 1 e Casa 2 – Casas de Turma; F. Casa 3 – Residência do Chefe da Estação; G. Casa de Máquinas; H. Garagem do Trole; I. Casa de Máquinas

Autor: Raquel Rezende dos Santos2

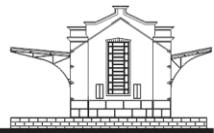
Data: 2005

Fonte: Acervo Digital Fundação Cultural de Sacramento/ MG – Dossiê de Tombamento

Na implantação, podemos observar que a construção dos edifícios acontece de forma linear aos trilhos, próximo à estação. A casa do chefe da estação é no mesmo prédio da estação (edifício A), o armazém de cargas (edifício B) é em prédio separado da estação, porém unido pela plataforma de embarque e desembarque de passageiros e mercadorias e está ao lado da linha férrea, assim como a caixa d'água (edifício I), hoje desmontada e demolida.

Ao lado da estação, mesmo lado da linha temos a presença dos alojamentos (edifício C). Transpondo a linha férrea há a presença das casas onde serviam de residências e administração (edifício D, E, F), ao lado do edifício F a casa do trole (edifício G). A casa de máquinas (edifício H) e implantada do mesmo lado da estação, entre a estação e a caixa d'água.

É importante ressaltar que o conjunto segue uma mesma linguagem com a utilização de alvenaria em tijolos maciços, sendo a maioria dos edifícios não são rebocados



externamente e com a presença de frontões ornamentados formando desenhos com os tijolos e no armazém e na estação a presença de pináculos nos frontões.

O Conjunto Arquitetônico da Estação do Cipó (figura 54) é formado pelos seguintes edifícios (figura 55): prédio da estação, armazéns de cargas, cinco edificações que serviam de residência e escritórios, independentes, uma caixa d'água.

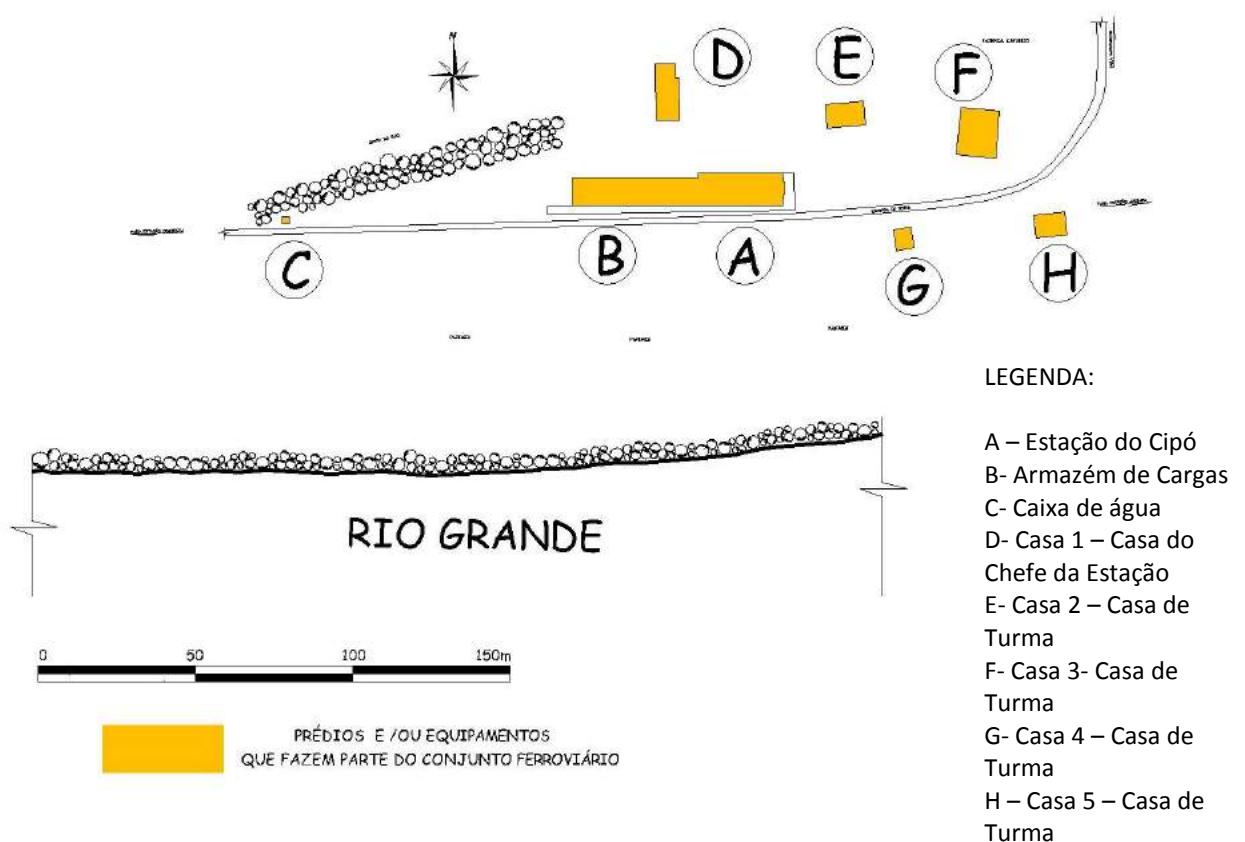


Figura 54 - Implantação do Conjunto Arquitetônico do Cipó

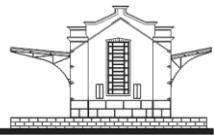
Data: Sem data

Fonte: Dossiê de Tombamento

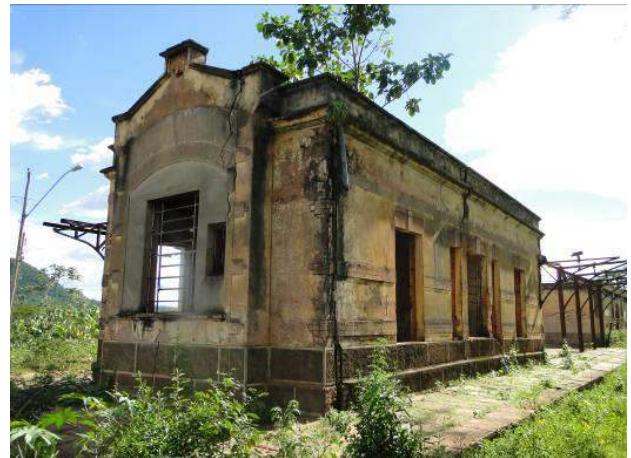
Autor: Raquel Rezende dos Santos e Virgínia Dolabela - Arquiteta Urbanista

Acervo: Prefeitura Municipal de Sacramento – Diretoria Geral de Desenvolvimento Econômico, Turístico e Cultural.

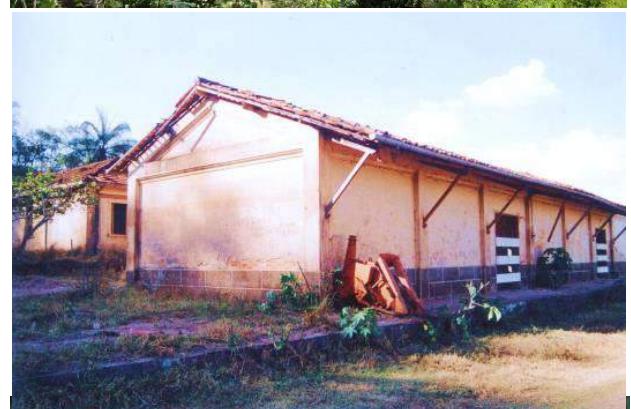
Figura Modificada: CARILI, Clayton França



A. Estação do Cipó



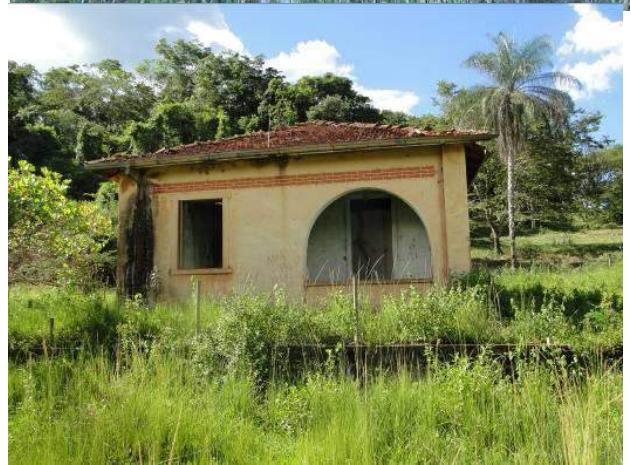
B. Armazém de Carga

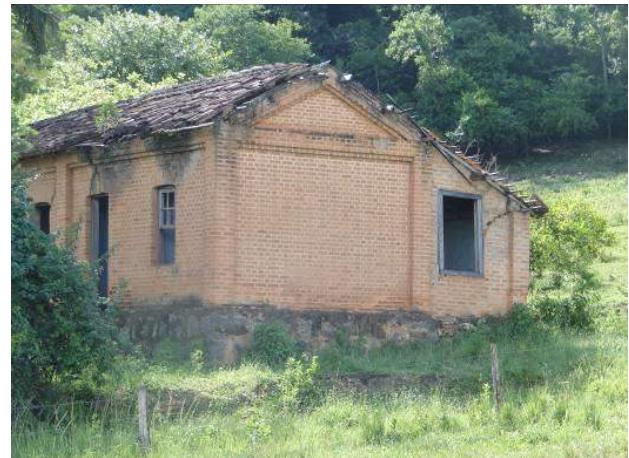
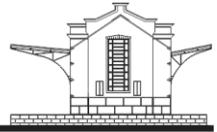


C. Caixa de água



D. Casa 1 – Casa do Chefe





D. Casa 2 – Casa do Chefe



D. Casa 4 – Casa do Chefe



D. Casa 5 – Casa do Chefe



D. Casa 1 – Casa do Chefe

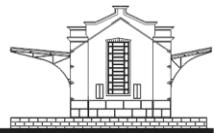


Figura 55 - Conjunto Arquitetônico do Cipó/ CMEF- Prédios que compõem o conjunto.

Montagem: CARILI, Clayton França

A. Estação do Cipó; B. Armazém de Carga; C. Caixa d'água; D. Casa 1 – Casa do Chefe da Estação; E. Casa 2; F. Casa 3 –; G. Casa 4; H Casa 5

Autores: A/D/E/F/G/H. CARILI. Clayton França; B/C. Raquel Rezende dos Santos

Datas: A/D/EF/G/H. CARILI. Clayton França; B/C. Raquel Rezende dos Santos

Fonte: A/D/EF/G/H. Acervo Particular; B/C. Acervo Digital Fundação Cultural de Sacramento/ MG – Dossiê de Tombamento

Na implantação, podemos observar que os edifícios são construídos de forma linear à linha férrea, próximo à estação que é pequena (edificação A), somente quatro cômodos – espera, administração, guichês e banheiro. O armazém de cargas (edifício B) é em prédio separado da estação, unido a esta pela plataforma de embarque e desembarque de passageiros e mercadorias e está ao lado da linha férrea, assim como a caixa d'água (edifício C) hoje em estado de arruinamento.

Ao lado da estação, mesmo lado da linha, temos a presença de três casas sendo o edifício D, a casa do chefe da estação, edifícios E e F, casas de turma ou funcionários. Transpondo a linha férrea há a presença de mais duas casas (edifício G e H) onde ficavam a casa de turma ou dos funcionários.

Ao analisarmos as edificações do Conjunto Arquitetônico da Estação do Cipó observa-se que esse conjunto é diferente do Conjunto Arquitetônico da Estação da Jaguara e que essas construções não possuem uma linguagem arquitetônica predominante nos prédios, sendo as edificações em alvenaria de tijolos maciços, algumas rebocadas externamente (estação, armazém, casa A, C, D e E) e outras com tijolos aparentes externamente (casa 2, caixa d'água,). A estação possui platibanda e características da arquitetura eclética.

O conjunto arquitetônico da Estação de Monte Carmelo construído pela Rede Mineira de Viação – RMV foram implantados na zona urbana do município de Monte Carmelo, sendo que as áreas da esplanada possuem uma praça frontal além da estação outros edifícios ferroviários que a compõem.

O Conjunto Arquitetônico da Estação de Monte Carmelo (figura 56) é formado pelos seguintes edifícios (figura 57): Prédio da estação onde em dois cômodos abrigava a área de armazenagem, casas de turma, garagem do trole, casa do engenheiro, casa do chefe da estação e caixa d'água.



LEGENDA:

- A – Estação de Monte Carmelo
- B- Casa de Turma
- C- Casa de Turma
- D- Garagem do Trole
- E- Casa do Engenheiro
- F- Casa do Chefe da Estação
- G- Caixa de água

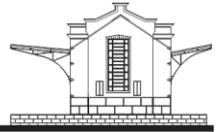
Figura 56 - Implantação do Conjunto da Estação de Monte Carmelo /RMV.

Figura Modificada: CARILI, Clayton França

Autor: Rogério Ribeiro de Sant'ana

Data: 12/2014

Fonte: Requalificação do Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da estação ferroviária de Monte Carmelo- Trabalho Final de Curso de Arquitetura e Urbanismo – Centro Universitário do Triângulo/Unitri.



A. Estação de Monte Carmelo



B. Casa de Turma

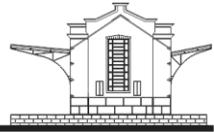


C. Casa de Turma



D. Garagem do Trole





E. Casa do Engenheiro



F. Casa do Chefe da Estação



G. Caixa d'água



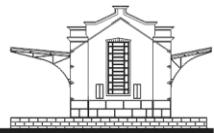


Figura 57 - Conjunto Arquitetônico da Estação de Monte Carmelo/ RMV, - Prédios que compõem o conjunto.

Montagem: CARILI, Clayton França

A. Estação de Monte Carmelo B/ C. Casa de Turma; D. Garagem do Trole; E. Casa do Engenheiro; F. Casa do Chefe da Estação; G. Caixa de água

Autor: CARILI, Clayton França

Datas: 07/2014

Fonte: Acervo Particular

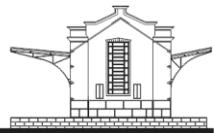
Na implantação, podemos observar que os edifícios estão dispostos linearmente a partir da linha férrea, hoje não mais existente, sendo que a estação está ao lado das duas casas de turma e mais a frente à caixa d'água. Próximo à estação temos a garagem do trole e ao lado desta a Casa do Engenheiro e à frente a Casa do Chefe da Estação.

Não há uma única linguagem arquitetônica no conjunto sendo que a estação, e uma das casas de turma e a garagem do trole possuem tendências ao estilo Art-Decô. A Casa do Engenheiro passou por modificações e a Casa do Chefe da Estação mantem suas características originais.

O conjunto arquitetônico da Estação da Goiás em Araguari/MG, Estrada de Ferro Goiás – EFG, foi implantado na zona urbana de Araguari, inicialmente na borda da cidade, em uma grande área onde foram construídos diversos edifícios formando um grande conjunto ferroviário, o maior da região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba.

Como já mencionado no capítulo 1, a EFG tinha seu ponto inicial da companhia o Km zero em Araguari, instalando na cidade a sede Administrativa da EFG o que justifica o tamanho e os diversos edifícios que compõem o conjunto. Em Araguari são instaladas duas companhias ferreas: a CMEF, em 1896, sendo o ponto final desta companhia e a EFG em 1911, ponto inicial.

O conjunto arquitetônico da EFG é de grande importância, pois temos na área edifícios construídos, a partir da década de 1920 até o princípio da década de 1970, formando um complexo ferroviário sendo construídos edifícios tanto para o desenvolvimento do trabalho ferroviário quanto para o apoio ao trabalhador ferroviário como: vila ferroviária, Casas dos Engenheiros, hospital, escola profissional e primária, escola feminina, cooperativa.



Outro fato que justifica a necessidade de vários edifícios e que as oficinas não tinham somente a função de manutenção no material rodante – locomotivas e carros de passageiros, também construía carros de passageiro, autos de linha no complexo ferroviário.

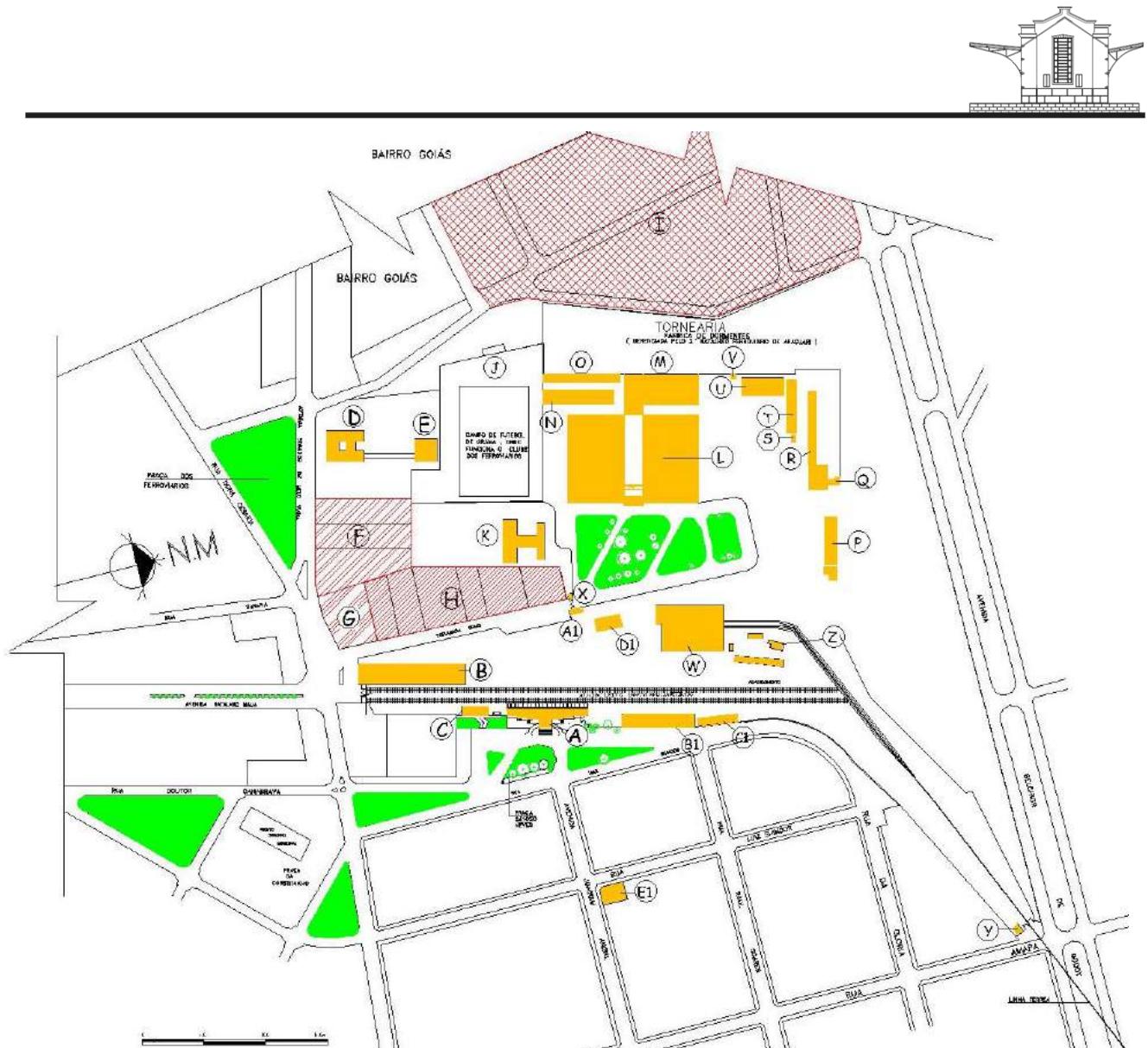
Essa constatação fica evidenciada em entrevista realizada, em 2003, pelos técnicos do Arquivo Municipal e pela Divisão de Patrimônio Histórico de Araguari ao ferroviário aposentado Milton Rodrigues. Ao ser indagado com relação ao trabalho nas oficinas da Goiás em Araguari/MG, o entrevistado declara:

“Nós fizemos várias composições pra nós aqui, pra Estrada de Ferro Goiás e outros foi pra Belo Horizonte, pra aquela região, muitos carros, muitas composições. Nós auxiliávamos as oficinas de lá e eles nos auxiliava também naquilo que a gente não tinha, no caso do trunck né, que vinha pronto”. (RODRIGUES, 2003, p.6)

E completa:

“Olha, nós não construímos um carro, nós construímos a composição, então era várias linhas de serviço. Tem o início, tem que haver um planejamento, primeiro fazer a, quais os materiais a ser consumidos, cumprimento, largura, grossura, peso. Pra poder saber a capacidade do veículo, pra sustentar. Então vinha (...) primeiro, tinha que se fazer uma ... providenciar primeiro material pesado que era aquelas vigas muito grossas e que faziam o quadro, que é o quadro básico do veículo, né. Pra depois, ser levantado as vigas das quais depois iam teto com as cambotas, que nós chamávamos, pra depois chapear por fora. E isso tinha que ser bem desempenado, o comprimento certinho, bem soldado. Então, nunca teve qualquer tipo de obstáculo. O acabamento era perfeito, sempre foi perfeito, com aço inoxidável, alumínio e ... aquela, como é que chama?” (RODRIGUES, 2003, p.6)

O conjunto ferroviário (figura 58) é composto pelos seguintes prédios (figura 59): estação, armazém de cargas, telégrafo, hospital, lavanderia do hospital, casas dos engenheiros, casa do engenheiro chefe, casa dos funcionários, vila ferroviária, clube dos ferroviários, escola profissionalizante ferroviária e escola primária Carmela Dutra, locomoção, oficina para construção de carros metálicos, fundição, depósito de sucatas e serviços elétrico, tipografia, almoxarifado 1, almoxarifado 2, oficina diesel, caixa d'água, carpintaria, ferraria, marcenaria e escritório garagem, secção de auto de linha, secção de revistadores, compressor e poço artesiano, carpintaria, tanque de abastecimento a diesel, guarita, casa de força, banheiros oficina a diesel, cantina/refeitório e depósito, anexo a cantina/refeitório e depósito, via permanente.



LEGENDA:

A – Estação da Goiás
 B – Armazém de Cargas
 C - Prédio do Telégrafo
 D - Hospital da Goiás
 E- Lavanderia do Hospital
 F- Casa dos Engenheiros
 G- Casa do Engenheiro Chefe
 H-Casa engenheiros e funcionários
 I – Vila Operária da Goiás
 J – Clube dos ferroviários

K – Escola Profissional Ferroviária
 L- Oficina de Locomoção
 M - Galpões para construção de carros metálicos
 N- Fundição
 O- Depósito de Sucatas e Serviços Elétricos
 P – Prédio da Tipografia
 Q – Almoxarifado 1 e 2
 S – Caixa d’água
 T- Carpintaria, Ferraria, Marcenaria e Escritório da Garagem

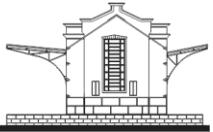
U– Secção de Autos
 V- Prédio do Compressor e poço artesiano
 W- Prédio da Oficina a diesel
 X - Casa de Forças
 Y - Depósito e Balança
 Z- Banheiros
 A1 – guarita
 B1 – Cantina, Refeitório e depósito
 C1- Anexo a Cantina – refeitório
 D1- Prédio da Via Permanente

Figura 58 - Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Estrada de Ferro Goiás - EFG , Araguari/MG

Figura Modificada: CARILI, Clayton França

Autor: CARILI, Clayton França

Data: 2002 Fonte: Acervo digital da Divisão de Patrimônio Histórico de Araguari – Fundação Araguarina de Educação e Cultura - FAE



A- Estação da Goiás



B- Armazém de Cargas

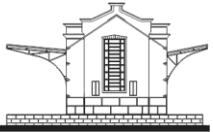


D- Prédio dos Telégrafos



C- Hospital da Goiás





E. Lavanderia do Hospital



F- Casa dos Engenheiros

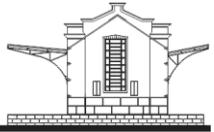


G- Caso do Engenheiro Chefe



H. Casa dos Engenheiros e Funcionários





I. Vila dos Operários da Goiás



J. Clube dos ferroviários

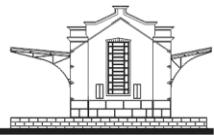


**K. Escola Profissional
ferroviária**



L. Oficina de Locomoção





M - Galpões para
construção de carros
metálicos



N- Fundição

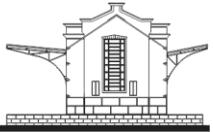


O- Depósito de Sucatas e
Serviços Elétricos



P – Prédio da Tipografia





Q – Almoxarifado 1 e 2



S – Caixa d'água

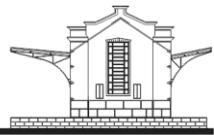


T- Carpintaria, Ferraria,
Marcenaria e
Escritório da Garagem



U– Secção de Autos





V- Prédio do Compressor e
poço artesiano



W- Prédio da Oficina
a diesel

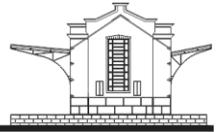


X - Casa de Forças



Y - Depósito e Balança





Z- Banheiros



A1 – guarita

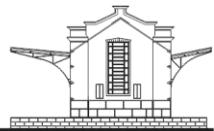


B1 – Cantina, Refeitório e depósito



C1- Anexo a Cantina – refeitório





D1- Prédio da Via Permanente



E1 – Escola Feminina Goiás Atlética



Figura 59 - Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Estrada de Ferro Goiás - Prédios que compõem o conjunto. Montagem: CARILI, Clayton França

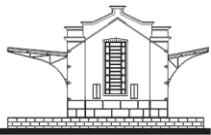
A. Estação da Goiás; B. Armazém de Cargas; C. Telegrafo; D. Hospital dos Ferroviários; E. Lavanderia do Hospital; F. Casa dos Engenheiros; G. Casa do Engenheiro Chefes; H. Casa engenheiros e funcionários; I. Vila dos Operários da Goiás; J. Clube dos ferroviários; K. Escola Profissional Ferroviária; L. Locomoção; M. Galpões para construção de carros metálicos; N. Fundição; O. Depósito de Sucatas e Serviços Elétrico; P. Tipografia; Q/R- Almoxarifado 1 e 2; S. Caixa d'água; T. Carpintaria Ferraria Marcenaria e Escritório da Garagem; U. Secção de Autos; V. Compressor e poço artesiano; W. Oficina a Diesel; X. Casa de forças; Y. Depósito e Balança; Z. Banheiro; A1. Guarita; B1. Cantina, Refeitório e depósito; C1. Anexo a Cantina – refeitório; D1. Via Permanente; E1. Escola Feminina Goiás Atlética.

Autor: CARILI, Clayton França

Data: 04/2015

Fonte: Acervo Particular

A implantação do conjunto é em terreno plano, com grandes áreas livres com várias linhas férreas formando o leito ferroviário. Essas linhas hoje grandes partes foram retiradas.



Pela grande dimensão do complexo este possui vários acessos, uma praça interna, sendo cercado por muros e alambrados e duas praças externas.

A praça Gaioso Neves permite o acesso aos prédios da Estação da Goiás, ao Telégrafo e aos prédios da Cantina, Refeitório e Depósito. As residências dos engenheiros da ferrovia e o Hospital da Goiás estão voltados para a Praça dos Ferroviários, onde se encontra exposta a Locomotiva a Vapor, que é tombada pelo município.

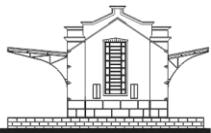
A Rua da Esplanada dá acesso ao complexo, onde temos o Armazém de Cargas, a Casa do Engenheiro Chefe e as demais Casas dos Funcionários. No final da Rua da Esplanada temos a presença da guarita que permitia o acesso controlado a todo o complexo com os demais edifícios implantados. A partir da guarita temos a presença de vias internas e a configuração de uma praça, onde estão alguns dos prédios do conjunto.

A Vila da Goiás está próxima ao complexo, assim como os prédios que abrigavam a cooperativa dos ferroviários e a escola feminina.

Ao analisarmos as edificações do conjunto, observa-se que não temos uma linguagem arquitetônica predominante nos prédios, pois estes foram construídos em diversas épocas. Destacam-se a 2^a Estação da Goiás em estilo Eclético, maior estação construída na área de estudo, o prédio da locomoção e as residências dos funcionários em estilo Art –Decô.

Pela importância do conjunto ferroviário este é o único conjunto tombado pelo estado, Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Estrada de Ferro Goiás, sendo o Tombamento Provisório aprovado pelo Conselho Curador em 28 de novembro de 2002, sendo o Tombamento definitivo em 30 de junho de 2008.

Temos outros conjuntos ferroviários, porém que seguem a mesma lógica dos conjuntos menores apresentados, sendo que o objeto de análise central da pesquisa não são os conjuntos e sim as estações ferroviárias que serão analisadas no capítulo 3 deste trabalho



3. Os sistemas construtivos e as Tipologias das estações do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba

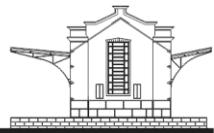
Este capítulo abordará os sistemas construtivos e a análise tipológica destes edifícios, a partir do estudo dos exemplares construídos na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba.

Para o entendimento deste acervo utilizou-se das seguintes fontes: fotos pesquisadas em arquivos públicos municipais visitados durante o desenvolvimento da pesquisa; arquivos digitais de sites da web que tratam da temática ferroviária ; documentação digital do IEPHA/MG através das fichas de vistoria realizadas pelo Programa Trens de Minas - Subprograma Preservação do Patrimônio Cultural ferroviário do levantamento e pesquisas realizadas na 1^a etapa - diagnóstico e conservação emergencial de março a julho/2006, visitas de campo e fotos postadas no google earth.

A seleção das estações dentro do universo dos bens culturais ferroviários e demais edifícios que compõem os conjuntos, foi definido a partir do objetivo principal do trabalho: a análise das estações, seu atual estado de conservação, usos e as medidas necessárias para sua preservação.

Ao analisar as estações ferroviárias do Estado de São Paulo, Kühl (1998) descreve que esses edifícios possuíam um princípio básico que era definido a partir da maior separação possível do movimento de embarque, de desembarque, de bagagens, de mercadorias, dos funcionários, ou seja, para os viajantes havia o seguinte procedimento: entrar pelo vestíbulo, hall de acesso ao prédio; comprar a passagem na bilheteria, entregar as bagagens, permanecer na sala de espera até o acesso a plataforma e o embarque.

Essa lógica da separação dos fluxos citados é percebida em poucas estações da região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, na grande maioria dos prédios o acesso era feito por rampa lateral a plataforma de embarque e desembarque de passageiros não havendo a separação de fluxos.



Como exemplo de estações que seguem esta separação de fluxos na região, podemos citar a 2ª Estação da Goiás em Araguari/MG, a Estação de Araxá e a Estação de Monte Carmelo onde percebemos o acesso a partir da rua através de escada que leva ao vestíbulo, hall de acesso com a presença dos guichês das bilheterias que/ permite o acesso à plataforma.

Nessas estações, temos a bilheteria que é voltada para o vestíbulo. Na grande maioria das estações, onde não há a separação de fluxo, as bilheterias são colocadas voltadas para a plataforma de embarque e desembarque de passageiros e cargas.

As estações representaram a introdução nas cidades de um novo tipo de edifício ainda não existente, muitas vezes com a utilização de novos materiais e a introdução de um novo estilo arquitetônico, modelos estes importados da Europa.

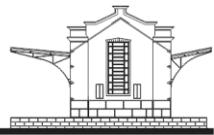
No decorrer do século XIX e início do século XX a dependência econômica e cultural da América Latina manifestou-se muitas vezes através da transposição de modelos arquitetônicos europeus, que esteve associado a uma noção de "prestígio" e "modernidade", e muitas edificações adotaram o vocabulário eclético. (KÜHL, 1998, p.75)

As estações tornam-se o marco do rompimento de um modelo de arquitetura que estava sendo construída até então, trazendo assim inovação técnica e plástica.

As capitais davam à arquitetura das estações ferroviárias a mesma importância e imponência que se dava a uma catedral. O contraste entre a estética da máquina, prenúncio da nova arquitetura, e o monumentalismo das estações ferroviárias das capitais eram chocantes. (BARDI, 1983, p.22).

A pré-fabricação e a importação desses edifícios aconteceram em um grande número de prédios ferroviários principalmente nas estações construídas nas capitais, com a introdução da arquitetura do ferro. Como exemplo emblemático, podemos citar a Estação da Luz construída pela Companhia São Paulo Railway, entre 1895 e 1900, projetadas pelo arquiteto inglês Charles Henry Driver em estilo neoclássico.

A utilização do ferro como sistema construtivo principal, não está presente nas estações da área de estudo, sendo este material utilizado apenas em algumas coberturas das plataformas das estações analisadas. Outros materiais também são importados como as telhas francesas de Marselha utilizadas nas coberturas. O ferro foi utilizado na região do



Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, principalmente nas obras de arte, pontes metálicas, importadas da Bélgica.

Como exemplos podemos citar a Ponte da Jaguara (figura 60,61,62) sob o Rio Grande e algumas outras na zona rural do município de Sacramento: ponte no Rio da Velhas (figura 63), ponte sobre o Córrego Canabrava (figura 64), ponte sobre o Córrego dos Patos (figura 65), Ponte sobre o Ribeirão Borá (figura 66), todas as estruturas importadas da Bélgica.

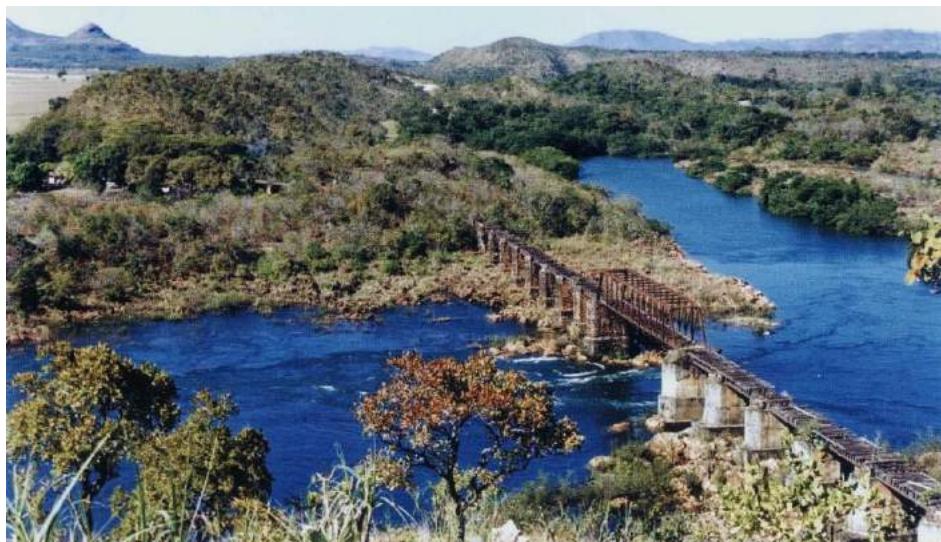


Figura 60 - Ponte da Jaguara que atravessa o Rio Grande

Data: Nada consta

Autor: Carlos Alberto Cerchi

Fonte: Acervo Digital da Secretaria de Desenvolvimento Turismo e Cultura de Sacramento - Divisão de Patrimônio Histórico



Figura 61 - Detalhe da ponte da Jaguara que atravessa o Rio Grande Sacramento

Autor: CARILI, Clayton França

Data: 01/2014

Fonte: Secretaria de Desenvolvimento Turismo e Cultura de Sacramento - Divisão de Patrimônio Histórico



Figura 62 - Detalhe do embasamento de pedra que sustenta a ponte metálica

Autor: CARILI, Clayton França

Data: 01/2014

Fonte: Secretaria de Desenvolvimento Turismo e Cultura de Sacramento - Divisão de Patrimônio Histórico

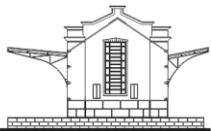


Figura 63 - Ponte sobre o Rio das Velhas

Autor: Desconhecido

Data: Nada consta

Fonte: Secretaria de Desenvolvimento Turismo e Cultura de Sacramento - Divisão de Patrimônio Histórico



Figura 64 - Ponte sobre o Córrego dos Patos

Autor: Desconhecido

Data: Nada consta

Fonte: Secretaria de Desenvolvimento Turismo e Cultura de Sacramento - Divisão de Patrimônio Histórico



Figura 65 - Ponte sobre o Córrego Canabrava

Autor: Desconhecido

Data: Nada consta

Fonte: Secretaria de Desenvolvimento Turismo e Cultura de Sacramento - Divisão de Patrimônio Histórico



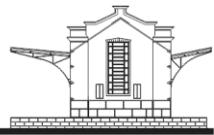
Figura 66 - Ponte sobre o Ribeirão Borá

Autor: Desconhecido

Data: Nada consta

Fonte: Secretaria de Desenvolvimento Turismo e Cultura de Sacramento - Divisão de Patrimônio Histórico

A Ponte da Jaguara, datada de 1888, é tombada pelo município de Sacramento como estrutura arquitetônica e patrimônio ferroviário, sendo protegida através da Lei Municipal nº. 208 de 04/04/1989.



As estações que são construídos na zona urbana das cidades apresentam uma maior monumentalidade e a preocupação das companhias em um apuro com relação à qualidade plásticas das fachadas, comparadas as demais estações construídas na zona rural.

Há também a renovação da arquitetura das estações que ocorre na zona urbana de algumas cidades com a demolição e construção de outros exemplares das estações ou a remodelação das fachadas existentes, renovação está que acompanha o crescimento e a tendência estilística em voga.

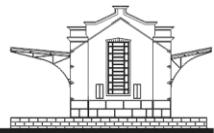
As estações que foram construídas mais de uma vez nas cidades foram: a Estação da Goiás, em Araguari/MG (dois exemplares – 1911/1928), a Estação da Mogiana, em Uberlândia/MG (cinco exemplares – 1895/1939/1940/1946/1970), a Estação da Mogiana em Uberaba (três exemplares – 1880/1947/1961), a Estação de Ibiá (dois exemplares – 1913-1926). A estação de Patrocínio (1918) passou por um processo de remodelação de fachadas.

Outras estações da zona urbana que se destacam com relação à arquitetura e as soluções plásticas é a 2^a Estação da Goiás (1928) em Araguari/MG e a Estação de Araxá (1926) ambas em estilo eclético, a Estação de Monte Carmelo (1937) em estilo art-decô e as estações de Uberaba (1961) e Uberlândia (1970) exemplares da arquitetura moderna da região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba.

3.1. Sistemas Construtivos

No tocante ao sistema construtivo, serão descritos os principais elementos que compõem a construção das estações da região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, de todas as companhias que aqui construíram as estações, sendo analisados: estruturas, vedações, vãos, coberturas, forros e pisos.

Em relação à estrutura utilizada, na fundação, era comum a utilização de valetas e brocas com alicerces de pedra seca, sendo as pedras socadas. A profundidade da vala e da broca dependia do tipo de solo e do tamanho do edifício – pavimento térreo ou com mais de



um pavimento, ou seja, quanto maior a altura do edifício e o solo mais argiloso, mais profundo deveriam ser a valas e as brocas e mais pedras eram utilizadas.

Os edifícios têm estrutura autônoma, as paredes são autoportantes predominando a utilização dos tijolos maciços nas alvenarias assentados em amarração, acima da fundação de pedra. As alvenarias externas em algumas estações são mais espessas, sendo os tijolos com fiadas duplas de mais de 35 cm de espessura.

As paredes autoportantes eram rebocadas interna e externamente e alguns exemplares das estações construídas pela Companhia Mogiana de Estrada de Ferro, os tijolos externos ficavam aparentes, formando desenhos, tanto nas vergas de portas e janelas como nos frontões.

Na estação de Monte Carmelo (1937) é a única deste período onde temos a presença de pilares e vigas em concreto para sustentação da cobertura da plataforma em laje de concreto.

As últimas estações construídas pela CMEF - estações de Uberaba (1961) e Uberlândia (1970), ambas projetadas pelo arquiteto Oswaldo Arthur Bratke, mantiveram o apuro plástico e a qualidade arquitetônica, e são consideradas importantes exemplares da arquitetura moderna.

O sistema estrutural é formado por módulos em concreto armado aparente, sendo que as estruturas são independentes em forma de paraboloide, com pé-direito duplo, alto. Essa cobertura, em módulos, permite a flexibilidade e ampliação gradual da estação sem prejudicar seu funcionamento.

Na estação de Uberlândia (figura 67 e 68), temos somente o pavimento térreo com pé direito duplo e amplo e a presença de elementos em concreto na fachada que possuem a função de brise e as paredes em alvenaria de tijolos rebocadas.

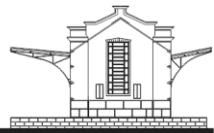


Figura 67 - Estação de Uberlândia, de autoria do arquiteto Oswaldo Artur Bratke
Autor: Rogério Sant'ana Ribeiro
Data: 14 de maio de 2014
Fonte: Acervo Particular



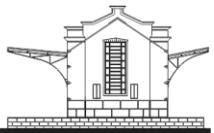
Figura 68 - Estação de Uberlândia, de autoria do arquiteto Oswaldo Artur Bratke
Autor: Rogério Sant'ana Ribeiro
Data: 14 de maio de 2014
Fonte: Acervo Particular

Na estação de Uberaba (figura 69), a cobertura em forma de paraboloide é utilizada na plataforma de embarque e desembarque de passageiros e cargas, e no acesso da praça ao hall da estação, tendo o pé-direito simples.

Internamente, a estação possui, além do térreo, o pavimento superior nas extremidades do edifício, formado por um grande volume retangular com pé-direito duplo ao centro com acesso por escadas. A fachada voltada para a praça é marcada por grande brise em concreto, e a fachada da plataforma de embarque e desembarque de passageiros e cargas é marcada pela utilização de estrutura metálica e vidro.



Figura 69 - Estação de Uberlândia de autoria do arquiteto Oswaldo Artur Bratke
Autor: Clayton França Carili
Data: Janeiro 2014
Fonte: Acervo Particular



Igualmente projetada pelo arquiteto Oswaldo Arthur Bratke, podemos citar, também, a estação de Ribeirão Preto/SP (1960), que segue os mesmos princípios das estações modernistas, essa estação (figura 70) possui parte com dois pavimentos e pé-direito alto.



Figura 70 - Estação de Ribeirão Preto/ SP de autoria do arquiteto Oswaldo Artur Bratke

Autor: Desconhecido

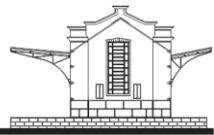
Data: Sem data

Fonte: Disponível em <http://doc.brazilia.jor.br>

As estações modernistas construídas por Bratke têm como conceito a criação dos terminais como referências urbanísticas, prevendo, não somente as funções ferroviárias, mas, também, um centro comercial e serviços diversos, administrados por terceiros, possibilitando assim através dos aluguéis a manutenção das estações, visando uma alternativa de retorno do investimento global. As estações seriam construídas em etapas, possibilitando assim o projeto e sua ampliação. O site www.brazilia.jorg.br, descreve:

A conceituação arquitetônica desses edifícios nasceu de pressupostos urbanísticos: estações ferroviárias são importantes referências urbanas, indutoras de crescimento e desenvolvimento material nas áreas aos seus redores, sejam elas consolidadas anteriormente, ou originadas a partir da presença desses equipamentos. Cria-se, nesse sentido, uma interação proveitosa entre a estação ferroviária como equipamento de uso público e o setor da cidade no qual está implantada, caracterizando uma vida urbana peculiar. (<http://doc.brazilia.jor.br/Ferrovia-Historia-Brasilia/CMEF-Mogiana-ref-estacoes-Ribeirao-Preto-Uberlandia-Bratke.shtml>, disponível em 5 de setembro de 2014. 17:14)

As áreas escolhidas para implantação das estações deveriam ser grandes e se localizadas nas bordas da cidade, o que possibilitaria sua ampliação. A implantação do



projeto seria realizada em três etapas, porém somente a etapa de infraestrutura ferroviária e dependências da estação foram realizadas, não se concretizando o conceito inicial do projeto. O site www.brazilia.jorg.br, reitera:

Selecionadas e adquiridas as áreas compatíveis com esse programa (em Ribeirão Preto e Uberlândia, afastadas das áreas adensadas), a implantação dos projetos se desenvolveria basicamente em três fases:

- 1) infraestrutura ferroviária e dependências da estação;*
- 2) complementação das utilidades de apoio aos passageiros;*
- 3) setor comercial / serviços voltados ao bairro.*

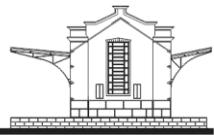
Tanto a estação de Ribeirão Preto como a de Uberlândia somente tiveram a primeira etapa realizada. O conceito global que orientou a proposta arquitetônica jamais foi implantado.

[\(<http://doc.brazilia.jor.br/Ferrovia-Historia-Brasilia/CMEF-Mogiana-ref-estacoes-Ribeirao-Preto-Uberlandia-Bratke.shtml>, disponível em 5 de setembro de 2014. 17:14\)](http://doc.brazilia.jor.br/Ferrovia-Historia-Brasilia/CMEF-Mogiana-ref-estacoes-Ribeirao-Preto-Uberlandia-Bratke.shtml)

Nas estações construídas pela FEPASA e pela RFFSA, o sistema estrutural utilizado foi a estrutura autônoma, com pilares em concreto tendo, as alvenarias, a função de vedação. Na maioria das estações construídas na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba as paredes possuem a função de estrutura, porém nas estações onde há a presença de pilares em concreto armado, as alvenarias possuem a função de vedação.

As estações que utilizam esses sistemas construtivos foram as estações construídas pela FEPASA e pela RFFSA. São elas: FEPASA – Stevenson Nova (1970), Babaçu e Valefértil (1979); RFFSA - Araguari Nova (1973), Bocaina (1980); Odilon Melo, José Rafael, Perdizes, Beija Flor, Inspetor Quirino, Jequitiba (estações com datas não encontradas); Batista Frazão, Alvim Damião, José Bittencourt, Brejo Alegre e Araxá Nova (1984).

Nas estações citadas, temos a presença de vários tipos de vãos, predominando as portas e janelas. Aparece, também, em alguns exemplares a presença de óculo principalmente nos frontões como elemento de composição das fachadas (Estação de Conquista – 1889, 1ª Estação da Goiás em Araguari – 1911, Estação Marciano Santos/ Amanhece – 1911) ou no torreão (2ª Estação da Goiás em Araguari – 1928).



As janelas das estações são na maioria de peitoril com duas folhas de abrir, algumas de madeira e algumas de vidro, com soluções diversas: folhas inteiras de madeira; com partes com veneziana; com postigos e fechamento em vidro e com grades em ferro fundido; com pinázios e vidro. Aparecem também janelas de peitoris com uma folha de abrir; duas folhas tipo guilhotina com pinázios em madeira e fechamento em vidro.

Destaca-se a 2ª Estação da Goiás em Araguari/MG, única estação da área com a presença de janela rasgada por inteiro com balcão; a janela é de duas folhas em madeira e vidro.

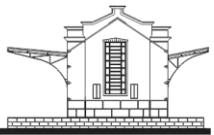
Aparece também em alguns vãos e/ou estações a presença de janelas mais simples, tipo basculantes em cantoneiras de ferro, formato em “L”, com fechamento em vidro.

As portas são, na maioria, em madeira de duas folhas. Temos em algumas portas a presença de postigos com fechamento em vidro e grades em ferro fundido. Aparecem também portas de uma folha toda em madeira. Na 2ª Estação da Goiás em Araguari/MG, notamos a presença de portas de três folhas de abrir em madeira e com postigos em vidro com grades em ferro fundido.

Nos conjuntos ferroviários onde não existem armazéns de cargas separados, o espaço de armazenagem está previsto em alguns cômodos da estação. O acesso a estes cômodos é feito através de portas em madeira maciça de maior dimensão; essas são de correr, de duas folhas, com requadro e réguas em madeira. As portas estão voltadas para a plataforma fazendo a conexão com o trem, e para a fachada posterior à plataforma, fazendo a conexão com outros meios de transporte.

Nas estações com o vestíbulo, hall de acesso, há em algumas estações a presença de grades em ferro fundido que controlam o fluxo de pessoas entre o hall de acesso à estação com a bilheteria, a plataforma de embarque e desembarque de passageiros e mercadorias.

Outro elemento muito comum nos vãos de porta e janela das estações é a presença de bandeiras fixas em madeira com pinázios e vidro. Aparece em alguns exemplares a bandeira descolada da porta e ou portão, separadas por alvenaria sendo o fechamento com grades de ferro fundido.



Com relação às vergas das esquadrias, predominam as vergas retas, porém encontramos a presença de vergas alteadas e em arco pleno.

No tocante à cobertura, no engradamento do telhado há o predomínio da utilização da madeira para as diversas peças (ripas, caibros, terças, pernas, pendural, escoras, frechal) e em outras estações a presença de tesouras. Nas plataformas, a cobertura que mais se repete são as mãos-francesas em madeira; também aparecem outras soluções com a utilização das treliças metálicas e outras vezes trilhos férreos.

Nas estações em estrutura autônoma de tijolos, há a presença do frechal, peça em madeira colocada acima da alvenaria para receber as tesouras e/ou demais peças do telhado. Esta peça tem como função distribuir as cargas pontuais do telhado e evitar o cisalhamento dos tijolos com o aparecimento de trincas.

Temos a presença de cobertura em algumas portas das fachadas posterior das estações sendo cobertas com mão-francesas em estrutura metálica (figura 71e figura 72) ou madeira (figura 73) para proteção dos acessos as estações.



Figura 71 - Estação de Peirópolis / CMEF – Fachada posterior a plataforma. A cobertura da porta é em estrutura metálica.

Autor: CARILI, Clayton França
Data: 19/01/2014
Fonte: Acervo Particular



Figura 4 - 2ª Estação de Uberaba/ CMEF- Fachada posterior a plataforma. A cobertura da porta é em estrutura metálica.

Autor: CARILI, Clayton França
Data: 18/01/2014
Fonte: Acervo Particular

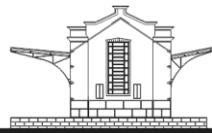


Figura 73 - Estação da Stevenson– Fachada posterior à plataforma.
A cobertura da porta é em mãos francesas, em madeira.

Autor: CARILI, Clayton França
Data: 24/02/2011
Fonte: Acervo Particular

Na área de estudo as Estações de Conquista (1889) e a Estação São Benedito no município de Patrocínio (1920) são as únicas estações que possuem cobertura nas duas maiores fachadas em toda sua extensão – plataforma e fachada posteriores à plataforma.

A presença da cobertura nas plataformas acontece na maior parte das estações. As únicas estações em que as plataformas não são cobertas são: Marciano Santos/ Amanhece (EFG - 1911) - figura 74, Rodolfo Paixão (CMEF -1915) – figura 75 e a Estação da EFOM em Uberaba (1926) – figura 76.



Figura 74 - Estação de Amanhece – Município de Araguari
Autor: Desconhecido, Arquivo Particular Amariles Nascimento
Data: 1983
Fonte: Arquivo Público Municipal de Araguari “Dr. Calil Porto”- Fundação Araguarina de Educação e Cultura / FAEC



Figura 75 - Estação Rodolfo Paixão –Município de Uberaba
Autor: Sonia Fontoura
Data: 1982
Fonte: Arquivo Público Municipal de Araguari “Dr. Calil Porto”- Fundação Araguarina de Educação e Cultura / FAEC



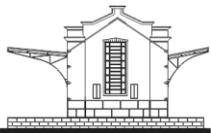


Figura 76 - Estação da Estrada de Ferro Oeste de Minas em Uberaba

Data: 1926

Autor: Desconhecido

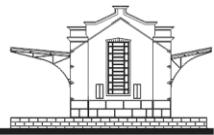
Fonte: Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br>

Com relação às telhas utilizadas, predominam as telhas de barro tipo francesas. Nas estações construídas pela CMEF, as telhas francesas foram importadas da França, da cidade de Marselha. Aparecem também telhas metálicas de zinco onduladas principalmente nas plataformas.

Nas estações construídas pela RFFSA a partir de 1970, temos duas soluções de cobertura: telhas de amianto tipo canaletão com perfis metálicos que a sustentam e laje de concreto com telhas de amianto para a cobertura.

Com relação ao número de águas do telhado das estações, há o predomínio da solução da cobertura em duas águas, sendo a plataforma o prolongamento da água do telhado, mantendo a mesma inclinação ou com inclinação diferente.

As águas das chuvas são captadas na plataforma por calhas que são conduzidas por dutos metálicos que passam lateralmente às mãos francesas e por dutos que descem paralelos à fachada da plataforma, embutidos nas alvenarias e por baixo do piso da plataforma, onde são escoados.



Nas estações com duas águas, no encontro das águas aparecem: empenas em alvenaria, frontões triangulares e, em outra solução mais elaborada, com frontões ornamentados em alvenaria de tijolos aparentes com a presença de pináculos. Temos, também, algumas estações com telhados em uma áqua.

Os telhados mais elaborados são em múltiplas águas com a presença de espingões e rincões. Esses edifícios, em sua maioria, possuem platibanda sendo a captação de águas pluviais através de calhas com dutos em perfil retangular de zinco embutidos nas alvenarias e/ou externos.

Destaca-se a solução encontrada para a captação de água da Estação de Araxá (CMEF), onde as águas pluviais são captadas por dutos retangulares em ferro fundido aparentes, a feição de pilares, compondo a fachada do edifício.

Há o predomínio de forros em madeira, sendo nas estações mais antigas tipo saia e camisa, e nas demais macho e fêmea. Nas estações construídas pela RFFSA, quando se utiliza a telha canaletão, não há a presença de forro, e nas estações com a laje em concreto, esta desempenha, também, a função de forro.

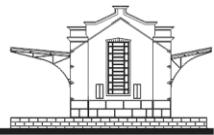
Os pisos mais utilizados nas estações na área externa – plataformas, acessos (escadas, rampas) são as lajes em pedra, em cantaria de granito, com o lado superior liso.

Internamente, como as estações eram implantadas acima do nível do terreno devido à necessidade de a plataforma ser mais alta para o acesso ao trem, há a formação de um pequeno porão, o que proporcionava a utilização, em alguns cômodos, do piso em assoalhos em madeira, tipo macho e fêmea apoiados em barrotes de mesmo material. Em outros cômodos era comum a utilização de ladrilhos hidráulicos.

Outro piso utilizado foram os tacos com paginações diversas e a utilização de madeiras de cores diferentes.

3.2. Análise Tipológica das Estações

As tipologias dos edifícios são definidas a partir do estudo dos tipos de construção e suas funções, entendendo suas semelhanças e diferenças. A partir desses estudos são



entendidos os modelos básicos gerados e que foram construídos. De acordo com Argan (1963):

A criação de um “tipo” depende da existência de uma série de construções que tenham entre si uma evidente analogia formal e funcional em outras palavras, quando um “tipo” é definido pela prática ou pela teoria da arquitetura, ele já existe na realizada como resposta a um complexo de demandas ideológicas, religiosas ou práticas ligadas a uma determinada situação histórica em qualquer cultura. (ARGAN, apud NESBITT, 2008, p.269)

Argan (1962) completa:

No processo de comparação e justaposição de formas individuais para determinar os “tipos”, são eliminadas as características particulares de cada prédio, permanecendo apenas aquelas que são comuns a todas as unidades da série. Portanto, o “tipo” se constitui pela redução de um complexo de variantes formais à forma básica comum. (ARGAN, apud NESBITT, 2008, p.270)

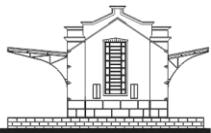
A partir do conceito de tipo definido por Argan (1962) serão analisadas as estações ferroviárias da região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba em Minas Gerais, tendo como foco os prédios com a função de estações de passageiros que foram construídas em um período de 96 anos (1888 a 1984), agrupando as estações a partir das seguintes análises que geram os tipos: porte das estações, partido arquitetônico, resolução de cobertura e arremates de telhado.

O porte das estações está ligado ao tamanho do edifício, e o seu programa de necessidades e o número de pavimentos – térrea ou com pavimento superior. Para essa classificação iremos analisar as estações do período de 1888 (primeira estação a ser construída na região – Estação da Jaguara na zona rural de Sacramento) a 1960.

O Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas, elaborado pelo PRESERFE⁷ que trata desta classificação, é dirigido a todos os edifícios ferroviários representativos da implantação da ferrovia no Brasil, sendo que o período de abrangência é de 1854 a 1960. O manual descreve:

No caso das estações, podemos classificá-las em pequeno, médio e grande porte. Geralmente o programa básico de uma estação de pequeno porte inclui a sala do agente, a do telégrafo, a sala de espera ou hall, onde se encontram a bilheteria e o

⁷ PRESERFE – Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário ligado a Superintendência de Patrimônio. O PRESERFE foi responsável pela manutenção e orientação dos trabalhos referentes à preservação da RFFSA, contando com uma equipe de arquitetos e museólogos além de estagiários de diversas áreas. Destaca-se no programa a elaboração e divulgação do Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas, que tinha como objetivo dar diretrizes de intervenção para possíveis manutenções e restauro em edificações ferroviárias sendo publicado em 1986.



armazém. Algumas delas possuem seu corpo a residência. As estações de médio porte construídas em polos ferroviários importantes, além das áreas citadas anteriormente para as estações de pequeno porte, possuem o bagageiro e o pavimento superior onde se encontra a casa do agente ou escritório. Em alguns casos o armazém de cargas funciona em prédio independente. As estações de grande porte, em geral construídas nas capitais, não necessariamente como estações terminais, abrigam a administração da ferrovia. (REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A, 1991, p: 21).

As estações de pequeno porte são térreas com um programa reduzido e não possuem pavimento superior. Independente do porte das estações há a presença de outros prédios e construções que davam apoio ao desenvolvimento das atividades ferroviárias, sendo proporcional o número de edifícios construídos, ou seja, quanto maior o porte da estação, mais prédios são necessários para o desenvolvimento das atividades ferroviárias. Nas estações de pequeno porte eram comuns a presença de Casas de Turma, Casa do Chefe da Estação e a Caixa d'água.

Na área de estudo, há o predomínio das estações de pequeno porte (quarenta e cinco exemplares) independente da companhia a que pertencem; predominam na zona rural dos municípios e são em maior número devido à necessidade de parada do trem, tanto para o abastecimento de água e lenha, quanto para o cruzamento de linha. Essas estações também são construídas na zona urbana de algumas cidades na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba.

As estações de pequeno porte da área de estudo são: **CMEF/FEPASA** – Estações: Cipó, Conquista, Guaxima, Engenheiro Lisboa, Tancredo França, Petrópolis, Rodolfo Paixão, Amoroso Costa, Uberaba 2ª Estação, Palestina, Buriti, Anil, Irara, Uru Nova, Sucupira Velha, Uberlândia 2ª e 3ª Estação, Sobradinho Velha, Stevenson Velha, Delta, Calafate, Tangará (vinte e dois exemplares); **EFG** – Estações: Araguari 1ª Estação, Marciano Santos- Amanhece (dois exemplares); **EFG/ RMV/RFFSA** – Estações: Ibiá, Guabiroba, Catiara, Salitre de Minas, São Benedito, Patrocínio, Folhados, Monte Carmelo, São Félix (nove exemplares); **EFOM** – Estações: São Pedro de Alcântara, Estevão Lobo, Tamanduapava, Araxá, Ibitimirim, Itaipu, Alpercata, Zelândia, Almeida Campos, Itiquapira, Batuíra, Uberaba Estação da EFOM (doze exemplares).

Para ilustrar as estações de pequeno porte, na figura 77, temos como exemplos: Sobradinho, Marciano Santos /Amanhece, Itaguapira, Tangará, Stevenson e São Félix.

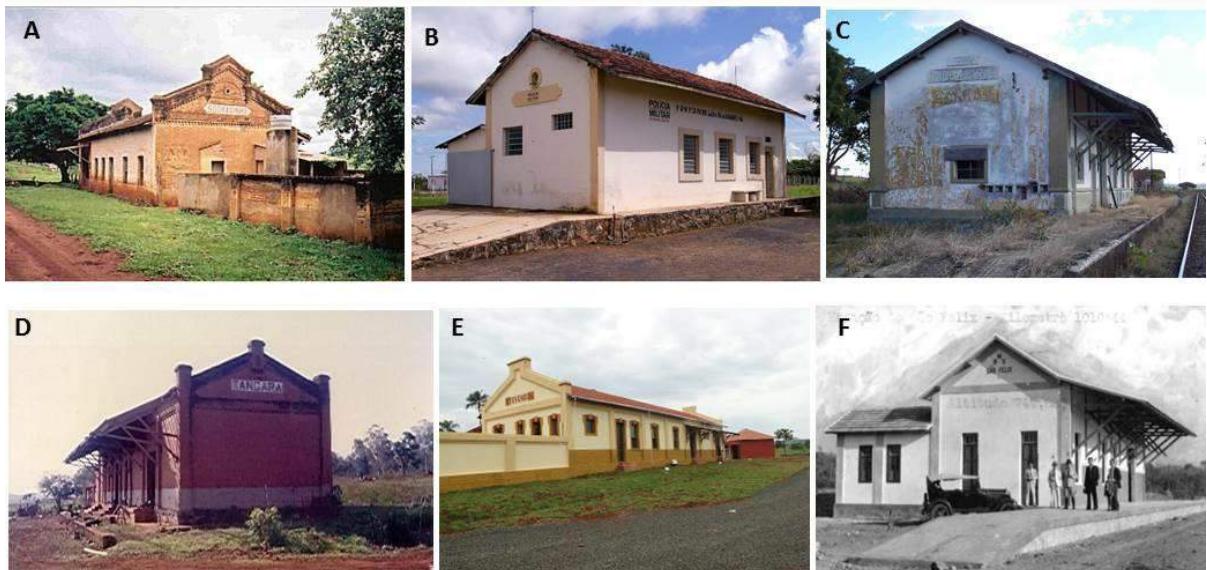
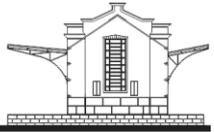


Figura 77 - Estações de pequeno porte na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba. Há o predomínio dessas estações, independente da companhia a que pertençam: CMEF, EFG, RMV, EFOM.

Montagem: CARILI, Clayton França

A. Estação de Sobradinho/ CMEF; **B.** Estação Marciano Santos / Amanhece /EFG; **C.** Estação Itaguapira /EFOM; **D.** Estação Tangará /RMV; **E.** Estação da Stevenson /CMEF; **F.** Estação de São Félix.

Autores: **A.** Roberto Fonseca Dias; **B.** Desconhecido; **C.** Maria Cristina Cairo Silva; **D.** Domingos Tiveron Filho; **E.** Autor; **F.** Roberto Fonseca Dias

Datas das fotos: **A.** 2002; **B.** Sem data; **C.** 2006; **D.** 10/1985; **E.** 1/2013; **F.** 1940

Fontes: **A/B/D/E.** Disponível em www.estacoesferroviarias.com.br; **C.** INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DE MINAS GERAIS-IEPHA. Levantamento e Pesquisa realizadas na 1ª etapa diagnóstico e conservação emergencial de março a junho de 2006 do Programa Trens de Minas, Subprograma Preservação do Patrimônio Cultural Ferroviário. Belo Horizonte: 2006. SETOP / SETUR / SEC / IEPHA/MG.

Das estações de pequeno porte, destaca-se a Estação de Araxá (1926), construída pela Estrada de Ferro Oeste de Minas em pavimento térreo, porém com duas torres (figura 78).

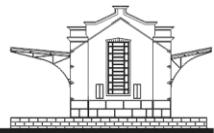


Figura 78 - Estação de Araxá – EFOM

Exemplar de pequeno porte cuja fachada não possui as mesmas características das demais estações existentes na área de estudo, sendo em estilo eclético com a presença de duas torres, platibanda, frontões e elementos em massa que ornamentam as fachadas.

Autor: CARILI, Clayton França

Data: 01/2015

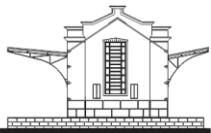
Fonte: Acervo Particular

Sua singularidade em relação às demais estações de pequeno porte se dá pelo programa de necessidades mais extenso, o que gera um aumento no número de cômodos, maior linearidade da construção e refinamento arquitetônico definido pelo estilo Eclético.

Na fachada, destacam-se os frontões ornamentados, cimalhas, platibanda com balaustradas e duas torres que marcam o edifício. A simetria das fachadas é quebrada pelas torres, uma com a presença de um relógio com quatro visores e o telhado triangular em flecha com telhas de barro tipo francesas e a outra com a cobertura em laje.

Nas fachadas das torres, temos aplicados grinaldas e ressalto de falsos pilares com capitel Jônico, nas platibandas balaustradas e frontões triangulares. O acesso à estação é feito através de escada, em parte coberta com mãos-francesas, em ferro com desenhos e cobertura em vidro.

As *estações de médio porte*, caracterizam pela presença de dois pavimentos, sendo que o pavimento térreo segue o mesmo programa das estações de pequeno porte, mas com o bagageiro; e no pavimento superior funcionava o escritório ou a casa do agente da estação.



Essas estações são em menor número (cinco exemplares) e predominaram na linha Catalão – Companhia Mogiana de Estrada de Ferro, são elas (figura 79): a Estação Jaguara na zona rural de Sacramento, a Estação da Mogiana em Araguari, a 1^a Estação da Mogiana em Uberaba, a 1^a Estação da Mogiana, e a 4^a Estação da Mogiana, em Uberlândia.



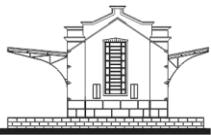
Figura 79 - Estações de média porte construídas no Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba
Montagem: CARILI, Clayton França

A. Estação da Jaguara/ CMEF; B. Estação da Mogiana de Araguari/ CMEF; C. 1^a Estação da Mogiana de Uberaba/ CMEF; D. 1^a Estação da Mogiana de Uberlândia/ CMEF; E. 4^a Estação da Mogiana de Uberlândia/ CMEF

Autores: A. Antônio Soukhef; B/C/D/E. Desconhecidos

Datas das fotos: A. 2001; B. Década de 1910; C. Década de 1930; D. Sem data; E. 1960

Fontes: A. Disponível em www.estacoesferroviarias.com.br; B. Arquivo Público Municipal “Dr. Calil Porto”, Fundação Araguarina de Educação e Cultura –FAEC; C. Arquivo Público de Uberaba; D/E. Arquivo Público Municipal de Uberlândia



As estações de médio porte se encontram na zona urbana das cidades, sendo somente a Estação da Jaguara, primeira estação a ser implantada na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, localizada na zona rural.

As *estações de grande porte* foram construídas nos locais onde eram implantados os grandes conjuntos ferroviários e eram as sedes das companhias que operavam determinadas linhas e/ou ramais. O programa dessas estações possui dois pavimentos, sendo que no pavimento superior, com mesmas dimensões do pavimento térreo, funcionavam os escritórios e a administração da ferrovia.

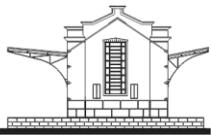
Apesar da classificação do porte das estações não citar os demais edifícios ferroviários, eram necessários outros prédios nas estações, independente do seu porte, para desenvolver as atividades relativas a outras funções necessárias, principalmente nas estações de grande porte que eram as sedes das companhias.

Essas estações, de grande porte, possuíam um número expressivo de prédios que são: a vila ferroviária, oficinas, depósitos, tipografias, hospital, cooperativa, escolas profissionalizantes e outros edifícios de apoio à estação e para criação do complexo.

De acordo com o Manual de Preservação de Edificações Antigas do PRESERVE, as estações de grande porte, em geral, eram construídas nos grandes centros urbanos. No caso da área de estudo é uma exceção, pois a 2^a Estação da Goiás, de grande porte, é construída em Araguari/MG, em uma cidade pequena do interior de Minas Gerais, onde é implantada a sede da Estrada de Ferro Goiás com a estação e demais construções para o apoio das atividades ferroviárias.

A 2^a Estação de Goiás, em Araguari, possui três pavimentos ao centro; é composta de um programa extenso – hall de acesso coberto, vestíbulo com acesso a duas bilheterias, venda de passagens, lanchonete, plataforma de embarque e desembarque de passageiros, guarda-de-bagagens e no pavimento superior toda a área administrativa da estação.

O prédio destaca-se com a presença de torre central e terraços. O estilo Eclético está presente nas suas fachadas com platibandas com partes em balaustradas, frontões ornamentados com as iniciais da companhia - EFG, pináculos, cimalhas, cornijas, janelas



rasgadas por inteiro com bacias apoiadas por consolos. Na torre destaca-se o relógio, a cobertura em telha de zinco a feição de escamas e a presença de óculo.

A 2ª Estação da Goiás foi construída em 1928 (figura 80), mas na década de 1930 (figura 81) passou por ampliações nas duas laterais do prédio. A ampliação seguiu o mesmo estilo arquitetônico da construção original, porém com a simplificação dos ornamentos, mantendo a mesma linguagem arquitetônica com algumas modificações no formato das vergas das janelas e a simplificação da platibanda, com a colocação de balaustrada. Posteriormente à ampliação da década de 1930, houve a modificação da cobertura da plataforma, tanto com relação ao material, quanto à forma e inclinação da sua cobertura.

O piso utilizado no pavimento superior é em assoalho, sendo que nas partes laterais ampliadas o piso é em taco assentado sobre a laje de concreto.



Figura 80 - Estação da Estrada de Ferro Goiás em Araguari/MG – Foto da Inauguração da Estação em 1928.

Autor: Desconhecido

Fonte: Fundação Araguarina de Educação e Cultura / FAEC - Arquivo Público Municipal de Araguari “Dr. Calil Porto”.

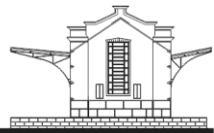


Figura 81 - Estação da Estrada de Ferro Goiás em Araguari/MG – Década de 40 – Observa-se que a estação após sua ampliação das alas laterais

Autor: Desconhecido

Fonte: Fundação Araguarina de Educação e Cultura / FAEC - Arquivo Público Municipal de Araguari “Dr. Calil Porto”.

O partido arquitetônico está ligado com as formas arquitetônicas geradas a partir da disposição do programa, sua estrutura e a relação de espaço construído com o funcionamento do edifício e a volumetria que é gerada.

Kühl (1998), explica que as formas mais comuns apresentadas desses edifícios eram em forma de um retângulo, de um U ou de um L. A forma em planta, independe do tamanho do programa de necessidades, porém os tratamentos das fachadas geram volumes mais ou menos elaborados.

No partido arquitetônico gerado, predomina o tipo em forma de um retângulo. Para melhor entendimento do partido retangular iremos apresentar as plantas das estações construídas pela CMEF, Estação do Cipó (figura 82) construídas, na zona rural de Sacramento; e a Estação da Stevenson (figura 83), na zona rural de Araguari.

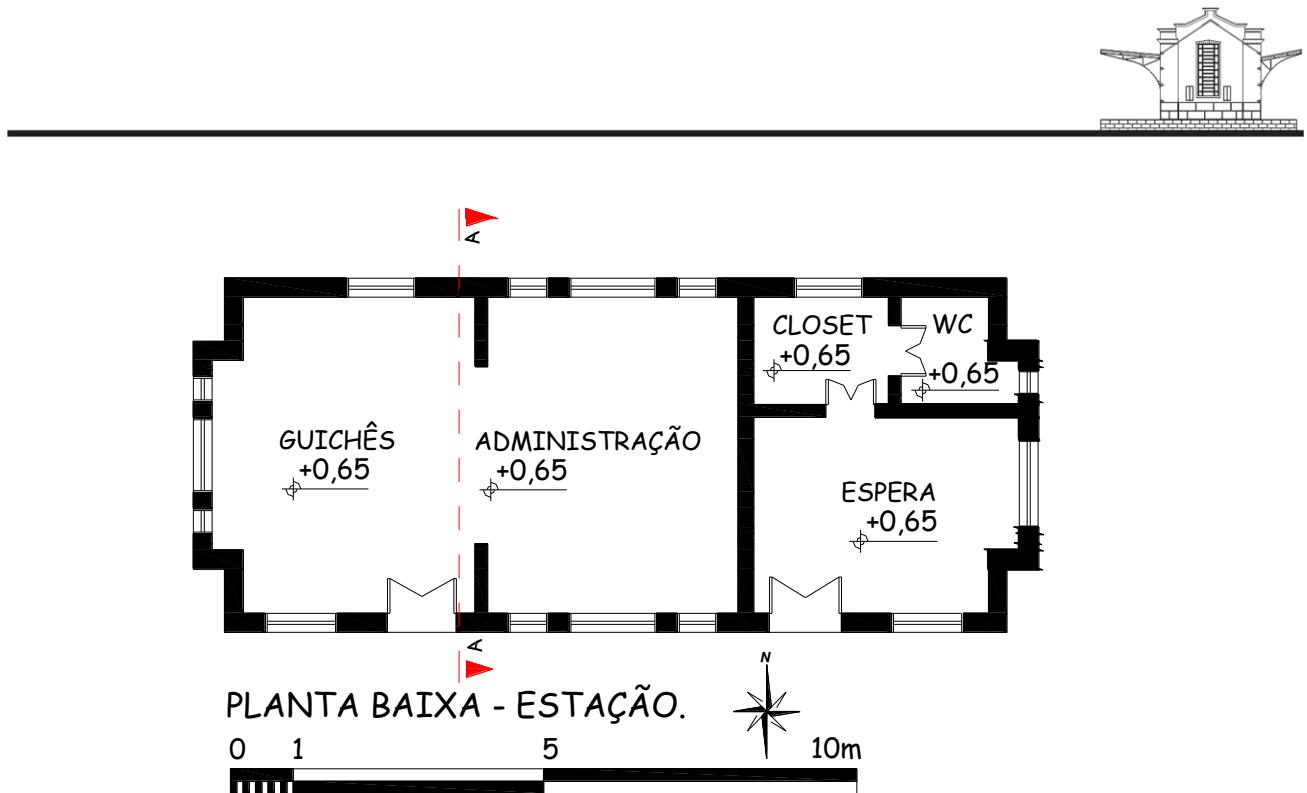


Figura 82 - Estação do Cipó zona rural do município de Sacramento

Autor: Virgínia Dolabela/ Raquel Beatriz Silva

Data: 2009

Fonte: Acervo digital da Secretaria de Desenvolvimento Turismo e Cultura de Sacramento - Divisão de Patrimônio Histórico – Dossiê de Tombamento

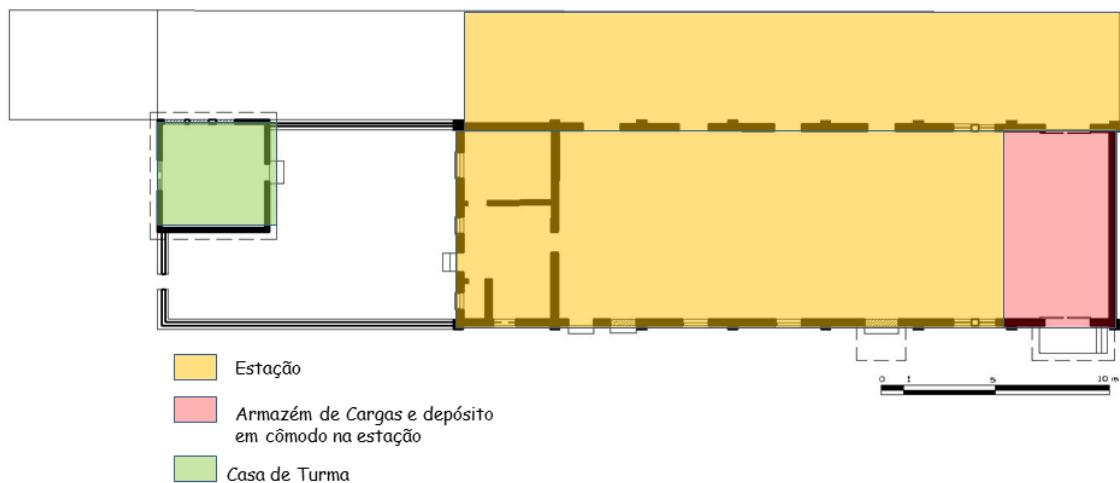
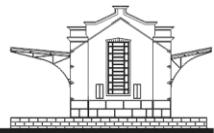


Figura 83 - Planta da estação da Stevenson construída pela CMEF.

Autor: Carolina Fernandes Vaz

Modificações: CARILLI, Clayton França

Fonte: Trabalho Final de Graduação, Primeiro Semestre de 2013, disponível em Acervo do Arquivo digital da Divisão de Patrimônio Histórico de Araguari - Fundação Araguarina de Educação e Cultura –FAEC



A Estação da Jaguara (figuras 84, 85, 86) construída pela CMEF, na zona rural do município de Sacramento, é em forma de U. Ao analisarmos a planta notamos que no volume principal do prédio está a estação e a casa do chefe da estação. A estação possui dois pavimentos sendo a parte superior com três cômodos onde funcionavam os quartos e abrigavam alguns turmeiros. Após o pátio descoberto lateral à estação, notamos o prédio do Armazém de Cargas que é interligado pela plataforma da estação e do armazém.



Figura 84 - Plantas da estação de Jaguara, zona rural do município de Sacramento

Autor: Raquel Rezende dos Santos – Arquiteta

Fonte: Acervo Digital da Prefeitura Municipal de Sacramento – Diretoria Geral de Desenvolvimento Econômico, Turístico e Cultural.

Modificações: CARILLI, Clayton França

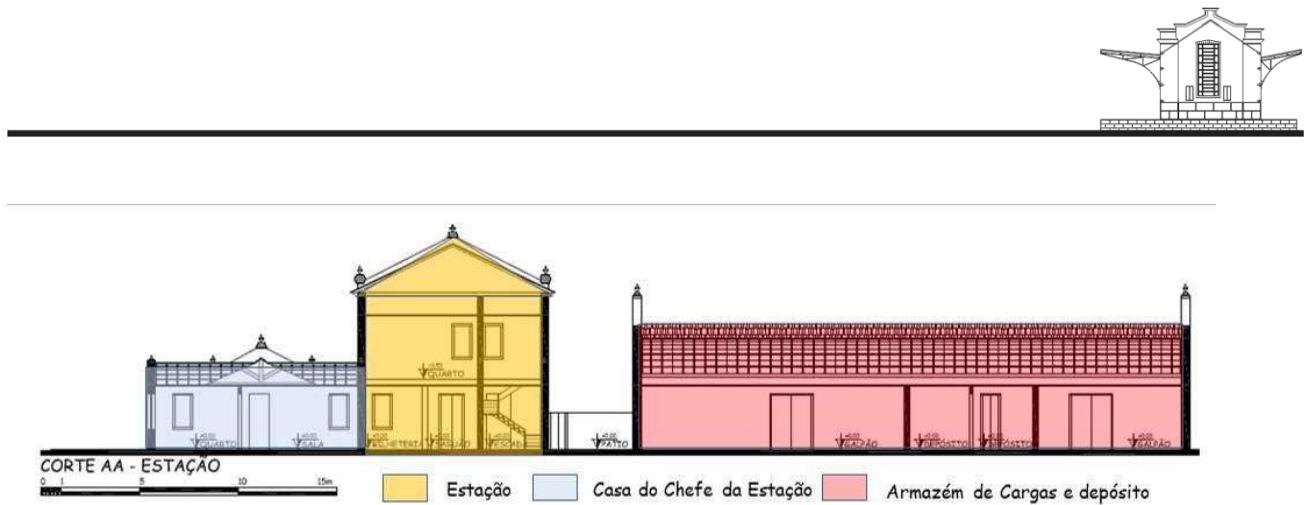


Figura 85 - Corte AA - Estação de Jaguara

Autor: Raquel Rezende dos Santos – Arquiteta Urbanista

Fonte: Acervo digital da Prefeitura Municipal de Sacramento – Diretoria Geral de Desenvolvimento Econômico, Turístico e Cultural.

Modificações: CARILI, Clayton França



Figura 86 - A estação de Jaguara

Data: Início do século XX.

Autor: Nilson Rodrigues

Fonte: Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br>

A estação de São Félix (figura 87), em Estrela do Sul, o arranjo é em forma de L, sendo que a Casa do Chefe da estação fica anexa ao mesmo edifício da estação.

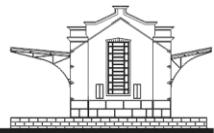


Figura 87 - A estação de São Félix, construída pela EFOM. Estação construída no distrito de São Félix no município de Estrela do Sul. Observa-se o partido em "L", onde a Casa do Chefe da Estação é acoplada à estação.

Autor: Acervo Roberto Fonseca Dias

Data: 1940

Fonte: Disponível em www.estacoesferroviarias.com.br

Quando analisamos as soluções de cobertura das estações e os arremates dos telhados existentes podemos definir os seguintes tipos de coberturas das estações: em uma água, em duas águas e em múltiplas águas

As estações com o telhado em uma água são em menor número na área de estudo sendo que há variações: estações com a cobertura em uma água sendo a inclinação voltada para a fachada da plataforma em telha de barro tipo francesas ou ondulada de zinco e estações com cobertura em uma água com telha canaletão.

Para sustentar a cumeeira do telhado, que é avançada, foram colocadas mão-francesas sendo os telhados com telhas de barro tipo francesas ou onduladas de zinco. As estações que seguem essa tipologia são (figura 88): Eli Nova (CMEF- 1970), Anil (CMEF – 1930), Uru (CMEF -1930). Estação Sucupira (CMEF – 1895) é um exemplo onde o telhado da estação é em telha ondulada de zinco.

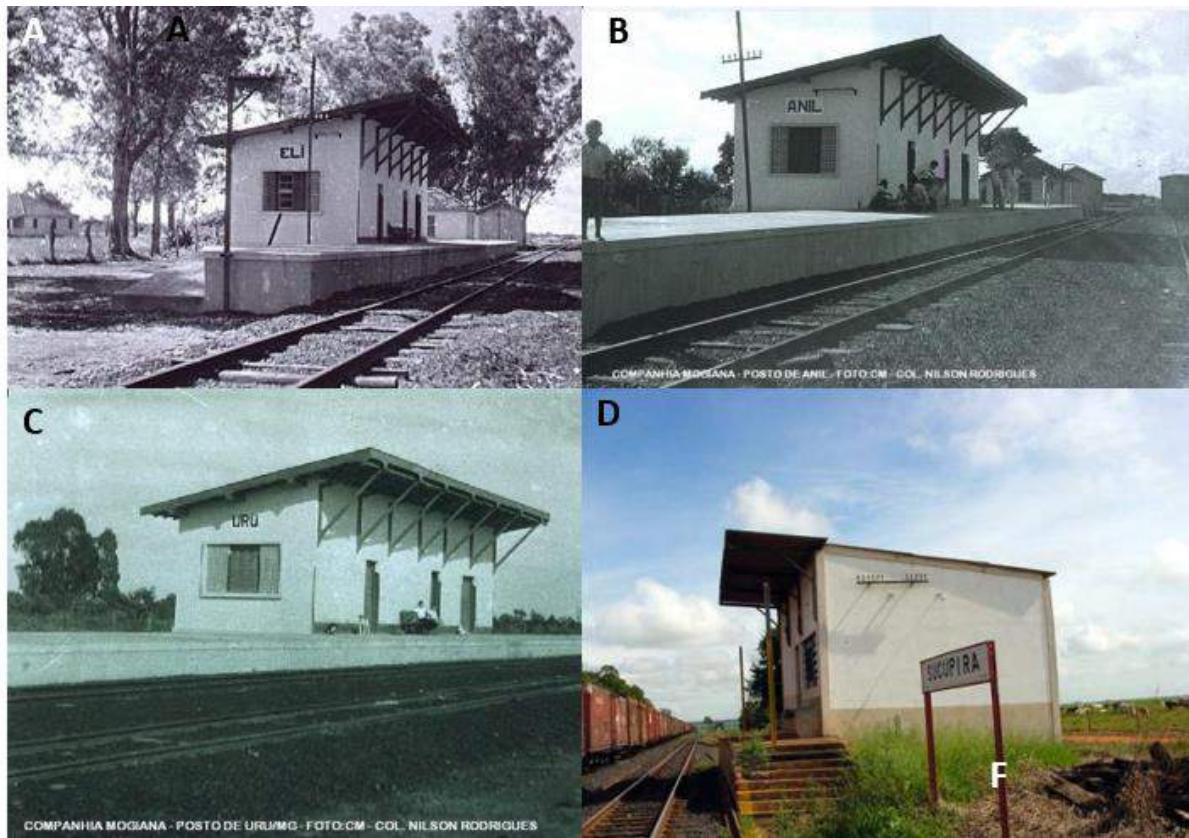
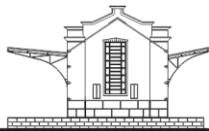


Figura 88 - Estações com a cobertura em uma água sendo a inclinação voltada para a fachada da plataforma em telha de barro tipo francesas ou ondulada de zinco
Montagem: CARILI, Clayton França.

A. Estação Eli Nova **B.** Estação Anil – Zona rural de Uberaba; **C.** Uru - Zona rural de Uberlândia; **D.** Estação Sucupira - - Zona rural de Uberlândia

Datas das fotos: **A.** Década de 1940; **B /C.** Sem data **D.** 12/2004

Autores: **A/B/C.** Coleção Nilson Rodrigues **D.** Fernando P. Martins

Fontes: Disponível em www.estacoesferroviarias.com.br

As estações mais recentes (1970 -1984), construídas pela Rede Ferroviária Federal S.A - RFFSA, com a função de cruzamento dos trens, têm o telhado em uma água com perfis metálicos e a cobertura com telha de amianto tipo canaletão, que perpassa a alvenaria na fachada onde está a plataforma, ficando essa também coberta. Essas estações possuem um único pavimento e algumas possuem um pequeno porão.

As estações que seguem essa tipologia são: Estação José Rafael, Estação de Perdizes, Estação Inspetor Quirino, Estação Jequitibá, Estação de Araxá Nova, Estação Beija Flor (figura 89) e a Estação Odilon Melo (figura 90).

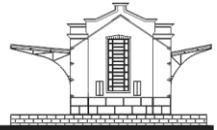


Figura 89 - Estação Beija Flor
Autor: Glaucio Henrique Chaves
Data: S/data
Fonte: Disponível em www.panoramio.com

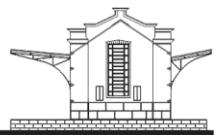


Figura 90 - Estação Odilon Melo
Autor: Glaucio Henrique Chaves
Data: S/data
Fonte: Disponível em www.panoramio.com

As estações da RFFSA, construídas pelo 2ºBatalhão de Engenharia e Construção - Batalhão Mauá, entre Araguari e Ibiá em 1984 (figura 91): Batista Frazão, Alvino Damião, José Bittencourt e Brejo Alegre, todas possuem dois pavimentos. O primeiro pavimento, abaixo da plataforma, possui o pé-direito baixo variando de 1,8 a 2,0 m, onde era utilizado como depósito, no pavimento no nível da plataforma da estação tinha a função de controle da linha e alojamento.



Figura 91 - Estações da RFFSA que foram construídas pelo 2ºBatalhão de Engenharia e Construção - Batalhão Mauá.
Montagem: CARILI, Clayton França.
A. Estação Batista Frazão; **B.** Estação Brejo Alegre; **C.** Estação José Bittencourt; **D.** Estação Inspetor Quirino
Datas das fotos: **A.** 2009; **B/C/D.** 2002
Autores: **A.** Jair Fraga; **B/C/D.** Glaucio Henrique Chaves
Fontes: **A/B.** Disponível em www.estacoesferroviarias.com.br; **C/D.** Disponível em www.panoramio.com



Temos estações em que a cobertura da plataforma e o prolongamento da água do telhado têm a mesma inclinação e são sustentadas por mão-francesas, cobertas pela mesma telha. As estações que seguem essa tipologia são: Peiropólis (CMEF – 1889), Irara, Buriti, Sucupira Velha, Palestina (CMEF – 1895), Sobradinho Velha (CMEF – 1896), Delta (CMEF – 1914), Calafate (CMEF- 1914), Tangará (CMEF -1914), Guabiroba (EFOM – 1916), Zelândia (EFOM-1929), Itaipu, Almeida Campos, Estevão Lobo, Tamanduapava, Batuira, Itiquapira, e São Pedro de Alcântara (EFOM – 1926), Ibitimirim (EFOM-1932), Folhados (EFOM – 1937).

Esse tipo de estação com relação à tipologia da cobertura podemos citar (figura 92): Estação Estevan Lobo, Estação Tamanduapava, Estação Ibitimirim, Estação Itaipu, Estação Zelândia, Estação Almeida Campos.

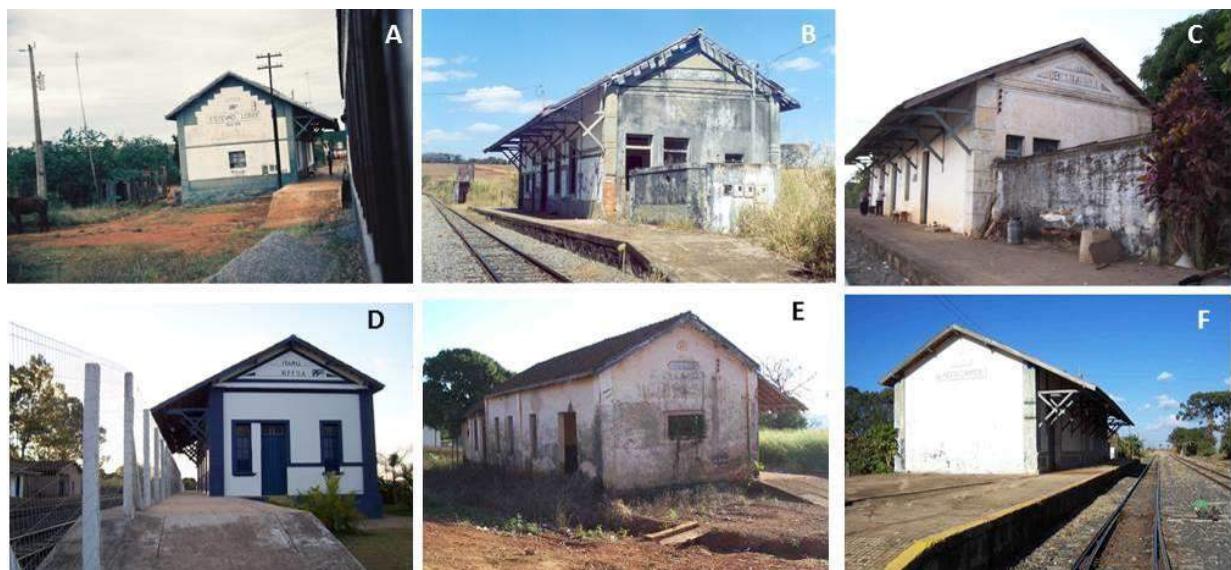


Figura 92 - Estações Estrada de Ferro Oeste de Minas e Rede Mineira de Viação no Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba com a presença de oitão sendo a cobertura da plataforma o prolongamento de uma das águas do telhado com mesma inclinação.

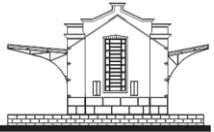
Montagem: CARILI, Clayton França

A. Estação Estevan Lobo; **B.** Estação Tamanduapava; **C.** Estação Ibitimirim; **D.** Estação Itaipu; **E.** Estação Zelândia; **F.** Estação Almeida Campos

Autores: **A.** Hugo Caramuru; **B/C/D/E/F.** Maria Cristina Cairo Silva

Datas das fotos: **A.** 1991; **B/C/D/E/F.** 2006

Fontes: **A.** Disponível em www.estacoesferroviarias.com.br; **B/C/D/E.** INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DE MINAS GERAIS-IEPHA. Levantamento e Pesquisa realizadas na 1ª etapa diagnóstico e conservação emergencial de março a junho de 2006 do Programa Trens de Minas, Subprograma Preservação do Patrimônio.



A estação de Conquista (CMEF – 1889) – figura 93, Estação São Benedito (EFG/EFOM – 1920) – figura 94, a estação da CMEF 2ª Estação de Uberlândia (1939) – figura 95, seguem a mesma tipologia, com a presença de cobertura na plataforma e em toda extensão da fachada posterior a plataforma seguindo também a mesma inclinação do telhado.

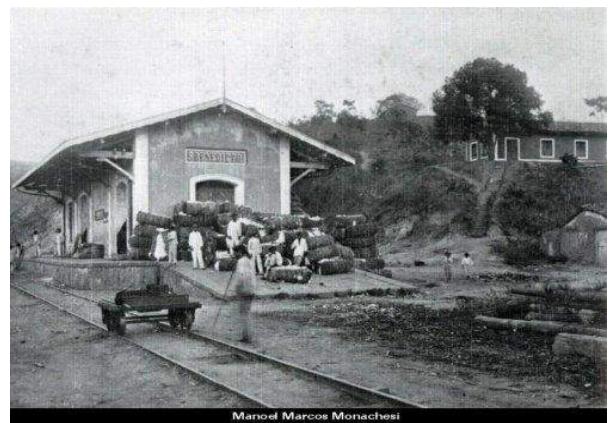


Figura 93 - Estação de Conquista – CMEF. Nota-se a cobertura tanto da plataforma quanto da fachada posterior em toda a extensão

Autor: CARILI, Clayton França

Data: 18/01/2014

Figura 94 - Estação de São Benedito– CMEF. Nota-se a cobertura tanto da plataforma quanto da fachada posterior em toda a extensão

Data: Sem data

Autor: Acervo Manoel Monachesi

Fonte: Disponível em
<http://www.estacoesferroviarias.com.br>



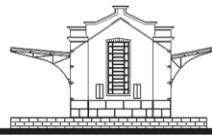
Figura 95 - 2ª Estação de Uberlândia– CMEF.

Nota-se a cobertura tanto da plataforma quanto da fachada posterior em toda a extensão

Data: Década de 1930

Autor: Desconhecido,

Fonte: Arquivo Público Municipal de Uberlândia.



Temos as estações em que a cobertura já não segue mais a inclinação do telhado do volume principal, tendo a cobertura da plataforma menor inclinação, ou seja, o ponto de inclinação do telhado é menor que do volume principal da estação. Essas estações a estrutura da plataforma é sustentada por mão-francesas em madeira. Aparece também a utilização de pilares na plataforma para sustentar a cobertura sendo as telhas utilizadas a mesma da cobertura do volume principal da estação, telhas de barro tipo francesas.

As estações que seguem essas tipologias (figura 96) são: Goiás, 1^a Estação em Araguari (EFG – 1911), Catiara (EFOM – 1916), São Félix (EFOM - 1942), Patrocínio (1918).

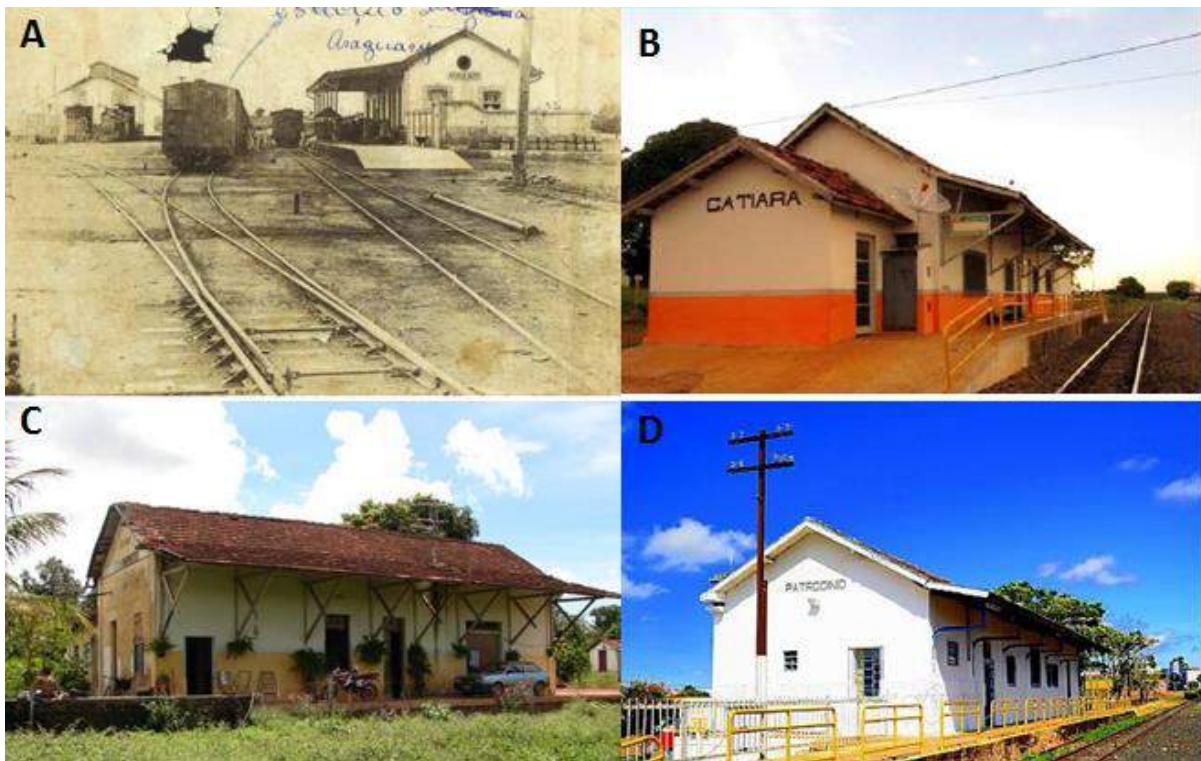


Figura 96 - Estações no Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba. A cobertura da plataforma é o prolongamento da água do telhado, porém com inclinação diferente do telhado da estação, mesma telha ou telha diferente da estação

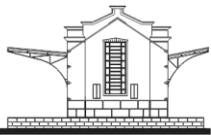
Montagem: CARILI, Clayton França

A. 1^aEstação da Goiás; B. Estação Catiara; C. Estação São Félix D. Estação Patrocínio

Autores: A. Desconhecido; B. Glauco Henrique Chaves; C. Roberto Fonseca Dias; D. Leonardo Figueira

Datas das fotos: A. Desconhecido; B. 16/04/2012; C. 2006; D. Sem data

Fontes: A. Arquivo Público Municipal “Dr. Calil Porto”, Fundação Araguarina de Educação e Cultura –FAEC; B/D. Disponível em www.panoramio.com; C. Disponível em www.estacoesferroviarias.com.br



Há, também, estações em que a cobertura da plataforma tem inclinação da água do telhado voltada para a fachada da estação, a captação das águas pluviais é feita por calhas metálicas e a cobertura por telhas de zinco onduladas. Nesta solução aparece a estrutura de sustentação do telhado com trilhos ou a presença de mão-francesas metálica. As estações que seguem essa solução (figura 97) são: Cipó (CMEF – 1889), Alpercata (EFOM – 1950), Mangabeira Nova (CMEF).

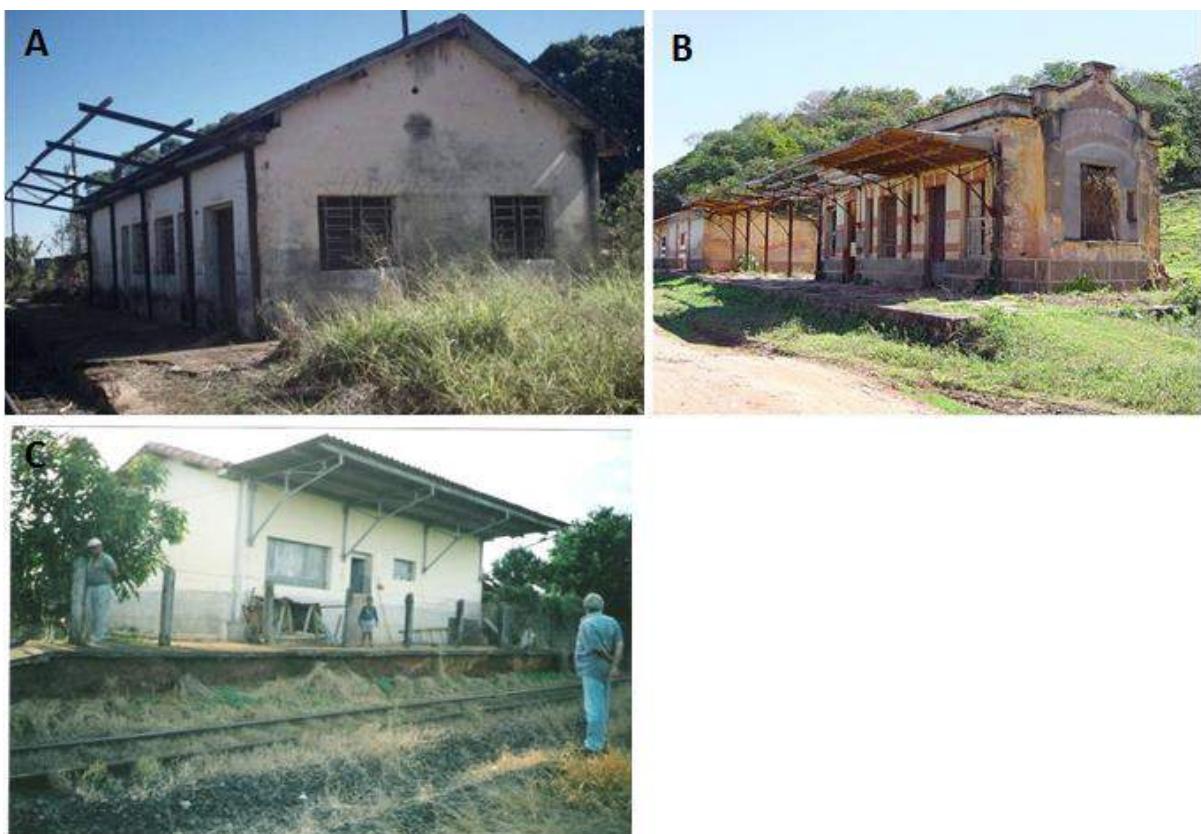


Figura 97 - Estações no Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba. A cobertura da plataforma é o prolongamento da água do telhado com inclinação diferente a do telhado da estação com inclinação voltada para a fachada da plataforma com telhas diferentes

Montagem: CARILI, Clayton França

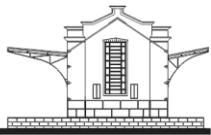
A. Estação de Alpercata; B. Estação Mangabeira Nova; C. Estação do Cipó

Autores: A. Leonardo Figueira; B. Glaucio Henrique Chaves; C. Roberto Fonseca Dias

Datas das fotos: A. 6/2011; B. 24/07/2004; C. 2005

Fontes: A/B/C. Disponível em www.estacoesferroviarias.com.br

Outro tipo de cobertura da plataforma das estações é independente, com estrutura metálica e telha ondulada de zinco, sendo que nessas estações em duas águas, a cobertura é em telha de barro tipo francesa.



As estações que seguem essa tipologia (figura 98): Engenheiro Lisboa (CMEF – 1889), Araxá (EFOM – 1926), Uberlândia (4^a estação da CMEF- 1940).

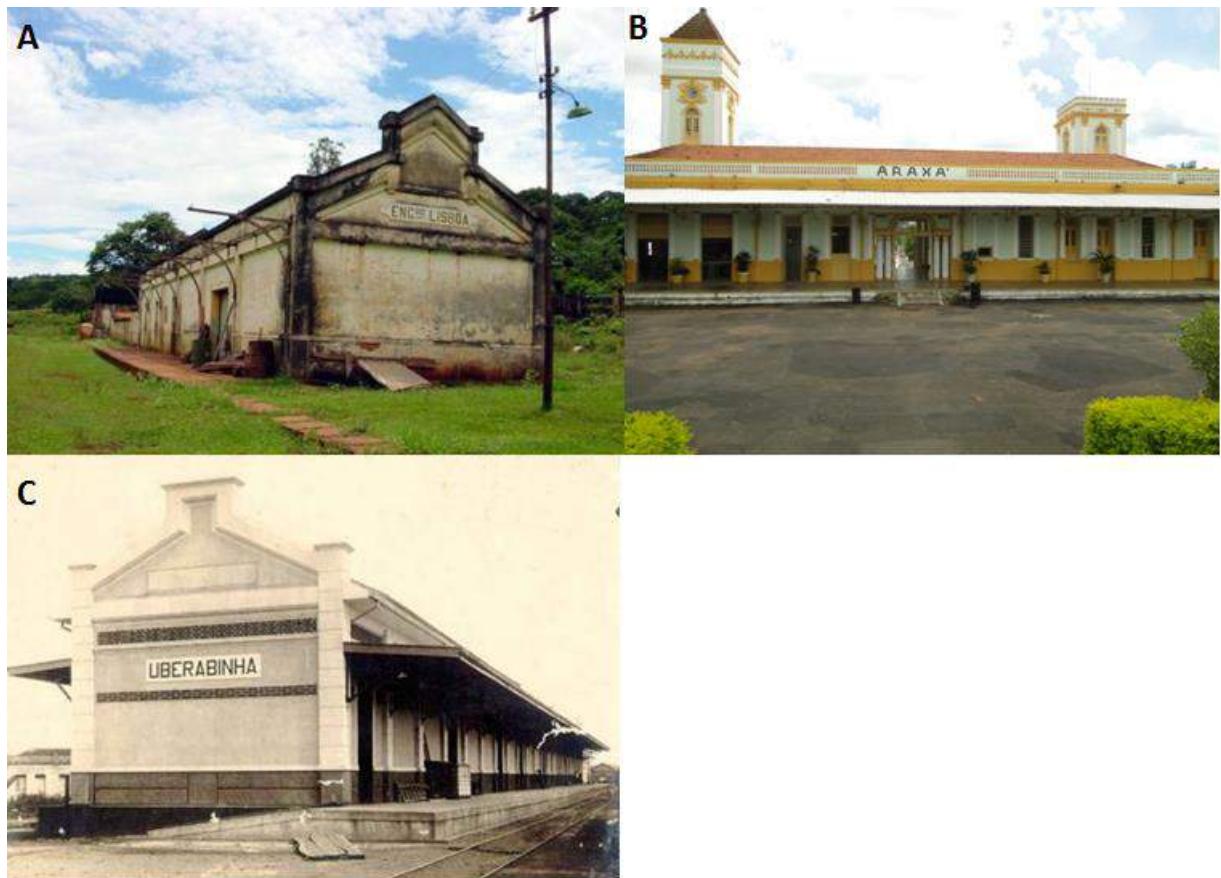


Figura 98 - Estações no Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba. A cobertura da estação em duas águas, mas a cobertura da plataforma é independente com estrutura metálica e telha ondulada de zinco.

Montagem: CARILI, Clayton França

A. Estação Engenheiro Lisboa; B. Estação de Araxá; C. 4^a Estação de Uberlândia da CMEF

Autores: A. Fernando F. Martins; B. CARILI, Clayton França; C. Acervo Ralph M. Giesbrecht

Datas das fotos: A. 2/2004; B. 1/2014; C. 1929

Fontes: A /C. Disponível em www.estacoesferroviarias.com.br; B. Acervo Particular

Nas estações da RFFSA, a cobertura é em laje de concreto aramado com um balanço pronunciado na plataforma, sendo coberta com telha de fibrocimento embutida na pequena platibanda da estação. As estações que seguem essas tipologias (figura 99) são: Estação de Araguari – 1979, Bocaina - 1980 e Stevenson Nova – 1970.

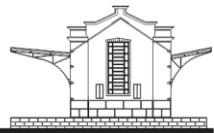


Figura 99 - Estações da RFFSA, A cobertura da estação é em laje de concreto armado com balanço na área da plataforma e cobertura em telha de fibrocimento de duas águas com calha central.

Montagem: CARILI, Clayton França

A. Estação Araguari Nova; B. Estação da Bocaina; C. Estação Stevenson Nova

Autores: A. CARILI, Clayton França; B /C. Glaucio Henrique Chaves

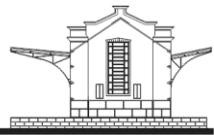
Datas: A. 7/2015; B. 1/2009; C. 5/2013

Fontes: A. Acervo Particular; B. Disponível em www.estacoesferroviarias.com.br; C. Disponível em www.panoramio.com

Nas estações com cobertura em duas águas, as soluções das alvenarias externas que arrematam o telhado, nas menores fachadas, são as seguintes: estações com empênas triangulares, estações com frontão e estações platibanda arrematando as fachadas.

As estações com empênas triangulares em alguns exemplares possuem faixas em massa que emolduram o oitão e com ressalto também em massa onde era comum escrever o nome da estação. Essas estações são rebocadas e apresentam composição mais simples, pois o volume gerado da edificação é definido pela cobertura.

As estações que seguem essa tipologia são: 1ª Estação da Goiás, em Araguari, Marciano Santos/Amanhece (EFG- 1911), Guabiroba, Catiara (EFOM – 1916), Salitre de



Minas, Patrocínio (EFOM – 1918), São Benedito (EFOM – 1920), Itaipu, Estevão Lobo, Tamanduapava, Batuíra, São Pedro de Alcântara, Itiquapira, Almeida Campos (EFOM – 1926), Zelândia (EFOM – 1929), Ibitimirim (EFOM -1932), Folhados (EFOM – 1937), São Félix (EFOM – 1942), Alpercatas (EFOM – 1950), Mangabeiras Nova (CMEF).

A tipologia de estações com empêas os arremates das empêas e simplificados no encontro das águas do telhado que são limitados pelas duas águas e em algumas empêas temos a presença de óculo (figura 100): 1ª Estação da Goiás em Araguari, (EFG- 1911), Estação Marciano Santos Amanhece, (EFG -1911), Estação Salitre de Minas (EFOM -1918), e Estação São Felix (RMV-1942).

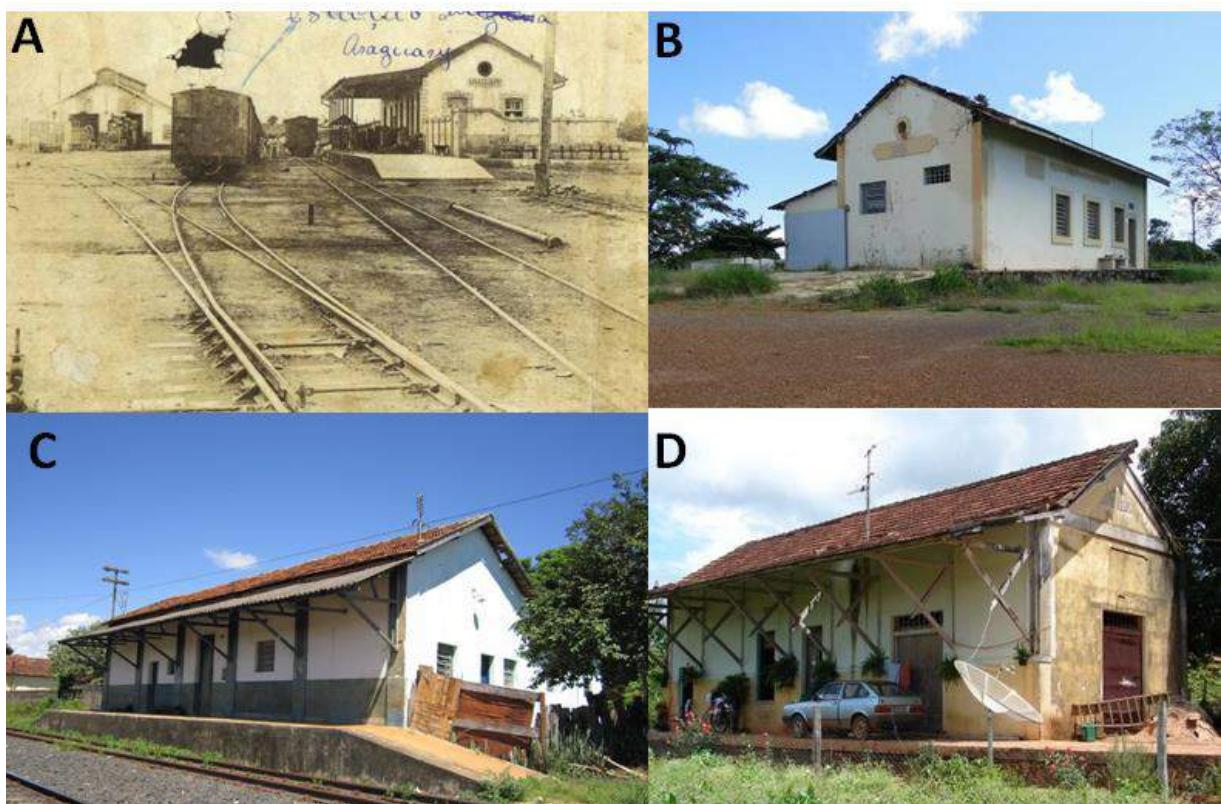
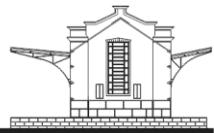


Figura 100 - Estações com a presença de oitão triangular nas menores fachadas
Montagem: CARILI, Clayton França

A. 1ªEstação da Goiás; B. Estação de Amanhece; C. Estação Salitre de Minas; D. Estação São Félix
Autores: A. Desconhecido; B. CARILI, Clayton França; C. Glaucio Henrique Chaves; D. Roberto Fonseca Dias
Datas: A. Sem data; B. 25/05/2009; C. 2/04/2011; D. 2006

Fontes: A. Arquivo Público Municipal “Dr. Calil Porto”, Fundação Araguarina de Educação e Cultura –FAEC B. Acervo Particular; C. Disponível em www.estacoesferroviarias.com.br; D. Disponível em www.panoramio.com



A 2ª Estação de Uberlândia (CMEF- 1939), figura 101, é o único exemplar com empenas que não são rebocadas apresentando tijolos maciços aparentes.



Figura 101 - 2ª Estação Uberlândia - CMEF

Autor: Nada consta

Fonte: Arquivo Público Municipal de Uberlândia

Data: 1939

Nas estações com a presença de frontão, a solução para o arremate das fachadas gera uma solução plástica mais elaborada, onde as alvenarias perpassam a cobertura da estação em duas águas, formando um frontão com algumas variações de desenhos, gerados a partir da disposição dos tijolos maciços que formam molduras, arremates e óculo. Os pilares laterais são salientes perpassam o frontão e são arrematados por pináculos ou por capiteis com linhas retas.

Os mais simples mantêm o formato do frontão triangular com os pilares arrematados por capitéis, com duas soluções: frontão triangular com tijolos maciços aparentes sem reboco, as estações que seguem essa tipologia (figura 102) são: Calafate, Tangará, (CMEF- 1914) Rodolfo Paixão, (CMEF-1915); frontão triangular rebocados com a presença de frisos, as estações que seguem essa tipologia (figura 103) são: Palestina, (CMEF – 1895), Delta, (CMEF – 1914).

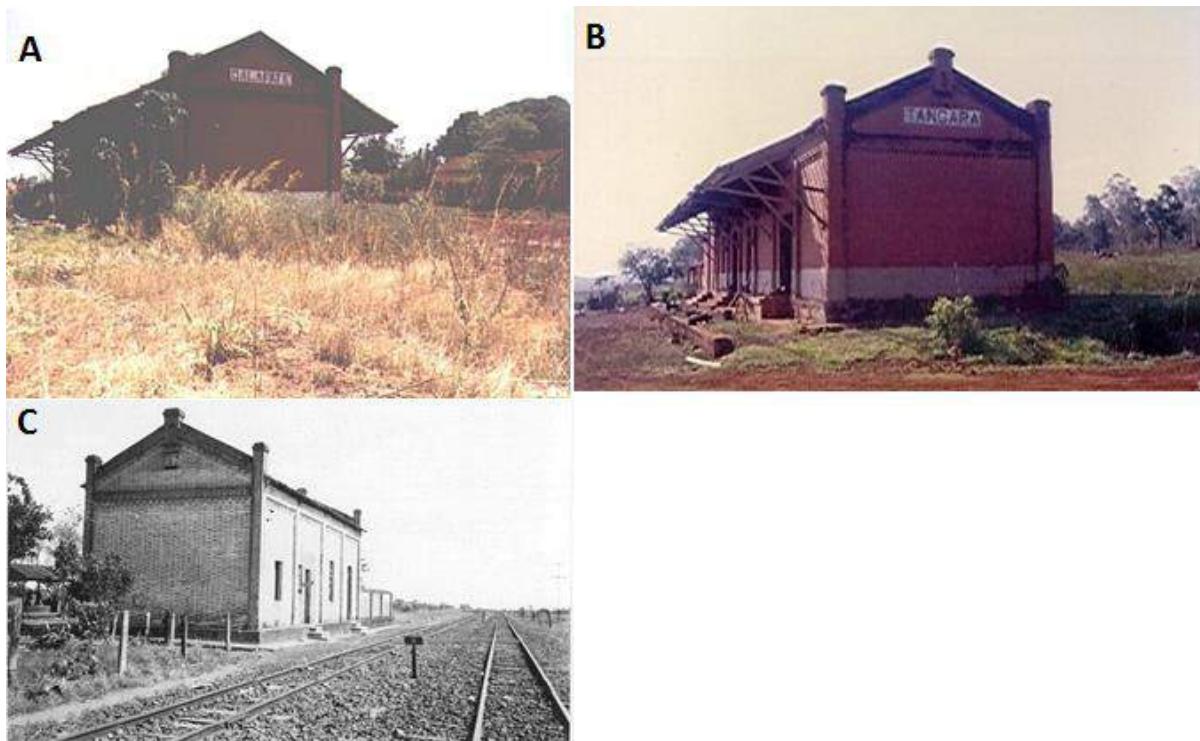
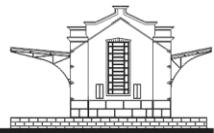


Figura 102 - Estações com a presença de frontão triangular com tijolos maciços aparentes sem reboco
Montagem: CARILI, Clayton França

A. Estação Calafate; B. Estação Tangara; C. Estação Rodolfo Paixão

Autores: A /B. Domingos Tiveron Filho C. Sonia Fontoura

Datas: A/B. 10/1985; C. 1982

Fontes: Disponível em www.estacoesferroviarias.com.br

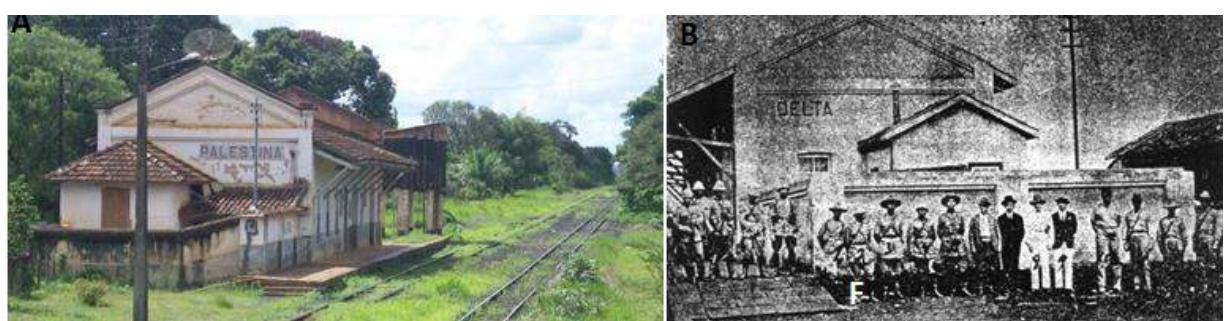


Figura 103 - Estações com frontão triangular rebocados com a presença de frisos.

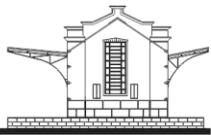
Montagem: CARILI, Clayton França

A. Estação de Palestina; B. Estação Delta

Autores: A. Leonardo Fiqueira B. Desconhecido

Datas das fotos: A. 1932; B. 3/01/2007

Fontes: A. Disponível em www.panoramio.com B. Disponível em www.estacoesferroviarias.com.br



As estações com frontões mais elaborados ao centro sobressaem o frontão que fica escalonado, neste caso temos duas soluções: alvenaria de tijolos a vista formando as cimalhas e arremates com a presença de pináculos. As estações que seguem essa solução (figura 104) são: Buriti, Irara, (CMEF – 1895), Sobradinho velha, (CMEF- 1896) Conquista (CMEF- 1889), Sobradinho velha (CMEF- 1896); alvenarias de tijolos rebocadas com a presença de cimalhas, capitel arrematando os pilares e frisos nas fachadas. As estações que seguem essa solução (figura 105) são: Peiropólis, Engenheiro Lisboa, (CMEF – 1889), Tancredo França, (CMEF – 1926), Stevenson velha, (CMEF -1927), Uberlândia 2ª estação, (CMEF – 1946).



Figura 104 - Estações com frontão com as alvenarias de tijolos a vista formando as cimalhas e arremates com a presença ou não de pináculos.

Montagem: CARILI, Clayton França

A. Estação Butiri; B. Estação Irara; C. Estação Sobradinho Velha B. Estação Conquista

Autores: A/D CARILI, Clayton França; B. Angelo Stabile; C. Elena Carvalho Borda

Datas das fotos: A. 15/03/2015; B. 2010; C. 03/2007 B. 18/1/2014

Fontes: A/D. Acervo Particular; B. Disponível em www.estacoesferroviarias.com.br; C. CENTRO UNIVERSITÁRIO DO TRÂNGULO. Trabalho da Disciplina de Restauro e Técnicas Retrospectivas – Curso de Arquitetura e Urbanismo. Uberlândia:2007

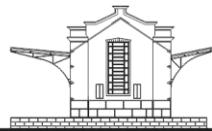


Figura 105 - Estações com frontão em alvenarias de tijolos rebocadas com a presença de cimalhas, capitel arrematando os pilares e frisos nas fachadas.

Montagem: CARILI, Clayton França

A. Estação de Peirópolis; B. Estação Engenheiro Lisboa; C. Estação Tancredo França; D. Estação Stevenson Velha; E. 2^a estação de Uberlândia CMEF

Autores: A/D. CARILI, Clayton França; B. Glaucio Henrique Chaves; C. Leonardo Figueira; E. Desconhecido

Datas das fotos: A. 18/1/2014; B. 24/01/2015; C. 12/11/2012; D. 24/01/2011; E. Década de 1940

Fontes: A/D. Acervo Particular; B. Disponível em www.estacoesferroviarias.com.br; C. Disponível em www.panoramio.com; E. Arquivo Público Municipal de Uberlândia

Temos ainda estações com frontões rebocados com linhas retas escalonados com características da arquitetura Art-decô (figura 106), a estação de Ibiá (EFG /EFOM – 1913).

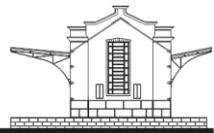


Figura 106 - Estação de Ibiá

Autor: Pedro Paulo Rezende

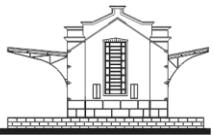
Data: Agosto/2009

Fonte: Disponível em www.estacoesferroviarias.com.br

As estações com cobertura em múltiplas águas, na maioria, são estações onde temos a presença de platibanda. Essas coberturas possuem águas mestras, tacaniças, espigões e rincões, sendo em telha de barro tipo francesa. Essas estações em alguns casos são de dois pavimentos, onde os telhados são em planos diferentes.

Na plataforma, o telhado pode ser a continuação do telhado da estação com inclinação diferente, aparecendo a utilização de pilares e a cobertura da plataforma com uma ou duas águas. Em outras estações a plataforma é independente sendo em ferro e com telhas tipo ondulada de zinco.

As estações que seguem essa tipologia são: CMEF – Jaguara (1888), Guaxima (1916), Uberaba 1^a estação da Mogiana (1889), Uberlândia 1^a e 4^a estação da Mogiana (1895, 1946), Araguari (1896), EFG - Estação da Goiás 1^a e 2^a estação em Araguari/MG, EFOM – Araxá (1926), Uberaba (1926).



Podemos exemplificar com a Estação da Jaguara (1888), figura 107 e figura 108 onde a cobertura é em várias águas e a plataforma de embarque e desembarque de passageiros e cargas a cobertura é em duas águas com pilares em ferro e estrutura do telhado em madeira com telha de barro tipo francesa.



Figura 107 - Estação da Jaguara – Nota-se a plataforma da estação independente ao telhado principal do prédio em duas águas. No armazém ao lado da estação a cobertura da plataforma é a continuação da água principal do telhado sendo sustentada por mãos-francesas em madeira.

Autor: Desconhecido

Data: 2009

Fonte: Arquivos Digitais da Secretaria de Desenvolvimento e Turismo e Cultura de Sacramento – Dossiê de Tombamento do Conjunto Arquitetônico da Estação da Jaguara



Figura 108 - Estação da Jaguara – Nota-se a plataforma em duas águas, independente ao telhado principal da estação, sendo a estrutura em madeira com telha de barro tipo francesa e os pilares que a sustentam em ferro.

Autor: CARILI, Clayton França

Data: 17/01/2014

Fonte: Acervo Particular

As estações com telhado em múltiplas águas são em menor número, com a presença de platibanda arrematando as fachadas e se destacam pela volumetria gerada. As platibandadas podem ser em linhas retas, mais simples, com tendência ao estilo Art-Decô ou com diversos elementos para sua composição (balaústres, frontões na platibanda com ornamentos, pináculos, descrição em massa das iniciais da companhia, grinaldas, frisos, cimalhas) sendo em estilo eclético.

As estações que possuem platibanda com linhas retas com tendência ao estilo Art-Decô são: Monte Carmelo, figura 109 (RMV – 1937), Uberlândia, 4ª estação, figura 110 (CMEF – 1940).



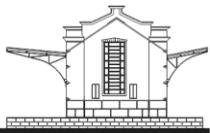


Figura 109 - Estação de Monte Carmelo. Observa-se a platibanda com linhas retas com tendência ao estilo Art-decô.

Autor: CARILI, Clayton França

Data: 16/01/2014

Fonte: Acervo Particular



Figura 110 - Estação de Uberlândia - 4º exemplar. Observa-se a platibanda arrematando as fachadas da estação

Autor: Desconhecido

Data: Sem data

Fonte: Disponível em

<http://www.uberlandia.mg.gov.br>

As estações que possuem platibanda com ornamentos em estilo eclético são: Cipó, figura 111 (CMEF – 1889), Araxá, figura 112 (EFOM -1926) e Araguari 2ª estação da Goiás, figura 113 (EFG – 1928).

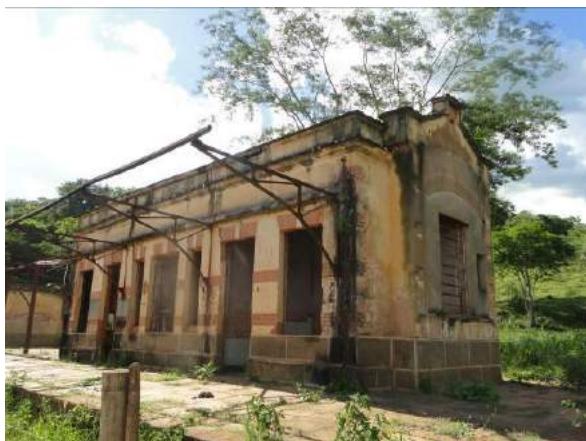


Figura 111 - Estação do Cipó – Observa-se a platibanda em toda extensão da cobertura com cimalha e o frontão.

Autor: CARILI, Clayton França

Data: 16/01/2014

Fonte: Acervo Particular



Figura 112 - Estação de Araxá – Observa-se a platibanda em toda extensão da cobertura com a presença de balaustrada, frontões triangulares com desenhos e as duas torres que marcam o edifício.

Autor: CARILI, Clayton França

Data: 14/01/2014

Fonte: Acervo Particular

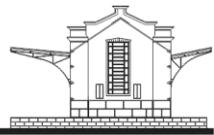


Figura 113 - Estação da Goiás -Araguari /MG

Ao centro a torre que marca o edifício e o terraço. Podemos perceber a platibanda em toda extensão do prédio sendo arrematada a platibanda com balaústres, frontões ornamentados e pináculos.

Autor CARILI, Clayton França

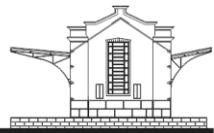
Data: 21/04/2015

Fonte: Acervo Particular

3.3. Outras Estações Da Área Em Estudo

Temos presente na área de estudo, a Estrada de Ferro Elétrica Município de Sacramento/ EFMS (figura 59) que operava uma linha de bonde, ligando a Estação do Cipó – Companhia Mogiana, na zona rural de Sacramento, com a estação de bonde na área urbana do município, num percurso de 14,4 km de linha. Na zona rural, há a presença de uma das estações de bonde, estação da Tuia, próximo da fazenda dos Palhares e na zona urbana outra estação, ou seja, a estrada de ferro não chegava à zona urbana de Sacramento devido à topografia acentuada, sendo assim essa ligação era feita pelo bonde.

A estação de bonde da zona urbana de Sacramento foi preservada (figura 114 e figura 115). O partido da estação é retangular, térrea, cobertura em telha de barro tipo francesa em duas águas sendo a plataforma de embarque e desembarque de passageiros o



prolongamento da água do telhado e com uma pequena mão francesa em madeira. Em uma das fachadas temos a presença de um oitão triangular e na outra o volume onde temos a caixa d'água com uma platibanda escalonada e recortada com telhado encoberto.



Figura 114 - Antiga estação de bonde da zona urbana de Sacramento

Data: Janeiro de 2014

Autor: CARILI, Clayton França

Fonte: Acervo Particular



Figura 115 - Antiga estação de bonde da zona urbana de Sacramento

Data: Janeiro de 2014

Autor: CARILI, Clayton França

Fonte: Acervo Particular

Na estação de bonde da zona rural, subestação da Tuia (figura 116), o partido é retangular, a cobertura com telhado de duas águas e telha de barro. A estação ruiu pelo abandono, restando apenas duas paredes laterais (figura 117).



Figura 116 - Subestação Tuia

Data: 2011

Autor: Leonardo Figueira

Fonte: Disponível em <http://www.panoramio.com>



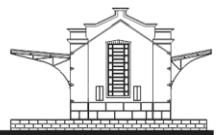
Leão Figueiredo

Figura 117 - Subestação Tuia

Data: 2011

Autor: Leonardo Figueira

Fonte: Disponível em <http://www.panoramio.com>



A partir da análise das estações da área de estudo podemos concluir que esses edifícios foram construídos em grande número, com tamanhos distintos e com características próprias; o que podemos observar quando analisamos uma série de exemplares construídos por uma mesma companhia férrea, o que demonstra que existiam padrões construtivos desenvolvidos pelos projetistas, pois conseguimos agrupar os edifícios com suas similaridades.

Em relação ao porte das estações, predominam as de pequeno porte, sendo que as estações de médio porte foram construídas nas cidades mais importantes, Uberaba, Uberlândia e Araguari. A única estação de grande porte é a estação da Goiás em Araguari/MG, onde ficava a sede da Estrada de Ferro Goiás.

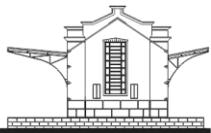
Nas cidades, independente do porte, as estações construídas, são mais elaboradas com relação ao tratamento de fachada com estações ecléticas, Art-Decô e moderna sobressaindo com relação a composição de fachada.

Independente do porte e da tipologia a maioria das estações possuem outros edifícios que auxiliam para o desenvolvimento das atividades ferroviárias.

Em Uberaba, Uberlândia e Araguari, principais cidades da área de estudo, houve substituição das estações construídas na zona urbana, sendo algumas vezes demolidas e substituídas, e outras vezes, demolidas com a mudança do local das estações para as franjas das cidades.

As estações construídas pela CMEF são as estações mais elaboradas e são a maioria das estações construídas na área de estudo.

A ferrovia teve, assim, um importante papel na construção do imaginário “moderno” da população brasileira, seja pelas suas características de meio de transporte rápido (pelos padrões da época) seja pelas tecnologias e tipologias arquitetônicas utilizadas. O papel da ferrovia no desenvolvimento e na composição do patrimônio arquitetônico das cidades é indiscutível, tanto pela inserção de novos edifícios com funções específicas da ferrovia, quanto à introdução de novos estilos e modos de vida. Dessa forma, a preservação de seu patrimônio se torna uma necessidade premente, como ação fundamental para a construção da memória e da paisagem ambiental urbana e rural.



4. O Abandono do Patrimônio Ferroviário e as Ações em Prol da Preservação deste Acervo no Brasil

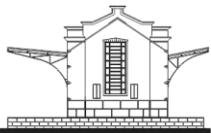
Este capítulo abordará o abandono do patrimônio ferroviário no Brasil e as principais ações em prol da preservação deste acervo apresentado alguns programas e ações em prol da conservação e preservação destes bens como: Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes – PRESERVE, Criação do Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário – PRESERFE, Programa ferroviário de Ação Cultural – PROFAC, Criação da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário – LPCF e outras ações desenvolvidas pelo Estado e pela sociedade civil em Prol da Preservação dos bens culturais ferroviários.

A ferrovia no Brasil foi sendo abandonada paulatinamente, principalmente com o desenvolvimento das rodovias e incentivo ao veículo automotor. Este processo tem início em 1926, no governo de presidente Washington Luís, que dizia “governar e construir estradas”. Os transportes rodoviários de acordo com Paula (2000) são introduzidos a partir do final da década de 1930 e início da década de 1940, como uma política estatal voltada para industrialização, instalação da indústria automobilística e em consequência a construção de rodovias.

Essa opção adotada aponta para uma nova política de transportes que privilegia o automóvel com grandes investimentos na construção da malha rodoviária, havendo assim menores investimentos nas ferrovias principalmente como meio de ligação e transporte de pessoas. Esse processo de investimentos não leva em conta a intermodalidade de transportes com os investimentos igualitários nos modais – rodovia e ferrovia, Paula (2000) descreve:

A era ferroviária chega ao final no Brasil. Não houve durante todo esse período e nos posteriores, qualquer tentativa de recuperação e implementação do setor ferroviário como um todo. A tendência marcante foi a de privilegiar as “ferrovias estratégicas” militarmente, ou aquelas que atendessem as zonas comerciais e/ou industriais voltadas à exploração, relegando-se as demais ao completo abandono ou à extinção. (PAULA, 2000, p.72)





Paula (2000), reforça que o Estado incentiva a ferrovia até a década de 20, depois deste período este desmonta o setor ferroviário argumentando que o progresso estava vinculado com a rodovia, a ferrovia passa a ser considerada arcaica e antieconômica. Há, portanto uma inversão no discurso e nas ações em prol do desenvolvimento e do papel do transporte ferroviário no Brasil, as ferrovias que substituíram o transporte à tração animal como meio mais rápido de ligação e eficiência, já na década de 30, estava sendo considerada obsoleta e recebendo poucos investimentos.

Em 1957, é criada a Rede Ferroviária Federal S.A.⁸, RFFSA, empresa de sociedade mista Federal, passando o Estado a encampar a administração de 18 ferrovias regionais⁹, com o objetivo de desenvolver e ampliar a malha ferroviária no país.

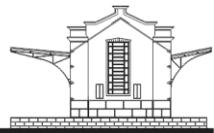
No entanto, a encampação das ferrovias por parte do Governo Federal não representou a retomada do crescimento de sua malha ferroviária, nem da qualidade do transporte que se desejava, pois não houve disponibilização de recursos e de investimentos necessários, tanto com relação ao transporte de passageiros, quanto de cargas.

A opção pelo transporte rodoviário, em detrimento do transporte ferroviário, acarretou o sucateamento da malha ferroviária, de suas instalações, equipamentos, carros e locomotivas, gerando uma concorrência desleal entre veículos automotores e o trem, já a combustível a diesel, porém com tecnologia ultrapassada.

O transporte de passageiros pela ferrovia foi quase todo desativado na década de 1970 e início da década de 1980. Com a desativação surge um grande problema, o esvaziamento dos edifícios e a perda de seu uso. O transporte de cargas já não mais necessitava das estações, gerando assim o fechamento de muitos prédios e seu abandono.

⁸ Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957.

⁹ De acordo com CARMO (2012), as ferrovias regionais que foram incorporadas a Rede Ferroviária Federal S.A., foram as seguintes empresas: Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, Estrada de Ferro de Bragança, Estrada de Ferro São Luiz-Teresina, Estrada de Ferro Central do Piauí, Rede de Viação Cearense, Estrada de Ferro Mossoró-Sousa, Estrada de Ferro Sampaio Correia, Rede Ferroviária do Nordeste, Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro, Estrada de Ferro Bahia-Minas, Estrada de Ferro Leopoldina, Estrada de Ferro Central do Brasil, Rede Mineira de Viação, Estrada de Ferro de Goiás, Estrada de Ferro Santos a Jundiaí, Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, Rede de Viação Paraná-Santa Catarina e Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina.



Nesse sentido, Carmo afirma que:

Para os preservacionistas das ferrovias, a desativação dos trens de passageiros marcou o início do término da RFFSA. Para além do patrimônio material, os laços culturais imateriais marcados pelo “habitar o espaço” das estações, foram afetados pelas transformações desses locais. Antes cheios de vida, com os passageiros, cobradores, maquinistas, bilheteiros, carregadores, ambulantes, artistas de rua, toda uma diversidade humana integrada ao lugar, as estações tornaram-se silenciosas até sucumbir diante de seu esvaziamento. A paisagem sonora também foi afetada: não se escuta mais o som do apito com a desativação das estações. Abandonadas, desertas, transformadas em ruínas, a população que participou da construção de muitas ferrovias, direta ou indiretamente, passaram a conviver com um cenário totalmente modificado, havendo perda, migração e empobrecimento das populações locais. O trem de carga não tinha o mesmo significado e a mesma importância para quem tinha o ir e vir dos passageiros. (CARMO, 2014, p.58)

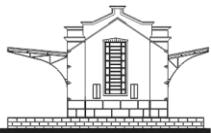
Em 1992, após 40 anos de operação dos transportes ferroviários pela RFFSA, com poucas inovações e investimentos na modernização da ferrovia, aliados à má administração da empresa, o governo federal incluiu a Rede no Programa de Nacional de Desestatização – PND. O programa tinha como discurso fomentar novos investimentos, em um quadro de dificuldades fiscais que o setor passava e propiciar maior eficiência operacional nas ferrovias, além de estabelecer a concorrência intermodal.

A partir do PND, o governo federal fez a concessão da malha ferroviária por 30 anos, renováveis por igual período e arrendamento dos bens de propriedade da RFFSA, necessário às atividades operacionais das arrendatárias – empresas privadas¹⁰.

Durante o processo de concessão, entre 1992 a 1999, a atuação da RFFSA ficou voltada estritamente para: a fiscalização do uso dos bens arrendados às concessionárias; a administração dos passivos judiciais; a exploração e alienação do patrimônio não operacional e a tentativa de saneamento de sua situação financeira e a implementação de ações que assegurassem a preservação do patrimônio histórico, artístico e cultural ferroviário o que pouco aconteceu.

Com esse processo de concessão, o Estado criou um grave problema com relação ao patrimônio ferroviário brasileiro: sua divisão em patrimônio operacional e não operacional¹¹.

¹⁰ Foram arrendados às concessionárias operadoras das ferrovias, Companhia Ferroviária do Nordeste - CFN, Ferrovia Centro Atlântica – FCA, MRS Logística S.A, Ferrovia Bandeirantes – Ferroban, Ferrovia Novoeste S. A., América Latina e Logística – ALL, Ferrovia Teresa Cristina S. A..



Os bens operacionais ficaram sob a concessão das empresas privadas concessionárias, que não conservam e preservam os imóveis – embora sejam os responsáveis por eles; não foram estabelecidos critérios ou orientações com relação à conservação e possíveis intervenções nesse patrimônio, que não é tratado como patrimônio cultural pelas empresas, mesmo sendo esses bens tombados e/ou inventariados pelos municípios e pelos estados.

Com a concessão, as empresas fizeram a seleção do que era importante ou não para a operação dos transportes de cargas deixando abandonados os demais bens ferroviários (bens imóveis, bens móveis e arquivísticos), sendo esses bens sucateados e abandonados pelas concessionárias.

O Ministério Público Federal, em 2004, fez um levantamento do atual estado dos bens ferroviários e constatou que mais de 1500 bens em Minas Gerais estão abandonados. Esta situação é explicitada pelo sr. Marcos Paulo de Souza Miranda, promotor e coordenador da Promotoria de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico, em entrevista afirmou:

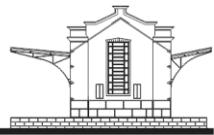
Para o MP, os contratos de concessão do patrimônio da extinta Rede Ferroviária Federal (RFFSA) são "lesivos ao interesse público". Eles exigem a conservação do bem, mas permitem sua devolução para a União. "É preciso rever esses contratos. Toda vez que questionamos as concessionárias, elas têm resposta padrão. Dizem que não têm interesse no bem e o estão devolvendo à União. Mas querem passar os destroços. Elas só querem o bônus", denunciou Marcos Paulo. O promotor também mostrou imagens de prédios sucateados em Lavras e Brumadinho, objetos de ações civis públicas do MP. (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE INDÚSTRIA FERROVIÁRIA – ABIFER – Disponível em http://www.abifer.org.br/Noticia_Detalhe.aspx?codi=8574&tp=1, acessado em 15 de agosto de 2014, 19 :21).

Os bens não operacionais que continuam sob a concessão do Estado também sofrem com o processo de abandono pela falta de uma política de conservação e guarda do patrimônio que já não é mais utilizado e que não foi arrendado, no processo de concessão, ficando esses imóveis sem uso, abandonados e deteriorando-se.

O transporte de passageiros, não foi retomado pelas concessionárias que utilizam a ferrovia exclusivamente para o escoamento de mercadorias como minério, grãos e

¹¹ De acordo com o Programa de destinação do Patrimônio da Extinta RFFSA para o apoio ao desenvolvimento local a legislação que extinguiu a RFFSA classifica como não operacional aqueles bens não vinculados a contratos de arrendamento celebrados pela extinta RFFSA, bem como aqueles com operação ferroviária delegado a Estados ou municípios.





combustível, ficando assim reduzido às grandes metrópoles, tais como São Paulo e Rio de Janeiro, com o funcionamento de trens metropolitanos.

Temos, somente em funcionamento, trens de passageiros nos trechos da Estrada de Ferro Carajás, ligando o Pará (saindo de Parauapebas) ao Maranhão (chegando a São Luís) em um percurso de 861 km e a Estrada de Ferro Vitória a Minas, ligando o Espírito Santo (saindo de Cariacica) a Minas Gerais (chegando a Belo Horizonte) em um percurso de 664 km, operados pela companhia Vale do Rio Doce.

Alguns pequenos trechos da malha ferroviária estão sendo utilizados para fins turísticos, podemos citar como exemplos: o trem que vai de São João Del Rei a Tiradentes, Ouro Preto a Mariana, ambos em Minas Gerais¹² e os oito trens turísticos operados com o apoio da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária - ABPF¹³, em operação.

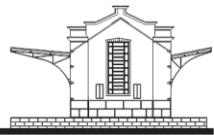
Outro trecho turístico com maior percurso é o Trem Turístico da Serra do Mar Paranaense, com 69 km de extensão, entre Curitiba e Morretes, passando pela Mata Atlântica, fazendo o compartilhamento com os trens de carga que vão para o porto de Paranaguá.

Em 7 de dezembro de 1999, após sete anos do processo de concessão, a RFFSA foi dissolvida e teve início o seu processo de liquidação, conforme determinado pelo Decreto nº 3.277/99, com o encerramento do processo de liquidação da empresa, em 31 de maio de 2007.

Com a liquidação da RFFSA, algumas medidas tardias foram tomadas com relação ao patrimônio ferroviário não operacional da extinta RRFSA, visando garantir a preservação deste acervo e de sua memória ferroviária: transferência dos ativos operacionais arrendados

¹² Trechos operados pela Ferrovia Centro Atlântica – FCA. De acordo com o site, <http://www.trensturisticos.fcasa.com.br/> a FCA o Complexo Ferroviário de São João Del Rei faz a ligação com Tiradentes em um percurso de 12 km, onde temos a Rotunda e o Museu Ferroviário em São João Del Rei. Temos o Complexo Turístico Trem da Vale, que une Ouro Preto a Mariana em um percurso de 18 km. O trecho ferroviário foi revitalizado sendo criado nas cidades Parque Lúdico Musical, Museu, Bibliotecas, cafeteria e vagões temáticos.

¹³ No site da ABPF na página, http://www.abpf.com.br/site/modules/mastop_publish/?tac=3, citam os oito trens turísticos em operação que são: Via férrea Campinas/SP a Jaguariúna /SP, em operação desde 1984 em um trecho de 24 km; Trem da Serra do Mar entre Rio Negrinho /SC e Rio Natal /SC em operação desde 1995 em um trecho de 90 km (ida e volta); Trem do Imigrante opera em São Paulo/SP em um pequeno trecho de 3 km; Trem das Águas entre São Lourenço /MG e Soledade de Minas/MG em um trecho de 20 km (ida e volta); Trem da Serra da Mantiqueira em Passa Quatro/MG em um trecho de 10 km , Trem das Termas de Piratuba/SC a Mercelino Ramos/RS em um percurso de 50 km (ida e volta), Trem dos Ingleses na Vila de Paranapiacaba em Santo André e o Expresso Turístico, trem operado pela Companhia Paulista de Trens Paulista de Trens Metropolitanos- CPTM com os seguintes trajetos – São Paulo a Jundiaí, São Paulo a Mogi das Cruzes e São Paulo a Paranapiacaba em Santo André.



para o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT; realização de inventário dos bens imóveis; transferência dos bens móveis e imóveis de caráter histórico e artístico ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN; destinação das áreas não operacionais a programas de regularização fundiária, habitação de interesse social, com o aproveitamento das áreas não operacionais para realização e implantação de projetos de regularização fundiária e revitalização de centros urbanos, através do Ministério das Cidades.

Além das políticas nacionais que não mais privilegiaram a ferrovia, outros fatores também contribuíram para o abandono e a perda desse patrimônio que foram:

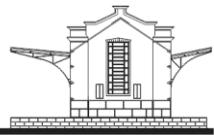
A mudança da locomotiva a vapor¹⁴ para a locomotiva movida a combustíveis fosseis, acarretando a perda da função de várias estações como ponto de parada para abastecimento. A máquina a vapor exigia estações de 12 em 12 km e/ou de 14 em 14 km, distância necessária para o abastecimento de água e lenha, e que poderia ser diminuída dependendo da topografia e das rampas que seriam vencidas. Com a locomotiva a diesel elétrica, esta lógica de abastecimento já não mais exigia estações tão próximas, perdendo as estações uma de suas funções.

Com a substituição das locomotivas a vapor¹⁵ pelas locomotivas a diesel, houve a necessidade de revisão de muitas linhas férreas que foram refeitas, com rampas e curvas menos sinuosas. Os trilhos foram retirados e localizados distantes das estações. Com a retirada dos trilhos há a perda da função das estações e sua desativação, esse processo ocorre em várias estações, ocasionando o abandono dos seus prédios.

Na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, com a chegada da ferrovia e a construção das estações, o leito ferroviário e os edifícios são implantados em grandes esplanadas, em áreas periféricas da cidade. Com a construção da estação e dos prédios ferroviários, que dão apoio às atividades ferroviárias, era comum a existência de uma praça

¹⁴ Na área de estudo podemos citar como exemplos as estações da Stevenson e a Estação de Sobradinho, pertencentes a CMEF.

¹⁵ De acordo com o site <http://www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp> o processo de substituição das locomotivas a vapor por locomotivas a diesel elétricas iniciou no Brasil em 1939, sendo interrompido durante a Segunda Guerra Mundial (1939-1945) sendo intensificado na década de 1950. A primeira locomotiva a vapor a entrar em operação no Brasil foi a locomotiva conhecida como “Baronesa” em 30 de abril de 1854.



frontal à estação que auxiliava na mobilidade de passageiros e cargas. Esse meio de transporte passa então a ser o estruturador do eixo de crescimento das cidades, e novas áreas, ao entorno da estação, são loteadas e ocupadas com comércio, residência, armazéns, etc.

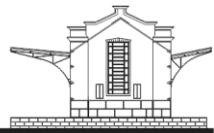
Com o crescimento e expansão das cidades, a estação não mais representa o local de expansão deste espaço urbano, mas agora é vista como barreira física de transposição para o prolongamento das ruas e crescimento das cidades.

Esse processo ocorre principalmente nos locais onde a linha férrea e as estações permanecem operando suas atividades – transporte de passageiros e cargas e depois só com o transporte de cargas. As estações e os prédios ferroviários passaram a ser vistos como um empecilho ou obstáculo para crescimento das cidades, com a secção do espaço urbano pela linha férrea e a passagem de trens constantes, o que acarreta problemas viários e de segurança. Como consequência houve, em vários locais, a remoção e transferência das estações e dos conjuntos ferroviários para novas áreas periféricas.

Em outros locais, o antigo leito da ferrovia é substituído por grandes ruas e ou avenidas e a antiga estação que aí se encontrava é demolida para continuidade de uma Avenida, não levando em consideração o caráter histórico e cultural do edifício, podemos citar como exemplo a estação da Mogiana em Araguari/MG.

Os trilhos que ligavam a estação da Mogiana foram retirados em 1973 e o prédio demolido em 1979, para abertura da atual Avenida Batalhão Mauá. De acordo com Peixoto e Vieira (2012) o Decreto Municipal 06/79, de 19 de março de 1979, cita o conjunto arquitetônico da extinta Companhia Mogiana, pertencente à Ferrovia Paulista S.A. – FEPASA e declara a área como de utilidade pública para desapropriação de pleno domínio, sendo assim demolida a estação.

Em Uberlândia/MG, o quarto exemplar construído da estação da Mogiana, a partir da década de 1960, era considerada um entrave para o crescimento da cidade no sentido norte e o prolongamento das principais avenidas (Afonso Pena, João Pinheiro, Floriano Peixoto) sendo assim demolida a estação e construída a nova estação, em 1970 em uma das franjas da cidade. Mesquita (2006) constata:



A estrada de ferro teve um papel de grande importância na estruturação da cidade de Uberlândia, não somente pelas condições econômicas que lhe são devidas, mas também pelo seu papel de elemento estruturador do tecido urbano. Nessa condição, os trilhos tornaram-se um grande empecilho depois que a cidade se estendeu na direção norte, atraídos pela ferrovia. (MESQUITA, 2006, P. 43)

Como o complexo ferroviário representava uma barreira para expansão urbana, prolongamento das vias (figura 118), foram realizados vários movimentos políticos das elites dominantes em prol da retirada dos trilhos e dos prédios ferroviárias.

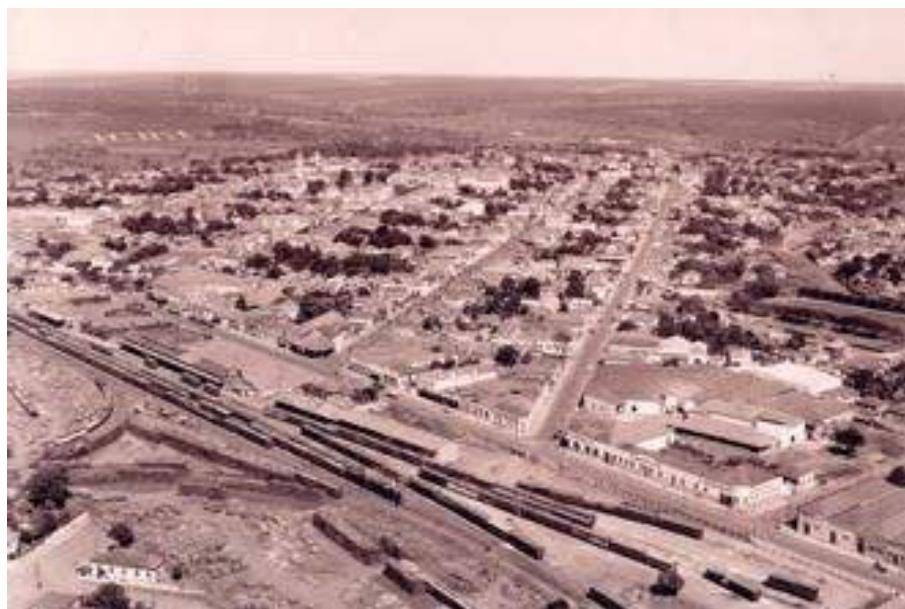


Figura 118 - Foto do leito ferroviário e o pátio da Mogiana em Uberlândia/MG

Data: Década de 1940

Autor: Desconhecido

Fonte: Disponível em <http://naghettini.blogspot.com.br/2011/01/fragmentos-da-historia-de-uberlandia.html>

De acordo com Mesquita (2006), foram anos de negociação com a Companhia Mogiana de Estrada de Ferro até que em 1964, elaboraram-se os primeiros projetos para a mudança do traçado ferroviário que se concretizou em 1970, com a construção da nova estação, retirada dos trilhos e demolição da antiga estação da Mogiana.

A retirada dos trilhos da Mogiana em Uberlândia, na área onde era o complexo ferroviário e o pátio de manobra, deu origem à Praça Sérgio Pacheco (figura 119), com o projeto desenvolvido pelo paisagista Roberto Burle Marx. Onde passavam a linha férrea no perímetro urbano da cidade foram construídas a Avenida João Naves de Ávila, e mais tarde, em 1987, a Avenida Monsenhor Eduardo.

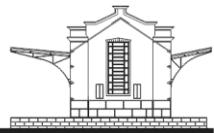


Figura 119 - Praça Sérgio Pacheco em Uberlândia/MG

Observa-se a praça sendo construída a partir do projeto do paisagista Roberto Burle Marx. A praça foi construída no antigo pátio da Mogiana.

Autor: Desconhecido

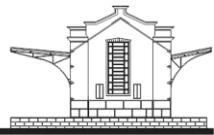
Data: Década de 1970

Fonte: Disponível em <http://www.skyscrapercity.com>

Apesar do sucateamento e abandono da maior parte do acervo ferroviário no Brasil, foram realizadas ações em prol da preservação desses bens, através de medidas desenvolvidas pelos governos federal, estaduais e municipais. A maioria dessas políticas preservacionistas executadas, no entanto, tem caráter descontínuo, ou seja, depende das administrações vigentes, o que não garante a continuidade dos processos de preservação do patrimônio ferroviário. As principais ações no Brasil em prol da manutenção e preservação da memória ferroviária foram:

4.1. Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes - PRESERVE

Como primeira medida em prol da manutenção da memória ferroviária, podemos citar as ações realizadas pela extinta Rede Ferroviária S.A – RFFSA, através do Ministério dos Transportes em 1980, com a criação do PRESERVE - Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes. A duração desse programa foi de oito anos, entre



1980 a 1988, tendo como uma de suas metas a preservação dos bens imóveis e da memória ferroviária e portuária no Brasil. De acordo com o MT PRESERVE, relatório do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes:

A ação do PRESERVE se desenvolve através de duas vertentes básicas: o cuidado em identificar e restaurar os prédios de boa qualidade arquitetônica e a busca de peças e documentos textuais e fotográficos visando sua recuperação para o público em geral e para os estudiosos, particularmente. Os prédios uma vez preservados são o abrigo ideal para o acervo documental que pode ou não vir a ser explorado em linguagem museológica, sendo objetivo primordial do Programa sua preservação para a pesquisa e o estudo aprofundado das questões ligadas à evolução da história e da tecnologia dos transportes no Brasil. (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, MT PRESERVE, 2008.p.12).

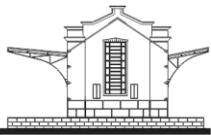
É importante destacar os critérios adotados pelo programa para a seleção dos bens ferroviários a serem restaurados, identificando-os nesse documento como “os prédios de boa qualidade arquitetônica”; além de não indicar o que se considera de “boa qualidade arquitetônica”, esse critério de modo algum abrange todo o acervo ferroviário brasileiro, pois definia como prédios de “boa qualidade” os grandes complexos ferroviários.

Esse programa deixa de fora a maioria dos edifícios ferroviários que é constituída de pequenas estações espalhadas por todo o território nacional, A partir do reconhecimento do patrimônio ferroviário, como os grandes complexos.

Essas estações estão na zona urbana e principalmente na zona rural dos municípios brasileiros, sendo os edifícios abandonadas e deixados sem uso. Apesar dessas pequenas estações estarem ligadas com o desenvolvimento local e com a própria memória da ferrovia, no Brasil.

O programa teve início em 1980 e só foi implantado em caráter permanente em 1983, através da Portaria nº 126, de 1 de fevereiro de 1983, do Ministério dos Transportes. Nos oito anos de existência, conseguiu criar dezenas de centros de preservação, sendo nove Centros de Preservação da história ferroviária e sete Núcleos da História Portuária.¹⁶

¹⁶ Dos centros criados pelo PRESERVE são eles: 01. Núcleo do Porto de Manaus – AM; 02- Núcleos da História Portuário da Bahia – Salvador, BA; 03 – Núcleos da História Portuária do Rio de Janeiro – RJ; 04 - Núcleos da História Portuária de Belém – PA; 05-Núcleo da História Portuária de Pernambuco – Recife; 06- Museu Ferroviário de São João Del Rey - MG; 07 – Museu do Trem em Recife, PE; 08- Centro de Preservação da História Ferroviária do Ceará – Fortaleza; 09-Núcleo da História Ferroviária de Juiz de Fora, MG; 10- Centro de Preservação da História Ferroviária do Paraná e Santa Catarina – Curitiba; 11- Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio Grande do Sul – São Leopoldo; 12- Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro – RJ; 13 - Núcleos de Preservação da História Ferroviária de Paranapiacaba – SP;



Dos centros criados, destacamos o Centro de Preservação da História Ferroviária de São João Del Rey, inaugurado em 1981. Em 1987, seu acervo compreendido de bens móveis e os bens imóveis, foram tombados pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN. O projeto de autoria dos técnicos do PRESERVE contou com o planejamento e instalação do Museu Ferroviário, reconstrução da rotunda, almoxarifado, oficina e armazéns, além da restauração das estações de São João Del Rey (figura 120) e Tiradentes (figura 121) e a manutenção, recuperação da linha férrea com a implantação da linha turística entre as duas cidades.



Figura 120 - Complexo da Estação de São João Del Rey/ MG – Estrada de Ferro Oeste de Minas.
Montagem: CARILI, Clayton França

A. Estação a partir do acesso principal; B. Plataforma da Estação; C. Rotunda.

Autores: A. Carlos Eugênio Ribeiro; B. Roberta Soriano; C. Bruno Rossano

Datas: A. 2010; B. 2013; C. 2014;

Fonte: Foto de Satélite Disponível em Google Earth 18 de julho de 2015 – 10:18; Fotos Disponível em www.panoramio.com

14- Núcleo Histórico Ferroviário de Miguel Pereira no RJ; 15. Museu do Porto e da Cidade de Imbituba- SC e 16- Núcleo Histórico da Divisão de Operacional – Campos, RJ.

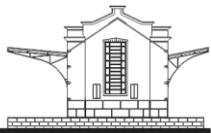


Figura 121- Estação de Tiradentes/MG - Estrada de Ferro Oeste de Minas.

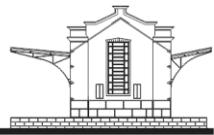
Autor: Leonardo Pracovnik

Fonte: Disponível em Google Earth

Na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, tivemos somente uma ação do PRESERVE, primeira ação em prol da preservação da Estação da Goiás em Araguari/MG. Esta ação foi feita pela Rede Ferroviária Federal através do PRESERVE com a Prefeitura Municipal de Araguari, com um protocolo de intenções intitulado “*Protocolo de Intenções*” que estabelecem entre si, de um lado, a Rede Ferroviária Federal S. A., e, de outro a Prefeitura Municipal de Araguari, MG, visando a realização de objetivos de interesse comum “*uti universi*”, realizado em 3 de maio de 1984.

O documento em sua “intensão quinta” já define a intenção da municipalidade em ocupar o prédio com o uso administrativo e determina a necessidade de preservação integral do bem que de acordo com o documento é tombado pelo PRESERVE.

O ostensivo prédio da REDE, em Araguari, onde funcionou a estação de passageiros da ex-viação Férrea Centro Oeste, sito à praça Gaioso Neves s/nº, a ser destinado à instalação da PREFEITURA MUNICIPAL DE ARAGUARI, entre outros, deverá ser preservado, integralmente, em sua arquitetura atual, conquanto tombada pelo PROGRAMA DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, conhecido pela sigla PRESERVE, como verdadeira relíquia. (RFFSA, 3 de maio de 1984, letra maiúscula e sublinhado do documento)



A ação do PRESERVE já demostrava a importância cultural da estação que mais tarde, em 1989, através do Decreto N°10 de fevereiro de 1989, foi tombada pelo município e em 12 de dezembro de 2002, foi publicado no Diário oficial do Estado de Minas Gerais o tombamento Provisório do Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da antiga Estação da Estrada de Ferro Goiás, em Araguari, pelo seu valor histórico, arquitetônico e Paisagístico.

4.2. Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário – PRESERFE

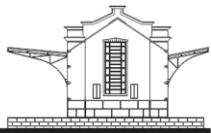
O PRESERFE foi criado na década de 1980, pelo PRESERVE, sendo o Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário ligado à Superintendência de Patrimônio, responsável pela manutenção e orientação dos trabalhos referentes à preservação da RFFSA, contando com uma equipe de arquitetos e museólogos além de estagiários de diversas áreas.

Esse setor foi responsável pela elaboração e divulgação do Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas, com o objetivo de dar diretrizes de intervenção para possíveis manutenções e restauro em edificações ferroviárias com ou sem valor histórico, sendo publicado em 1986. O texto de apresentação define a importância do manual:

... a aplicação do referido trabalho proporcionará aos técnicos da Empresa o correto conhecimento dos padrões e normas básicas, visando à intervenção em prédios com ou sem valor histórico, mas de grande interesse para diversas comunidades que vêm neles sua história e o marco do desenvolvimento de suas cidades. (REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A, 2005, sem página).

Diferente do relatório do MT PRESERVE, Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes, o PRESERFE, na elaboração do Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas, já não mais seleciona os edifícios deixando explícito que o manual irá auxiliar para a preservação dos prédios ferroviários com ou sem valor histórico sendo este patrimônio o marco do desenvolvimento das cidades.

O manual foi reeditado em 2005, em comemoração aos 150 anos da ferrovia no Brasil. Ainda que o PRESERFE tenha encerrado suas atividades, pela falta de continuidade de



uma política de preservação da memória ferroviária, o programa propiciou a preservação de uma parte dos bens culturais ferroviários – imóveis, móveis e documentais. O Programa possuía dificuldades financeiras de recursos destinados para o seu funcionamento e a execução de obras de restauros e/ou manutenção dos bens culturais ferroviários.

4.3. Programa Ferroviário de Ação Cultural – PROFAC

De acordo com o Almanaque da RFFSA, esse programa foi criado pelo PRESERFE, em 1990, o com objetivo de estabelecer parcerias para restauração e preservação de estações ferroviárias e nela a criação de centros de referência cultural, coordenado pelo Professor Victor José Ferreira, preservacionista ferroviário, fundador do Movimento de Preservação Ferroviária – MPF.

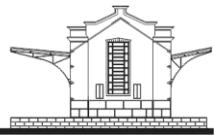
Das principais ações desenvolvidas pelo PROFAC, podemos citar a criação, em 1990, do Centro Ferroviário de Cultura de Além Paraíba e de Volta Grande no estado do Rio de Janeiro e, em 1992, o Centro Ferroviário de Cultura de Barbacena em Minas Gerais.

O site da ABPF, <http://www.abpf.org.br>, cita também algumas ações do PROFAC, como convênio firmado com a RFFSA e a ABPF para a implantação de várias atrações em Centros Culturais Ferroviários, em Barbacena-MG, Itacuruça-RJ e Santos Dumont - MG.

4.4. Transferência pela União dos bens imóveis e móveis operacionais e de valor artístico, histórico e cultural.

Outra medida para preservação do patrimônio ferroviário foi a transferência pela União, em 2007, dos bens imóveis e móveis operacionais para o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, e os bens imóveis e móveis de valor artístico, histórico





e cultural oriundos da extinta RFFSA, para a responsabilidade do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN.

Essa transferência ocorreu através da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, que dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. Em seu Art.1º, define o encerramento do processo de liquidação da RFFSA e a extinção da empresa:

Art. 1º Fica encerrado o processo de liquidação e extinta a Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, sociedade de economia mista instituída com base na autorização contida na Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957.

Parágrafo único. Ficam encerrados os mandatos do Liquidante e dos membros do Conselho Fiscal da extinta RFFSA. (Fonte: BRASIL, Legislação informatizada – Decreto nº 31 de maio de 2007).

Com a extinção da RFFSA, os bens foram transferidos tendo o IPHAN a missão de zelar pela guarda e manutenção do acervo e garantir a guarda compartilhada para os bens operacionais.

Art. 8º Ficam transferidos ao Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT:

I - a propriedade dos bens móveis e imóveis operacionais da extinta RFFSA;

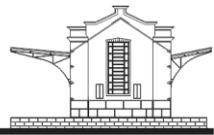
II - os bens móveis não-operacionais utilizados pela Administração Geral e Escritórios Regionais da extinta RFFSA, ressalvados aqueles necessários às atividades da Inventariança; e

III - os demais bens móveis não-operacionais, incluindo trilhos, material rodante, peças, partes e componentes, almoxarifados e sucatas, que não tenham sido destinados a outros fins, com base nos demais dispositivos desta Lei.

IV - os bens imóveis não operacionais, com finalidade de constituir reserva técnica necessária à expansão e ao aumento da capacidade de prestação do serviço público de transporte ferroviário, ressalvados os destinados ao FC, devendo a vocação logística desses imóveis ser avaliada em conjunto pelo Ministério dos Transportes e pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, conforme dispuser ato do Presidente da República. (Incluído pela Lei nº 11.772, de 2008)

Art. 9º Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.

§ 1º Caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário.



§ 2º A preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante:

I - construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos;

II - conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA

(Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11483.htm, acesso em 13 de agosto de 2014)

A Lei reconhece os bens imóveis e móveis da ferrovia como parte da identidade do desenvolvimento dos transportes ferroviários e define como meta a preservação e a difusão da memória ferroviária.

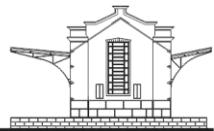
A transferência desse patrimônio ao IPHAN, não significou a resolução e/ou a diminuição dos problemas enfrentados para a preservação do acervo existente, mas garante o reconhecimento, pelo Estado, da importância e responsabilidade de preservação do acervo ferroviário brasileiro. Carneiro, Neto, e Giannecchini reforçam:

Essa missão tem representado um esforço expressivo do órgão nacional de preservação, frente à quantidade e diversidade de bens e à necessidade de sua gestão compartilhada, em parceria com os diversos sucessores da RFFSA descritas na Lei nº 11.483/2007. (CARNEIRO, GIANNECHINI E NETO, 2012, p.4)

Após a publicação da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, um dos grandes problemas e desafios encontrados pelo IPHAN foi conhecer o acervo ferroviário em sua diversidade de bens, pois a RFFSA não deixou um inventário sistemático de seu acervo existente e de seu estado de conservação.

O inventário de conhecimento do Patrimônio Cultural Ferroviário foi realizado pelas Superintendências do IPHAN em todo o território nacional, sendo o inventário terceirizado pelas superintendências.

Segundo informações do site do IPHAN, (<http://portal.iphan.gov.br>, disponível em 3 de maio de 2015), o trabalho de inventário já catalogou mais de seis mil edifícios.



Carneiro, Giannecchini e Neto (2012) afirmam que além dos bens imóveis foram inventariados os bens móveis históricos sendo identificados 14.785 itens¹⁷. Os estados de conservação são os mais diversos, sendo que muitos estão abandonados ou em condições precárias de preservação.

O inventário foi primordial para o conhecimento do acervo existente e elaboração de políticas públicas em prol da preservação desses bens.

A realização de inventário de varredura nos entes federativos representou, portanto, uma primeira ferramenta capaz de sistematizar as informações e instrumentalizar o instituto a cumprir sua competência legal. Os inventários foram realizados por empresas contratadas pela superintendência estadual que possuem malha da extinta RFFSA, revelando uma gama diversificada de bens imóveis como estações, oficinas, galpões, superestruturas como caixas d'água, pontilhões e túneis, edifícios residenciais, edifícios administrativos, oficinas, rotundas, áreas de manutenção, depósitos e vagões, locomotivas, entre outros. (CARNEIRO, GIANNECCHINI E NETO, 2012, p.11)

De acordo do o site do IPHAN (<http://portal.iphan.gov.br>, disponível em 3 de maio de 2015), também foi criada a Coordenação Técnica para o Patrimônio Ferroviário.

Em 2008, foi instituída, por meio da Portaria nº 208 do IPHAN, a Coordenação Técnica para o Patrimônio Ferroviário, com o objetivo de conhecer melhor o universo que compreende o patrimônio ferroviário, promover discussões acerca das questões conceituais e estabelecer procedimentos para lidar com as atribuições resultantes da Lei nº. 11.483/2007 e dos decretos nº. 6.018/2007 e nº. 6.769/2009.

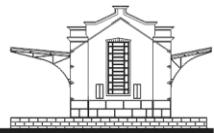
O grande desafio encontrado pelo IPHAN é como conservar esse patrimônio que é composto de bens imóveis, móveis, documentos, com um enorme acervo em todo o Brasil.

4.5. Criação da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário – LPCF

Em 2010, foi publicada a PORTARIA nº 407, DE 21 DE DEZEMBRO DE 2010 que dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista

¹⁷ Este acervo compreende: esculturas, cabides, foices, arandelas e carros de passageiros, material rodante, acessório, diversos utensílio, equipamento, sinalização, instrumento, escultura, ferramenta, iconografia, instrumento musical, medalha, maquinário de escritório, maquinário de oficina, armamento, material de via permanente, miniatura, mobiliário, placa, relógio, moldem comunicação, adereço/indumentária e apoio.





do Patrimônio Cultural Ferroviário - LPCF, visando a proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei n.º 11.483/2007.

De acordo com a portaria nº 407:

Art. 1º Instituir no âmbito do INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL - IPHAN a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário em conformidade com o artigo 9º, da Lei n.º 11.483/2007, onde serão inscritos todos os bens reconhecidos como detentores de valor artístico, histórico e cultural.

Parágrafo único. Compete à Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário a gestão da Listado Patrimônio Cultural Ferroviário. (BRASIL, Portaria 407, 2010)

Além de criar a LPCF essa portaria estabelece parâmetros de valorização e procedimentos de inscrição na LPCF, criando assim, de acordo com o entendimento dos técnicos do IPHAN, um novo instrumento de preservação que busca, através da inscrição na lista, a preservação dos bens culturais ferroviários.

De acordo com a Portaria 407, em seu artigo 2º:

Os bens inseridos na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário gozam de proteção, com vistas a evitar seu perecimento ou sua degradação, apoiar sua conservação, divulgar sua existência e fornecer suporte a ações administrativas e legais de competência do poder público. (BRASIL, Portaria 407, de 21 de dezembro 2010)

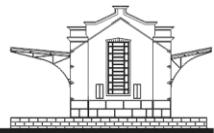
Para a inclusão dos bens culturais ferroviários na LPCF, foi criada a Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário – CAPCF, regulamentada pela Portaria nº 442, sendo que a comissão analisa os pedidos de inclusão dos bens na LPCF a partir dos critérios definidos na portaria em seu artigo 4º:

São passíveis de inclusão na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário os bens móveis e imóveis oriundos da extinta RFFSA:

I - Que apresentarem correlação com fatos e contextos históricos ou culturais relevantes, inclusive ciclos econômicos, movimentos e eventos sociais, processos de ocupação e desenvolvimento do País, de seus Estados ou Regiões, bem como com seus agentes sociais marcantes;

II - Portadores de valor artístico, tecnológico ou científico, especialmente aqueles relacionados diretamente com a evolução tecnológica ou com as principais tipologias empregadas no Brasil a partir de meados do século XIX até a década de 1970;

III - Cujo intuito de valoração cultural seja objeto de manifestação individual ou coletiva de pessoa física ou jurídica, pública ou privada, desde que devidamente justificada, podendo ser, inclusive, motivada por seu valor simbólico.



Parágrafo único. Os bens passíveis de valoração serão analisados e avaliados, isoladamente ou em conjunto, mediante processo administrativo. (BRASIL, Portaria 407, de 21 de dezembro 2010)

Para a inscrição na LPCF há necessidade de projetos para uso e gestão, sendo que se isso não for cumprido os bens poderão ser retirados da LPCF. Na portaria isso fica explícito:

CONSIDERANDO a necessidade de, em conformidade com o parágrafo 2º do art. 9º da Lei n.º 11.483, de 31 de maio de 2007, estabelecer ações visando empreender a construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais - suas coleções e acervos, bem como a conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA, com fins à preservação e difusão da Memória Ferroviária;

CONSIDERANDO a necessidade de estabelecer procedimento administrativo específico no tocante à valoração, gestão e administração dos bens integrantes do Patrimônio Ferroviário. (BRASIL, Portaria 407, de 21 de dezembro 2010)

Prochnow (2014) descreve que após a publicação da Lei N° 11.483/2007 e antes da Portaria n° 407/2010 foi redigido uma Minuta denominada Parâmetros para declaração de valores históricos, artísticos e culturais dos bens móveis e imóveis remanescentes do acervo da extinta Rede Ferroviária Federal S.A, em 25 de novembro de 2007.

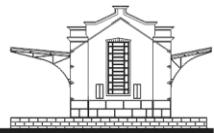
Essa minuta demonstra a preocupação do grupo de trabalho com relação ao tamanho do espólio recebido com a extinção da RFFSA e a necessidade de definições com relação à seleção, valoração e procedimentos administrativos para o recebimento e proteção do acervo ferroviário.

Prochnow (2014) destaca como a minuta entende a preservação do patrimônio cultural ferroviário.

I. Preservar significa definir as permanências de quê, como e para quem preservar, requerendo coleta e análise de informações capazes de revelar a identidade de sítios, edificações, vias férreas, pontes, túneis, trens, maquinaria, mobiliário e utensílios diversos, obras de arte e acervos documentais bibliográfico e arquivísticos;

II. A estrutura morfológica ou a configuração espacial faz da forma sua principal característica, por meio da qual não apenas se expõe à contemplação e informa sobre a vida social ocorrente, ao mesmo tempo que é uma fonte de entendimento histórico que interage com os que nele se encontram;

III. O estudo da configuração espacial, sob a ótica da preservação cultural, deve considerar a formação histórica do lugar, todos os elementos que compõem sua



morfologia, sua função na estrutura regional e da cidade, sua dinâmica de uso, produção e apropriação simbólica por parte da sociedade;

IV. Como portador dessas múltiplas dimensões, demanda conhecimento a partir de categorias de análise e técnicas apropriadas à apreensão dessas dimensões. (PROCHNOW, 2014, op. Cit. Minuta IPHAN, p.31)

Destaca-se, na minuta, a proposta de preservação do patrimônio cultural ferroviário, através do estabelecimento de parcerias com outros entes públicos ou privados em forma de cessão do bem para uso e conservação definindo assim as prioridades.

- 1) *Uso original ou que faça referência direta ao transporte ferroviário;*
- 2) *Uso de função similar e compatível à atividade de transporte ferroviário;*
- 3) *Usos ligados a preservação da memória ferroviária (museu, biblioteca, arquivo);*
- 4) *Usos ligados a outros fins culturais;*
- 5) *Usos ligados a função da administração pública;*
- 6) *Outro uso, de caráter público, que não representem ameaça à integridade física do bem.* (PROCHNOW ,2014, p.32)

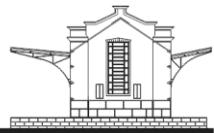
Além dos usos, a minuta também estabelece diretrizes específicas de intervenções de conservação e revitalização dos bens imóveis.

Prochnow (2014) faz uma crítica à Portaria nº 407 que se torna um mero procedimento administrativo diferente da minuta anterior que fazia uma reflexão sobre o objeto e não foi aproveitada na Portaria.

Comparando a Minuta e a Portaria, a primeira dispõe sobre os parâmetros para a seleção e uso dos bens oriundos da ferrovia, enquanto que a Portaria faz referência ao estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento para inscrição na Lista. Seleção e uso, valoração e inscrição na Lista sugerem horizontes diferentes sobre aquilo que se quer proteger. Se a Minuta pode ser considerada uma reflexão sobre o objeto, na Portaria não foi aproveitado esse conhecimento. A Portaria nº 407 acabou por revelar-se mero procedimento administrativo. Ao não especificar e nem detalhar as dimensões sobre as quais recaem os estudos sobre o valor e sobre o potencial de uso dos bens, como a Minuta faz, criou um instrumento cujos valores a serem reconhecidos acabam por seguir aqueles do Decreto-Lei25/37, notadamente aqueles relativos a fatos históricos relevantes ou tipologias arquitetônicas. (PROCHNOW, 2014, p.34).

Sem o aproveitamento da minuta, a Portaria acaba por vincular a inclusão na lista a partir de novo critério ou novo valor, o de gestão, visto que depende desta inclusão a promoção de alguma parceria previamente constituída entre as partes.

Prochnow (2014) discutiu a respeito dos instrumentos de preservação dos bens culturais ferroviários aplicados pelo estado: o tombamento e a LPCF. A inscrição do bem, na



lista, passa agora à valoração deste patrimônio ligado somente com a conservação e uso e não mais o que é representativo para a cultura brasileira.

Se o tombamento representava um instrumento inadequado para atender à atribuição legal imposta pela Lei 11.483 devido à quantidade de bens; se, mesmo após a publicação da Portaria 407, em 2010, o Conselho Consultivo tombou bens ferroviários sem citar o termo memória ferroviária; se o tipo de proteção construído protege o bem somente a partir do momento em que exista um Termo de Compromisso assinado e, devido a este ato exclusivo, ele passa então a integrar a Lista dos bens ferroviários protegidos, solapando outros critérios de valoração; isto quer dizer que o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, órgão responsável pela valoração e pela seleção do que seja representativo da e para a cultura brasileira, transformou-se em uma agência de uso e gestão para bens ferroviários? (Exclui-se aqui, propositalmente, os bens móveis do tipo registros documentais de toda a sorte). (PROCHNOW 2014, p.39).

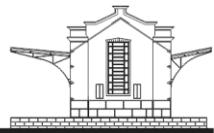
Apesar de a LPCF fazer parte de uma política nacional do IPHAN, para preservação do acervo ferroviário de um maior número de bens ferroviários o que deve ser questionada é se a inscrição do bem na LPCF e seu repasse aos municípios bastam para preservação destes bens. Somente a cessão e o uso sem um entendimento e resgate da importância da memória das ferrovias resguardarão e valorizarão este acervo?

Até a data de 30 de janeiro de 2015 já foram inscritos na Portaria nº 442, 365 bens, sendo que em 17 de março de 2015, foi inscrito na lista o Pátio Ferroviário de Cinco Pontas, no Recife.

Dos bens culturais ferroviários da Região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, os únicos bens que foram inscritos na lista foram: em 2012, o conjunto da Estação de Peirópolis, inscrito em 08/05/2012, prédio da estação, casa de turma e a casa dos funcionários – tabela 5.

Tabela 5 - Parte da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário – LPCF. Observam-se os bens culturais ferroviários do Conjunto Ferroviário de Peirópolis que estão inscritos na lista e a data de inscrição. Fonte: Disponível em www.iphan.gov.br

MG	Uberaba	Edificação em alvenaria com área construída de 9,88 m ² - abrigo para trole	08/05/2012
MG	Uberaba	Edificação em alvenaria com área construída de 103,85 m ²	08/05/2012
MG	Uberaba	Estação de Peirópolis com área construída de 204,70 m ²	08/05/2012
MG	Uberaba	Edificação em alvenaria com área construída de 40,75	08/05/2012



Em 2014, o Conjunto da Estação do Cipó, em Sacramento, em 21/10/2014, onde temos as cinco residências, a estação e o Armazém - tabela 6.

Tabela 6 - Parte da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário – LPCF. Observam-se os bens culturais ferroviários do Conjunto Ferroviário do Cipó que estão inscritos na lista e a data de inscrição. Fonte: Disponível em www.iphan.gov.br

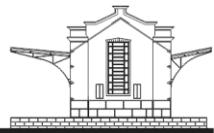
MG	Sacramento	Residência	21/10/2014
MG	Sacramento	Residência	21/10/2014
MG	Sacramento	Residência	21/10/2014
MG	Sacramento	Residência	21/10/2014
MG	Sacramento	Residência	21/10/2014
MG	Sacramento	Estação Ferroviária de Cipó	21/10/2014
MG	Sacramento	Armazém	21/10/2014

Apesar de a inscrição estar vinculada com os usos, dos dois conjuntos que estão na LPCF somente o Conjunto da Estação de Peirópolis está sendo utilizado, desde 1992. O conjunto da Estação do Cipó está abandonado, porém com projetos de restauro e conservação já desenvolvidos. Ambos são tombados pelo município, anteriormente à inscrição na lista.

Prochnow (2014) descreve dois momentos importantes na preservação do patrimônio cultural Brasileiro: o início da preservação dos bens culturais de excepcional valor com o patrimônio dito de “Pedra e Cal”, patrimônio este consagrado pelas práticas preservacionistas, desde 1937, com os modernistas, que o chamam de “novo patrimônio”.

Esse termo está ligado com a preservação de bens culturais que não têm mais grande valor, sendo valorados a partir de demandas da sociedade e da mobilização de grupos que pedem a proteção e preservação desses bens. Dentro da categoria de “novo patrimônio” podemos incluir o patrimônio industrial, onde está inserido o patrimônio ferroviário. Portanto, a partir desse entendimento do novo patrimônio, a LPCF pode vir a auxiliar na preservação destes bens ferroviários.

Como documento referencial para preservação do patrimônio ferroviário, temos a Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial, de julho de 2003, apresentada pelo International Council of Museums – ICOMOS e aprovado pela United Nations Educational



Scientific and Cultural Organization - UNESCO. A Carta descreve o que é o patrimônio industrial:

O património industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação. (THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE (TICCIH). Carta de Nizhny Tagil sobre o património industrial. Nizhny Tagil: 17 de Julho de 2003. Disponível em <http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>) acesso em 13 de maio de 2014.

Observa-se que os meios de transporte estão incluídos na categoria de patrimônio industrial, sendo a carta uma referência para a preservação e conservação desse patrimônio.

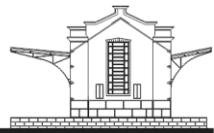
4.6. Outras ações desenvolvidas pelo Estado em Prol da preservação dos bens culturais ferroviários

Uma ação importante em prol da preservação do patrimônio cultural ferroviário, ligado com a preservação dos registros documentais foi realizada pela Superintendência do IPHAN em Minas Gerais.

Apesar de pontual, a ação envolveu a preservação do acervo documental da RFFSA que está em Belo Horizonte/MG. Esses acervos, assim como os demais bens culturais ferroviários, foram abandonados, não havendo diretrizes nem a definição de critérios para sua preservação e /ou guarda provisória pelas empresas concessionárias que exploraram os trechos ferroviários.

A preservação do acervo documental constituído a partir da formação das ferrovias é fonte primária que subsidia estudos e pesquisas sobre a cultura de uma determinada região a partir das instalações das estações, escolas técnicas de formação de ferroviários para manutenção de locomotivas, montagem de vagões, bem como a implantação e manutenção de ferrovias. (CARMO, 2012, p.21)

Carmo (2012) destaca a ação realizada na superintendência do IPHAN, em Minas Gerais, que localizou o acervo de documentos da RFFSA, nas dependências da antiga URBEL-



SR-2, em Belo Horizonte, com condições inadequadas de acondicionamento e armazenagem.

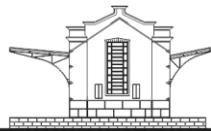
Como não havia o conhecimento do acervo encontrado na superintendência, foi realizado o inventário do acervo sendo catalogados, identificados e higienizados os documentos que foram acondicionados de forma correta e parte do acervo restaurado e disponibilizado para pesquisa.

Carneiro, Giannecchini e Neto (2012) descrevem outra ação desenvolvida pela Superintendência do IPHAN, na Paraíba, em 2010, que a partir do inventário dos bens ferroviários confeccionaram um mapa interativo do Patrimônio Ferroviário, com o principal objetivo do planejamento e a gestão desse patrimônio. Foram feitos o cruzamento de informações da malha ferroviária com os respectivos bens dos ciclos econômicos coexistentes, possibilitando que cada região e suas respectivas cidades fossem avaliadas com relação ao potencial turístico, suas deficiências e encaminhadas ações a serem desenvolvidas em prol da preservação do acervo ferroviário.

Essa experiência com o caso da Paraíba reiterou a necessidade de uma visão ampla sobre o patrimônio ferroviário e de uma atuação integrada, identificando entraves e principais dificuldades a serem tratadas. (...) O resultado da experiência da Paraíba mostrou ainda que boa parte das dificuldades encontradas na região desse patrimônio diz respeito à necessária adesão das prefeituras em sua apropriação. Outra grande dificuldade está no estado de conservação frequentemente precário destes bens, exigindo um grande esforço para sua conservação e restauro. (CARNEIRO, GIANNECCHINI E NETO, 2012, p. 15)

Em 2009, foi criado, pelo Governo Federal, um programa, através da Secretaria do Patrimônio da União – SPU, órgão vinculado ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, de destinação do patrimônio da extinta RFFSA, para apoio ao desenvolvimento local.

O programa tem como meta básica apoiar ações locais, no próprio município na área de desenvolvimento social, urbano e ambiental mediante a regularização, cessão ou compartilhamento da gestão dos imóveis da União, oriundos da extinta RFFSA. O objetivo é dar uma destinação aos bens não operacionais que estão na maioria abandonados e em

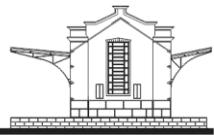


estado precário de conservação. De acordo com o levantamento do Governo Federal – tabela 6, são 52.736 unidades cadastrais, sendo 25.021 edifícios e 27.715 terrenos ¹⁸

Tabela 7 - Dados Governo Federal dos imóveis da RFFSA por estado – Edifícios e terrenos Modificado : Autor
Fonte: Disponível em <http://www.planejamento.gov.br>

REGIÃO	UNIDADE DA FEDERAÇÃO	Nº REGISTROS CADASTRAIS/ EDIFICAÇÕES	Nº REGISTROS CADASTRAIS/ TERRENOS	TOTAL REGISTROS CADASTRAIS
NORDESTE	ALAGOAS	264	245	509
	BAHIA	941	641	1.582
	CEARÁ	479	427	906
	MARANHÃO	154	128	282
	PARAÍBA	152	144	296
	PERNAMBUCO	667	608	1.175
	PIAUÍ	224	265	489
	SERGIPE	82	58	140
	RIO GRANDE DO NORTE	224	243	467
SUDESTE	ESPIRITO SANTO	254	83	337
	MINAS GERAIS	2.750	3°	2.775
	RIO DE JANEIRO	7.431	1°	3.003
	SÃO PAULO	4.601	2°	6.263
SUL	PARANÁ	2.121	1.259	3.380
	RIO GRANDE DO SUL	1.271	1.696	2.967
	SANTA CATARINA	1.729	917	2.646
CENTRO OESTE	DISTRITO FEDERAL	12	24	36
	GOIÁS	125	194	319
	MATO GROSSO DO SUL	832	1.185	2.017
NÃO INFORMADO		708	7.657	8.365
TOTAL		25.021	27.715	52.736

¹⁸ De acordo com os dados do Governo Federal dos imóveis da RFFSA por estado – Edifícios e terrenos, Minas Gerais possui 2.750 imóveis ferroviários cadastrados e 2775 terrenos de propriedade da União no total de 5.525 registros cadastrais Fonte: <http://www.planejamento.gov.br>



De acordo com a Secretaria de Planejamento da União, para participar do programa para obtenção da cessão ou transferência, em condições de imóveis não-operacionais da RFFSA, são necessários:

- . Disponibilidade do imóvel não-operacional oriundo da extinta RFFSA;*
- . Possuir projeto para construção, reforma, restauração e/ou utilização de imóvel não-operacional da extinta RFFSA vinculado a programa, projeto ou ação local de desenvolvimento social, urbano e ambiental;*
- . Indicar origem e disponibilidade de recursos financeiros para a implantação dos projetos de (re) aproveitamento do imóvel;*
- . Declarar interesse e disponibilidade de recursos para promoção da proteção e manutenção do bem até a efetivação da sua destinação;*
- . Ofertar contrapartida associada a ações de regularização, jurídico-patrimonial (identificação e levantamento físico-cadastral, pesquisa e registro cartorial) e recuperação ambiental (quando necessário), bem como de envolvimento e sensibilização da sociedade na discussão e definição da destinação desse patrimônio.*

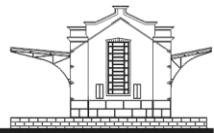
(SECRETARIA DO PATRIMÔNIO DA UNIÃO. Disponível em <http://patrimoniodetodos.gov.br/gerencias-regionais/spu-pb/projetos-e-acoes/rede-ferroviaria-federal-s.a-rffsa>) acesso em 27 de julho de 2015. 12:14.

Foi elaborado, pelo Departamento de Incorporação de imóveis, setor ligado a Superintendência de Patrimônio da União – SPU, um Manual de Incorporação e Destinação de Imóveis Oriundos da Extinta Rede Ferroviária Federal S.A RFFSA. O manual fornece todas as diretrizes, procedimentos e critérios para a incorporação e destinação dos bens imóveis não operacionais.

A lei já citada que transfere todos os imóveis não-operacionais para a União estabelece as possibilidades de destinação para esses bens que é descrito também no manual:

I- Alienação mediante leilão ou concorrência pública para integralização do Fundo Contingente, conforme disposto no inciso II dos arts. 6º e 10 da supracitada lei, assegurando-se o direito de preferência à compra àqueles ocupantes de boa-fé que estejam em dias com suas obrigações;

II- Alienação na modalidade de leilão, assegurando-se o direito de preferência à compra aqueles cuja ocupação seja comprovadamente anterior a 6 de abril de 2005, conforme art. 13 da Lei nº 11.483/2007;



III- Até a integralização do Fundo Contingente, a alienação direta (venda, permuta ou doação), aos estados, ao Distrito Federal, aos municípios, a Fundos de Investimentos Imobiliários ou a entidades públicas, desde que destinados necessariamente a:

- c) programas de regularização fundiária e provisão habitacional de interesse social;*
- d) programas de reabilitação de áreas urbanas;*
- e) sistemas de circulação e transporte; ou*
- f) funcionamento de órgãos públicos.*

IV- Venda direta aos beneficiários de programas de regularização fundiária e provisão habitacional de interesse social (Inciso II do art. 14 da Lei nº 11.483/2007) ou aos ocupantes de baixa rendados imóveis não-operacionais residenciais cuja ocupação seja comprovadamente anterior a 6 de abril de 2005, nos termos do art. 12 da mesma legislação.

V- Cessão/entrega provisória restrita aos órgãos e entidades da administração pública direta e indireta da União, Estados, Municípios e Distrito Federal, de acordo com os critérios da legislação patrimonial vigente quanto a destinação.

VI- Cessão/entrega na forma disposta na legislação sobre o patrimônio da União

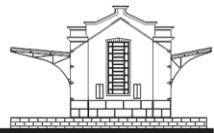
Constitui também possibilidade de destinação dos imóveis da extinta RFFSA, mais especificamente daqueles declarados como de valor histórico, artístico e cultural, a destinação para fins de preservação e difusão da Memória Ferroviária, mediante:

I- a construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos;

II- a conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA. (MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E GESTÃO, 2009, p.24).

É importante destacar que o Programa de Incorporação e Destinação dos Imóveis Ferroviários permite a cessão dos imóveis com valor histórico, artístico e cultural, incentivando a preservação e difusão da memória ferroviária, a partir da conservação e restauração desses prédios, com fins culturais.

Como ação do governamental em Minas Gerais, foi criado o Programa Trem de Minas, que teve início em dezembro de 2004. O programa teve como objetivo fomentar o transporte ferroviário para fins turísticos no estado, com a criação de mecanismos que possibilitem o uso de trens turísticos de caráter autossustentável.



A gestão do projeto ficou a cargo da Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas – SETOP, fazendo parte do programa a Secretaria de Estado de Cultura (SEC), o Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais – IEPHA/MG - e a Secretaria de Estado de Turismo – SETUR, sendo criado um grupo de trabalho para os estudos específicos da implantação de trens turísticos.

O IEPHA/MG ficou a cargo dos subprogramas de preservação do Patrimônio Cultural Ferroviário, integrado por quatro projetos: diagnóstico e obras emergenciais; inventário; projeto de tombamento; projeto de educação patrimonial.

O programa abrangeu 153 municípios de Minas Gerais (figura 11), sendo o patrimônio cultural desses municípios inventariados, o que possibilitou o conhecimento e entendimento do acervo cultural ferroviário e o atual estado de conservação desses imóveis.

Municípios Envolvidos por Região

- Grupo 2
- Grupo 6
- Grupo 7
- Grupo 8
- Grupo 5
- Grupo 13
- Grupo 12
- Grupo 9
- Grupo 10
- Grupo 1
- Grupo 4
- Grupo 11
- Grupo 3

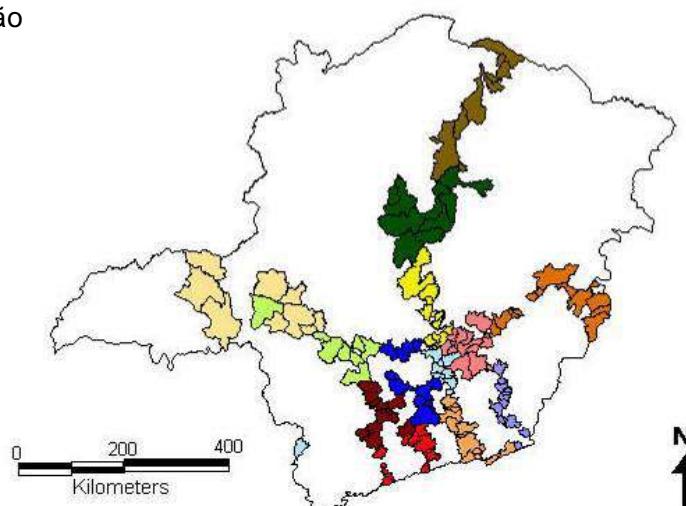
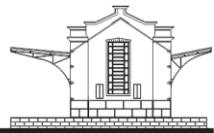


Figura 122 - Mapa dos Municípios envolvidos no Programa Trens de Minas

Fonte: Acervo digital do INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DE MINAS GERAIS, IEPHA, 2006.

De acordo com o IEPHA/MG, estava previsto para o programa as seguintes ações:

- 1. *Curso Diretrizes para a Proteção do Patrimônio Cultural Ferroviário*** – capacitação de equipes locais; assessoria aos municípios; de programa de Educação Patrimonial e formação de guardas municipais de proteção do Patrimônio Cultural Ferroviário; produção de Manual de Diretrizes para a Proteção do Patrimônio Cultural Ferroviário
- 2. *Educação Patrimonial*** - projetos de Educação contemplando ações de Política Municipal, de Inventário, de Proteção, de Conservação e Restauro e de Difusão.
- 3. *Inventário de Proteção do Acervo Cultural de Minas Gerais – IPAC/MG do Patrimônio Ferroviário*** - execução do inventário do patrimônio ferroviário e cadastro no Banco de Dados do IPAC/MG; identificação e quantificação do acervo documental ferroviário em Minas para elaboração de projeto de acesso do público a esses acervos.



4. Acesso ao Acervo Documental da RFFSA - projeto de organização, acondicionamento e disponibilização do acervo documental da RFFSA, segundo as orientações do Arquivo Público Mineiro e da Superintendência de Museus do Estado de Minas Gerais.

5. Resgate da Memória da Ferrovia - projeto de pesquisa de memória oral dos ferroviários

6. Proteção Legal de Bens Culturais Ferroviários

7. Diagnóstico do estado geral de conservação do acervo ferroviário - vistoria do estado geral de conservação de acervo ferroviário imóvel e planejamento das intervenções

8. Assessoria a projetos e obras emergenciais de consolidação estrutural, de conservação e de restauração completa nos bens ferroviários

9. Conservação Preventiva - oficinas culturais sobre conservação preventiva e salvaguarda de bens ferroviários móveis e imóveis; produção de Manual de Conservação Preventiva

10. Difusão - publicações do Manual de Orientação à Proteção do Patrimônio Ferroviário Municipal, do Inventário do Patrimônio Ferroviário em MG e do Manual de Conservação Preventiva (INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DE MINAS GERAIS -IEPHA, 2005,3p)

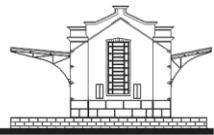
Apesar de todos os esforços e mobilizações feitas pelo IEPHA/MG, nos encontros promovidos nos 13 grupos formados no estado, o programa não avançou com relação ao seu objetivo principal, que é implantar o transporte dos trens turísticos, sendo geradas diretrizes para a preservação e o diagnóstico do acervo ferroviário.

Outra ação importante realizada por muitos municípios foi a utilização do tombamento enquanto instrumento de auxílio na preservação desses bens, evitando, em muitos casos, a demolição de diversos exemplares. Na área em estudo, temos - 14 (quatorze) estações tombadas em nível municipal¹⁹ e o Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Estrada de Ferro Goiás em Araguari, único bem e conjunto ferroviário tombado pelo estado.

Apesar de o tombamento resguardar o edifício de possíveis demolições, este instrumento não tem auxiliado na conservação desses imóveis, algumas das estações da área estão em situação precária de conservação, sofrendo graves processos de degradação, com partes já perdidas e em estado total de abandono²⁰.

¹⁹ As estações construídas na região do Triângulo e Alto Paranaíba que foram tombados pelos municípios são: Companhia Mogiana de Estrada de Ferro as estações – Jaguara, Cipó, Conquista, Peirópolis, 2ª Estação de Uberaba, Buriti, Sobradinho Velha, Stevenson; Estrada de Ferro Goiás – Estação da Goiás de Araguari, Marciano Santos/ Amanhece; Estrada de Ferro Oeste de Minas e Rede Mineira de Viação – Patrocínio, Monte Carmelo, Araxá e Itaipu.

²⁰ As estações da Jaguara, Cipó, Buriti e Sobradinho apesar de tombadas estão em estado precário de conservação, sem uso e em estado acelerado de deterioração.



4.7. Ações da sociedade civil em prol da preservação do patrimônio ferroviário

Além das ações governamentais desenvolvidas em prol da preservação dos bens culturais temos, também, ações da sociedade civil, associações e movimentos de preservação do patrimônio e dos transportes ferroviários.

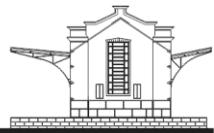
Podemos destacar o Movimento de Preservação Ferroviária, MPF, formado por entidades e pessoas que têm como objetivo a revitalização dos transportes ferroviários e a proteção e conservação dos bens da ferrovia.

Carmo (2012) destaca que o Movimento de Preservação Ferroviária - MPF atua informalmente desde 1997, sendo o movimento formalizado, em 22 de março de 2003. Associação sem fins lucrativos e com membros voluntários, o movimento atual em âmbito nacional desenvolveu diversas ações em prol da preservação e difusão da memória ferroviária tais como: realização de seminários locais, regionais, nacionais e internacionais, no Brasil, com a participação de ferroviários, associações e órgãos governamentais ligados com os transportes e com a preservação dos bens culturais ferroviários. É importante destacar nesses seminários a participação das universidades compondo as mesas redondas, painéis técnicos e as comunicações. Os seminários foram desenvolvidos com os seguintes temas: Revitalização do Transporte sobre Trilhos, Preservação do Patrimônio Construído Ferroviário, Turismo Cultural Ferroviário, Memória Ferroviária – Museologia, História e Documentação.

Outra ação do MPF foi denunciar de depredações do patrimônio ferroviário enviadas tanto para o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN e aos órgãos de fiscalização, Ministério Público Federal e Ministério Público Estadual.

Houve, também, a realização de abaixo-assinados e mobilizações públicas enviados a parlamentares e congressistas em prol da preservação ferroviária.

Como idealizador e presidente do MPF, Vitor José Ferreira (1943 – 2012) foi um dos baluartes na luta pela revitalização dos transportes ferroviários no Brasil. Seu falecimento



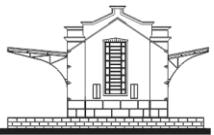
deixou uma enorme lacuna no movimento que, até então, tenta rearticular entre os demais participantes para continuar o trabalho em prol da revitalização dos transportes ferroviários.

O MPF, apesar de ter realizado e conseguido muitas ações para a preservação da ferrovia, obteve pouco avanço com relação ao seu objetivo principal que era a revitalização do setor ferroviário, com a reativação e criação de novos trechos ferroviários para o transporte de passageiros.

Além do MPF, temos outras entidades e associações ligadas com a preservação da ferrovia no Brasil. Apesar das demais associações de preservação do patrimônio ferroviário não terem o mesmo objetivo do MPF, a revitalização dos transportes sobre os trilhos e a preservação dos bens culturais ferroviários, essas entidades também têm objetivos ligados com a preservação da ferrovia ou para fins turísticos ou para a preservação da história de determinadas companhias. Carmo (2014) cita essas associações:

Outras associações foram fundadas com finalidade de resgatar, preservar e difundir o patrimônio ferroviário, tais como: FAEF - Federação das Associações de Engenheiros Ferroviários, FNTF – Federação Nacional dos Trabalhadores Ferroviários, ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos, ABPF – Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, ABOTTC – Associação Brasileira das Operadoras de Trens Turísticos e Culturais, ANPF – Associação Nacional de Preservação Ferroviária, AENFER – Associação de Engenheiros Ferroviários, AFPF – Associação Fluminense de Preservação Ferroviária, Amutrem RJ – Associação de Amigos do Trem do Rio de Janeiro, APMCP – Associação de Preservação da Memória da Companhia Paulista, Grupo de Amigos GWBR – “Great Western of Brazil Railway”, Sociedade de Pesquisa e Preservação Ferroviária, entre outras. (CARMO, 2014, p.59)

As associações citadas são também importantes dentro do contexto da preservação dos bens culturais ferroviário com um conjunto de bens culturais diversos e um grande acervo, que deve ser preservado como testemunha dos transportes ferroviários no Brasil.



5. A Conservação das Estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba

Este capítulo abordará o atual estado de conservação das estações ferroviárias em uso, da área de estudo, identificando as que possuem proteção legal, tendo como objetivo compreender quais são os agentes que atuam na conservação desse patrimônio, a adequação dos bens aos usos contemporâneos e os critérios de intervenção adotados.

O processo de conservação dos bens culturais ferroviários, em especial das estações, será abordado em duas vertentes: a conservação do edifício em sua materialidade e a conservação da memória e história do edifício.

Para a preservação do patrimônio cultural, conforme amplamente apontado e reconhecido pelos estudiosos e órgãos de proteção, uma das medidas mais importantes é a manutenção. A Carta de Veneza, elaborada em 1964 (Carta Internacional sobre a conservação e restauração de monumentos e sítios) do II Congresso Internacional de arquitetos e técnicos dos monumentos históricos-ICOMOS, já definiu que a conservação está relacionada com a manutenção permanente e a utilização desses bens com uma função útil, com a preservação de sua ambiência e escala.

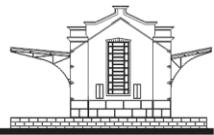
Conservação

Art. 4º. A conservação dos monumentos exige, antes de tudo, manutenção permanente;

Art. 5º. A conservação dos monumentos é sempre favorecida por sua destinação a uma função útil à sociedade; tal destinação é, portanto, desejável, mas não pode nem deve alterar a disposição ou a decoração dos edifícios. É somente dentro destes limites que se devem conceber e se podem autorizar as modificações exigidas pela evolução dos usos e costumes.

Art. 6º: A conservação de um monumento implica a preservação de uma ambiência em sua escala. Enquanto sua ambiência subsistir, será conservada, e toda construção nova, toda destruição e toda modificação que possa alterar as relações de volume e de cores devem ser proibidas. (INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL, Cartas patrimoniais, 1995, p.110)

A manutenção é fundamental para a preservação das características originais da obra e é mais importante e eficiente do que o restauro, pois muitas vezes ao restaurar um bem



cultural, esse bem já sofreu a perda de elementos significativos e que não são mais possíveis de retornar; caso tivesse sido conservado, com manutenção permanente e uso compatível com seu espaço preexistente, essas perdas poderiam não ter ocorrido ou serem de menor impacto.

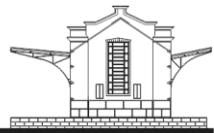
Podemos comparar a manutenção com a medicina preventiva, se essas medidas são feitas é possível evitar o restauro que é sempre mais traumático. A utilização do bem com uma manutenção constante auxiliam na conservação do imóvel, que sem uso se deteriora de modo rápido.

A importância na manutenção já foi tratada por John Ruskin, em oposição às intervenções e à teoria de restauro adotada por Emanuel Violett-Le-Duc. Apesar da posição radical adotada por Ruskin de não aceitar o restauro dos bens culturais, com uma posição passiva ao edifício, pela falta de manutenção que levou a necessidade de restauro, Ruskin já defendia a manutenção dos edifícios o que levaria a não necessidade de restaurá-los.

No caso das estações ferroviárias, principalmente daqueles que se encontra na zona rural dos municípios, seu estado de conservação agrava-se rapidamente pela falta de uso e manutenção da maior parte dos bens culturais, o que levou a danos irreversíveis de alguns exemplares pelo vandalismo e a ação do tempo. Essa constatação acontece, não só na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, mas em toda parte do território nacional.

Conforme destacado por Carsalade (2014), um dos temas importantes para a preservação do patrimônio histórico contemporâneo é a sustentabilidade e a sobrevivência física dos bens ao longo do tempo, com manutenção da vida do edifício e sua interação com a população.

Carsalade (2014) trata a sustentabilidade a partir do entendimento contemporâneo ampliado do conceito, compartilhado pelo Ministério do Meio Ambiente Brasileiro em dois pontos: a recuperação do meio ambiente não é um estado, mas um processo; que ela só é possível entre os agentes ambientais e sociais. Rebatendo este conceito para a preservação ela só é alcançada a partir da legitimação pela sociedade e se apoiada em instrumentos de inclusão social e econômica, ou seja, de gestão deste patrimônio.



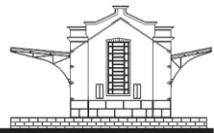
No caso das estações ferroviárias, a interação com a população é perdida após a extinção da maioria dos trens de passageiro fator primordial para o processo de abandono destes edifícios. A estação, edifício que no inicio do século XIX foi de extremo significado para as comunidades, local frequentado por pessoas que chegavam e partiam, no final do século XX, com a extinção da maioria dos trens de passageiro sofre com o processo de esvaziamento destes edifícios o que provocou o distanciamento da população com relação ao patrimônio ferroviário, ficando poucos edifícios em funcionamento e com o transporte de cargas e mercadorias.

O trem já não produzia o mesmo fascínio, sem investimentos para sua modernização e agilidade comparadas com os transportes automotores, o que acarretou uma competição desleal, provocado por uma política que privilegiava os transportes rodoviários em detrimento da ferrovia que passa na maior parte do Brasil a transportar somente cargas. A maior parte das estações perde seus usos o que gera o abandonado e esvaziamento destes edifícios.

Carsalade (2014) afirma que o grande desafio a ser enfrentado pela sociedade e pelos governantes é o esvaziamento dos edifícios históricos que são ocasionados por diversos motivos: pelo abandono, pela substituição por usos inadequados e restritivos, pelo não reconhecimento de seu significado, pela artificialização de seus novos usos.

Sem vida e sem interatividade social, os edifícios se deterioram e são como corpos sem alma, verdadeiros zumbis que não dizem a que vieram ou são como sombras a ameaçar soturnamente as pessoas, lembrando-as da sua própria decadência e da sua morte. Ao contrário, um edifício vivo e participante nos remete a valores maiores e permanência através de gerações, metáfora da nossa sobrevivência. (CARSALADE, 2014, p. 503)

Neste contexto um fator importante a ser explorado na preservação do patrimônio cultural ferroviário é a ressignificação destes edifícios para a sociedade. As estações foram edifícios muito presentes no cotidiano da população até a extinção dos transportes de passageiros na década de 1980. As gerações após está década já não mais possuem essa relação de vivências e memórias para com estes prédios. Se por um lado este deve ser preservado como testemunho dos transportes ferroviários no Brasil por outro devem ter novos usos compatíveis e como espaços que resguardam a memória do edifício.



Na realidade a história também é dinâmica e já existe consenso entre os conservadores de que não há como “congelar” um sítio histórico. Por outro lado, como o patrimônio cultural, em última análise, pertence a um povo de um determinado lugar, ele necessariamente deve ser legitimado por essa população, ser fruído por ela e não ser entendido como obstáculo ou entrave às suas necessidades, mas ao contrário, se integrar na solução de suas demandas e de seus problemas. A legitimidade de um patrimônio pela comunidade passa pelo reconhecimento do bem, o que implica a integração de uma soma de valores associados a seu valor histórico e à imagem que a sociedade constrói desses bens ao longo do tempo, tratando-se de um conhecimento socialmente construído. (CARSALADE, 2014, p.507)

O uso e a integração à vida contemporânea é essencial para a preservação, mas o uso deve ser compatível com o espaço pré-existente. No caso do patrimônio ferroviário, o maior desafio tem sido a conservação e utilização de estações que estão localizadas na zona rural dos municípios, entendendo qual seria a melhor estratégia para conservação do bem a partir da definição de uso e da gestão deste patrimônio.

Essas estações, na zona rural, geravam centralidade e deslocamento de pessoas em busca do trem, atendendo a essa população rural. Com a intensificação do processo de êxodo rural, migração da população rural para a cidade, a partir dos anos de 1960, provocou uma diminuição da população rural, somado com a desativação dos transportes de passageiros o que acarretou o abandono destes prédios.

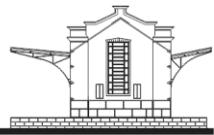
Com o êxodo rural, a população que habitava no entorno ou próximo às estações já não pode mais ocupar e valorar o bem cultural, com novos usos.

Outro fator que levou ao abandono das estações foi a erradicação de alguns trechos ferroviários, pois sua exploração não era mais economicamente viável, ou outras vezes, devido à revisão da linha, com a substituição por outra linha não mais à beira da estação.

As estações desativadas ficaram à mercê da sorte e degradando-se paulatinamente pela falta de utilização, acelerado pelo vandalismo e pelas ações do tempo.

Outras estações, mesmo à beira da linha, já não são mais necessárias para auxiliar no transporte de cargas e mercadorias, fato esse provocado pela mudança de tecnologia do trem, não havendo mais a necessidade de abastecimento com água e carvão e o transporte de passageiros, com raras exceções.

As empresas concessionárias que exploram os trechos ferroviários consideram essas estações como não operacionais, não utilizando esses bens, deixando-as abandonadas, ou



seja, promovendo a perda de uma de suas funções originais, o transporte de pessoas. Esse foi um dos fatores preponderantes para o esfacelamento e abandono desse patrimônio. Assim, grande parte desses edifícios não são mais úteis ao transporte de cargas.

A utilização das estações é fundamental para sua manutenção, pois devem ser reconhecidas não como contenedoras de novos usos, mas de espaços que respeitem a essência do bem e que no novo programa sejam compatíveis com o agenciamento interno existente evitando, assim, a descaracterização dos prédios ferroviários.

Kühl (2008), em sua análise da preservação do patrimônio ferroviário paulista afirma a necessidade da definição dos usos a partir do entendimento e das características da obra:

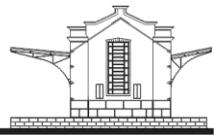
Deveriam, pois, ser analisadas as características da obra para, depois, definir funções e programas compatíveis com elas, e não ao contrário, adaptar um dado edifício a um novo uso preestabelecido ou submetê-lo a transformações massificadas nem sempre de acordo com suas particularidades, cuja implementação será feita em prejuízo do próprio monumento histórico. Ou seja, deve-se respeitar a essência do bem, escolher um uso compatível com seus aspectos documentais e formais, respeitando-se sua configuração várias estratificações ao longo do tempo e desenvolver o programa e o projeto de acordo com suas características. (KÜHL, 2008, p.211)

Para alguns bens, a manutenção já não é a solução adequada, visto o estado avançado de deterioração do prédio, o que implica na necessidade da utilização de outra modalidade de intervenção, o restauro.

Esta operação é importante para preservação dos bens culturais embora deva ser vista de modo ideal com caráter excepcional, muitas vezes é medida inevitável a ser adotada para a preservação, do que ainda resta, do patrimônio ferroviário. A Carta de Veneza descreve:

Restauro - Art.9º. A restauração é uma operação que deve ter caráter excepcional. Tem por objetivo conservar e revelar os valores estéticos e históricos do monumento e fundamenta-se no respeito ao material original e ao documento autêntico. Termina onde começa a hipótese; no plano das reconstituições conjecturais, por razões estéticas ou técnicas, destacar-se-á da composição arquitetônica e deverá ostentar as marcas do tempo. A restauração será sempre precedida e acompanhada de um estudo arqueológico e histórico dos monumentos. (INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL, Cartas patrimoniais, 1995, p.110)

É importante destacar que o grau de intervenção, durante a elaboração do projeto de restauro, se dará a partir do estado atual de conservação dos imóveis a serem restaurados,



sendo o levantamento arquitetônico do imóvel o primeiro passo para guiar e analisar os imóveis e as possibilidades de intervenções.

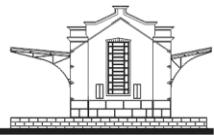
Muitas vezes, as estações estão em estado tão precário de conservação, que torna possível uma maior intervenção no imóvel a ser restaurado. Caso o imóvel preserve seu agenciamento interno, no entanto, este deve ser preservado ao máximo em suas características. O uso do edifício deve ser compatível com o espaço existente, evitando intervenções drásticas que descharacterizem o bem, adaptando o edifício ao seu uso e não ao contrário.

A utilização é essencial para a preservação, como visto, mas devem ser analisadas as características a serem respeitadas e conservadas, para, depois definir uma função e um programa compatível com elas. É importante reiterar que qualquer projeto de restauro implica modificações, em maior ou menor escala, e essas transformações devem ser controladas e prefiguradas através de projetos. (KÜHL, 2008, p.221)

Küll (2014) faz severas críticas aos projetos de restauro de estações ferroviárias que preservam somente a fachada, o que denomina de “fachadismo”, e que não levam em conta o atual estado de conservação dos imóveis, reduzindo esses testemunhos históricos, não se preocupando com a reversibilidade das intervenções e desconsiderando a relação interna e externa dos edifícios.

Como exemplo desse tipo de intervenção ferroviário, a autora analisa o restauro da Estação da Luz e a Júlio Prestes, exemplares únicos da arquitetura ferroviária em São Paulo que sofreram intervenções drásticas em seu interior para adaptação a novos usos, respectivamente a Sala São Paulo, sede da orquestra sinfônica do estado, e aquela parte adaptada para o funcionamento do Museu da Língua Portuguesa. A autora argumenta que:

Preservar um edifício significa revelar e valorizar o todo e suas partes, que são intimamente conexos, respeitando os elementos que compõem. São documentos que interessam às humanidades e às ciências naturais. No que concerne à arquitetura, o exame dos materiais empregados, da forma de compor, localizar, ornamentar e distribuir os ambientes, sua relação com o conjunto possibilita a fruição da obra, o entendimento das técnicas construtivas, de suas várias fases até se chegar à configuração atual, entendendo-se os usos que se sucederam no espaço. Se não se preserva o edifício como um todo, interior e exterior, que não são coisas desconexas, perde-se tudo isso. Destroem-se dados históricos relevantes e deixa-se a obra esvaziada de sua capacidade de funcionar como efetivo suporte material do conhecimento e da memória. (KÜHL, 2008, p.217)



Portanto, é importante, nos processos de conservação, entender o edifício a ser preservado como testemunho histórico e arquitetônico dos transportes ferroviários, ou seja, como patrimônio cultural industrial preservando este documento em sua totalidade, externo e internamente, porém buscando um uso compatível, que possibilite sua utilização por parte da comunidade, que deve re-valorar este bem como testemunho de sua história.

O projeto de restauro, que é um tipo particular de projeto arquitetônico, deve ser fruto de compreensão aprofundada da obra, ou conjunto de obras e do ambiente em que estão. Deve ser consequência de esforços multidisciplinares, envolvendo acurada pesquisa histórica e documental, icnográfica e bibliográfica, sensíveis estudos vinculados às humanidades e de viabilidade econômica, pormenorizado levantamento métrico- arquitetônico e fotográfico do (s) edifício (s), estudos urbanísticos, arqueológicos, exame de materiais e técnicas construtivas, de sua estrutura, de suas patologias, e análise tipológica e formal. (KUHL, 2008, p.222)

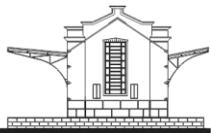
As intervenções de restauro devem preservar e facilitar a leitura do aspecto estético e histórico dos monumentos, com a mínima intervenção, questionando, sempre, sua necessidade e, caso seja necessário, deve possibilitar o entendimento do que é histórico e o que é intervenção, ou seja, a distinguibilidade, com a possibilidade de retomada da configuração do bem restaurado sem prejuízo à obra, à reversibilidade, e ao uso compatível com o espaço pré-existente.

Outra questão-chave na preservação dos bens culturais, e em particular do patrimônio ferroviário, é a manutenção de pequenos espaços de memórias que resgatem e mantenham a história do edifício, juntamente com um projeto de conservação que resguardem o bem cultural.

Esses espaços de memória auxiliam na manutenção do caráter simbólico e valor histórico dos edifícios como algo ligado à história da ferrovia e de seu significado para cada localidade, onde as estações estão presentes. Viñas (2004) destaca esses objetos com potencial de restauro e descreve o que são os objetos históricos:

Los objetos históricos son aquellos que resultan útiles para la Historia (los objetos historiográficos) pero también aquellos que son útiles para recordar sus momentos más destacados, aunque no sean útiles para la Historia (los objetos rememorativos). (VIÑAS, 2004, p.21)





Observa-se, no entanto, quando o valor histórico e simbólico dos edifícios, no caso das estações, é desconsiderado em sua nova ocupação e na valorização desses espaços, o restauro por si só não consegue resgatar e manter essa memória e conservá-la, não esquecendo que o próprio edifício é um documento histórico e que também deve ser revelado ao visitante, mostrando a essência do edifício e não “escondendo” o prédio que é o próprio documento.

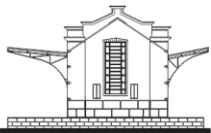
Essa valorização do edifício e dos espaços de memória vai de encontro à crítica de Kühl (2008) aos processos de “fachadismo”, ou seja, o edifício é desconsiderado internamente sendo apenas um contenedor de novos usos, assim como sua história e memória são desconsideradas.

No caso das estações ferroviárias, o que se propõe não é que esses bens sejam sempre transformados em museus ferroviários ou edifícios culturais, contenedores somente de objetos ligados à ferrovia, e sim que, independente das novas funções, mantenham pequenos espaços de memórias para que o edifício possa ser reinterpretado e re-valorado em seu significado histórico.

Outro instrumento utilizado para a preservação dos bens culturais ferroviários é o tombamento, medida jurídica que possibilita a não demolição desses bens e o reconhecimento e a preservação por parte dos municípios, estado e da união, apesar de não garantir a conservação, manutenção e utilização das estações ferroviárias, ficando assim os imóveis mesmo que tombados, sem usos e em estado de abandono.

Castriota (2009) descreve criticamente que, no Brasil, pertencer ao patrimônio, está intrinsecamente ligado ao significado cultural e a um significado jurídico quase único, ou seja, preservar se identificava quase que automaticamente com “tombar”. Esse instrumento é introduzido, no Brasil, através do Decreto Lei N ° 25, de 30 de novembro de 1937. O autor também argumenta que este é um instrumento utilizado até os dias de hoje, mas que, atualmente, há ações que articulam as políticas de preservação com as políticas urbanas.

No caso do patrimônio cultural ferroviário, verifica-se que as ações em prol de sua preservação, na área em estudo, estão intrinsecamente ligadas com o tombamento, não havendo políticas urbanas que articulem de modo claro, a preservação desses bens com



outros instrumentos como as leis de usos e ocupação do solo e áreas de interesse de preservação nas cidades, onde ainda existem esses bens culturais ferroviários.

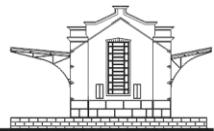
Outro instrumento que incentivou o tombamento foi a Lei 12.040, de 1995, conhecida como “Lei Robin Hood”, que teve como objetivo principal a redistribuição do ICMS, no estado de Minas Gerais, sendo um dos seus critérios a preservação do patrimônio cultural, ficando inserido o patrimônio ferroviário.

Essa política de repasse do ICMS, para o patrimônio cultural, ficou a cargo de sua divulgação, implementação, fiscalização e gestão ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais – IEPHA/MG, que anualmente define, através de seu conselho, a deliberação normativa vigente do ano de envio dos municípios, do trabalho desenvolvido na área da preservação dos bens culturais. A partir da análise dos trabalhos e sua aprovação, de acordo com as normas da deliberação, esses bens são convertidos em pontos constantes em uma tabela e estes pontos em verbas que são repassadas aos municípios.

Um dos critérios para o repasse das verbas é o tombamento, o que permite ao município alcançar a pontuação referente a esse quesito, porém o recebimento de verbas não garante investimentos na conservação dos bens culturais. O IEPHA vem incentivando os municípios a criarem o Fundo de Preservação do Patrimônio Cultural para que as verbas recebidas sejam gastas na conservação desses bens, atribuindo mais pontos aos municípios que criaram o fundo e destinam verbas a obras de conservação.

Com relação à participação dos municípios na redistribuição do ICMS patrimônio cultural, quando analisamos os processos de tombamento, das 13 estações tombados na área em estudo, 7 estações foram tombadas após a Lei 12.040 - Estações: Monte Carmelo (em 1998), Stevenson e Itaipu (em 2002), Marciano Santos (em 2004), Sobradinho (em 2006), Patrocínio (em 2007), e Buriti, em 2014. As 6 estações anteriores à lei - Estações: Jaguara e Cipó (em 1989), Bonde de Sacramento (em 1983), Peirópolis (em 1994), 2ª estação da Goiás em Araguari (em 1989) e Araxá, em 1990.

Das estações tombadas, alguns tombamentos foram ratificados com a elaboração de novos decretos de tombamento e reenvio de dossiê ao IEPHA/MG, sendo que esses novos decretos tombam todo o conjunto ferroviário. Esse processo ocorreu com as estações:



Jaguara, Peirópolis e 2ª Estação da Goiás. As estações Stevenson e Cipó foram, inicialmente, tombadas como conjuntos.

Essa ratificação dos decretos é incentivada pela Lei estadual 18.030/09, com o aumento na pontuação do ICMS Patrimônio Cultural atribuído ao tombamento dos conjuntos, comparado com o tombamento de bens culturais isolados, o que acarreta maior repasse de verbas.

Apesar do recebimento de verbas relativas ao tombamento dessas estações e/ou conjuntos ferroviários, essa ação, em pouco, tem contribuído para a conservação do patrimônio cultural ferroviário pelos municípios.

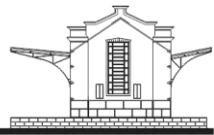
Das 52 estações existentes na região, 13 estações são tombadas, em nível municipal; sendo que 6 são tombadas como conjunto ferroviário, estação e demais prédios de apoio à ferrovia, e 7 estações têm tombadas somente o prédio principal, apesar de possuírem outros prédios que apoiam a estação (Patrocínio, Monte Carmelo, Araxá, Sobradinho, Marciano Santos / Amanhece, Bondes de Sacramento, Itaipu).

O tombamento é uma medida importante para a preservação dos bens culturais, pois não permite a demolição dos bens, porém somente este instrumento não garante a conservação e utilização dos imóveis, ficando os prédios, mesmo que tombados, sem usos e em estado de abandono.

Das 13 estações tombadas, 7 estações (tabela 8) estão abandonadas e sem uso: Jaguara, Cipó, Buriti, Sobradinho, Marciano Santos/ Amanhece, Bondes de Sacramento e Itaipu, sendo que 3 estações já passaram por processos de manutenção e adequação sendo utilizadas com outros usos por algum tempo e atualmente estão abandonadas.

Tabela 8 - Estações Tombadas que estão abandonadas
Elaboração da Tabela: CARILI, Clayton França Data: Maio de 2015

ESTAÇÕES		MUNICÍPIO	USOS ANTERIORES	USOS ATUAIS
1.	Jaguara	Sacramento	Estação	Abandonada
2.	Cipó	Sacramento	Estação	Abandonada
3.	Buriti	Uberaba	Estação	Abandonada
4.	Sobradinho	Uberlândia	Estação	Abandonada
5.	Marciano Santos/ Amanhece	Araguari	Posto policial do Distrito de Amanhece	Abandonada
6.	Bondes de Sacramento	Sacramento	Palácio das Artes	Abandonada



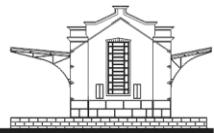
ESTAÇÕES		MUNICÍPIO	USOS ANTERIORES	USOS ATUAIS
7.	Itaipu	Araxá	Biblioteca do distrito de Itaipu,	Abandonada

Do patrimônio cultural ferroviário tombado, o abandono desses bens está ligado com vários fatores: dificuldade de identificação de usos compatíveis para a conservação; a necessidade de alto investimento do poder público em prol da conservação, dificuldades financeiras dos proprietários particulares que adquiriram a posse das estações e dos conjuntos ferroviários, pois há necessidade de grandes investimentos para conservação, e risco de não haver retornos financeiros, o que leva ao desinteresse por parte dos proprietários de ocupar as estações e o conjunto com novos usos; falta de projetos de conservação dos bens culturais (projeto arquitetônico completo com levantamento, projeto executivo, orçamento do custo das obras); falta de interesse pela gestão deste patrimônio pela municipalidade; descontinuidade das administrações que abandonam os projetos anteriores e não dão prosseguimento aos processos que são longos até a captação das verbas necessárias para conservação e restauro deste patrimônio; sem a posse destes bens pelos municípios, ações efetivas de conservação se tornam mais difíceis, havendo a necessidade de desapropriação para a gestão deste patrimônio o que necessita de mais verbas e /ou acordos de seção entre a municipalidade e a união.

Do total de 52 estações, ainda presentes na área de estudo, 21 estão sendo utilizadas, sendo 7 estações que operam o transporte de cargas e mercadorias e 14 estações que foram desativadas e atualmente abrigam novos usos (tabela 9).

Tabela 9 - Estações que estão sendo utilizadas na Região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba
Elaboração da Tabela: CARILI, Clayton França Data: Maio de 2015

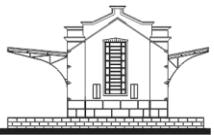
ESTAÇÕES		MUNICÍPIO	USO CONTEMPORÂNEOS ATUAIS
1	3ª Estação de Uberaba	Uberaba	Operação da FCA com transporte de cargas e mercadorias
2	5ª Estação de Uberlândia	Uberlândia	
3	Araguari nova	Araguari	
4	Catiara	Patrocínio	
5	Patrocínio	Patrocínio	
6	Ibiá	Ibiá	
7	Araxá nova	Araxá	



ESTAÇÕES		MUNICÍPIO	USOS CONTEMPORÂNEOS ATUAIS
8	Conquista	Conquista	Plenária da Câmara Municipal de Conquista, Museu da Cidade e Junta do Serviço Militar
9	Guaxima	Uberaba	Invasão Moradia
10	Engenheiro Lisboa	Uberaba	Invasão Depósito
11	Tancredo França	Uberaba	Invasão Depósito
12	Peirópolis	Uberaba	Museu de Paleontologia
13	2ª Estação de Uberaba	Uberaba	Arquivo Público Municipal de Uberaba
14	Irara	Uberlândia	Invasão Depósito
15	Stevenson	Araguari	Sem uso -Restaurada com uso previsto para restaurante e museu da estação.
16	2ª Estação da Goiás Araguari	Araguari	Sede da Prefeitura Municipal de Araguari/MG
17	Jequitibá	Nada consta	Invasão Moradia
18	Monte Carmelo	Monte Carmelo	Casa da Cultura de Monte Carmelo
19	São Felix	Estrela do Sul	Invasão Moradia
20	Araxá	Araxá	Sede da Fundação Cultural Calmon Barreto
21	Ibitimirim	Araxá	Invasão Moradia

A partir da tabela 9, podemos observar as 21 estações que estão sendo utilizadas sendo que encontramos as seguintes situações: estações em funcionamento que operam o transporte de cargas e mercadorias através da concessão da Ferrovia Centro Atlântica/ FCA – 7 exemplares; estações ocupadas após invasões sendo utilizadas sem critérios de conservação com uso para moradia e/ou depósito - 7 exemplares, estações conservadas por meio de ações de manutenção – 4 exemplares e estações restauradas com o desenvolvimento de projetos de adequação e restauro – 3 exemplares.

As estações em funcionamento que operam o transporte de cargas e mercadorias, através da concessão da Ferrovia Centro Atlânticas – FCA, são 7 estações: 3ª Estação de Uberaba, 5ª Estação de Uberlândia, Araguari nova, Catirara, Patrocínio, Ibiá e Araxá Nova.



Apesar de estarem em funcionamento, pela FCA, o processo de manutenção desses bens é ruim, sendo que as concessionárias não consideram as estações que estão sob sua concessão como bens culturais, com intervenções descaracterizadoras que têm como objetivo a adequação ao funcionamento das atividades desenvolvidas no prédio, sem o mínimo de critérios para preservação dessas estações.

As estações ocupadas, com invasões dos prédios, estão sendo utilizadas sem nenhum critério de conservação, não são tombadas e foram invadidas sendo utilizadas como moradia e ou como depósitos de insumos agrícolas e materiais rurais. Essas estações são 7 exemplares: Jequitiba, São Felix, Ibitimirim, Guaxima – Depósitos; Engenheiro Lisboa, Tancredo França, Irara – Moradias. Essas estações ainda pertencem à União e estão todas na zona rural dos municípios.

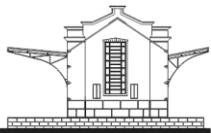
Nas estações, conservadas por meio de ações de manutenção, houve algumas obras de adequação, principalmente internas, mas externamente há uma maior preocupação em preservar as fachadas dos edifícios. Essas estações são 4 exemplares e apresentam usos diversos: Conquista, Peirópolis, Araxá e Monte Carmelo.

Desde 12 de outubro de 1986, a Estação de Conquista (figura 123) abriga a Plenária da Câmara Municipal de Conquista, onde foi instalada a plenária dos vereadores, sanitários de apoio e copa. Outra parte do edifício abriga o Centro Cultural José de Mello Rezende, onde temos o museu da cidade e Centro de Estudos de Informática e outros dois cômodos da estação abrigam a Junta Militar de Conquista.



Figura 123 - Estação de Conquista observa-se na fachada menor com fechamento das mãos-francesas com madeira e o barrado que foi rebocado posteriormente durante as obras de adequação e manutenção do prédio.

Autor: CARILI, Clayton França
Fonte: Acervo Particular
Data: 18 de janeiro de 2014

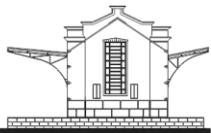


As principais alterações na Estação de Conquista foram: execução de reboco em massa com frisos nas fachadas, sendo que em uma das fachadas menores, o barrado com friso foi inserido quase por completo, colocação de réguas em madeira nas fachadas dos frontões, fechando as mãos-francesas; demolição e construção de paredes para a instalação da plenária e apoios (banheiro e copa); troca do piso original com a inserção de piso em taco, cerâmica e piso laminado; execução piso inclinado para instalação das cadeiras da plenária, instalação de bancadas de granito em um dos cômodos para funcionamento da sala de estudos e informática, construção de banheiros e cozinha com laje em concreto com a colocação de caixa d'água; instalação de novo forro no cômodo onde funciona a plenária; desativação e retirada de parte dos dutos metálicos de queda que possibilitavam o escoamento das águas pluviais e que ainda parcialmente encontram-se ao lado dos pilares; instalação de equipamento de ar condicionado sendo que a máquina estão externa as fachadas.

A Estação de Peiropólis (figura 124) abriga, desde 17 julho de 1992, o Museu dos Dinossauros, Museu de Paleontologia Llewellyn Ivor Price e o Centro de Paleontologia de Uberaba, com áreas para as exposições, área de preparo de fósseis e uma pequena loja de souvenir e bilheteria.



Figura 124 - Estação de Peirópolis, onde funciona o Museu de Paleontologia Llewellyn Ivor Price. Observa-se a antiga plataforma da estação
Autor: CARILI, Clayton França.
Fonte: Acervo Particular
Data: 18 de janeiro de 2014



Apesar da conservação das fachadas, internamente o projeto museológico desenvolvido desconsidera o prédio, não permitindo uma leitura interna do edifício sendo este totalmente modificado servindo como uma caixa para abrigar o museu dos dinossauros (figura 125, figura 126).

No interior da estação, há uma desconexão entre a proposta museológica interna e o prédio que se transforma em um mero contenedor dos usos – Museu dos Dinossauros.



Figura 125 - Estação de Peiropólis, onde funciona o Museu dos Dinossauros
Autor: CARILI, Clayton França.
Fonte: Acervo Particular
Data: 18 de janeiro de 2014.



Figura 126 - Estação de Peiropólis, interior da estação. Observa-se o laboratório de preparo de fosseis onde é possível através do vidro observar a remoção dos fosseis nas rochas coletadas.
Autor: CARILI, Clayton França.
Fonte: Acervo Particular
Data: 18 de janeiro de 2014.

A Estação de Araxá (figura 127) abriga a sede da Fundação Cultural Calmon Barreto, desde 1989. No local funciona: a presidência da Fundação com sala de espera, secretaria e a sala da presidência; o Arquivo Público Municipal com recepção, acervo, sala administrativa, e sala de pesquisa; a Divisão de Patrimônio Cultural com setor de eventos, setor de produção de tear, exposição e comercialização de artesanato; e os usos comuns a todo edifício, copa, banheiros e pátio para realização de shows, feiras e eventos.

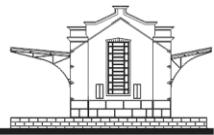


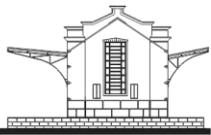
Figura 127 - Estação de Araxá, atual sede da Fundação Cultural Calmon Barreto.
Autor: CARILI, Clayton França.
Fonte: Acervo Particular
Data: 18 de janeiro de 2014

A Estação de Monte Carmelo (figura 128) abriga a Casa de Cultura desde 28 de abril de 1990. No local funciona: hall de acesso – foyer, recepção, sala do posto policial, administração, área de exposições, sala multiusos e comuns a todo o prédio, banheiro masculino e feminino e copa, além de um grande pátio para realização de shows, feiras e eventos.



Figura 128 - Estação de Monte Carmelo, atual sede da Casa de Cultura.
Autor: CARILI, Clayton França.
Fonte: Acervo Particular
Data: 18 de janeiro de 2014





Com exceção da Estação de Conquista, as demais estações contam também com a utilização de outros edifícios ferroviários que são utilizados para o apoio às atividades que são realizadas na estação. Esses edifícios também fazem parte do conjunto ferroviário e estão sendo utilizados com usos ligados ao edifício principal. Esses edifícios não serão objetos de análise do estado de conservação, neste trabalho.

As estações de Conquista, Peirópolis e Araxá não tivemos acesso a plantas cadastrais e ou levantamentos arquitetônicos e as intervenções não contaram com projetos de restauro e registros das intervenções que foram realizadas. Algumas vezes foi possível encontrar memoriais descritivos dos serviços a serem executados nas estações o que possibilitava a confecção do orçamento e a realização dos processos de adequação e manutenção dos prédios.

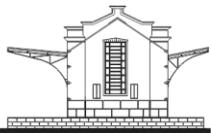
Essas estações conservaram as fachadas com suas características originais, sendo que em algumas temos pequenas intervenções na fachada como a modificação de esquadrias (Estação de Monte Carmelo) e a colocação de fechamento, em madeira, nas mãos-francesas de sustentação do telhado (Estação de Conquista).

Após as intervenções realizadas para abrigar os novos usos, podemos observar que existem manutenções das estações como: obras de pintura, piso, substituição de vidros quebrados, forro.

Com relação à preservação da memória e história do edifício, há poucas estações que conta com espaços de memória que permitam resguardar e divulgar a história do edifício e da ferrovia.

Esses espaços de memória estão presentes na 2ª Estação da Goiás, em Araguari, com a presença do museu da ferrovia na estação, na Estação de Ibiá, em funcionamento com operação de cargas, possui, também, um pequeno museu que funciona em uma das salas e o espaço de memórias da Estação da Stevenson, ainda não ocupada.

Na Estação de Peiropólis, a história da estação foi substituída pela história dos dinossauros, na Estação de Conquista temos um pequeno museu da cidade que poderia ser um museu da estação e da ferrovia, edifício esse que dá origem à cidade de Conquista. As demais estações que estão em usos não possuem espaços museológicos.



Outro elemento que tem papel importante na leitura dos espaços ferroviários é a presença da linha férrea e de material rodante que faziam parte da ferrovia – máquinas a vapor, carros de passageiros, carros de transporte de cargas, etc.

Nas estações utilizadas com outros usos não temos mais a presença da linha férrea e somente a Estação de Monte Carmelo tem uma locomotiva a vapor, porém está estacionada na praça ao lado da Avenida Olegário Maciel, abaixo da antiga caixa d'água que abastecia as locomotivas (figura 129). Se esta locomotiva, o bem móvel, estivesse estacionada ao lado da antiga plataforma de embarque e desembarque de passageiros, poderia auxiliar para a valorização e manutenção da memória do edifício.

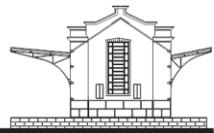


Figura 129 - Vista da Locomotiva a vapor estacionada embaixo da antiga caixa d'água que abastecia as locomotivas.

Fonte: Acervo Particular

Autor: CARILI, Clayton França.

Data: 18 de janeiro de 2014.



As estações que contaram com projetos de restauros e adequações, na área de estudo, são em menor número, 3 estações: 2ª Estação da Mogiana de Uberaba, Stevenson e 2ª Estação da Goiás, ambas em Araguari.

Com relação aos usos dessas estações são diversos: a 2ª Estação da Mogiana de Uberaba abriga o Arquivo Público Municipal; a Estação da Stevenson, o uso proposto é para abrigar um restaurante e a 2ª Estação da Goiás, em Araguari, abriga a sede da Prefeitura Municipal.

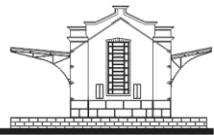
Os projetos de restauro foram desenvolvidos por arquitetos que estavam ligados com a administração pública municipal, e seguem a metodologia de restauro com o levantamento, estudos preliminares, projetos executivos, projetos complementares, memoriais descritivos, cronogramas e planilhas físico-financeiras.

A 2ª Estação da Mogiana de Uberaba, desde 2012, abriga o Arquivo Público de Uberaba que é composto de: foyer e circulação (acréscimo inserido no edifício) e no interior da estação, recepção, sala de consulta, auditório, monitoramento, cópia/digital, biblioteca de apoio, diretoria, administrativo, conservação e documentação, departamento fotográfico, recepção de documentos, Departamento de pesquisa, seção de arquivo, microfilmagem, estúdio, câmara escura, arquivo 1,2, e3 almoxarifado. Os sanitários masculino e feminino, depósito de limpeza e copa, atendem a todo o arquivo. A área do prédio é de 1.140,63 m².

O arquivo (figura 130) é dividido em: superintendente do arquivo, gestão de documentos e arquivo administrativo, gestão de documentos e arquivo histórico, seção de arquivos especiais e restauro de documentos, seção de fotografias e arquivo sonoro, difusão apoio à pesquisa e atendimento.



Figura 130 - Vista da 2ª Estação de Uberaba – CMEF. Na estação funciona o Arquivo Público de Uberaba
Autor: CARILI, Clayton França.
Fonte: Acervo Particular
Data: 18 de janeiro de 2014



O projeto de restauro da 2ª Estação de Uberaba, de autoria do Arquiteto Eduardo Resende, foi desenvolvido em 2008, junto à Secretaria de Planejamento do município - SEPLAN, Secretaria de Administração e a Fundação Cultural de Uberaba, sendo executadas as seguinte intervenções: construção de um foyer em estrutura metálica, pilares e viga e cobertura em laje de concreto com fechamento em vidro sendo que este hall está servido por rampas de acesso e escada ao prédio (figuras 131); execução de passeios e fechamento externos em gradil em ferro; execução de reservatório de água superior em concreto armado; retirada do reboco nas fachadas com a exposição dos tijolos maciços; modificação do telhado com a troca das telhas onduladas de amianto por telhas acústicas e colocação de forro de PVC (figura 132); instalação de anteparo em perfil de alumínio e vidro impedindo o acesso dos visitantes do arquivo ao leito ferroviário que está em funcionamento; execução de piso em concreto usinado (figura 133), execução em um dos cômodos, de um pequeno mezanino em estrutura metálica (figura 134).



Figura 131 - A Estação de Uberaba após o restauro. Observa-se o foyer de acesso ao prédio que foi criado junto com a rampa e escada que são cobertas. A estrutura que sustenta a laje de concreto é metálica. Nota-se parte da alvenaria exposta com a retirada do reboco

Autor: CARILI, Clayton França.
Fonte: Acervo Particular
Data: 18 de janeiro de 2014.



Figura 132 - Interior da antiga estação observa-se o forro de PVC que foi inserido durante o processo de restauro do bem cultural.
Autor: CARILI, Clayton França.
Fonte: Acervo Particular
Data: 18 de janeiro de 2014.

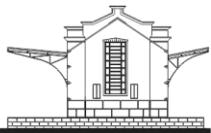


Figura 133 - A Estação de Uberaba após o restauro. Vista interna de uma das salas onde está parte do acervo documental.

Observa-se o piso em concreto usinado que foi executado

Autor: CARILI, Clayton França.

Fonte: Acervo Particular

Data: 18 de janeiro de 2014.



Figura 135 - A Estação de Uberaba após o restauro. Vista parcial de uma das salas. Observa-se o mezanino que foi criado em estrutura metálica

Autor: CARILI, Clayton França.

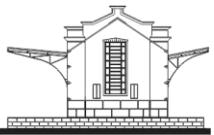
Fonte: Acervo Particular

Data: 18 de janeiro de 2014.

Também foram propostas novas adequações das instalações elétricas, hidráulicas, de combate e prevenção a incêndio.

O projeto suscita alguns questionamentos com relação às intervenções propostas e que foram executadas: construção de um reservatório d'água em concreto ao lado da estação que modifica a ambiência do entorno do bem; construção de um grande foyer junto à fachada do prédio, acesso principal do edifício, com a construção de rampa e escada, essa nova construção modifica a fachada da estação; retirada do reboco da fachada voltada a praça Dr. José Pereira Rebouças e exposição das alvenarias em tijolos aparentes, com modificação do tratamento da fachada que era rebocada, com a retirada do reboco poderá ocorrer o aparecimento de patologias nas alvenarias como a presença de umidade e mofo, mesmo com a impermeabilização, além de deixar à vista o sistema construtivo que sempre foi escondido desde a construção da estação.

Apesar da intervenção na fachada do prédio da estação, construção do foyer de acesso com rampa e escada, a nova construção respeita a altimetria do edifício, além de mostrar que é obra atual, com a utilização de materiais que contrastam com o bem, como a estrutura metálica aparente, concreto na cobertura, fechamento em vidro temperado e a



colocação de brises metálicos em algumas fachadas do hall. O autor descreve “A inclusão de um anexo se faz necessário para uma melhor distribuição e recepção dos usuários e o funcionamento do arquivo municipal” (PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERABA, 2009, p.2)

Diferente das outras intervenções executadas, a retirada do reboco e a construção da caixa d’água, descaracterizam o edifício, trazendo uma nova relação com o seu entorno. O autor descreve: *“Entre os altos decapados ao osso da alvenaria e impermeabilizados proporcionando um aspecto rústico e que simbolize a intervenção arquitetônica”* (PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERABA, 2009, p.2)

No entanto, apesar de ser um local dedicado à preservação da memória, o projeto não contemplou nenhum espaço para resguardar a história da estação, tendo apenas um pequeno espaço com um pôster fotográfico onde há fotos históricas de bens culturais de Uberaba e painéis para exposição de documentos do arquivo (figura 135). Mesmo com a ausência na 2ª Estação da Mogiana, de espaço dedicado à história e memória do edifício, a presença do leito ferroviário, com a linha férrea, que está em funcionamento com trens de carga na 3ª Estação da Mogiana, ao lado do atual Arquivo, garante a preservação de pelo menos o entendimento de que o prédio era um imóvel ferroviário.

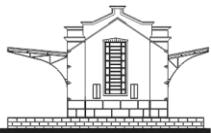


Figura 135 - A Estação de Uberaba após o restauro. Vista do hall de acesso ao prédio. Observa-se a criação de um pequeno espaço com fotos e expositores de objetos relacionados com o arquivo e o patrimônio cultural de Uberaba.

Autor: CARILI, Clayton França.

Fonte: Acervo Particular

Data: 18 de janeiro de 2014



Em 2012, foi inaugurada a sede do Arquivo Público I de Uberaba, sendo as obras feitas com verbas do Ministério da Cultura e contrapartida do município. É importante destacar que a estação não é tombada, sendo apenas inventariada e a obra de adequação é tratada pela prefeitura como obra de reforma e adaptação não sendo assumida como projeto de restauro.

A nova sede do Arquivo Público, localizada na Praça Doutor José Pereira Rebouças, na Mogiana, será inaugurada neste sábado (dia 15), às 10h30. Com a reforma e adaptações nos antigos galpões da Estação Ferroviária, o local conta com sala de reunião, auditório, biblioteca de apoio, departamento fotográfico e de mídia, salas de estudo, estúdio de microfilmagem, entre outras estruturas próprias para o arquivo. As instalações têm 1.014 m².

Na obra foram investidos R\$ 1.183.133,16, sendo R\$ 600 mil oriundos do Ministério da Cultura, por meio de emenda do deputado federal Nárcio Rodrigues, e R\$ 583.133,16 de contrapartida do município.

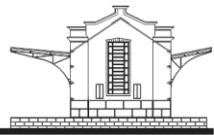
De acordo com a superintendente Lélia Bruno, além de dar continuidade ao trabalho de recolhimento e preservação do acervo arquivístico e de documentos de interesse público, disponibilizando-os à comunidade, a nova sede abriga também o arquivo administrativo da Prefeitura de Uberaba e o Memorial da Imprensa. “Essa era uma meta de governo do prefeito Anderson. Ter uma sede própria, com toda infraestrutura necessária”, explica Lélia.

Vale salientar que de acordo com o Decreto 4961, de 18 de julho, o Arquivo Público passou a ser Superintendência, desvinculada da Fundação Cultural e abrigada pela Secretaria Municipal de Administração.

Disponível em <<http://www.uberaba.mg.gov.br/portal/conteudo,26640>> acesso em 10/06/2015 – 18:50

Essa constatação também é notada quando analisamos o material disponibilizado pelo Arquivo Público de Uberaba, apresentação do projeto intitulado, “Projeto Arquitetônico do Arquivo Municipal de Uberaba, de outubro de 2009”. Nessa apresentação há uma confusão entre a modalidade de intervenção executada, citando como projeto de restauro, com menor intervenção e maior preservação do bem e em outro local descreve o projeto como sendo um retrofit.

Outra estação que estava em péssimo estado de conservação era a Estação da Stevenson (figura 136,137). O Conjunto Arquitetônico foi vendido pela Ferrovia Paulista S/A - FEPASA, concessionária de serviço público e transporte ferroviário, com sede em São Paulo,



para o Sr. Fumio Yoshida, em 1983. Em 1984, a estação foi adquirida por Masaaki Mitsutake que pretendia abrir uma casa de shows no local.



Figura 136 - Estações da Stevenson observa-se o péssimo estado de conservação e a ausência da cobertura da plataforma antes do restauro. Em primeiro plano a Casa de Turma, ao lado estação.

Fonte: Acervo Digital da Fundação Araguarina de Educação e Cultura – Divisão de Patrimônio Histórico – Laudos técnicos sobre o estado de conservação de bens culturais tombados pelo município

Autor: Sem informações

Data: 16 de março de 2005



Figura 137 - Estação da Stevenson nota-se o péssimo estado de conservação em que estava o interior da estação e as vergas que foram modificadas.

Fonte: Acervo Digital da Fundação Araguarina de Educação e Cultura – Divisão de Patrimônio Histórico – Laudos técnicos sobre o estado de conservação de bens culturais tombados pelo município

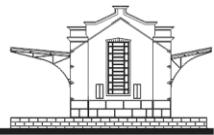
Autor: Sem informações

Data: 16 de março de 2005

O proprietário fez inúmeras intervenções no edifício, como modificação das vergas das esquadrias, demolições internas, emparedamentos de vãos nas fachadas, retirada de pisos. As intervenções foram iniciadas, mas não foram concretizadas o que deixou o prédio da estação com intervenções descaracterizadoras, em péssimo estado de conservação.

Em 2002, todo o conjunto foi tombado, em 2006 foi adquirido pela Prefeitura Municipal de Araguari que comprou a área, com intuito de restauro dos prédios para integrar ao Roteiro Turístico do Triângulo Mineiro com o Projeto do Trem Turístico entre Araguari e Uberlândia e apoio aos motoristas que trafegam pela BR 050.

A Estação da Stevenson (figura 138) foi restaurada e adequada para funcionamento de um restaurante sendo as obras de restauro realizadas em 2012. O projeto de restauro contemplou um espaço de memórias do edifício, sala de atendimento e serviços do restaurante, cozinha, área de higienização e cocção, preparo. Para auxílio nas atividades do restaurante foi adequada a Casa de Turma, edifício ao lado da estação, para o



funcionamento do vestiário de funcionários. Foi restaurado e adequada a Casa dos Funcionários para ser utilizada como administração do complexo e vigia da área. Para apoio ao restaurante, foi construído um prédio anexo para abrigar os sanitários masculino e feminino.



Figura 138 - A estação da Stevenson após o processo de restauro do prédio

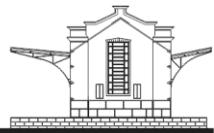
Autor: CARILI, Clayton França.

Fonte: Acervo Particular

Data: 18 de janeiro de 2014.

O projeto foi desenvolvido pela Arquiteta Carolina Fernandez Vaz que trabalhava na Divisão de Patrimônio Histórico de Araguari, órgão ligado à Fundação Araguarina de Educação e Cultura/ FAEC.

As principais intervenções realizadas foram: reforço da estrutura para evitar novas trincas nas paredes, restauração do telhado, desemparedamento de vãos de portas e janelas, restauração das vergas retas com a demolição das intervenções das vergas em arco pleno que foram construídas posteriormente a construção; inserção de forro em madeira



seguindo a inclinação do telhado deixando as tesouras aparente (figura 139); execução de novas esquadras em madeira e vidro sendo o desenho e modelo da esquadria simplificado pois não haviam referências das antigas janelas (figura 140); instalação de vidro temperado formando um cômodo para instalação do espaço de memória da estação; adequação interna para o funcionamento de cozinha industrial de acordo com as normas da vigilância sanitária (figura 141,142); execução de piso interno em porcelanato bege e tapete em ladrilho hidráulico na área da sala de memória (figura 143), seguindo o mesmo desenho e modelo dos ladrilhos originais; nova cobertura na plataforma de embarque e desembarque de passageiros que havia sido toda perdida, sendo executada em estrutura metálica e com telhas termo acústicas (figura 144); execução de guarda-corpo metálico na antiga plataforma e execução de cobertura em laje de concreto ligando a estação ao anexo construído – sanitários.



Figura 139 - Estação da Stevenson após o restauro. Observa-se o interior da estação com o piso em porcelanato, a divisória em vidro temperado onde será o espaço de memórias do prédio. Nota-se o forro de madeira que foi inserido no restauro mantendo as tesouras aparentes.

Autor: CARILI, Clayton França.

Fonte: Acervo Particular

Data: 28 de dezembro de 2012.



Figura 140 - Estação da Stevenson após o restauro. Observam-se as esquadrias em madeira e vidro que foram inseridas no projeto de restauro.

Autor: CARILI, Clayton França.

Fonte: Acervo Particular

Data: 28 de dezembro de 2012.

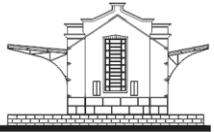


Figura 141 - Estação da Stevenson após o restauro. Observam-se as bancadas em granito da área de preparo e saladas da cozinha.

Autor: CARILI, Clayton França.

Fonte: Acervo Particular

Data: 28 de dezembro de 2012.



Figura 142 - Estação da Stevenson após o restauro. Observam-se as pias da cozinha e a coifa central da área de preparo de alimentos.

Autor: CARILI, Clayton França.

Fonte: Acervo Particular

Data: 28 de dezembro de 2012.



Figura 143 - Estação da Stevenson após o restauro. Observa-se o piso em ladrilho hidráulico que foi confeccionado sendo o mesmo desenho do ladrilho encontrado na estação. Podemos notar o porcelanato bege.

Autor: CARILI, Clayton França.

Fonte: Acervo Particular

Data: 28 de dezembro de 2012.



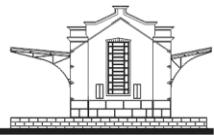
Figura 144 - Estação da Stevenson após o restauro. Observam-se as mão-francesas metálicas que foram inseridas com desenho simplificado, pois não havia referências da antiga sendo pintadas em vermelho para destacar que é um elemento novo e a cobertura com telhas termo acústicas.

Autor: CARILI, Clayton França.

Data: 28 de dezembro de 2012.

Como internamente as paredes da estação haviam sido quase todas demolidas houve uma maior liberdade na proposta de restauro, deixando o grande cômodo onde foi instalada a área de serviço do restaurante sendo separado somente por um vidro temperado para





criação do espaço de memórias da estação com acesso pelas portas da área de armazenagem.

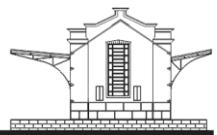
Outro elemento contrastante na proposta que possibilita a leitura do bem histórico e a intervenção foi a reconstrução da cobertura da plataforma de embarque e desembarque de passageiros, sendo seu desenho simplificado e construído em estrutura metálica pintada de vermelho mostrando que é uma intervenção e a cobertura com telhas termo acústicas brancas e a instalação de piso porcelanato bege, internamente à estação.

Apesar do cuidado com a intervenção, o anexo proposto para os banheiros (figura 145) foi posicionado muito próximo à estação e não notamos o mesmo cuidado demonstrado na intervenção de restauro com a distinguibilidade da intervenção. O anexo interfere tanto na fachada quanto na composição do conjunto, não evidenciando que é obra contemporânea.



Figura 145 - Estação da Stevenson após o restauro. Vista do anexo construído ao lado da estação. Podemos notar que o anexo utiliza telhado aparente com telhas de barro francesas e está muito próximo à estação.
Autor: Glaucio Henrique Chaves
Fonte: Acervo Particular

A obra de restauro foi executada com verbas do Ministério do Turismo sendo os valores liberados através da Caixa Econômica Federal e com contrapartida da Prefeitura



Municipal de Araguari, o projeto foi aprovado pelo Conselho Deliberativo do Patrimônio Histórico. Para a realização da obra foi contratada empresa especializada em restauro.

Apesar de a estação ter sido restaurada e as obras concluídas em dezembro de 2012, o prédio ainda não foi ocupado. A falta de usos, provocados pela morosidade da Prefeitura Municipal de Araguari em licitar o bem cultural para ser ocupado, pode comprometer o estado de conservação do bem, pela falta de uso e manutenção. A Prefeitura mantém guarda no local para evitar vandalismos e depredações no imóvel.

A 2ª Estação da Goiás de Araguari foi restaurada em agosto de 2005 para abriga o Centro Administrativo e Cultural do município. A estação possui os seguintes usos: Pavimento Térreo-Foyer, recepção, departamento jurídico, secretaria de turismo e desenvolvimento, sala de reuniões, tesouraria, museu ferroviário, copa, reserva técnica do museu, sala da administração do prédio, sanitários; Pavimento superior 1º pavimento – recepção, salão nobre e espaço museológico, gabinete do prefeito com a sala de despacho e a sala de reuniões, copa e banheiro privativo, gabinete do secretário de governo, salão multiuso, secretário de governo; apoio do secretário de governo, sanitários, DML; Pavimento superior -2º pavimento – sala desocupada (figura 146,147,148, 149).

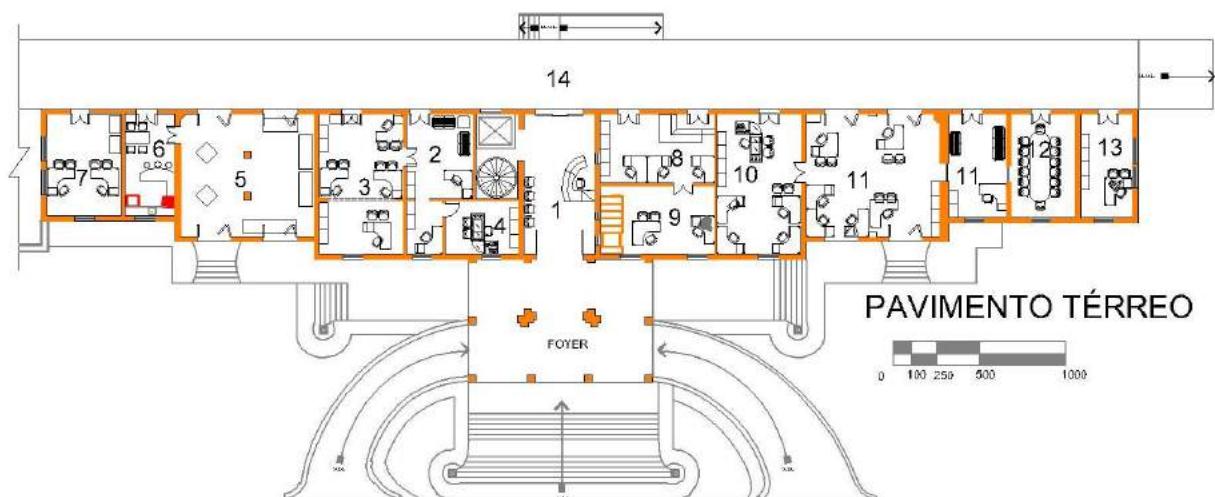


Figura 146 - Planta do Pavimento Térreo da Estação da Goiás – Projeto de Restauração e Adequação da Estação da Goiás – Centro Administrativo de Araguari
Data: 2004
Autor: CARILI, Clayton França
Fonte: Acervo Particular

LEGENDA:

- | | |
|---------------------------|--|
| 1 - Recepção | 8 - Tesouraria |
| 2 - Recepção Procuradoria | 9 - Tesoureiro |
| 3 - Procuradoria | 10 - Secretaria de Desenvolvimento/Departamento de Turismo |
| 4 - Procurador | 11 - Secretaria de Desenvolvimento/Departamento de Turismo |
| 5 - Museu Ferroviário | 12 - Sala de Reuniões |
| 6 - Copa/Cozinha | 13 - Reserva Técnica/Sala do Museu |
| 7 - Banco do Brasil | 14 - Plataforma |

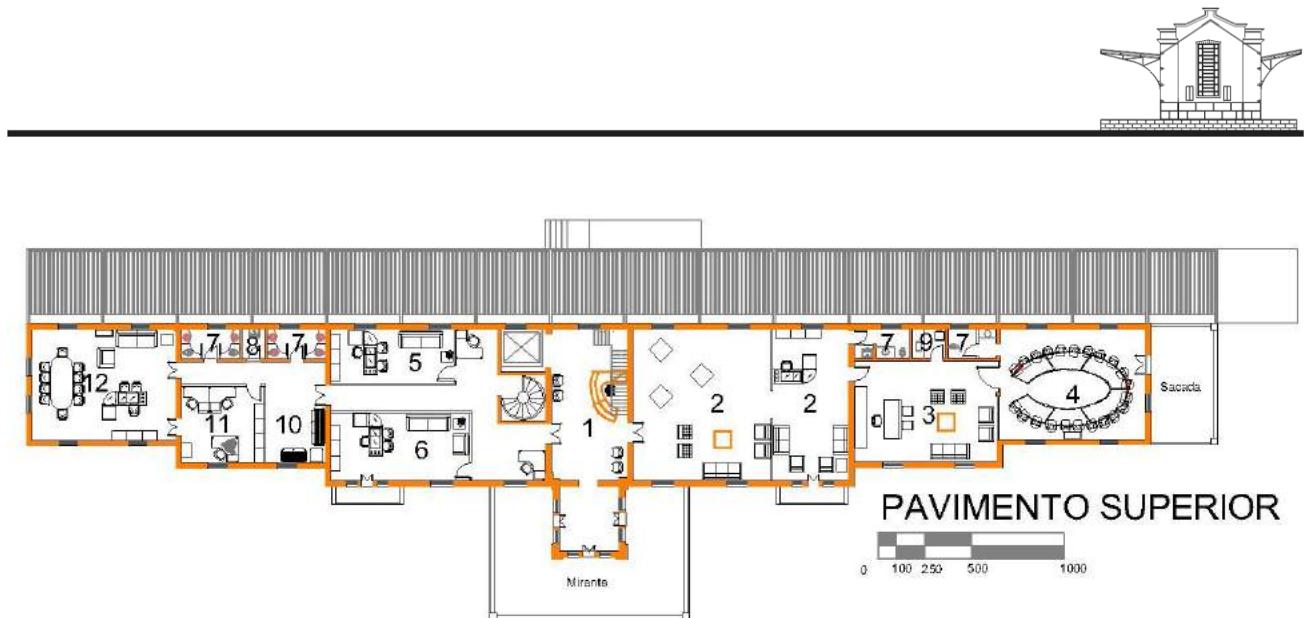
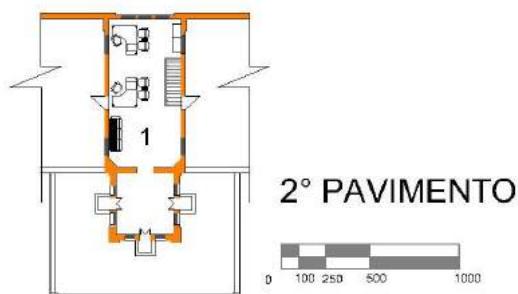


Figura 147 - Planta do Pavimento Superior da Estação da Goiás – Projeto de Restauração e Adequação da Estação da Goiás – Centro Administrativo de Araguari
Data: 2004
Autor: CARILI, Clayton França
Fonte: Acervo Particular

LEGENDA:

- 1 - Recepção
- 2 - Recepção/Sala de Espera
- 3 - Gabinete do Prefeito/Sala de Despacho
- 4 - Gabinete do Prefeito/Sala de Reuniões
- 5 - Secretário de Gabinete
- 6 - Secretário de Fazenda
- 7 - Banheiro
- 8 - DML
- 9 - Copo
- 10 - Sala de Espera
- 11 - Apoio/Recepção
- 12 - Secretário de Governo



LEGENDA:
1 – Cerimonial

Figura 148 - Planta do 2º Pavimento Superior da Estação da Goiás – Projeto de Restauração e Adequação da Estação da Goiás – Centro Administrativo de Araguari
Data: 2004
Autor: CARILI, Clayton França
Fonte: Acervo Particular

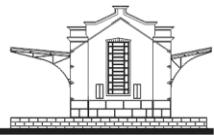


Figura 149 - A Estação da Goiás – “Palácio dos Ferroviários” – Inauguração da Estação após o processo de restauro

Fonte: Acervo Particular

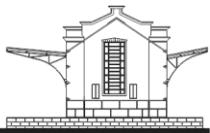
Autor: CARILI, Clayton França.

Data: Agosto de 2005

A 2ª Estação da Goiás desde sua desativação no final da década de 1970 ficou abandonada e estava em péssimo estado de conservação. O primeiro processo de reconhecimento de sua importância arquitetônica e histórica acontece em 1984 pela Rede Ferroviária Federal S. A, através do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes - PRESERVE com a Prefeitura Municipal de Araguari, sendo feito um protocolo de intenções entre as partes.

O documento em sua “intenção quinta” já define que a municipalidade quer ocupar o prédio com o uso administrativo e determina a necessidade de preservação integral do bem que de acordo com o documento é tombado pelo PRESERVE como verdadeira relíquia.

Em 1989, acontece o primeiro decreto de tombamento municipal do bem (decreto N°10 de fevereiro de 1989) ficando definido o Tombamento da Estação da Goiás, porém não ficando explícito o tombamento dos demais prédios do conjunto. Houve outras ações em prol da preservação da estação: em 1990, definições do tombamento da estação na lei orgânica do município; em 1997, é publicado novo decreto (Decreto N°18 de agosto de 1997) reiterando o



decreto anterior (Decreto N°10 de fevereiro de 1989); em 1998, é tombado todo o conjunto ferroviário (Decreto N° 3 de abril de 1998). Apesar do grande número de decretos em prol da preservação do conjunto ferroviário, os perímetros de tombamento e entorno deixavam dúvidas de sua extensão e abrangência, sendo, em 2001, refeitos pelos técnicos da Divisão de Patrimônio Histórico e aprovados no Conselho Deliberativo do Patrimônio Histórico sendo enviados ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais/IEPHA.

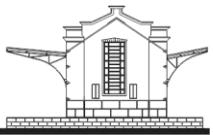
Apesar de já ter sido reconhecido como tombado, em 1980, nessa mesma década a estação passou por intervenções internas com a construção de paredes em alvenaria de tijolos maciços que não foram rebocadas e descaracterizaram o espaço interno pré-existente. Essas paredes poderiam comprometer a estrutura do prédio em longo prazo, depois dessas intervenções o bem ficou abandonado.

Em 1999, a Prefeitura Municipal adquire parte do conjunto ferroviário, estando entre os prédios a 2ª Estação da Goiás. O município negociou os impostos municipais devidos pela RFFSA e o restante foi pago em várias parcelas.

Nesse mesmo ano, foi contratado projeto de restauro do prédio da estação desenvolvido pela arquiteta Zenóbia Vanda Grzybowski, arquiteta especializada em Restauro, sócia da Sécu-
lo 30, Arquitetura e Restauro Ltda., com sede em Belo Horizonte/MG.

O projeto segue a metodologia de restauro com levantamento arquitetônico, histórico, fotográfico, as patologias, proposta de adequação e uso, memorial descritivo e planilha orçamentária. Este propunha seu uso para funções administrativas sendo que a intervenção interna descaracterizava o espaço pré-existente dos grandes salões que eram divididos com paredes em bloco sical com a criação de novos cômodos impedindo a leitura interna do edifício com suas janelas voltadas para fachada leste e oeste. Outra intervenção que descaracterizava o espaço interno proposto foi à criação de uma nova escada de acesso ao pavimento superior que comprometia um dos salões da estação. Apesar de a intervenção descaracterizar o interior da estação, o projeto foi aprovado pelo Conselho Deliberativo do Patrimônio Histórico de Araguari.

O projeto de restauro da 2ª estação da Goiás foi submetido à Lei Rouanet através de convênio entre a Prefeitura Municipal de Araguari e a FUNEC – Fundação Educacional e Cultural de Araguari, que foi o proponente do projeto de restauro. O projeto foi aprovado para captação



de recursos para realização das obras de restauro, porém como não foi possível a captação de todo o recurso, foi reapresentado, sendo definida a obra de restauro em etapas, o que diminuía o valor a ser captado.

A etapa inicial contemplava a restauração do telhado, sendo captado recurso junto às Centrais Elétricas de Minas Gerais – CEMIG na ordem de R\$145.000,00 (Cento e quarenta e cinco reais) para realização deste serviço. A obra de restauro do telhado foi executada garantindo a integridade parcial do bem, já bastante deteriorado pelo abandono, sendo que as obras foram paralisadas, após a conclusão do telhado, em 2000.

Em 2001, a Divisão de Patrimônio Histórico, com a nova administração, teve como foco a preservação do patrimônio cultural ferroviária, sendo idealizado o Mutirão Pró-restauração que tinha como principal objetivo a sensibilização da população araguarina em prol da preservação do conjunto ferroviário, despertando-a para importância cultural com o re-conhecimento e a re-valorização, não só da estação que estava abandonado após as obras de restauro do telhado, mas de todo o complexo.

O mutirão teve várias etapas, sendo a primeira intitulada de “Limpeza e Proteção” que aconteceu em 23 de junho de 2001, com a limpeza do prédio e a retirada dos antigos tapumes colocados na restauração do telhado. Como a obra havia sido paralisada, os tapumes não estavam servindo de proteção ao prédio e sim escondiam vândalos e andarilhos que estavam morando no interior do edifício, sendo os elementos ainda existentes em madeira (portas, janelas, tacos e assoalho) utilizados como lenha para cozinhar, depredando a estação e colocando em risco o bem com a possibilidade de incêndio no prédio (figura 150 e 151).



Figura 150 - Estação da Goiás observa-se os tapumes que estavam impedindo a visão do prédio e abrigando andarilhos e escondendo vândalos dentro do prédio
Autor: João Maldonado
Fonte: Acervo Digital da Divisão de Patrimônio Histórico de Araguari – Fundação Araguarina de Educação e Cultura - FAEC
Data: 23 de junho de 2001.

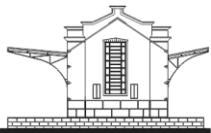
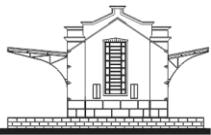


Figura 151 - Estação da Goiás no dia do Mutirão Pró Restauração – “Limpeza e proteção”. Observam-se a estação após a limpeza e retirada dos tapumes que cercavam o prédio. Foram colocados novos tapumes impedindo a entrada no edifício pelas portas e janelas.
Fonte: Acervo Digital da Divisão de Patrimônio Histórico de Araguari – Fundação Araguarina de Educação e Cultura - FAEC
Autor: João Maldonado
Data: 23 de junho de 2001.

A partir dessa intervenção na estação, para valorizá-la e aumentar seu reconhecimento pela população, foram realizadas outras etapas do mutirão, como atividades artísticas, culturais e de entretenimento realizadas pela administração pública, que fossem possíveis de utilizar o espaço externo, realizadas na Praça Gaioso Neves, em frente à estação.

Em 2002, o Prefeito Municipal com os Técnicos da Divisão de Patrimônio Histórico de Araguari, realizaram visita à Secretaria de Estado da Cultura de Minas Gerais, em Belo Horizonte, solicitando ao Secretário de Estado de Cultura o pedido de análise para o tombamento estadual do conjunto ferroviário de Araguari.

Após análise pelos técnicos do IEPHA/MG e apresentação do pedido o Conselho de Patrimônio Estadual, em 12 de dezembro de 2002 foi publicado no Diário oficial do Estado de Minas Gerais o tombamento estadual Provisório do Conjunto Arquitetônico e Paisagístico



da antiga Estação da Estrada de Ferro Goiás, em Araguari, pelo seu valor histórico, arquitetônico e paisagístico.

A partir do tombamento, houve a necessidade de execução de novo projeto de restauro sendo desenvolvido pelo arquiteto Clayton França Carili que trabalhava na Divisão de Patrimônio Histórico / FAEC.

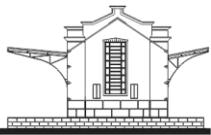
Durante o processo de execução do novo projeto, foram feitos dois serviços importantes: o primeiro, a restauração do piso em assoalho, compra com verbas remanescentes da etapa de restauração do telhado captadas pela FUMEC, sendo a mão-de-obra dos carpinteiros paga pela Prefeitura Municipal de Araguari e, o segundo serviço, a restauração das esquadrias em madeira – portas e janelas do prédio, com verbas da Prefeitura Municipal de Araguari.

Para o desenvolvimento da proposta de ocupação do prédio da estação foi feito levantamento das secretarias, a partir do organograma que existia, sendo feitos croquis contando o layout das salas, o número de pessoas que trabalhavam e o tamanho dos atuais cômodos.

A partir desse levantamento ficou definido que o novo uso seria misto, administração e cultura, sendo que o prédio abrigaria o Museu Ferroviário e o Gabinete do Prefeito com seus principais assessores, a partir do espaço interno existentes, sendo as intervenções limitadas ao máximo para preservação do espaço interno e externo com pequenas adequações.

Outra premissa do projeto foi a conservação da matéria original da obra, intervenções reversíveis e distinguíveis, a adaptação do prédio as necessidades atuais como acessibilidade, instalações elétricas, lógicas, hidráulicas e de prevenção e combate a incêndio. Como o bem já estava tombado pelo Estado o projeto foi enviado ao Instituto do Patrimônio Histórico de Minas Gerais – IEPHA/MG, para análise e aprovado em 2004.

A Prefeitura Municipal de Araguari, através de verbas próprias, licitou em 2004 a obra para execução do Projeto de Restauro e Adequação da Estação da Goiás sendo os serviços executados por empresa de engenharia e construção, acompanhadas e fiscalizada pelo autor do projeto.



Durante as obras de restauro os principais serviços que foram executados de acordo com o projeto foram: abertura de portas internas no pavimento térreo permitindo a circulação entre as salas; execução de novas portas com bandeiras e vergas retas em madeira na mesma altura das portas existentes ,sendo as novas portas inseridas em madeira lisa e com apliques lembrando almofadas o que permitia a leitura das portas novas que foram inseridas; refazimento do piso em taco seguindo as marcas da paginação antiga; inserção de piso em granito rústico e polido no hall de acesso a estação e vestíbulo; instalação de elevador sem casa de máquinas, sendo panorâmico e com vidro em um de seus lados permitindo assim observar a escada helicoidal do prédio; refazimento dos banheiros que haviam as peças todas sido perdidas; execução do forro em madeira; instalação de divisórias em vidro temperado entre o gabinete do prefeito - sala de despacho e sala de reuniões; execução de uma copa privativa na sala do prefeito e outra copa no pavimento térreo servindo todo o prédio; execução de painéis fotográficos e mobiliário para o museu, salão nobre e sala do prefeito.

Em 2005, o prédio foi inaugurado (figura 152, 153,154), ficando a estação desocupada por alguns meses, sendo previstas, para esse período, visitas monitoradas para a população conhecer o prédio e a obra restaurada.



Figura 152 - Vista da Estação da Goiás – “Palácio dos Ferroviários” após o restauro.
Autor: CARILI, Clayton França.
Fonte: Acervo Particular
Data: 30 de setembro de 2005

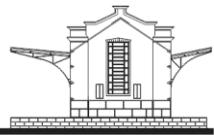


Figura 153 - Vista interna da Estação da Goiás – Observa-se o gabinete do prefeito e a divisória em vidro separando a sala de despacho da sala de reuniões.

Autor: CARILI, Clayton França.

Fonte: Acervo Particular

Data: 30 de setembro de 2005.

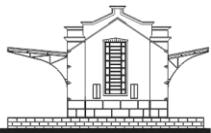


Figura 154 - Vista interna da Estação da Goiás – Observa-se o salão nobre – antessala do gabinete do prefeito, ainda sem mobiliário, mas com os painéis fotográficos e as redomas com objetos ferroviários.

Fonte: Acervo Particular

Autor: CARILI, Clayton França.

Data: 30 de setembro de 2005



Externamente foi refeito o banheiro, ao lado da estação, e reativada a fonte luminosa e execução de passeios na Praça Gaioso Neves. Após o período de visitas, o prédio da estação foi ocupado, com os usos previstos no projeto.

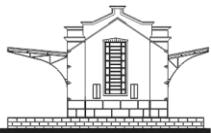
O museu ferroviário previsto no prédio, inicialmente, possuía um pequeno acervo composto por objetos e fotos com o tema ferroviário. Paulatinamente com envolvimento da população em prol da preservação da memória ferroviária, foram feitas doações de peças e fotos aumentando o acervo do museu.

Na escadaria frontal à estação acontece sempre eventos e shows, onde percebemos a apropriação da comunidade tanto da estação quanto da praça Gaioso Neves.

Em 30 de junho de 2008, foi aprovado pelo Conselho Estadual de Patrimônio o Tombamento definitivo do Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Estrada de Ferro Goiás em Araguari/MG. Nesse mesmo ano, foi enviado o Projeto de Restauração e Adequação da Estação da Goiás - Projeto Mutirão Pró-Restauração para participar 10º Prêmio do Instituto de Arquitetura do Brasil Departamento Minas Gerais- IAB/MG, sendo o projeto avaliado e premiado em 1º lugar na categoria “conservação, reutilização, requalificação e valorização do patrimônio construído”.

Apesar de todos os esforços para realização da obra de restauro que foram realizadas com verbas da Prefeitura Municipal de Araguari, há um grande problema na conservação do edifício, a manutenção que é insatisfatória. Passados 10 anos do processo de restauro do bem, houve somente manutenção na pintura externa do edifício e os outros problemas e patologias que aparecem, vão se agravando pela falta de entendimento da importância da conservação preventiva do edifício.

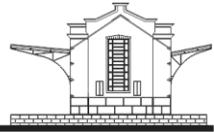
No conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Estrada de Ferro Goiás, também passaram por processos de restauro o antigo Armazém de Cargas que abriga a Secretaria de Educação e o Museu da Imprensa, os demais prédios do conjunto foram ocupados pelas secretarias e órgãos da administração pública municipal sem critérios de manutenção e conservação.



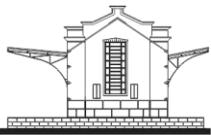
A utilização das estações e sua ocupação são primordiais para evitar a degradação dos prédios, porém as observações dos processos de adequação dessas estações confirmam a importância dos usos ligados também à manutenção diária dos edifícios.

As estações foram edifícios muito presentes no cotidiano das pessoas, com a desativação do transporte de passageiros e o fechamento de várias estações, esse patrimônio ficou muito tempo esquecido e abandonado em nossas cidades, as estações que foram conservadas e estão sendo utilizadas estão principalmente na zona urbana dos municípios, mas muitos exemplares ainda estão abandonados na zona rural e precisam ser conservadas e ocupadas para preservação deste patrimônio tão significativo para a ocupação do território nacional.

A partir da análise das estações que estão sendo utilizadas podemos observar que são muitos os desafios em prol da conservação desse patrimônio sendo estes: entendimento no processo de conservação que os bens, mesmo os exemplares que estão sendo utilizados como terminais para operação do transporte de carga e mercadorias devem ser tratados como edifícios de caráter histórico e cultural, sendo preservado o prédio; os usos devem ser estudados a partir do espaço pré-existente de cada edifício, além do entendimento das necessidades das comunidades e de valorização e utilização deste patrimônio; o novo uso deve preservar não só a materialidade do edifício, mas o resgate e a divulgação da preservação de sua memória com a criação de espaços museológicos nos prédios conservados; durante o processo de projeto que as adaptações necessárias ao novo uso sejam sempre questionadas sua necessidade, sendo preservado ao máximo as características originais do prédio e se forem necessárias que sejam reversíveis e distinguíveis; os projetos de conservação sejam feitos por profissionais habilitados evitando intervenções descaracterizadoras; a aprovação dos projetos de conservação pelos Conselhos Deliberativos de Patrimônio Histórico dos municípios, não garantem a qualidade da proposta de intervenção sendo necessário que estes conselhos tenham em seus quadros arquitetos e /ou a oportunidade de pareceres técnicos destes profissionais sendo assim melhor analisados os projetos e/ou guiadas as intervenções; somente os processos de restauro não



garantem a conservação dos edifícios sendo necessárias manutenções constantes nos prédios evitando a perda de elementos e medidas mais drásticas como um novo restauro.



Considerações Finais

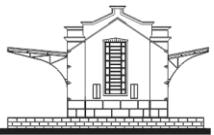
A investigação e o estudo realizados sobre as linhas férreas, que se instalaram na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, possibilitaram a identificação e entendimento do acervo cultural ferroviário existente; da quantidade de estações que foram construídas; o número de exemplares ainda presentes, o estado de conservação e os agentes responsáveis pela gestão e manutenção destes imóveis.

As estações da região foram construídas em um período muito longo, que vai de 1888, chegada da CMEF, primeira companhia a construir uma estação no Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, até a década de 1980, com a construção de algumas estações na zona rural pela RFFSA.

Além da CMEF e da RFFSA, outras três companhias - EFG, EFOM e RMV, também se fizeram presentes e construíram estações na região de estudo, propiciando a constituição de um rico acervo ferroviário que contempla 110 estações, das quais, 52 exemplares ainda existem. Além dessas, em Sacramento, foram construídas duas estações de bondes elétricos que ligavam a zona rural, Estação do Cipó, da CMEF, estação da Tuia e na zona urbana de Sacramento a estação de bonde.

As estações construídas são de portes variados (pequeno, médio e grande porte), predominando as estações de pequeno porte que são conformadas por um único pavimento e programa reduzido. As estações de médio porte são em menor número e se localizam, predominante, na zona urbana dos municípios, com exceção da Estação da Jaguara, primeira estação construída no Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba. A única estação de grande porte é a 2ª Estação da Goiás, em Araguari, onde foi instalada a sede da companhia, Estrada de Ferro Goiás. A estação apresenta três pavimentos com torreão ao centro e a administração da estação funcionava no pavimento superior do prédio.

As estações, localizadas nas cidades, foram mais suscetíveis a substituições integrais ou renovações arquitetônicas, acompanhando o crescimento das atividades de transporte e a expansão urbana. Em alguns casos, como em Uberaba e Uberlândia, a remoção dos trilhos da área central, levou à construção de novas estações em locais mais afastados. Desta forma

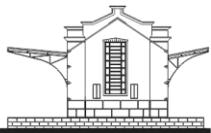


Uberaba contou com a construção de três estações da CMEF em locais diferentes, Uberlândia com cinco estações e Araguari, com duas estações da EFG.

Das estações ainda existentes, as que estão sendo utilizadas localizam-se na maioria na área urbana dos municípios sendo que seus usos atuais estão ligados com a operação de transportes de cargas pela Ferrovia Centro Atlânticas S.A, concessionária que explora a região (oito estações); usos culturais (fundações culturais, museus, casas de cultura, arquivos; num total de cinco estações) ou administrações públicas (prefeitura, câmara municipal, duas estações). As estações localizadas na zona rural encontram-se abandonadas, com exceção das estações de Peirópolis (Município de Uberaba) e Stevenson (Município de Araguari), sendo que algumas foram invadidas e estão sendo utilizadas para moradias ou como depósitos.

O abandono das estações da zona rural agrava-se pela falta de uso e longo tempo sem manutenção e a ação de vândalos que aceleram a deterioração dos bens com a depredação dos prédios.

Vários foram os motivos que levaram ao abandono desse patrimônio, como já explicitado, mas o principal foi a extinção dos trens de passageiros que levou ao esvaziamento das estações, ficando somente com a função de transporte de cargas, que não necessita de todos os edifícios para sua operação. Com isso, as concessionárias utilizam somente as estações que estão na zona urbana dos municípios e/ou estrategicamente localizadas para o processo de logística; na região em estudo, sete estações estão sendo utilizadas para este fim. No entanto, embora sendo utilizadas, a concessão destes bens para a operação dos transportes de carga, não tem garantido a conservação das estações, além de não serem tratadas como bens de interesse cultural pela concessionária, sofrem com a falta de manutenção ou com intervenções sem os cuidados necessários para a preservação de suas características originais. As intervenções de manutenção pela concessionária são esporádicas e malfeitas e levam em consideração apenas a necessidade de adaptação do edifício às novas funções para operação de cargas e mercadorias e a administração do trecho ferroviário em concessão, não promovendo a eliminação de patologias que vão aparecendo no edifício.



Dos instrumentos legais de preservação dos bens culturais brasileiros, o mais utilizado na área de estudo foi o tombamento, sendo que, das 52 estações ainda existentes, treze são tombadas pelos municípios. Observa-se que, predominantemente, os tombamentos iniciais foram de bens isolados, atingindo apenas a estação. Mas, após a implantação do ICMS Cultural no Estado, vários dos tombamentos individuais foram retificados para tombamentos de conjuntos, o que contribui para o aumento da pontuação dos municípios. No entanto, este instrumento, apesar de ter garantido a não demolição destas estações, não garantiu a conservação e a utilização dos prédios.

Como exemplos temos as primeiras estações construídas na área de estudo, a Estação da Jaguara (1888) e a Estação do Cipó (1889), ambas tombadas pelo município de Sacramento, desde 1989, e que se encontram em estado de conservação precário e sem uso. O fato de se encontrarem localizadas em área rural, certamente é um fator que contribui para este abandono.

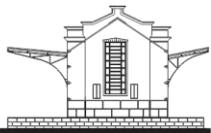
A 2ª Estação da Goiás, em Araguari, é a única estação tombada pelo Estado de Minas Gerais e integra o tombamento do Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Estrada de Ferro Goiás, sendo este o maior conjunto ferroviário do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba.

O estudo realizado aponta que o abandono e a falta de usos das estações estão ligados, principalmente, às seguintes circunstâncias: a dificuldade de definição de novos usos para as estações rurais; a falta de recursos financeiros para execução das obras de restauração e conservação; escassez de mão-de-obra especializada na região com relação ao desenvolvimento de projetos e obras de restauro; a ineficiência da gestão destes bens após a conclusão de obras de adequação, restauro e manutenção.

Este tripé (usos, verbas e gestão) é fundamental para a conservação desses bens, associado à recuperação física, à utilização e valoração por parte das comunidades onde estes bens estão inseridos, com a conservação não só da materialidade do edifício, mas de sua memória e história, tanto do bem, como da ferrovia, além da manutenção constantes destes edifícios.

Nos processos de conservação das estações, algumas questões devem ser observadas: os novos usos preferencialmente devem levar em conta não só a manutenção





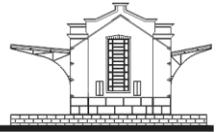
da fachada, mas de todo o interior do edifício, com adequações necessárias, porém respeitando o espaço pré-existente. Esses usos devem vir de encontro com as necessidades das comunidades, do entorno e do contexto em que esses edifícios estão inseridos, garantir a manutenção, constante, a valorização da identidade e importância da estação para os locais onde está localizado o patrimônio; o grau de intervenção a ser entendido, a partir do estado de conservação do edifício, durante a elaboração dos projetos de conservação e utilização, para novos usos, sendo as intervenções de acordo com o estado de conservação, ou seja, nos edifícios em bom estado de conservação as intervenções serão menores, nos edifícios descaracterizados, haverá maior possibilidade de intervenção.

A conservação e divulgação da memória e história da ferrovia é pouco explorada nos processos de conservação das estações e demais prédios ferroviários, sendo que temos na área somente dois espaços de memória, o Museu da 2^a Estação da Goiás e o Museu da Estação de Ibiá. Os espaços de memória são importantes, porém não basta somente a criação desses espaços, mas conjuntamente a elaboração e implantação de proposta museológica e de ressignificação deste patrimônio que auxiliem na compreensão e divulgação da importância do bem e da ferrovia.

Apesar das estações ferroviárias que se encontram sem uso, e da responsabilidade de conservação desses bens ter sido transferida para o IPHAN, com o reconhecimento por parte do Estado da importância da preservação, o Instituto não consegue intervir em ações efetivas para preservação deste acervo, situação que não se limita à região em estudo, mas em todo o território nacional.

Essas dificuldades estão relacionadas ao grande número de bens, à falta de recursos, tanto para elaboração de projetos quanto execução de obras de restauro, e os poucos técnicos no Instituto para gestão de todo esse acervo.

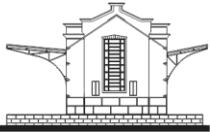
Das intervenções feitas nas estações ainda presentes na área, predominam ações de conservação desenvolvidas pelas municipalidades em prol da manutenção e utilização desses imóveis, na maioria, localizados na zona urbana dos municípios. Outro problema encontrado naquelas estações que já passaram por processos de restauração e adequação a novos usos, é a ausência de projetos de adequação e restauro, a maioria não contou com a

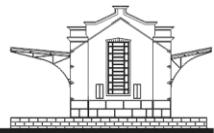


participação de arquitetos capacitados para o desenvolvimento de projetos e obras de conservação em bens culturais, o que gera intervenções descaracterizadoras e sem critérios, e a falta de um plano de manutenção e conservação preventiva, o que agrava, a médio e longo prazo, o bem, voltando a apresentar problemas graves que comprometem sua sobrevivência de modo adequado.

São muitos os desafios para preservação do acervo cultural ferroviário, conservá-lo e preservá-lo é tarefa que deve ser perseguida com a conservação do maior número de exemplares para sua reintegração à vida contemporânea, mas, caso não seja possível a preservação de todas as estações, que seja feito um processo de seleção, a partir de estudos para o entendimento da importância histórica, construtiva dos diversos tipos encontrados na região, sendo assim definidos exemplares representativos para conservação deste acervo.

Após a seleção que os prédios sejam destinados para novos usos, aporte financeiro pra realização de projetos e obras de conservação e adequação e a gestão destes bens em prol da manutenção da materialidade e memória da ferrovia no Brasil.





Referências Bibliográficas

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MINAS GERAIS [23 de agosto de 2011]. **Comissão de Turismo quer a volta do Programa Trem de Minas.** Op. Cit Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais. Disponível em <http://www.abifer.org.br/Noticia_Detalhe.aspx?codi=8574&tp=1>. Acesso em 15 de agosto de 2014, 19 :21).

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE INDÚSTRIA FERROVIÁRIA – ABIFER. **Comissão de turismo quer a volta do programa Trem de Minas.** 23 de agosto de 2011. Disponível em: http://www.abifer.org.br/Noticia_Detalhe.aspx?codi=8574&tp=1, Acesso em 15 de agosto de 2014, 1: 21.

ARGAN, G. C. **História da arte como história da cidade.** 3ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 1992. 280p.

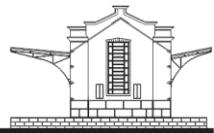
BARDI, Pietro Maria. **Lembranças do Trem de Ferro.** Série Arte e Cultura, volume VI. Banco Sudameris Brasil S. A. São Paulo: Raízes Artes Gráficas, 1983. 133 p.

BRASIL, Decreto Lei Nº 11.483, de 31 de maio de 2007. **Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências.** Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11483.htm. Acesso em: 1 de outubro de 2014, 18:45.

BRASIL, Legislação Informatizada - **Decreto nº 101, de 31 de Outubro de 1835.** Disponível em <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-101-31-outubro-1835-562803-publicacaooriginal. D86906-pl.html>. Acesso em: 15 de fevereiro de 2015, 10:43. Publicação original, Coleção de Leis do Império do Brasil - 1835, Página 118 Vol. 1 pt.

BRASIL, Legislação Informatizada - **Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007.** Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. Disponível em <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=23/12/2010&jornal=1&pagina=39&totalArquivos=176>. Acesso em 13 de agosto de 2014, 20:30.

BRASIL, Legislação Informatizada – **Portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010.** Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, DF, n. 245, 23 dez. 2010. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11483.htm. Acesso em 13 de agosto de 2014, 20:30.



CARMO, Mônica Elisque do. **O Inventário como Ferramenta de Preservação da Memória Ferroviária.** **Congresso Internacional Interdisciplinar em Sociais e Humanidades**, Niterói-RJ, 2012. Disponível em:

<http://www.aninter.com.br/ANALIS%20I%20CONITER/GT10%20Estudos%20do%20desenvolvimento/O%20INVENT%C1RIO%20COMO%20FERRAMENTA%20DE%20PRESERVA%C7%C3O%20DA%20MEM%20FERROVI%C1RIA%20-%20Trabalho%20completo.pdf>. Acesso em: 27 de julho de 2015, 11:32.

_____. **Trilhos e memória: Preservação do Patrimônio Ferroviário em Minas Gerais.** Dissertação (mestrado em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável) Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais/UFMG, 2014. 179 p. Disponível em <http://www.bibliotecadigital.ufmg.br/dspace/bitstream/handle/1843/MMMD-9RTMZM/disserta_o_monica_elisque_do_carmo.pdf?sequence=1>. Disponível em 16 de novembro de 2014.

CARNEIRO, Fernanda Gibertini; NETO, José Rodrigues Cavalcanti Neto; GIAHECCHINI, Ana Clara. **Avanços e desafios na preservação do patrimônio ferroviário pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.** In: XI Colóquio Latino Americanos Sobre a Preservação do Patrimônio Industrial, São Paulo, 2012.18 p

CARSALADE, Flávio de Lemos. **A pedra e o tempo: Arquitetura como patrimônio cultural = Ston and Time: Architecture as Cultural Heritage.** Tradução para o inglês Marcel de Lima Santos. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2014. 639 p. - II.

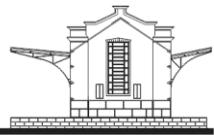
CASTRIOTA, Leonardo Barci. **Patrimônio cultural: conceitos, políticas, instrumentos.** São Paulo: Annanblume; Belo Horizonte: IEDS, 2009. 380p; 17x24 cm.

CERCHI, Carlos Alberto. **Os bondes de Sacramento – História dos meios de transporte no Triângulo Mineiro e História de Sacramento.** 1ª Edição, Uberaba: Pini Editora Artes Gráficas, 1991. 160 p.

FUNDAÇÃO ARAGUARINA DE EDUCAÇÃO E CULTURA. **Execução de plano de inventário cultural: o acervo cultural edificado do distrito de amanhece, município de Araguari-MG.** Araguari:2010.

GERODETTI, João Emilio; CORNEJO, Carlos. **As ferrovias do Brasil: nos cartões postais e álbuns de lembranças.** São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2005. 260 p il.

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



GODOY, M. P. F. de. **Do Rio de Janeiro a Goiás – 1896 (A viagem era assim)**. Brasília, 1961.

HOBSBAWM, Eric. **A Era das Revoluções**. 9ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996, p. 61.

INÁCIO, Paulo Cesar. **Trabalho, ferrovia e memória. A experiência de Turmeiro(a) no Trabalho Ferroviário**. Dissertação (mestrado em História) – Programa de Mestrado em história da Universidade Federal de Uberlândia/ UFU, 2003. 128 P. Disponível em <<http://livros01.livrosgratis.com.br/cp000114.pdf>>. Acesso em 4 de fevereiro de 2015

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL/ Iphan, 2014. p. 166.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Cartas Patrimoniais, Caderno de documentos nº 3 – IPHAN**. Brasília: Ministério da Cultura, 1995. p. 344

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DE MINAS GERAIS-IEPHA. **Programa de Preservação do Patrimônio Cultural Ferroviário: Programa Trens de Minas**. Belo Horizonte. 2005.3p.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DE MINAS GERAIS-IEPHA. **Levantamento e Pesquisa realizadas na 1ª etapa diagnostico e conservação emergencial de março a junho de 2006 do Programa Trens de Minas, Subprograma Preservação do Patrimônio Cultural Ferroviário**. Belo Horizonte: 2006. SETOP / SETUR / SEC / IEPHA/MG.

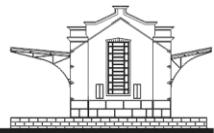
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DE MINAS GERAIS-IEPHA. **Programa de Programa Trens de Minas**. Disponível em <http://www.iepha.mg.gov.br/programas-e-projetos/index.php?option=com_content&view=article&id=47>. Disponível em: em 1 de outubro de 2014, 17:37

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo. Reflexões sobre a sua preservação**. São Paulo: Ateliê Editor. 1998. 436p.

_____. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrializado: Problema Teórico de Restauro**. Cotia, SP: Ateliê Editor, 2008. 325p.

LIMA, Glaura Teixeira Nogueira. **As águas que rolaram: no poder, na urbanização e na modernização de Araxá (1890-1926)**. 2001. Dissertação (Mestrado em História Social) – Universidade Estadual Paulista, Franca, 2001. 176 p.

LOURENÇO, Luiz Augusto Bustamante. **A oeste das minas: escravos, índios e homens livres numa fronteira oitocentistas, Triângulo Mineiro (1750 -1861)**. Uberlândia: EDUFU, 2005. 358p: il.



MESQUITA, Adailson Pinheiro; SILVA, Hermiton Quirino da. **As linhas do tecido urbano: o sistema de transporte e a evolução urbana de Uberlândia/MG.** Uberlândia: Roma, 2006. 234 p.

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E GESTÃO. Secretaria do Planejamento da União – SPU. **Manual de Incorporação e destinação de imóveis oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal S. A – RFFSA.** Brasília: 2008. 75 p. Disponível em: http://www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/Arquivos/spu/publicacao/081203_PUB_Manual_incorporacao.pdf. Acesso em: 1 de outubro de 2014, as 18:30.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, SECRETARIA-GERAL. MT PRESERVE: **Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes.** Rio de Janeiro: PRESERVE, 1998. 116p.

NESBITT, Kate (org). PEREIRA, Vera (tradução). **Uma nova agenda para a arquitetura (1965 - 1995).** São Paulo: Cosac Naify, 2006. Op. Cit. ARGAN. Carlos Argan. Sobre a tipologia em arquitetura. “On the Tipology of Architecture” publicado originalmente em Architectural Design n.33, dez, pp.564 -65. Tradução para o inglês de Joseph Rykwert.

PAULA, Dilma Andrade de. **Fim de Linha: A extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974.** Niteroi: 2000.356 f. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, 2000, 344p.

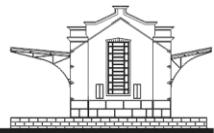
PEIXOTO, Juscélia Abadia Peixoto; VIEIRA, Aparecida da Glória Campos. **Ferrovia em Araguari.** Goiânia: Kelps, 2012. 182p.

PIMENTA, Dermerval José; ELEUSTÉRIO, Arysbure Batista; CARAMURU, Hugo. **As ferrovias em Minas Gerais.** Belo Horizonte: SESC/MG, 2003.188p.

PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERABA. **Projeto Arquitetônico do Arquivo Público Municipal de Uberaba.** Secretaria de Administração, Secretaria de Planejamento, Fundação Cultural de Uberaba. Uberaba: outubro de 2009. Arquivo Digital.

PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERABA. **Nova sede do Arquivo Público de Uberaba, será inaugurada neste sábado.** Uberaba: 14/12/2013. Disponível <<http://www.uberaba.mg.gov.br/portal/conteudo,26640>>. Acesso em 10 de junho de 2015 – 18:50.

PROCHNOW, Lucas Neves. **O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação.** 2014. Dissertação (mestrado profissionalizante em Preservação do Patrimônio Cultural) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional/ Iphan, 2014. 166 p.



REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.. Superintendência de Patrimônio. Gerência de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário. **Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas.** Rio de Janeiro: RFFSA, 1991. RFFSA/PRESERFE, 1991

RODRIGUES, Milton. **Estrada de Ferro Goiás: depoimento.** [19 de agosto de 2003]. Araguari: *Dossiê de Tombamento Bens Móveis Integrantes do Conjunto da Estrada de Ferro Goiás.* Entrevista concedida a Aparecida da Glória Campos, Thaïs Tormin Porto Arantes e Clayton França Carili.

SECRETARIA DO PATRIMÔNIO DA UNIÃO. Rede Ferroviária Federal S.A – RFFSA: **Programa de destinação do Patrimônio da Extinta RFFSA para o apoio ao desenvolvimento local.** Disponível em: <http://patrimoniodetodos.gov.br/gerencias-regionais/spu-pb/projetos-e-acoes/rede-ferroviaria-federal-s.a-rffsa>, Acesso em :24 de setembro de 2014.

SEGAWA, Hugo. **Oswaldo Arthur Bratke.** São Paulo: Pro Editores, 1997. p. 213-216. <<http://doc.brazilia.jor.br/Ferrovia-Historia-Brasilia/CMEF-Mogiana-ref-estacoes-Ribeirao-Preto-Uberlandia-Bratke.shtml>>. Acesso em 5 de setembro de 2014.

SOUZA, Alexandre Jairo Campos. **A Formação da Vila Ferroviária da Estrada de Ferro Goiás na cidade de Araguari-MG: Trabalho e cotidiano cercado pelos muros da ferrovia.** Monografia (Trabalho Final de Graduação /TFG) - Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia/ UFU. Uberlândia, 2009. 94p.

THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE (TICCIH). **Carta de Nizhny Tagil sobre o património industrial.** Nizhny Tagil: 17 de Julho de 2003. Disponível em <http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>

VIAÑS, Salvador Muñoz. **Teoría contemporánea de la Restauración.** Madrid: Editorial Síntesis. 2010. 205p.

Sites Consultados:

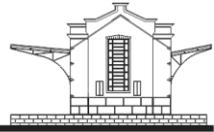
<http://www1.dnit.gov.br>

<http://trilhosdooeste.blogspot.com.br>

<http://viagemnostrilhos.blogspot.com.br>

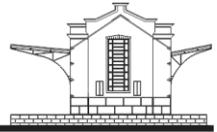
<http://naghettini.blogspot.com.br>

<http://www.abpf.org.br>



<http://www.panoramio.com>

<http://www.estacoesferroviarias.com.br>



Apêndices

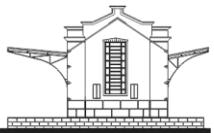
Apêndice A - Mapas com as companhias ferroviárias e as estações que foram implantadas do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba – Percurso, fotos, atual estado das estações (demolida, abandonada, utilizada, nada consta)

Apêndice B - Tabelas das estações construídas no Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba por companhia

Apêndice C - Tabelas das estações mostrando os outros edifícios que compõem o conjunto ferroviário com as estações Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba

Apêndice D - Fichas de levantamento de campo das estações visitadas do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba

Apêndice E - Tabela das estações tombadas do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba



Apêndice A – Mapas com as companhias ferroviárias e as estações que foram implantadas do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba

1/5 - MAPA 1 – Mapa das estações ferroviárias no Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba: contexto das companhias da área de estudo em Minas Gerais e os estados de Goiás, Mato Grosso, São Paulo e Rio de Janeiro.

2/5 - MAPA 2 – Mapa das estações ferroviárias no Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba: localização das estações, nomes, companhias a qual pertencem.

3/5 - MAPA 3 – Mapa das estações ferroviárias no Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba: localização das estações, nome, estado atual e fotos das estações. Companhia Mogiana de Estrada de Ferro – CMEF, Ferrovia Paulista S. A. – FEPASA; Estrada de Ferro Oeste de Minas – EFOM, Estrada de Ferro Elétrica Município de Sacramento – EFMS.

4/5 - MAPA 4 – Mapa das estações ferroviárias no Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba: localização das estações, nome, estado atual e fotos das estações. Estrada de Ferro Oeste de Minas – EFOM.

5/5 - MAPA 5 – Mapa das estações ferroviárias no Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba: localização das estações, nome, estado atual e fotos das estações. Estrada de Ferro Oeste de Minas – EFOM, Rede Mineira de Viação – RMV, Rede Ferroviária Federal S.A.

As estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação

LISTA DAS FIGURAS UTILIZADAS NOS MAPAS 3 – PRANCHAS 3/5, MAPA 4 – PRANCHAS 4/5, MAPA 5 – PRANCHAS 5/5

FIGURA	DESCRÍÇÃO	DATA	FONTE	AUTOR	DISPONÍVEL EM
COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADA DE FERRO - CMEF					
01	Estação ferroviária Araguari CMEF 1ª estação	Sem data	Arquivo Público Municipal “Dr. Calil Porto”	Desconhecido	Fundação Araguarina de Educação e Cultura – FAEC Arquivo Público Municipal “Dr. Calil Porto”
02	Estação ferroviária Brejo Alegre	07/ 2009	Panoramio	Glaucio Henrique Chaves	http://www.panoramio.com
03	Estação ferroviária Angá	04/ 2010	Panoramio	Glaucio Henrique Chaves	http://www.panoramio.com
04	Estação ferroviária Stevenson Velha	01/ 2014	Acervo particular	Clayton França Carilli	Acervo particular
05	Estação ferroviária Stevenson Nova	2006	Vistoria das Estações – Programa Trens de Minas, IEPHA/MG. Belo Horizonte: 2006	Maria Cristina Cairo Silva	Arquivo Digital da Biblioteca do Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais – IEPHA/MG
06	Estação ferroviária Preá	05/ 2007	Panoramio	Gláucio Henrique Chaves	http://www.panoramio.com
07	Estação ferroviária Sobradinho	08/ 2010	Panoramio	Igor Rezende	http://www.panoramio.com
08	Estação ferroviária Sobradinho Nova	Sem data	Acervo particular	Glaucio Henrique Chaves	Acervo particular
09	Estação ferroviária Giló	12/2010	Panoramio	Glaucio Henrique Chaves	http://www.panoramio.com
10	Estação ferroviária Uberlândia Nova- 4ª estação	Década de 1970	Arquivo Público Municipal de Uberlândia	Desconhecido	Acervo Digital do Arquivo Público Municipal de Uberlândia
11	Estação ferroviária Uberlândia Velha 1ª estação	Sem data	Arquivo Público Municipal de Uberlândia	Desconhecido	Acervo Digital do Arquivo Público Municipal de Uberlândia
12	Estação ferroviária Uberlândia Velha 2ª estação	Sem data	Arquivo Público Municipal de Uberlândia	Desconhecido	Acervo Digital do Arquivo Público Municipal de Uberlândia
13	Estação ferroviária Uberlândia Velha 3ª estação	Anterior a 1929	Estações Ferroviárias	Acervo Ralph M. Giesbrecht	http://www.estacoesferroviarias.com.br
14	Estação ferroviária Uberlândia Velha 4ª estação	Sem data	Arquivo Público Municipal de Uberlândia	Desconhecido	Acervo Digital do Arquivo Público Municipal de Uberlândia

As estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação

LISTA DAS FIGURAS UTILIZADAS NOS MAPAS 3 – PRANCHA 3/5, MAPA 4 –PRANCHA 4/5, MAPA 5 –PRANCHA 5/5

FIGURA	DESCRÍÇÃO	DATA	FONTE	AUTOR	DISPONÍVEL EM
15	Estação ferroviária Ômega	08/2007	Panoramio	Glaucio Henrique Chaves	http://www.panoramio.com
16	Estação ferroviária Sucupira Velha	1986	Estações Ferroviárias	Foto do relatório de instalações fixas da Fepasa	http://www.estacoesferroviarias.com.br
17	Estação ferroviária Sucupira Nova	05/ 2008	Panoramio	Gláucio Henrique Chaves	http://www.panoramio.com
18	Estação ferroviária Uru Nova	Sem data	Estações Ferroviárias	Acervo Nilson Rodrigues	http://www.estacoesferroviarias.com.br
19	Estação ferroviária Irara	2006	Vistoria das Estações – Programa Trens de Minas, IEPHA/MG. Belo Horizonte: 2006	Maria Cristina Cairo Silva	Arquivo Digital da Biblioteca do Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais – IEPHA/MG
20	Estação ferroviária Anil	S/D	Estações Ferroviárias	Acervo Nilson Nilson Rodrigues	http://www.estacoesferroviarias.com.br
21	Estação ferroviária Buriti	2012	Projeto de Educação Ambiental e Patrimonial da Estação de Buriti	Perguntar Clayton	Acervo Particular
22	Estação ferroviária Eli Nova	Década de 1970	Estações Ferroviárias	Acervo Nilson Rodrigues	http://www.estacoesferroviarias.com.br
23	Estação ferroviária Palestina	2006	Vistoria das Estações – Programa Trens de Minas, IEPHA/MG. Belo Horizonte: 2006	Maria Cristina Cairo Silva	Arquivo Digital da Biblioteca do Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais – IEPHA/MG
24	Estação ferroviária Mangabeira Velha	05/ 2013	Panoramio	Leonardo Figueiredo	http://www.panoramio.com
25	Estação ferroviária Mangabeira Nova	2005	Estações Ferroviárias	Domingos Tiveron Filho	http://www.estacoesferroviarias.com.br
26	Estação ferroviária Lea	05/ 2013	Panoramio	Leonardo Figueiredo	http://www.panoramio.com
27	Estação ferroviária Uberaba 1ª estação		Arquivo Público de Uberaba	Desconhecido	Arquivo Público de Uberaba
28	Estação ferroviária Uberaba 2ª estação	01/ 2014	Acervo Particular	Clayton França Carilli	Acervo Particular
29	Estação ferroviária Uberaba 3ª estação	01/ 2014	Acervo Particular	Clayton França Carilli	Acervo Particular
30	Estação ferroviária Valefértil	07/2010	Estações Ferroviárias	Thiago de Freitas	http://www.estacoesferroviarias.com.br

As estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação

LISTA DAS FIGURAS UTILIZADAS NOS MAPAS 3 – PRANCHA 3/5, MAPA 4 –PRANCHA 4/5, MAPA 5 –PRANCHA 5/5

FIGURA	DESCRÍÇÃO	DATA	FONTE	AUTOR	DISPONÍVEL EM
31	Estação ferroviária Babaçu	07/ 2010	Estações Ferroviárias	Thiago de Freitas	http://www.estacoesferroviarias.com.br
32	Estação ferroviária Uberaba EFOM	1926	Estações Ferroviárias	Desconhecido	http://www.estacoesferroviarias.com.br
33	Estação ferroviária Rodolfo Paixão	1982	Estações Ferroviárias	Sonia Fontoura	http://www.estacoesferroviarias.com.br
34	Estação ferroviária Ameno	2005	Estações Ferroviárias	Domingos Tiveron Filho	http://www.estacoesferroviarias.com.br
35	Estação ferroviária Tangará	12/1985	Estações Ferroviárias	Domingos Tiveron Filho	http://www.estacoesferroviarias.com.br
36	Estação ferroviária Peirópolis	05/ 2011	Panoramio	Altemiro Olinto Cristo	http://www.panoramio.com
37	Estação ferroviária Calafate	11/1985	Estações Ferroviárias	Domingos Tiveron Filho	http://www.estacoesferroviarias.com.br
38	Estação ferroviária Tancredo França	01/ 2012	Panoramio	Leonardo Figueiredo	http://www.panoramio.com/
39	Estação ferroviária Delta	1932	Estações Ferroviárias	Eduardo Coelho	http://www.estacoesferroviarias.com.br
40	Estação ferroviária Engenheiro Lisboa	05/ 2013	Estações Ferroviárias	Leonardo Figueiredo	http://www.estacoesferroviarias.com.br
41	Estação ferroviária Guaxima	11/2011	Panoramio	Glaucio Henrique Chaves	http://www.panoramio.com
42	Estação ferroviária Conquista	01/ 2014	Acervo Particular	Clayton França Carilli	Acervo Particular
43	Estação ferroviária Cipó	01/ 2014	Acervo Particular	Clayton França Carilli	Acervo Particular
44	Estação ferroviária Tuiá	Sem data	Arquivos da Fundação Cultural de Sacramento	Desconhecido	Arquivos digitais da Fundação Cultural de Sacramento
45	Estação ferroviária Sacramento	01/ 2014	Acervo Particular	Clayton França Carilli	Acervo Particular
46	Estação ferroviária Jaguara	01/ 2014	Acervo Particular	Clayton França Carilli	Acervo Particular

As estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação

LISTA DAS FIGURAS UTILIZADAS NOS MAPAS 3 – PRANCHA 3/5, MAPA 4 –PRANCHA 4/5, MAPA 5 –PRANCHA 5/5

FIGURA	DESCRIÇÃO	DATA	FONTE	AUTOR	DISPONÍVEL EM
ESTRADA DE FERRO OESTE DE MINAS –EFOM E REDE MINEIRA DE VIAÇÃO-RMV					
47	Estação ferroviária Batuíra	2006	Vistoria das Estações – Programa Trens de Minas, IEPHA/MG. Belo Horizonte: 2006	Maria Cristina Cairo Silva	Arquivo Digital da Biblioteca do Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais – IEPHA/MG
48	Estação ferroviária Itiquapira	2011	Estações Ferroviárias	Leonardo Figueiredo	http://www.estacoesferroviarias.com.br
49	Estação ferroviária Almeida Campos	2011	Estações Ferroviárias	Leonardo Figueiredo	http://www.estacoesferroviarias.com.br
50	Estação ferroviária Rio das Velhas	02/2009	Estações Ferroviárias	Glaucio Henrique Chaves	http://www.estacoesferroviarias.com.br
51	Estação ferroviária Zelândia	2006	Vistoria das Estações – Programa Trens de Minas, IEPHA/MG. Belo Horizonte: 2006	Maria Cristina Cairo Silva	Arquivo Digital da Biblioteca do Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais – IEPHA/MG
52	Estação ferroviária Alpercatas	07/ 2011	Estações Ferroviárias	Leonardo Figueiredo	http://www.estacoesferroviarias.com.br
53	Estação ferroviária Itaipu	2011	Estações Ferroviárias	Leonardo Figueiredo	http://www.estacoesferroviarias.com.br
54	Estação ferroviária Ibitimirim	07/2011	Panoramio	Leonardo Figueiredo	http://www.panoramio.com
55	Estação ferroviária Capivara	06/ 2011	Estações Ferroviárias	Leonardo Figueiredo	http://www.estacoesferroviarias.com.br
56	Estação ferroviária Araxá Velha	01/2014	Acervo Particular	Clayton França Carilli	Acervo Particular
57	Estação ferroviária Araxá Nova	Sem data	Panoramio	Leonardo Figueiredo	http://www.panoramio.com
58	Estação ferroviária KM 855	07/ 2010	Panoramio	Alexandra Maria Nunes	http://www.panoramio.com
59	Estação ferroviária Tamanduapava	06/ 2011	Panoramio	Leonardo Figueiredo	http://www.panoramio.com
60	Estação ferroviária Estêvão Lobo	2006	Vistoria das Estações – Programa Trens de Minas, IEPHA/MG. Belo Horizonte: 2006	Maria Cristina Cairo Silva	Arquivo Digital da Biblioteca do Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais – IEPHA/MG
61	Estação ferroviária Coronel Adolfo	2006	Vistoria das Estações – Programa Trens de Minas, IEPHA/MG. Belo Horizonte: 2006	Maria Cristina Cairo Silva	Arquivo Digital da Biblioteca do Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais – IEPHA/MG

As estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação

LISTA DAS FIGURAS UTILIZADAS NOS MAPAS 3 – PRANCHAS 3/5, MAPA 4 – PRANCHAS 4/5, MAPA 5 – PRANCHAS 5/5

FIGURA	DESCRÍÇÃO	DATA	FONTE	AUTOR	DISPONÍVEL EM
62	Estação ferroviária São Pedro	Década de 1910	Museu Ferroviário de Ibiá	Desconhecido	Arquivo Digital do Museu Ferroviário de Ibiá

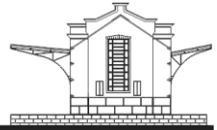
ESTRADA DE FERRO GOIÁS – EFG E REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A- RFFSA

63	Estação ferroviária Ibiá	Abril de 2012	Panoramio	Glaucio Henrique Chaves	http://www.panoramio.com
64	Estação ferroviária Odilon Melo	Abril de 2012	Panoramio	Leonardo Figueiredo	http://www.panoramio.com
65	Estação ferroviária Guabirosa	Abril de 2012	Panoramio	Leonardo Figueiredo	http://www.panoramio.com
66	Estação ferroviária José Rafael	Abril de 2012	Panoramio	Glaucio Henrique Chaves	http://www.panoramio.com
67	Estação ferroviária Catiara	Abril de 2012	Panoramio	Glaucio Henrique Chaves	http://www.panoramio.com
68	Estação ferroviária Perdizes	Abril de 2012	Panoramio	Glaucio Henrique Chaves	http://www.panoramio.com
69	Estação ferroviária Salitre de Minas	Março de 2014	Panoramio	Lizandro Júnior	http://www.panoramio.com
70	Estação ferroviária São Benedito	Sem data	Estações ferroviárias	Acervo Manoel Monachesi	http://www.estacoesferroviarias.com.br
71	Estação ferroviária Beija Flor	04/2012	Panoramio	Leonardo Figueiredo	http://www.panoramio.com
72	Estação ferroviária Patrocínio	08/2010	Panoramio	David (PU4YEN_DAVID)	http://www.panoramio.com
73	Estação ferroviária Inspetor Quirino	04/ 2012	Panoramio	Glaucio Henrique Chaves	http://www.panoramio.com
74	Estação ferroviária Folhados	2006	Vistoria das Estações – Programa Trens de Minas, IEPHA/MG. Belo Horizonte: 2006	Maria Cristina Cairo Silva	Arquivo Digital da Biblioteca do Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais – IEPHA/MG
75	Estação ferroviária Jequitibá	04/ 2012	Panoramio	Glaucio Henrique Chaves	http://www.panoramio.com
76	Estação ferroviária Macaúbas	1910	Estações Ferroviárias	Foto do álbum da Mogiana	http://www.estacoesferroviarias.com.br

As estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação

LISTA DAS FIGURAS UTILIZADAS NOS MAPAS 3 – PRANCHAS 3/5, MAPA 4 – PRANCHAS 4/5, MAPA 5 – PRANCHAS 5/5

FIGURA	DESCRÍÇÃO	DATA	FONTE	AUTOR	DISPONÍVEL EM
77	Estação ferroviária Monte Carmelo	01/2014	Acervo Particular	Clayton França Carilli	Acervo Particular
78	Estação ferroviária São Félix	1940	Estações Ferroviárias	Acervo Roberto Fonseca Dias	http://www.estacoesferroviarias.com.br
79	Estação ferroviária Macacos	02/2007	Estações Ferroviárias	Roberto Fonseca Dias	http://www.estacoesferroviarias.com.br
80	Estação ferroviária Douradoquara	1991	Estações Ferroviárias	Luiz Gonzaga Ramos	http://www.estacoesferroviarias.com.br
81	Estação ferroviária Batista Frazão	03/2011	Panoramio	Luciano David	http://www.panoramio.com
82	Estação ferroviária Alvino Damião	05/2012	Panoramio	Glaucio Henrique Chaves	http://www.panoramio.com
83	Estação ferroviária José Bittencourt	05/2008	Panoramio	Glaucio Henrique Chaves	http://www.panoramio.com
84	Estação ferroviária Brejo Alegre	07/2009	Panoramio	Glaucio Henrique Chaves	http://www.panoramio.com
02	Estação ferroviária Araguari CMEF 2ª estação	2006	Acervo Particular	Clayton França Carilli	Acervo Particular
86	Estação ferroviária Araguari EFG	2005	Acervo Particular	Clayton França Carilli	Acervo Particular
87	Estação ferroviária Bucâina	2006	Vistoria das Estações – Programa Trens de Minas, IEPHA/MG. Belo Horizonte: 2006	Maria Cristina Cairo Silva	Arquivo Digital da Biblioteca do Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais – IEPHA/MG
88	Estação ferroviária Amanhece	Sem data	Estações Ferroviárias	Desconhecido	http://www.estacoesferroviarias.com.br
89	Estação ferroviária Ararapira	2004	Estações Ferroviárias	Glaucio Henrique Chaves	http://www.estacoesferroviarias.com.br
90	Estação ferroviária KM 38	2005	Estações Ferroviárias	Glaucio Henrique Chaves	http://www.estacoesferroviarias.com.br/
91	Estação ferroviária Horto Florestal		Acervo Particular	Glaucio Henrique Chaves	Acervo Particular
92	Estação ferroviária Engenheiro Bethout	02/2009	Estações Ferroviárias	Glaucio Henrique Chaves	http://www.estacoesferroviarias.com.br



Apêndice B - Tabelas das estações do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba

CMEF / FEPASA - Companhia Mogiana de Estrada de Ferro – CMEF, Ferrovia Paulista S. A. – FEPASA

EFMS -Estrada de Ferro Elétrica Município de Sacramento – EFMS

EFOM / RMV/RFFSA/ VFCO/FCA - Estrada de Ferro Oeste de Minas – EFOM, Rede Mineira de Viação – RMV, Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, Viação Férrea Centro –Oeste – VFCO, Ferrovia Centro Atlântica – FCA

EFG/ RFFSA/VFCO -Estrada de Ferro Goiás – EFG, Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, Viação Férrea Centro –Oeste – VFCO.



As estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação



Estado : D. Demolida A. Abandonada U. Utilizada

Companhia Mogiana de Estrada de Ferro – CMEF, Ferrovia Paulista S. A. - FEPASA

Estações	Linha (Km)	Companhias	Município	Fotos	Estado			Data de inauguração	Grau de proteção			Uso Atual
					D	A	U		Não	Inventariada	Tombada	

Jaguara Figura 1	(Linha do Catalão) 502,962	CMEF, FEPASA	Sacramento					05/03/1888				Abandonada Tombamento Municipal
Cipó / Sacramento Figura 2	(Linha do Catalão) 514,010	CMEF, FEPASA	Sacramento					23/04/1889				Abandonada Tombamento Municipal
Conquista Figura 3	(Linha do Catalão) 528,734 (1938)	CMEF, FEPASA	Conquista					23/04/1889				Plenária da Câmara Municipal, Pequeno Museu, Junta Militar e Sala de Inclusão Digital Tombamento Municipal

As estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação

Estado : D. Demolida A. Abandonada U. Utilizada

Companhia Mogiana de Estrada de Ferro – CMEF, Ferrovia Paulista S. A. - FEPASA

Estações	Linha (Km)	Companhias	Município	Fotos	Estado			Data de inauguração	Grau de proteção			Uso Atual
					D	A	U		Não	Inventariada	Tombada	
Guaxima Figura 4	(Linha do Catalão) 540,899 (1938)	CMEF, FEPASA	Conquista				U	13/02/1916				Moradia
Engenheiro Lisboa Figura 5	(Linha do Catalão) 555,472 (1938)	CMEF, FEPASA	Conquista				U	23/04/1889				Depósito
Tancredo França Figura 6	(Linha do Catalão) 563,145 (1937)	CMEF, FEPASA	Conquista				U	1926				Depósito
Peirópolis Figura 7	(Linha do Catalão) 580,341 (1938)	CMEF, FEPASA	Uberaba				U	23/04/1889				Museu de paleontologia – Museu dos Dinossauros Tombamento Municipal

As estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação

Estado : D. Demolida A. Abandonada U. Utilizada

Companhia Mogiana de Estrada de Ferro – CMEF, Ferrovia Paulista S. A. - FEPASA

Estações	Linha (Km)	Companhias	Município	Fotos	Estado			Data de inauguração	Grau de proteção			Uso Atual
					D	A	U		Não	Inventariada	Tombada	
Gama Figura 8	(Linha do Catalão) 589,741 (1938)	CMEF, FEPASA	Uberaba					10/06/1913				Demolida
Rodolfo Paixão Figura 9	(Linha do Catalão) 599,756 (1938)	CMEF,	Uberaba					08/10/1915				Demolida
Amoroso Costa	Ramal Ibiá / Uberaba 1048,050 (1960) Linha Catalão Km 601,689 (1938) Variante entroncamento Amoroso Costa – Km 589,741 (1986)	CMEF/ FEPASA	Uberaba					01/06/1930				Demolida

As estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação



Estado : D. Demolida A. Abandonada U. Utilizada

Companhia Mogiana de Estrada de Ferro – CMEF, Ferrovia Paulista S. A. - FEPASA

Estações	Linha (Km)	Companhias	Município	Fotos	Estado			Data de inauguração	Grau de proteção			Uso Atual
					D	A	U		Não	Inventariada	Tombada	
Uberaba 1ª estação Figura 10	(Linha do Catalão) 604,500 (1938)	CMEF,	Uberaba					23/04/1889				Demolida
Uberaba 2ª estação Figura 11	(Linha do Catalão) 603,584 (1960)	CMEF, FEPASA	Uberaba					20/08/1947				Arquivo Público Municipal de Uberaba Tombamento Municipal
Uberaba Nova 3ª estação Figura 12	(Linha do Catalão) 604,500 (1938)	CMEF, FEPASA, FERROBAN, FCA	Uberaba					20/12/1961				Controle Operacional da FCA para o transporte de cargas
Léa Figura 13	(Linha do Catalão) 614,822 (1938)	CMEF	Uberaba					Provável 1930				Demolida

As estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação



Estado : D. Demolida A. Abandonada U. Utilizada

Companhia Mogiana de Estrada de Ferro – CMEF, Ferrovia Paulista S. A. - FEPASA

Estações	Linha (Km)	Companhias	Município	Fotos	Estado			Data de inauguração	Grau de proteção			Uso Atual
					D	A	U		Não	Inventariada	Tombada	
Mangabeira Figura 14	(Linha do Catalão) 625,722 (1938)	CMEF	Uberaba					21/12/1895				Demolida
Mangabeira Nova Figura 15	(Linha do Catalão) 535,000	CMEF, FEPASA	Uberaba					Nada consta				Abandonada
Tiê	(Linha do Catalão) 636,910 (1938)	CMEF	Uberaba					30/03/1930				Demolida
Palestina Figura 16	(Linha do Catalão) 647,178 (1938)	CMEF, FEPASA	Uberaba					21/12/1895				Abandonada
Eli Velha	(Linha do Catalão) 655,606 (1938)	CMEF	Uberaba					30/03/1930				Nada consta

As estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação



Estado : D. Demolida A. Abandonada U. Utilizada

Companhia Mogiana de Estrada de Ferro – CMEF, Ferrovia Paulista S. A. - FEPASA

Estações	Linha (Km)	Companhias	Município	Fotos	Estado			Data de inauguração	Grau de proteção			Uso Atual
					D	A	U		Não	Inventariada	Tombada	
Eli Nova Figura 17	(Linha do Catalão) 572 (1980)	CMEF, FEPASA	Uberaba					1970				Nada consta
Buriti Figura 18	(Linha do Catalão) 670,850 (1938)	CMEF, FEPASA	Uberaba					21/12/1895				Abandonada Tombamento Municipal
Anil Figura 19	(Linha do Catalão) 681,723 (1938)	CMEF	Uberaba					30/03/1930				Demolida

As estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação



Estado : D. Demolida A. Abandonada U. Utilizada

Companhia Mogiana de Estrada de Ferro – CMEF, Ferrovia Paulista S. A. - FEPASA

Estações	Linha (Km)	Companhias	Município	Fotos	Estado			Data de inauguração	Grau de proteção			Uso Atual
					D	A	U		Não	Inventariada	Tombada	
Irara Figura 20	(Linha do Catalão) 692,959 (1938) 600,527 (1986)	CMEF, FEPASA	Uberaba					21/12/1895				Depósito
Uru Velha	613,29	CMEF, FEPASA	Uberaba					30/03/1930				Demolida
Uru Nova Figura 21	(Linha do Catalão) 706,056 (1938) 605 (1986)	CMEF, FEPASA	Uberaba					30/03/1930				Demolida
Pequi Velha	Nada consta	CMEF,	Uberaba					10/05/1945				Demolida
Pequi Nova	618,400 (1986)	CMEF, FEPASA	Uberaba					1986				Demolida

As estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação



Estado : D. Demolida A. Abandonada U. Utilizada

Companhia Mogiana de Estrada de Ferro – CMEF, Ferrovia Paulista S. A. - FEPASA

Estações	Linha (Km)	Companhias	Município	Fotos	Estado			Data de inauguração	Grau de proteção			Uso Atual
					D	A	U		Não	Inventariada	Tombada	
Sucupira Nova Figura 22	(Linha do Catalão) 715,985 (1938)	CMEF, FEPASA	Uberlândia					1970				Abandonada
Sucupira Velha Figura 23	(Linha do Catalão) 720,617	CMEF	Uberlândia					21/12/1895				Demolida
Ômega Figura 24	(Linha do Catalão) 728,115 (1938) 638,900 (1986)	CMEF, FEPASA	Uberlândia					01/09/1924				Demolida
UBERLÂNDIA 1ª ESTAÇÃO Figura 25	(Linha do Catalão) 738,599 (1938)	CMEF	Uberlândia					21/12/1895				Demolida

As estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação



Estado : D. Demolida A. Abandonada U. Utilizada

Companhia Mogiana de Estrada de Ferro – CMEF, Ferrovia Paulista S. A. - FEPASA

Estações	Linha (Km)	Companhias	Município	Fotos	Estado			Data de inauguração	Grau de proteção			Uso Atual
					D	A	U		Não	Inventariada	Tombada	
UBERLÂNDIA 2^a ESTAÇÃO Figura 26	(Linha do Catalão) 738,599 (1938)	CMEF	Uberlândia					1939				Demolida
UBERLÂNDIA 3^a ESTAÇÃO Figura 27	(Linha do Catalão) 738,599 (1938)	CMEF	Uberlândia					1940				Demolida
UBERLÂNDIA 4^a ESTAÇÃO Figura 28	(Linha do Catalão) 738,599 (1938)	CMEF	Uberlândia					1946				Demolida

As estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação



Estado : D. Demolida A. Abandonada U. Utilizada

Companhia Mogiana de Estrada de Ferro – CMEF, Ferrovia Paulista S. A. - FEPASA

Estações	Linha (Km)	Companhias	Município	Fotos	Estado			Data de inauguração	Grau de proteção			Uso Atual
					D	A	U		Não	Inventariada	Tombada	
Giló Figura 29	(Linha do Catalão) 747,445 (1938)	CMEF	Uberlândia					30/03/1930				Demolida
Sobradinho Velha Figura 30	(Linha do Catalão) 755,044 (1938)	CMEF	Uberlândia					15/11/1896				Abandonada Tombamento Municipal
Preá Figura 31	(Linha do Catalão) 761,832 (1940)	CMEF	Uberlândia					01/07/1940				Demolida

As estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação



Estado : D. Demolida A. Abandonada U. Utilizada

Companhia Mogiana de Estrada de Ferro – CMEF, Ferrovia Paulista S. A. - FEPASA

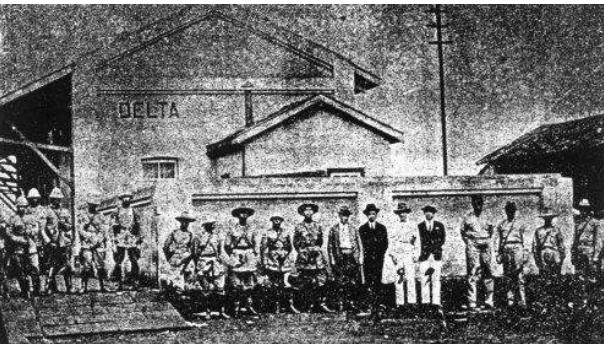
Estações	Linha (Km)	Companhias	Município	Fotos	Estado			Data de inauguração	Grau de proteção			Uso Atual
					D	A	U		Não	Inventariada	Tombada	
Stevenson Velha Figura 32	(Linha do Catalão) 774,022 (1927) 768,650 (1938)	CMEF	Araguari				U	10/02/1927				Restaurada para novo uso: restaurante e pequeno museu da estação – ainda não foi ocupado após o restauro Tombamento Municipal
Angá Figura 33	(Linha do Catalão) 774,460 (1940)	CMEF	Araguari		U			01/07/1948				Demolida
Araguari Figura 34	(Linha do Catalão) 783,428 (1938)	CMEF	Araguari		U			15/11/1896				Demolida

As estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação



Estado : D. Demolida A. Abandonada U. Utilizada

Companhia Mogiana de Estrada de Ferro – CMEF, Ferrovia Paulista S. A. - FEPASA

Estações	Linha (Km)	Companhias	Município	Fotos	Estado			Data de inauguração	Grau de proteção			Uso Atual
					D	A	U		Não	Inventariada	Tombada	
Delta Figura 35	(Ramal de Igarapava) 169,819 (1938)	CMEF, FEPASA	Delta					07/09/1914				Demolida
Calafate Figura 36	(Ramal de Igarapava) 178,185 (1938)	CMEF, FEPASA	Uberaba					07/09/1914				Nada Consta
Tangará Figura 37	(Ramal de Igarapava) 186,935 (1938)	CMEF, FEPASA	Uberaba					07/09/1914				Demolida
Ameno Figura 38	(Ramal de Igarapava) 194,605	CMEF, FEPASA	Uberaba					05/06/1921				Demolida

As estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação



Estado : D. Demolida A. Abandonada U. Utilizada

Companhia Mogiana de Estrada de Ferro – CMEF, Ferrovia Paulista S. A. - FEPASA

Estações	Linha (Km)	Companhias	Município	Fotos	Estado			Data de inauguração	Grau de proteção			Uso Atual
					D	A	U		Não	Inventariada	Tombada	

Babaçu Figura 39	(Variante Entroncamento-Amoroso Costa) 460,660	FEPASA, FERROBAN, FCA	Uberaba					1979				Abandonada
Valefértil Figura 40	(Variante Entroncamento-Amoroso Costa) 444,890	FEPASA, FERROBAN, FCA	Uberaba					1979				Reativada pela FCA para Controle Operacional e o transporte de cargas
Uberlândia Nova 5ª ESTAÇÃO Figura 41	(Variante Ômega-Araguari) 643,797	CMEF, FEPASA, FERROBAN, FCA	Uberlândia					1970				Controle Operacional da FCA para o transporte de Cargas

As estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação



Estado : D. Demolida A. Abandonada U. Utilizada

Companhia Mogiana de Estrada de Ferro – CMEF, Ferrovia Paulista S. A. - FEPASA

Estações	Linha (Km)	Companhias	Município	Fotos	Estado			Data de inauguração	Grau de proteção			Uso Atual
					D	A	U		Não	Inventariada	Tombada	
Stevenson Nova Figura 42	(Variante Ômega-Araguari) 668,605	CMEF, FEPASA, FERROBAN, FCA	Araguari					1970				Abandonada

As estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação

LISTA DAS FIGURAS UTILIZADAS NA TABELA DAS ESTAÇÕES DO TRIÂNGULO MINEIRO E ALTO PARANAÍBA
Companhia Mogiana de Estrada de Ferro – CMEF, Ferrovia Paulista S. A. – FEPASA

FIGURA	DESCRIÇÃO	DATA	FONTE	AUTOR	DISPONÍVEL EM
01	Estação ferroviária Jaguara	01/ 2014	Acervo Particular	Clayton França Carilli	Acervo Particular
02	Estação ferroviária Cipó	01/ 2014	Acervo Particular	Clayton França Carilli	Acervo Particular
03	Estação ferroviária Conquista	01/ 2014	Acervo Particular	Clayton França Carilli	Acervo Particular
04	Estação ferroviária Guaxima	11/2011	Panoramio	Glaucio Henrique Chaves	http://www.panoramio.com
05	Estação ferroviária Engenheiro Lisboa	05/ 2013	Estações Ferroviárias	Leonardo Figueiredo	http://www.estacoesferroviarias.com.br
06	Estação ferroviária Tancredo França	01/ 2012	Panoramio	Leonardo Figueiredo	http://www.panoramio.com/
07	Estação ferroviária Peirópolis	05/ 2011	Panoramio	Altemiro Olinto Cristo	http://www.panoramio.com
08	Estação Gama	05/ 2008	Panoramio	Gláucio Henrique Chaves	http://www.panoramio.com
09	Estação ferroviária Rodolfo Paixão	1982	Estações Ferroviárias	Sonia Fontoura	http://www.estacoesferroviarias.com.br
10	Estação ferroviária Uberaba 1ª estação	Sem autor	Arquivo Público de Uberaba	Desconhecido	Arquivo Público de Uberaba
11	Estação ferroviária Uberaba 2ª estação	01/ 2014	Acervo Particular	Clayton França Carilli	Acervo Particular
12	Estação ferroviária Uberaba 3ª estação	01/ 2014	Acervo Particular	Clayton França Carilli	Acervo Particular
13	Estação ferroviária Lea	05/ 2013	Panoramio	Leonardo Figueiredo	http://www.panoramio.com
14	Estação ferroviária Mangabeira Velha	05/ 2013	Panoramio	Leonardo Figueiredo	http://www.panoramio.com
15	Estação ferroviária Mangabeira Nova	2005	Estações Ferroviárias	Domingos Tiveron Filho	http://www.estacoesferroviarias.com.br
16	Estação ferroviária Palestina	2006	Vistoria das Estações – Programa Trens de Minas, IEPHA/MG. Belo Horizonte: 2006	Maria Cristina Cairo Silva	Arquivo Digital da Biblioteca do Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais – IEPHA/MG
17	Estação ferroviária Eli Nova	Década de 1970	Estações Ferroviárias	Acervo Nilson Rodrigues	http://www.estacoesferroviarias.com.br
18	Estação ferroviária Buriti	2012	Projeto de Educação Ambiental e Patrimonial da Estação de Buriti	Desconhecido	Acervo Particular
19	Estação ferroviária Anil	S/D	Estações Ferroviárias	Acervo Nilson Rodrigues	http://www.estacoesferroviarias.com.br
20	Estação ferroviária Irara	2006	Vistoria das Estações – Programa Trens de Minas, IEPHA/MG. Belo Horizonte: 2006	Maria Cristina Cairo Silva	Arquivo Digital da Biblioteca do Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais – IEPHA/MG

As estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação

LISTA DAS FIGURAS UTILIZADAS NA TABELA DAS ESTAÇÕES DO TRIÂNGULO MINEIRO E ALTO PARANAÍBA
Companhia Mogiana de Estrada de Ferro – CMEF, Ferrovia Paulista S. A. – FEPASA

21	Estação ferroviária Uru Nova	Sem data	Estações Ferroviárias	Acervo Nilson Nilson Rodrigues	http://www.estacoesferroviarias.com.br
22	Estação ferroviária Sucupira Nova	05/ 2008	Panoramio	Gláucio Henrique Chaves	http://www.panoramio.com
23	Estação ferroviária Sucupira Velha	1986	Estações Ferroviárias	Foto do relatório de instalações fixas da Fepasa	http://www.estacoesferroviarias.com.br
24	Estação ferroviária Ômega	08/2007	Panoramio	Glaucio Henrique Chaves	http://www.panoramio.com
25	Estação ferroviária Uberlândia Velha 1ª estação	Sem data	Arquivo Público Municipal de Uberlândia	Desconhecido	Acervo Digital do Arquivo Público Municipal de Uberlândia
26	Estação ferroviária Uberlândia Velha 2ª estação	Sem data	Arquivo Público Municipal de Uberlândia	Desconhecido	Acervo Digital do Arquivo Público Municipal de Uberlândia
27	Estação ferroviária Uberlândia Velha 3ª estação	Anterior a 1929	Estações Ferroviárias	Acervo Ralph M. Giesbrecht	http://www.estacoesferroviarias.com.br
28	Estação ferroviária Uberlândia Velha 4ª estação	Sem data	Arquivo Público Municipal de Uberlândia	Desconhecido	Acervo Digital do Arquivo Público Municipal de Uberlândia
20	Estação ferroviária Giló	12/2010	Panoramio	Glaucio Henrique Chaves	http://www.panoramio.com
30	Estação ferroviária Sobradinho Velha	08/ 2010	Panoramio	Igor Rezende	http://www.panoramio.com
31	Estação ferroviária Preá	05/ 2007	Panoramio	Gláucio Henrique Chaves	http://www.panoramio.com
32	Estação ferroviária Stevenson Velha	01/ 2014	Acervo particular	Clayton França Carilli	Acervo particular
33	Estação ferroviária Angá	04/ 2010	Panoramio	Glaucio Henrique Chaves	http://www.panoramio.com
34	Estação ferroviária Araguari CMEF	Sem data	Arquivo Público Municipal "Dr. Calil Porto"	Desconhecido	Fundação Araguarina de Educação e Cultura – FAEC Arquivo Público Municipal "Dr. Calil Porto"
35	Estação ferroviária Delta	1932	Estações Ferroviárias	Eduardo Coelho	http://www.estacoesferroviarias.com.br
36	Estação ferroviária Calafate	11/1985	Estações Ferroviárias	Domingos Tiveron Filho	http://www.estacoesferroviarias.com.br
37	Estação ferroviária Tangará	12/1985	Estações Ferroviárias	Domingos Tiveron Filho	http://www.estacoesferroviarias.com.br
38	Estação ferroviária Ameno	2005	Estações Ferroviárias	Domingos Tiveron Filho	http://www.estacoesferroviarias.com.br
39	Estação ferroviária Babaçu	07/ 2010	Estações Ferroviárias	Thiago de Freitas	http://www.estacoesferroviarias.com.br
40	Estação ferroviária Valefértil	07/2010	Estações Ferroviárias	Thiago de Freitas	http://www.estacoesferroviarias.com.br
41	Estação ferroviária Uberlândia Nova- 5ª estação	Década de 1970	Arquivo Público Municipal de Uberlândia	Desconhecido	Acervo Digital do Arquivo Público Municipal de Uberlândia
42	Estação ferroviária Stevenson Nova	2006	Vistoria das Estações – Programa Trens de Minas, IEPHA/MG. Belo Horizonte: 2006	Maria Cristina Cairo Silva	Arquivo Digital da Biblioteca do Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais – IEPHA/MG

As estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação



Estado : D. Demolida A. Abandonada U. Utilizada

Estrada de Ferro Elétrica Município de Sacramento – EFEMS

Estações	Linha (Km)	Companhias	Município	Fotos	Estado			Data de inauguração	Grau de proteção			Uso Atual
					D	A	U		Não	Inventariada	Tombada	

Tuiá Figura 1	2 ou 3	EFEMS	Sacramento									Em situação de arruinamento
Sacramento Bonde Figura 2	14	EFEMS	Sacramento									Utilização em processo de manutenção/ Janeiro 2014 Tombamento Municipal

As estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação

LISTA DAS FIGURAS UTILIZADAS NA TABELA DAS ESTAÇÕES DO TRIÂNGULO MINEIRO E ALTO PARANAÍBA
Estrada de Ferro Elétrica Município de Sacramento – EFEMS

FIGURA	DESCRIÇÃO	DATA	FONTE	AUTOR	DISPONÍVEL EM
1	Estação de Bonde Tuiá	Sem data	Arquivos da Fundação Cultural de Sacramento	Desconhecido	Arquivos digitais da Fundação Cultural de Sacramento
2	Estação de Bonde Sacramento	01/ 2014	Acervo Particular	Clayton França Carilli	Acervo Particular

A FERROVIA NO TRIÂNGULO MINEIRO E ALTO PARNAÍBA E SUAS INTERFACES: HISTÓRIA, PRESERVAÇÃO E CONSERVAÇÃO.



Estado : D. Demolida A. Abandonada U. Utilizada

Estrada de Ferro Oeste de Minas – EFOM, Rede Mineira de Viação – RMV, Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, Viação Férrea Centro –Oeste – VFCO

Estações	Linha (Km)	Companhias	Município	Fotos	D	A	U	Data de inauguração	Grau de proteção		Uso Atual
									Não	Inventariada	

Ibiá	Linha Tronco 782,360 (1960)	EFG / EFOM / RMV/VFCO / RFFSA /	Ibiá					28/11/1913			Controle Operacional da FCA para o transporte de cargas
Posto Telegráfico	800,00	RFFSA	Ibiá					01/11/1957			Demolida
Odilon Melo	796,807	RFFSA	_____					Nada Consta			Abandonada
Rio São João	814,00	EFOM / RMV/VFCO / RFFSA	Ibiá					29/11/1916			Demolida
Guabiroba	815,678 (1960)	EFOM / RMV/VFCO / RFFSA	Ibiá					29/11/1916			Abandonada

A FERROVIA NO TRIÂNGULO MINEIRO E ALTO PARNAÍBA E SUAS INTERFACES: HISTÓRIA, PRESERVAÇÃO E CONSERVAÇÃO.



Estado : D. Demolida A. Abandonada U. Utilizada

Estrada de Ferro Oeste de Minas – EFOM, Rede Mineira de Viação – RMV, Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, Viação Férrea Centro –Oeste – VFCO

Estações	Linha (Km)	Companhias	Município	Fotos	D	A	U	Data de inauguração	Grau de proteção			Uso Atual
									Não	Inventariada	Tombada	

José Rafael	Km 824,106	RFFSA	_____					Nada Consta				Abandonada
Catiara	839,426 (1960)	EFOM / RMV/VFCO / RFFSA	Serra do Salitre					29/11/1916				Controle Operacional da FCA para o transporte de cargas
Perdizes	Km 854,536 (RFFSA) 854,947 (FCA)	RFFSA	Serra do Salitre					Nada Consta				Abandonada
Km 856	856	_____	_____					_____				Demolida (Parcialmente)

A FERROVIA NO TRIÂNGULO MINEIRO E ALTO PARNAÍBA E SUAS INTERFACES: HISTÓRIA, PRESERVAÇÃO E CONSERVAÇÃO.



Estado : D. Demolida A. Abandonada U. Utilizada

Estrada de Ferro Oeste de Minas – EFOM, Rede Mineira de Viação – RMV, Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, Viação Férrea Centro –Oeste – VFCO

Estações	Linha (Km)	Companhias	Município	Fotos	D	A	U	Data de inauguração	Grau de proteção			Uso Atual
									Não	Inventariada	Tombada	

Bela Vista	895,000							12/10/1918				Demolida
Patrocínio	Linha tronco 900,098 (1960)	EFG / EFOM / RMV/VFC / RFFSA / FCA	Patrocínio					12/10/1918				Controle Operacional da FCA para o transporte de cargas e museu ferroviário
Inspetor Quirino	911,940	RFFSA	Patrocínio									Abandonada
Folhados	Linha Tronco 924,500 (1960)	RMV / VFC / RFFSA	Patrocínio					24/04/1937				Abandonada

A FERROVIA NO TRIÂNGULO MINEIRO E ALTO PARNAÍBA E SUAS INTERFACES: HISTÓRIA, PRESERVAÇÃO E CONSERVAÇÃO.



Estado : D. Demolida A. Abandonada U. Utilizada

Estrada de Ferro Oeste de Minas – EFOM, Rede Mineira de Viação – RMV, Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, Viação Férrea Centro –Oeste – VFCO

Estações	Linha (Km)	Companhias	Município	Fotos	D	A	U	Data de inauguração	Grau de proteção			Uso Atual
									Não	Inventariada	Tombada	

Jequitibá	934,988	RFFSA	_____									Moradia
Macaúba	Linha Tronco 942,000 (1960)	RMV / VFCO / RFFSA	Patrocínio	_____				01/09/1946				Demolida
Celso Bueno	Linha Tronco (Trecho erradicado) 961,742 (1960)	RMV / VFCO / RFFSA	Monte Carmelo	_____				24/04/1937				Demolida
Castilhana	Linha Tronco (Trecho erradicado) 977,491	_____	Monte Carmelo	_____				01/01/1958				Demolida
Monte Carmelo	Linha Tronco (Trecho erradicado) 993,396 (1960)	RMV / VFCO / RFFSA	Monte Carmelo					24/04/1937				Casa da Cultura Tombamento Municipal

A FERROVIA NO TRIÂNGULO MINEIRO E ALTO PARNAÍBA E SUAS INTERFACES: HISTÓRIA, PRESERVAÇÃO E CONSERVAÇÃO.



Estado : D. Demolida A. Abandonada U. Utilizada

Estrada de Ferro Oeste de Minas – EFOM, Rede Mineira de Viação – RMV, Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, Viação Férrea Centro –Oeste – VFCO

Estações	Linha (Km)	Companhias	Município	Fotos	D	A	U	Data de inauguração	Grau de proteção			Uso Atual
									Não	Inventariada	Tombada	

São Félix	Linha Tronco (Trecho erradicado) 1010,044 (1960)	RMV / VFCO / RFFSA	Estrela do Sul					11/11/1942				Moradia
Britador	Linha Tronco (Trecho erradicado) 1016	RMV/VFCO/ RFFSA	_____									Demolida
Chapada	Linha Tronco (Trecho erradicado) 1.018,482	_____	_____	_____				11/11/1942				Demolida
Macacos	Linha Tronco (Trecho erradicado) 1033,070 (1960)	RMV / VFCO / RFFSA	_____					11/11/1942				Demolida

A FERROVIA NO TRIÂNGULO MINEIRO E ALTO PARNAÍBA E SUAS INTERFACES: HISTÓRIA, PRESERVAÇÃO E CONSERVAÇÃO.



Estado : D. Demolida A. Abandonada U. Utilizada

Estrada de Ferro Oeste de Minas – EFOM, Rede Mineira de Viação – RMV, Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, Viação Férrea Centro –Oeste – VFCO

Estações	Linha (Km)	Companhias	Município	Fotos	D	A	U	Data de inauguração	Grau de proteção			Uso Atual
									Não	Inventariada	Tombada	

Dourado_quara	Linha Tronco (Trecho erradicado) 1037,571 (1960)	RMV, VFCO, RFFSA	_____		11/11/1942	Demolida
Grupiara	Linha Tronco (Trecho erradicado) 1049,000 (1960)	RMV, VFCO, RFFSA	(Hoje Grupiara)	_____	11/11/1942	Demolida

A FERROVIA NO TRIÂNGULO MINEIRO E ALTO PARNAÍBA E SUAS INTERFACES: HISTÓRIA, PRESERVAÇÃO E CONSERVAÇÃO.



Estado : D. Demolida A. Abandonada U. Utilizada

Estrada de Ferro Oeste de Minas – EFOM, Rede Mineira de Viação – RMV, Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, Viação Férrea Centro –Oeste – VFCO

Estações	Linha (Km)	Companhias	Município	Fotos	D	A	U	Data de inauguração	Grau de proteção			Uso Atual
									Não	Inventariada	Tombada	

Batista Frazão	Variante EF045 958,300	RFFSA / FCA	Irai de Minas					1984				Abandonada
Alvino Damião	Variante EF045 998,212	RFFSA / FCA	_____					1984				Abandonada
José Bittencourt	Variante EF045 1028,806 (2009)	RFFSA / FCA	_____					1984				Abandonada

A FERROVIA NO TRIÂNGULO MINEIRO E ALTO PARNAÍBA E SUAS INTERFACES: HISTÓRIA, PRESERVAÇÃO E CONSERVAÇÃO.



Estado : D. Demolida A. Abandonada U. Utilizada

Estrada de Ferro Oeste de Minas – EFOM, Rede Mineira de Viação – RMV, Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, Viação Férrea Centro –Oeste – VFCO

Estações	Linha (Km)	Companhias	Município	Fotos	D	A	U	Data de inauguração	Grau de proteção			Uso Atual
									Não	Inventariada	Tombada	

Brejo Alegre	Variante EF045 1055,601	RFFSA / FCA	Araguari					1984				Controle Operacional da FCA para o transporte de cargas
--------------	----------------------------	-------------	----------	--	--	--	--	------	--	--	--	---

As estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação

LISTA DAS FIGURAS UTILIZADAS NA TABELA DAS ESTAÇÕES DO TRIÂNGULO MINEIRO E ALTO PARANAÍBA
Estrada de Ferro Oeste de Minas – EFOM, Rede Mineira de Viação – RMV, Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, Viação Férrea Centro –Oeste – VFCO

FIGURA	DESCRÍÇÃO	DATA	FONTE	AUTOR	DISPONÍVEL EM
1	Estação ferroviária Ibiá	Abril de 2012	Panoramio	Glaucio Henrique Chaves	http://www.panoramio.com
2	Estação ferroviária Odilon Melo	Abril de 2012	Panoramio	Leonardo Figueiredo	http://www.panoramio.com
3	Estação ferroviária Guabiroba	Abril de 2012	Panoramio	Leonardo Figueiredo	http://www.panoramio.com
4	Estação ferroviária José Rafael	Abril de 2012	Panoramio	Glaucio Henrique Chaves	http://www.panoramio.com
5	Estação ferroviária Catara	Abril de 2012	Panoramio	Glaucio Henrique Chaves	http://www.panoramio.com
6	Estação ferroviária Perdizes	Abril de 2012	Panoramio	Glaucio Henrique Chaves	http://www.panoramio.com
7	Estação ferroviária KM 855	07/ 2010	Panoramio	Alexandra Maria Nunes	http://www.panoramio.com
8	Estação ferroviária Salitre de Minas	Março de 2014	Panoramio	Lizandro Júnior	http://www.panoramio.com
9	Estação ferroviária São Benedito	Sem data	Estações ferroviárias	Acervo Manoel Monachesi	http://www.estacoesferroviarias.com.br
10	Estação ferroviária Beija Flor	04/2012	Panoramio	Leonardo Figueiredo	http://www.panoramio.com
11	Estação ferroviária Patrocínio	08/2010	Panoramio	David (pu4yen_david)	http://www.panoramio.com
12	Estação ferroviária Inspetor Quirino	04/ 2012	Panoramio	Glaucio Henrique Chaves	http://www.panoramio.com
13	Estação ferroviária Folhados	2006	Vistoria das Estações – Programa Trens de Minas, IEPHA/MG. Belo Horizonte: 2006	Maria Cristina Cairo Silva	Arquivo Digital da Biblioteca do Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais – IEPHA/MG
14	Estação ferroviária Jequitibá	04/ 2012	Panoramio	Glaucio Henrique Chaves	http://www.panoramio.com
15	Estação ferroviária Monte Carmelo	01/2014	Acervo Particular	Clayton França Carilli	Acervo Particular
16	Estação ferroviária São Félix	1940	Estações Ferroviárias	Acervo Roberto Fonseca Dias	http://www.estacoesferroviarias.com.br
17	Estação Feroviária Britador	04/ 2012	Panoramio	Glaucio Henrique Chaves	http://www.panoramio.com
18	Estação ferroviária Macacos	02/2007	Estações Ferroviárias	Roberto Fonseca Dias	http://www.estacoesferroviarias.com.br

As estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação

LISTA DAS FIGURAS UTILIZADAS NA TABELA DAS ESTAÇÕES DO TRIÂNGULO MINEIRO E ALTO PARANAÍBA
Estrada de Ferro Oeste de Minas – EFOM, Rede Mineira de Viação – RMV, Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, Viação Férrea Centro –Oeste – VFCO

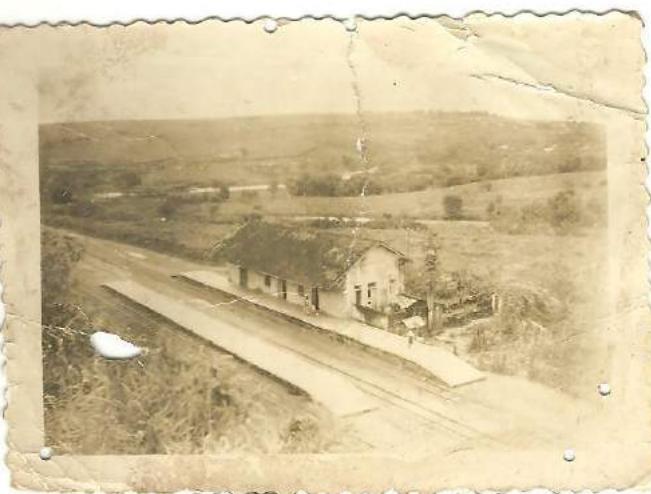
19	Estação ferroviária Douradoquara	1991	Estações Ferroviárias	Luiz Gonzaga Ramos	http://www.estacoesferroviarias.com.br
20	Estação ferroviária Batista Frazão	03/2011	Panoramio	Luciano David	http://www.panoramio.com
21	Estação ferroviária Alvino Damião	05/ 2012	Panoramio	Glaucio Henrique Chaves	http://www.panoramio.com
22	Estação ferroviária José Bittencourt	05/ 2008	Panoramio	Glaucio Henrique Chaves	http://www.panoramio.com
23	Estação ferroviária Brejo Alegre	07/ 2009	Panoramio	Glaucio Henrique Chaves	http://www.panoramio.com

As estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação

Estado : D. Demolida A. Abandonada U. Utilizada

Estrada de Ferro Oeste de Minas – EFOM, Rede Mineira de Viação – RMV, Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, Viação Férrea Centro –Oeste – VFCO

Estações	Linha (Km)	Companhias	Município	Fotos	D	A	U	Data de inauguração	Grau de proteção			Uso Atual
									Não	Inventariada	Tombada	

São Pedro de Alcântara Figura 1	Linha Tronco 784,190 (1960)	EFOM / RMV / VFCO / RFFSA	Ibiá					13/11/1913				Demolida
Coronel Adolfo Figura 2	Ramal Ibiá Uberaba 806,310 (1960)	EFOM / RMV / VFCO / RFFSA	Ibiá					26/02/1930				Demolida
Estevão Lobo Figura 3	Ramal Ibiá Uberaba 815,790 (1960)	EFOM / RMV / VFCO / RFFSA	Ibiá					5/11/1926				Abandonada

As estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação

Estado : D. Demolida A. Abandonada U. Utilizada

Estrada de Ferro Oeste de Minas – EFOM, Rede Mineira de Viação – RMV, Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, Viação Férrea Centro –Oeste – VFCO

Estações	Linha (Km)	Companhias	Município	Fotos	D	A	U	Data de inauguração	Grau de proteção			Uso Atual
									Não	Inventariada	Tombada	

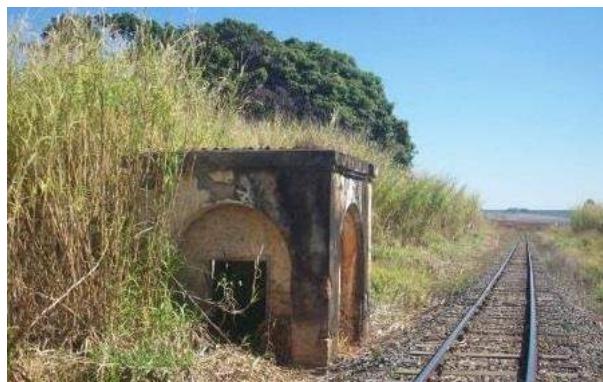
Tamandua pava Figura 4	Ramal Ibiá Uberaba 841,000 (1960)	EFOM / RMV / VFCO / RFFSA	Ibiá					13/11/1926				Moradia
Km 855 Figura 5	Ramal Ibiá Uberaba 855,376	_____	Araxá					10/01/1940				Demolida
Araxá Figura 6	Ramal Ibiá Uberaba 871,242 (1960)	EFOM / RMV / VFCO / RFFSA	Araxá					15/11/1926				Fundação Cultural Calmor Barreto Tombamento Municipal

As estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação

Estado : D. Demolida A. Abandonada U. Utilizada

Estrada de Ferro Oeste de Minas – EFOM, Rede Mineira de Viação – RMV, Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, Viação Férrea Centro –Oeste – VFCO

Estações	Linha (Km)	Companhias	Município	Fotos	D	A	U	Data de inauguração	Grau de proteção			Uso Atual
									Não	Inventariada	Tombada	

Araxá Nova Figura 7	Ramal Ibiá Uberaba Variante 870,222	RFFSA	Araxá					1982				Abandonada
Capivara Figura 8	Ramal Ibiá / Uberaba 889,748 (1960)	EFOM / RMV / VFCO / RFFSA	Araxá					21/11/1928				Demolida
Ibitimirim Figura 9	Ramal Ibiá / Uberaba 903,278 (1960)	RMV / VFCO / RFFSA	Araxá					01/09/1932				Moradia

As estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação

Estado : D. Demolida A. Abandonada U. Utilizada

Estrada de Ferro Oeste de Minas – EFOM, Rede Mineira de Viação – RMV, Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, Viação Férrea Centro –Oeste – VFCO

Estações	Linha (Km)	Companhias	Município	Fotos	D	A	U	Data de inauguração	Grau de proteção		Uso Atual
									Não	Inventariada	

Itaipu Figura 10	Ramal Ibiá / Uberaba 916,569 (1960)	EFOM / RMV / VFCO / RFFSA	Araxá					19/11/1926			Abandonada Tombamento Municipal
Alpercatas Figura 11	Ramal Ibiá / Uberaba 938,612 (1960)	EFOM / RMV / VFCO / RFFSA	Araxá					01/01/1950			Abandonada
Zelândia Figura 12	Ramal Ibiá / Uberaba 955,462 (1960)	EFOM / RMV / VFCO / RFFSA	Santa Juliana					01/05/1929			Abandonada
Rio das Velhas Figura 13	Ramal Ibiá / Uberaba 961,120 (1960)	EFOM / RMV / VFCO / RFFSA	Santa Juliana					09/11/1926			Demolida

As estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação

Estado : D. Demolida A. Abandonada U. Utilizada

Estrada de Ferro Oeste de Minas – EFOM, Rede Mineira de Viação – RMV, Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, Viação Férrea Centro –Oeste – VFCO

Estações	Linha (Km)	Companhias	Município	Fotos	D	A	U	Data de inauguração	Grau de proteção		Uso Atual
									Não	Inventariada	

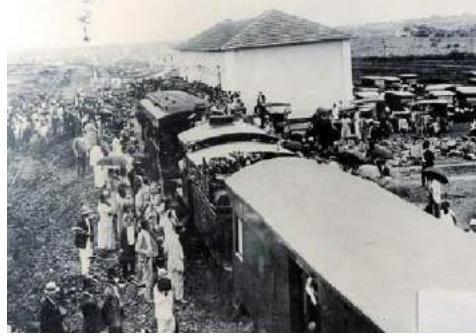
Almeida Campos Figura 14	Ramal Ibiá / Uberaba 978,500 (1960)	EFOM / RMV / VFCO / RFFSA	Nova Ponte					15/11/1926			Abandonada
Barro Preto	Ramal Ibiá / Uberaba 993,878 (1960)	EFOM / RMV / VFCO / RFFSA	_____	_____				15/11/1926			Demolida
Itiquapira Figura 15	Ramal Ibiá / Uberaba 1.009,000 (1960)	EFOM / RMV / VFCO / RFFSA	Uberaba					15/11/1926			Abandonada
Batuíra Figura 16	Ramal Ibiá / Uberaba 1025,000 (1960)	EFOM / RMV / VFCO / RFFSA	Uberaba					15/11/1926			Abandonada

As estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação

Estado : D. Demolida A. Abandonada U. Utilizada

Estrada de Ferro Oeste de Minas – EFOM, Rede Mineira de Viação – RMV, Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, Viação Férrea Centro –Oeste – VFCO

Estações	Linha (Km)	Companhias	Município	Fotos	D	A	U	Data de inauguração	Grau de proteção			Uso Atual
									Não	Inventariada	Tombada	

Amoroso Costa	VIDE LINHA TRONCO DA COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADA DE FERRO – JAGURA/ARAGUARI											
Uberaba EFOM Figura 17	Ramal Ibiá / Uberaba 1057,200 (1960)	EFOM / RMV / VFCO / RFFSA	Uberaba					15/11/1926				Demolida

As estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação

LISTA DAS FIGURAS UTILIZADAS NA TABELA DAS ESTAÇÕES DO TRIÂNGULO MINEIRO E ALTO PARANAÍBA
Estrada de Ferro Oeste de Minas – EFOM, Rede Mineira de Viação – RMV, Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, Viação Férrea Centro –Oeste – VFCO

FIGURA	DESCRÍÇÃO	DATA	FONTE	AUTOR	DISPONÍVEL EM
1	Estação ferroviária São Pedro de Alcantara	Década de 1910	Museu Ferroviário de Ibiá	Desconhecido	Arquivo Digital do Museu Ferroviário de Ibiá
2	Estação ferroviária Coronel Adolfo	2006	Vistoria das Estações – Programa Trens de Minas, IEPHA/MG. Belo Horizonte: 2006	Maria Cristina Cairo Silva	Arquivo Digital da Biblioteca do Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais – IEPHA/MG
3	Estação ferroviária Estêvão Lobo	2006	Vistoria das Estações – Programa Trens de Minas, IEPHA/MG. Belo Horizonte: 2006	Maria Cristina Cairo Silva	Arquivo Digital da Biblioteca do Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais – IEPHA/MG
4	Estação ferroviária Tamanduapava	06/ 2011	Panoramio	Leonardo Figueiredo	http://www.panoramio.com
5	Estação ferroviária KM 855	07/ 2010	Panoramio	Alexandra Maria Nunes	http://www.panoramio.com
6	Estação ferroviária Araxá Velha	01/2014	Acervo Particular	Clayton França Carilli	Acervo Particular
7	Estação ferroviária Araxá Nova	Sem data	Panoramio	Leonardo Figueiredo	http://www.panoramio.com
8	Estação ferroviária Capivara	06/ 2011	Estações Ferroviárias	Leonardo Figueiredo	http://www.estacoesferroviarias.com.br
9	Estação ferroviária Ibitimirim	07/2011	Panoramio	Leonardo Figueiredo	http://www.panoramio.com
10	Estação ferroviária Itaipu	2011	Estações Ferroviárias	Leonardo Figueiredo	http://www.estacoesferroviarias.com.br
11	Estação ferroviária Alpercatas	07/ 2011	Estações Ferroviárias	Leonardo Figueiredo	http://www.estacoesferroviarias.com.br
12	Estação ferroviária Zelândia	2006	Vistoria das Estações – Programa Trens de Minas, IEPHA/MG. Belo Horizonte: 2006	Maria Cristina Cairo Silva	Arquivo Digital da Biblioteca do Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais – IEPHA/MG
13	Estação ferroviária Rio das Velhas	02/2009	Estações Ferroviárias	Glaucio Henrique Chaves	http://www.estacoesferroviarias.com.br
14	Estação ferroviária Almeida Campos	2011	Estações Ferroviárias	Leonardo Figueiredo	http://www.estacoesferroviarias.com.br
15	Estação ferroviária Itiquapira	2011	Estações Ferroviárias	Leonardo Figueiredo	http://www.estacoesferroviarias.com.br
16	Estação ferroviária Batuíra	2006	Vistoria das Estações – Programa Trens de Minas, IEPHA/MG. Belo Horizonte: 2006	Maria Cristina Cairo Silva	Arquivo Digital da Biblioteca do Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais – IEPHA/MG
17	Estação ferroviária Uberaba EFOM	1926	Estações Ferroviárias	Desconhecido	http://www.estacoesferroviarias.com.br

As estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação

Estado : D. Demolida A. Abandonada U. Utilizada

Estrada de Ferro Goiás – EFG, Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, Viação Férrea Centro –Oeste – VFCO.

Estações	Linha (Km)	Companhias	Município	Fotos	D	A	U	Data de Inauguração	Grau de proteção			Uso Atual
									Não	Inventariada	Tombada	

Estação da Goiás 1ª ESTAÇÃO Figura 01		EFG	Araguari					1911				Demolida
Estação da Goiás 2ª ESTAÇÃO Figura 02	Tronco 0,136 (1960)	EFG / VFCO / RFFSA	Araguari					1928				Sede da Prefeitura Municipal de Araguari Tombamento Municipal e Estadual Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Estrada de Ferro Goiás
Marciano Santos / Amanhece Figura 03	Linha Tronco 15,020 (1960)	EFG / VFCO / RFFSA	Araguari					28/09/1911				Abandonada Tombamento Municipal

As estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação

Estado : D. Demolida A. Abandonada U. Utilizada

Estrada de Ferro Goiás – EFG, Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, Viação Férrea Centro –Oeste – VFCO.

Estações	Linha (Km)	Companhias	Município	Fotos	D	A	U	Data de Inauguração	Grau de proteção			Uso Atual
									Não	Inventariada	Tombada	

Ararapira Figura 04	29,180 (1960)	EFG / VFCO / RFFSA	Araguari					01/03/1924				Demolida
Km 38 Figura 05	38,054 (1960)	EFG / VFCO / RFFSA	Araguari					16/04/1946				Demolida
Horto Florestal Figura 06	47,150 (1960)	EFG / VFCO / RFFSA	Araguari					30/10/1944				Demolida

As estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação

Estado : D. Demolida A. Abandonada U. Utilizada

Estrada de Ferro Goiás – EFG, Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, Viação Férrea Centro –Oeste – VFCO.

Estações	Linha (Km)	Companhias	Município	Fotos	D	A	U	Data de Inauguração	Grau de proteção			Uso Atual
									Não	Inventariada	Tombada	

Eng Bethout	52,416 (1960)	EFG / VFCO / RFFSA	Araguari					28/09/1911				Demolida
-------------	---------------	--------------------	----------	--	--	--	--	------------	--	--	--	----------

Figura 07

Araguari Nova	0 (2006)	RFFSA / FCA	Araguari					23/03/1973				Controle Operacional da FCA para o transporte de cargas
---------------	----------	-------------	----------	---	--	--	--	------------	--	--	--	---

Figura 08

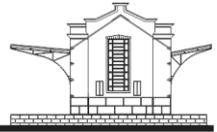
Bucâina	Linha Tronco 20,03 (2006)	RFFSA	Araguari					31/03/1980				Abandonada
---------	---------------------------	-------	----------	---	--	--	--	------------	--	--	--	------------

Figura 09

As estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação

LISTA DAS FIGURAS UTILIZADAS NA TABELA DAS ESTAÇÕES DO TRIÂNGULO MINEIRO E ALTO PARANAÍBA
Estrada de Ferro Goiás – EFG, Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, Viação Férrea Centro –Oeste – VFCO.

FIGURA	DESCRIÇÃO	DATA	FONTE	AUTOR	DISPONÍVEL EM
01	Estação ferroviária Araguari 1ª estação da EFG	Sem data	Arquivo Público Municipal “Dr. Calil Porto”	Desconhecido	Fundação Araguariña de Educação e Cultura – FAEC Arquivo Público Municipal “Dr. Calil Porto”
02	Estação ferroviária Araguari 2ª estação da EFG	2005	Acervo Particular	Clayton França Carilli	Acervo Particular
03	Estação ferroviária Marciano Santos/ Amanhece	Sem data	Estações Ferroviárias	Sem autor	http://www.estacoesferroviarias.com.br
04	Estação ferroviária Ararapira	2004	Estações Ferroviárias	Glaucio Henrique Chaves	http://www.estacoesferroviarias.com.br
05	Estação ferroviária KM 38	2005	Estações Ferroviárias	Glaucio Henrique Chaves	http://www.estacoesferroviarias.com.br
06	Estação ferroviária Horto Florestal	Sem data	Acervo Particular	Glaucio Henrique Chaves	Acervo Particular
07	Estação ferroviária Engenheiro Bethout	02/2009	Estações Ferroviárias	Glaucio Henrique Chaves	http://www.estacoesferroviarias.com.br
08	Estação ferroviária Araguari Nova	08/2003	Estações Ferroviárias	Fernando Picarelli	http://www.estacoesferroviarias.com.br
09	Estação ferroviária Bucânia	2006	Vistoria das Estações – Programa Trens de Minas, IEPHA/MG. Belo Horizonte: 2006	Maria Cristina Cairo Silva	Arquivo Digital da Biblioteca do Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais – IEPHA/MG



Apêndice C - Tabelas dos conjuntos do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba

CMEF / FEPASA - Companhia Mogiana de Estrada de Ferro – CMEF, Ferrovia Paulista S. A. – FEPASA

EFOM / RMV/RFFSA/ VFCO/FCA - Estrada de Ferro Oeste de Minas – EFOM, Rede Mineira de Viação – RMV, Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, Viação Férrea Centro –Oeste – VFCO, Ferrovia Centro Atlântica – FCA

EFG/ RFFSA/VFCO -Estrada de Ferro Goiás – EFG, Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, Viação Férrea Centro –Oeste – VFCO.



A FERROVIA NO TRIÂNGULO MINEIRO E ALTO PARNAÍBA E SUAS INTERFACES: HISTÓRIA, PRESERVAÇÃO E CONSERVAÇÃO.



DEFINIÇÃO DOS PRÉDIOS PERTENCENTES AOS CONJUNTOS FERROVIÁRIOS - Companhia Mogiana de Estrada de Ferro – CMEF, Ferrovia Paulista S. A. – FEPASA

A FERROVIA NO TRIÂNGULO MINEIRO E ALTO PARNAÍBA E SUAS INTERFACES: HISTÓRIA, PRESERVAÇÃO E CONSERVAÇÃO.



DEFINIÇÃO DOS PRÉDIOS PERTENCENTES AOS CONJUNTOS FERROVIÁRIOS - Companhia Mogiana de Estrada de Ferro – CMEF, Ferrovia Paulista S. A. – FEPASA

Estações	Linha férrea passa ainda do lado da estação	Possui Praças Frontais	Município	Caixa d'água	Armazém de Cargas		Casa do Chefe da estação ou funcionário	Casa de turma ou alojamento	Oficinas	Garagem do Trole	Demais prédios:
					Acoplado a estação – mesmo prédio	Prédio Separado					
	SIM	NÃO	SIM	NÃO							

URU VELHA DEMOLIDA				Uberaba							
URU NOVA DEMOLIDA				Uberaba							
PEQUI VELHA DEMOLIDA				Uberaba							
PEQUI NOVA DEMOLIDA				Uberaba							
SUCUPIRA NOVA				Uberlândia							
SUCUPIRA VELHA DEMOLIDA				Uberlândia							
ÔMEGA DEMOLIDA				Uberlândia							
UBERLÂNDIA 1^a ESTAÇÃO DEMOLIDA				Uberlândia							
UBERLÂNDIA 2^a ESTAÇÃO DEMOLIDA				Uberlândia							
UBERLÂNDIA 3^a ESTAÇÃO DEMOLIDA				Uberlândia							
UBERLÂNDIA 4^a ESTAÇÃO DEMOLIDA				Uberlândia							
JILO DEMOLIDA				Uberlândia							
SOBRADINHO VELHA				Uberlândia							

A FERROVIA NO TRIÂNGULO MINEIRO E ALTO PARNAÍBA E SUAS INTERFACES: HISTÓRIA, PRESERVAÇÃO E CONSERVAÇÃO.



DEFINIÇÃO DOS PRÉDIOS PERTENCENTES AOS CONJUNTOS FERROVIÁRIOS - Companhia Mogiana de Estrada de Ferro – CMEF, Ferrovia Paulista S. A. – FEPASA

Estações	Linha férrea passa ainda do lado da estação	Possui Praças Frontais	Município	Caixa d'água	Armazém de Cargas		Casa do Chefe da estação ou funcionário	Casa de turma ou alojamento	Oficinas	Garagem do Trole	Demais prédios:
					Acoplado a estação – mesmo prédio	Prédio Separado					
	SIM	NÃO	SIM	NÃO							

PREÁ DEMOLIDA				Uberlândia							
STEVENSON VELHA				Araguari							
ANGÁ DEMOLIDA				Araguari							
ARAGUARI DEMOLIDA				Araguari							
DELTA DEMOLIDA				Delta							
CALAFATE				Uberaba							
TANGARÁ DEMOLIDA				Uberaba							
AMENO DEMOLIDA				Uberaba							
BABAÇU				Uberaba							
VALEFÉRTIL				Uberaba							
UBERLÂNDIA NOVA 5ª ESTAÇÃO				Uberlândia							
STEVENSON NOVA				Araguari						Refeitório e vestiário – Centro de Convivência	

A FERROVIA NO TRIÂNGULO MINEIRO E ALTO PARNAÍBA E SUAS INTERFACES: HISTÓRIA, PRESERVAÇÃO E CONSERVAÇÃO.



DEFINIÇÃO DOS PRÉDIOS PERTENCENTES AOS CONJUNTOS FERROVIÁRIOS

Estrada de Ferro Oeste de Minas – EFOM, Rede Mineira de Viação – RMV, Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, Viação Férrea Centro –Oeste – VFCO

A FERROVIA NO TRIÂNGULO MINEIRO E ALTO PARNAÍBA E SUAS INTERFACES: HISTÓRIA, PRESERVAÇÃO E CONSERVAÇÃO.



DEFINIÇÃO DOS PRÉDIOS PERTENCENTES AOS CONJUNTOS FERROVIÁRIOS

Estrada de Ferro Oeste de Minas – EFOM, Rede Mineira de Viação – RMV, Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, Viação Férrea Centro –Oeste – VFCO.

A FERROVIA NO TRIÂNGULO MINEIRO E ALTO PARNAÍBA E SUAS INTERFACES: HISTÓRIA, PRESERVAÇÃO E CONSERVAÇÃO.



DEFINIÇÃO DOS PRÉDIOS PERTENCENTES AOS CONJUNTOS FERROVIÁRIOS

Estrada de Ferro Oeste de Minas – EFOM, Rede Mineira de Viação – RMV, Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, Viação Férrea Centro –Oeste – VFCO.

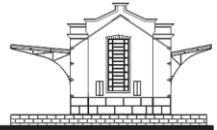
A FERROVIA NO TRIÂNGULO MINEIRO E ALTO PARNAÍBA E SUAS INTERFACES: HISTÓRIA, PRESERVAÇÃO E CONSERVAÇÃO.



DEFINIÇÃO DOS PRÉDIOS PERTENCENTES AOS CONJUNTOS FERROVIÁRIOS -Estrada de Ferro Goiás – EFG, Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, Viação Férrea Centro –Oeste – VFCO.

Estações	Linha férrea passa ainda do lado da estação		Possui Praça Frontal	Município	Caixa d'água	Armazém de Cargas Acoplado a estação – mesmo prédio	Armazém de Cargas Prédio Separado	Casa do Chefe da estação ou funcionários	Casa de turma ou alojamento	Oficinas	Garagem do Trole	Demais prédios:
	SIM	NÃO										

Estação da Goiás 1ª ESTAÇÃO Demolida				Araguari								
Estação da Goiás 2ª ESTAÇÃO				Araguari								. Hospital; . Vila operária; . Carpintaria; .Escola Profissionalizante; .Fundição; .Tipografia; .Almoxarifado;
Marciano Santos / Amanhece				Araguari				Quatro casas sendo uma a casa de turma e três de funcionários				
Ararapira Demolida				Araguari								
Km 38 Demolida				Araguari								
Horto Florestal Demolida				Araguari								
Eng Bethout Demolida				Araguari								
Araguari Nova				Araguari								
Bucaina				Araguari								Casa dos engenheiros; .Guarita



*Apêndice D – Fichas de levantamento de campo das estações visitadas
do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba*

Companhia Mogiana de Estrada de Ferro – CMEF

Estação da Jaguara
Estação do Cipó
Estação de Conquista
2ª Estação de Uberaba/ CMEF
Estação de Peirópolis
Estação Butiri
Estação de Sobradinho
Estação da Stevenson

Estrada de Ferro Elétrica Município de Sacramento – EFEMS

Estação de Bonde de Sacramento

Estrada de Ferro Oeste de Minas - EFOM

Estação de Araxá

Rede Mineira de Viação - RMV

Estação de Monte Carmelo

Estrada de Ferro Goiás - EFG

2ª Estação da Goiás de Araguari;
Estação Marciano Santos/Amanhece





FICHA VISITA DE CAMPO – ESTAÇÃO JAGUARA

DESIGNAÇÃO DO PRÉDIO: Estação da Jaguara – Conjunto Arquitetônico da Estação da Jaguara

USO DO PROJETO ORIGINAL: Estação	ATUAL: Abandonada	
DATA DE CONSTRUÇÃO/INAUGURAÇÃO: 05.03.1888	LOCALIZAÇÃO	
	CIDADE: Sacramento / MG	KM DA LINHA Linha do Rio Grande - km 502,962 (1938)
VIAÇÃO FERREA E OU COMPANHIA: Cia. Mogiana de Estradas de Ferro (1889-1971) Fepasa (1971-1976)	ENDEREÇO Estrada Municipal, vicinal da MG 428, às margens do Rio Grande, perto da UHE de Jaguara, zona rural de Sacramento	
GRAU DE PROTEÇÃO: <input type="checkbox"/> Inventário <input checked="" type="checkbox"/> Tombamento municipal <input type="checkbox"/> Tombamento estadual <input type="checkbox"/> Outros _____	TIPO DE COMPLEXO SEGUNDO O GUIA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA DA RFFSA: <input type="checkbox"/> Pequeno porte <input checked="" type="checkbox"/> Médio porte <input type="checkbox"/> Grande porte O Conjunto Arquitetônico da Estação Ferroviária da Jaguara é composto dos seguintes bens: <ul style="list-style-type: none">• Estação;• Armazém de Cargas;• Caixa d'água• Casas de Turma – 1, 2,3• Garagem do Trole• Casa de Máquinas	
A ATUAL OCUPAÇÃO DO IMÓVEL HOUVE PROJETO <input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não	SE HOUVE QUAL OU QUAIS OS AUTORES E DATAS DAS INTERVENÇÕES: Não houve intervenções, porém, tivemos acesso ao Estudos Preliminares desenvolvidos pelos arquitetos da Divisão de Patrimônio Histórico de Sacramento, as propostas ficaram em nível de estudo preliminar propondo, no local, a criação do Centro de Estudos da	



FICHA VISITA DE CAMPO – ESTAÇÃO JAGUARA

DESCRÍÇÃO DAS PRINCIPAIS INTERVENÇÕES:

Não houve intervenções a estação assim como todo o conjunto deteriora-se pela falta de uso e o abandono que é agravado pelo tempo e o vandalismo nos prédios.

DESCRÍÇÃO DA ÁREA DE ENTORNO:

Este imóvel localiza-se na zona rural do município, conhecida como Jaguara. Tem como acesso principal a estrada asfaltada que liga as cidades de Araxá e Sacramento à Franca, e após por uma vicinal, variante de terra até as margens do Rio Grande. Possui no seu entorno uma casa comercial (bar) e uma série de ranchos de recreio e fazendas, em uma ocupação rarefeita, sem adensamento. À sua frente encontra-se o Rio Grande de onde se avista a antiga ponte férrea de Jaguara, que ligava Minas Gerais a São Paulo, e a U.H.E. de Jaguara, pertencente à Cemig.

Este conjunto situa-se junto às margens do Rio Grande, construído dentro de uma área total de 42.458,40 m². Ao adentrarmos a área circundada por cerca de arame, através de um portão simples, temos uma via de circulação em terra batida, aonde antes existiam os trilhos. O conjunto é composto pelas seguintes edificações e estruturas: Prédio da estação em conjunto com armazéns, prédio de alojamentos (cinco unidades geminadas), três edificações que serviam de residência e escritórios, independentes, uma garagem (casa do trole), uma casa de máquinas, uma caixa d'água e um viradouro desmontados, um poste de telégrafo e a estrutura da ponte sobre o Córrego Pratinha.

DESCRÍÇÃO ARQUITETÔNICA:

A estação em estilo da arquitetura industrial inglesa, construído em tijolos maciços, com estrutura de alvenaria autoportante, exceto na área externa referente às plataformas de passageiros e carga, onde são encontrados colunas e vigamentos metálicos. As estruturas das coberturas são em madeira, cobertas com telha cerâmica tipo francesa, provenientes de Marselha (França), exceto os alojamentos que receberam telhas capa–canal, tipo colonial. No prédio da estação existe forro de madeira em alguns cômodos. Possui um grande armazém, bilheteria, sala de espera e sanitários. Seu piso é de madeira, cimento, ladrilho hidráulico e pedra na plataforma de passageiros. Possui algumas casas que compõem o conjunto da Estação e ainda são habitadas. A Caixa d'água, viradouro e demais complementos são de estrutura metálica. O acabamento externo das alvenarias da Estação, alojamentos, base da caixa d'água e casa 2 são em tijolos à vista, a casa 1 e garagem são em reboco e por fim a casa 3 e casa de máquina também são de reboco, com barrado externo imitando pedra, internamente são todas em reboco com exceção da caixa d'água que se mantêm toda em tijolo à vista. Portas e janelas são enquadradas em vãos altos de madeira, parte das janelas é vedada com duas folhas, em madeira, e outra parte em guilhotina de madeira e vidro na face externa da edificação e de duas folhas de abrir internamente as portas são todas em folhas de abrir variando entre uma e duas folhas.



FICHA VISITA DE CAMPO – ESTAÇÃO JAGUARA

ESTADO DE CONSERVAÇÃO:

O estado de conservação da estação da Jaguara agrava-se pela falta de usos e as intempéries climáticas e vandalismo. Outro grave problema é o crescimento de espécies arbóreas ao lado das paredes o que provoca o aparecimento de trincas nas alvenarias e compromete a estrutura do edifício, há muito mato no conjunto ferroviário e próximo a estação. As patologias encontradas são:

- Telhado em telha de barro tipo francesas com ausência de telhas e peças quebradas o que agrava o estado de conservação do forro e das alvenarias;
- Peças do telhado apodrecidas e a presença de umidade ascendente nas alvenarias;
- Piso em assoalho no pavimento superior com partes apodrecidas e comprometidas pela ação do tempo no pavimento térreo temos alguns cômodos com a ausência do assoalho e dos barrotes que o sustentam;
- O forro em saia e camisa está em péssimo estado de conservação e em alguns cômodos foi todo perdido;
- As esquadrias foram quase todas as folhas perdidas estando os portais e as folhas ainda existentes de portas e janela sem estado precário de conservação;
- A escada em madeira de acesso ao pavimento superior está com pisos e espelhos em madeira faltantes e alguns comprometidos, o guarda-corpo foi todo perdido;
- Os pisos em ladrilhos hidráulicos estão com muitas sujidades;
- Na plataforma de embarque e desembarque de passageiros pare do madeiramento está ausente e sem telhas;

USO ATUAL: O bem está sem usos em estado de abandono

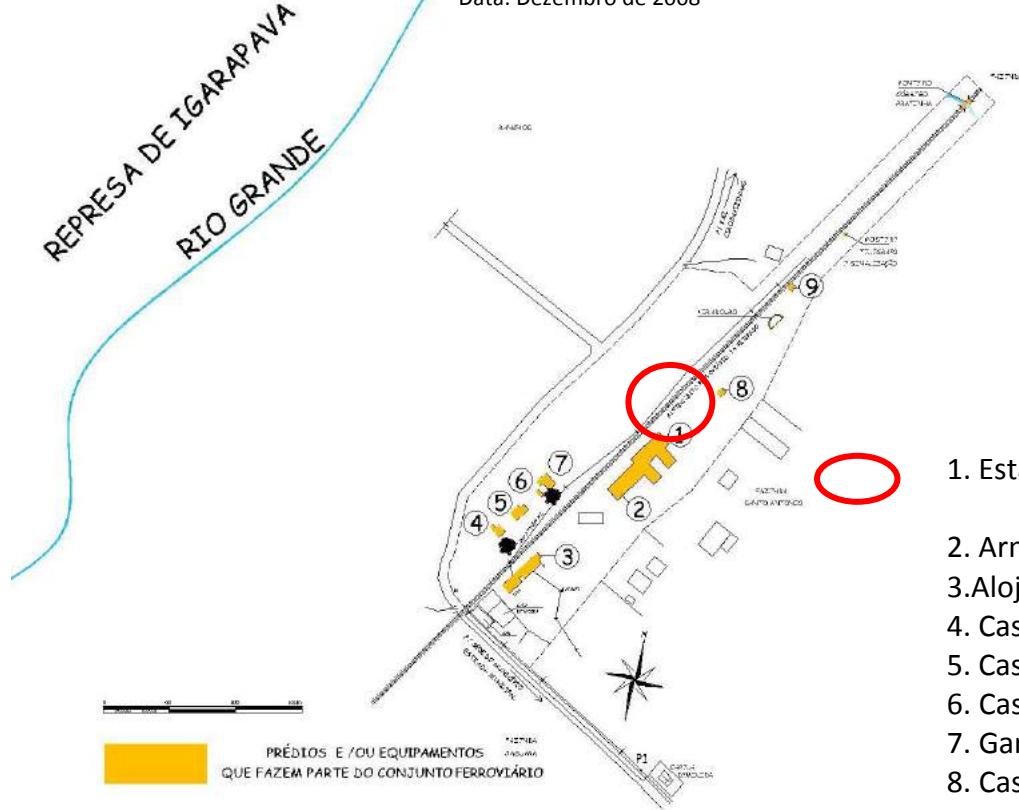
USO ATUAL: Modificado: CARILLI, Clayton
França

Fonte - Arquivos Digitais da Fundação Cultural de Sacramento – Prefeitura Municipal

de Sacramento

Autores: Raquel Rezende dos Santos / Virginia Dolabela de Lima

Data: Dezembro de 2008



1. Estação da Jaguara
2. Armazém de Cargas
3. Alojamento
4. Casa de Turma -1
5. Casa de Turma -2
6. Casa de Turma -3
7. Garagem do Trole
8. Casa de Máquinas
9. Caixa de água



FICHA VISITA DE CAMPO – ESTAÇÃO JAGUARA

FOTO IMÓVEL : AUTOR: CARILI, Clayton França

FONTE: Acervo Particular

DATA: JANEIRO DE 2014





FICHA VISITA DE CAMPO – ESTAÇÃO JAGUARA

FOTOS ENTORNO: AUTOR: CARILI, Clayton França

FONTE: Acervo Particular

DATA: JANEIRO DE 2014



Observa-se o entorno do conjunto ferroviário da Estação do Cipó e a proximidade com o rio Grande.

FONTES/ REFÊRENCIAS COLETADAS:

Acervo Particular – CARILI, Clayton França

Arquivos Digitais da Fundação Cultural de Sacramento – Prefeitura Municipal de Sacramento

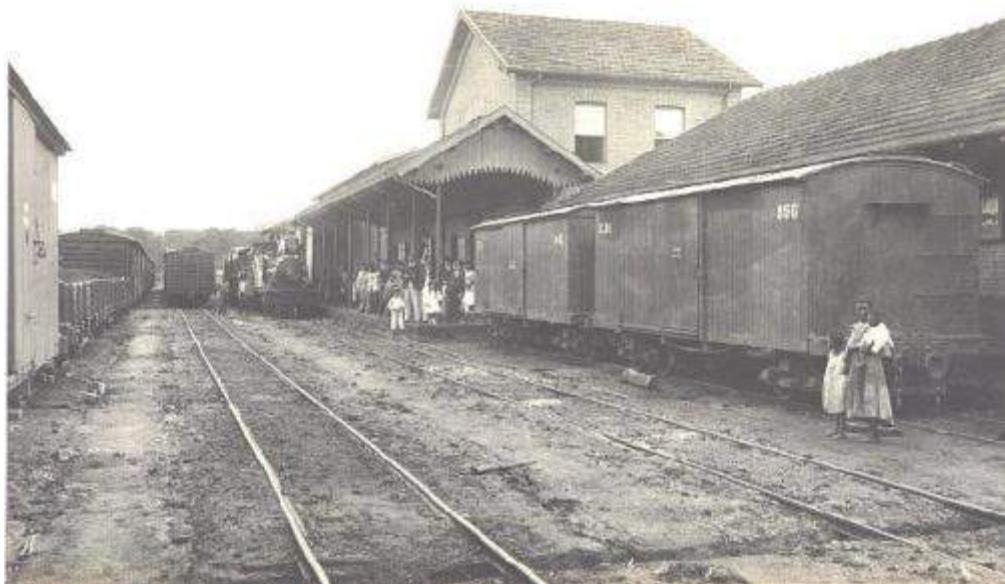
www.estacoesferroviarias.com.br



FICHA VISITA DE CAMPO – ESTAÇÃO JAGUARA

FOTOS HISTÓRICAS

DATAS: Ver legenda



Estação da Jaguara

Autor: Acervo Nilson Rodrigues

Data: Década de 1900

Fonte: Disponível em www.estacoesferroviarias.com.br



Estação da Jaguara – Zona Rural de Sacramento, nos seus últimos anos de operação - 1970

Autor: André Borges Lopes

Data: 1970

Fonte: Disponível em www.estacoesferroviarias.com.br



FICHA VISITA DE CAMPO – ESTAÇÃO JAGUARA

DEMAIS INFORMAÇÕES:



Município de Sacramento – Conjunto Ferroviário de Jaguara – Prédio da Estação – Vista fachada lateral direita e frontal.

Autor: Virgínia Dolabela de Lima.

Fonte: Inventário Cultural do Município de Sacramento-Arquivos Digitais da Fundação Cultural de Sacramento – Prefeitura Municipal de Sacramento

Data: 2005



Município de Sacramento – Conjunto Ferroviário de Jaguara – Prédio da Estação – Vista fachada posterior a plataforma de embarque e desembarque de passageiros

Autor: Virgínia Dolabela de Lima.

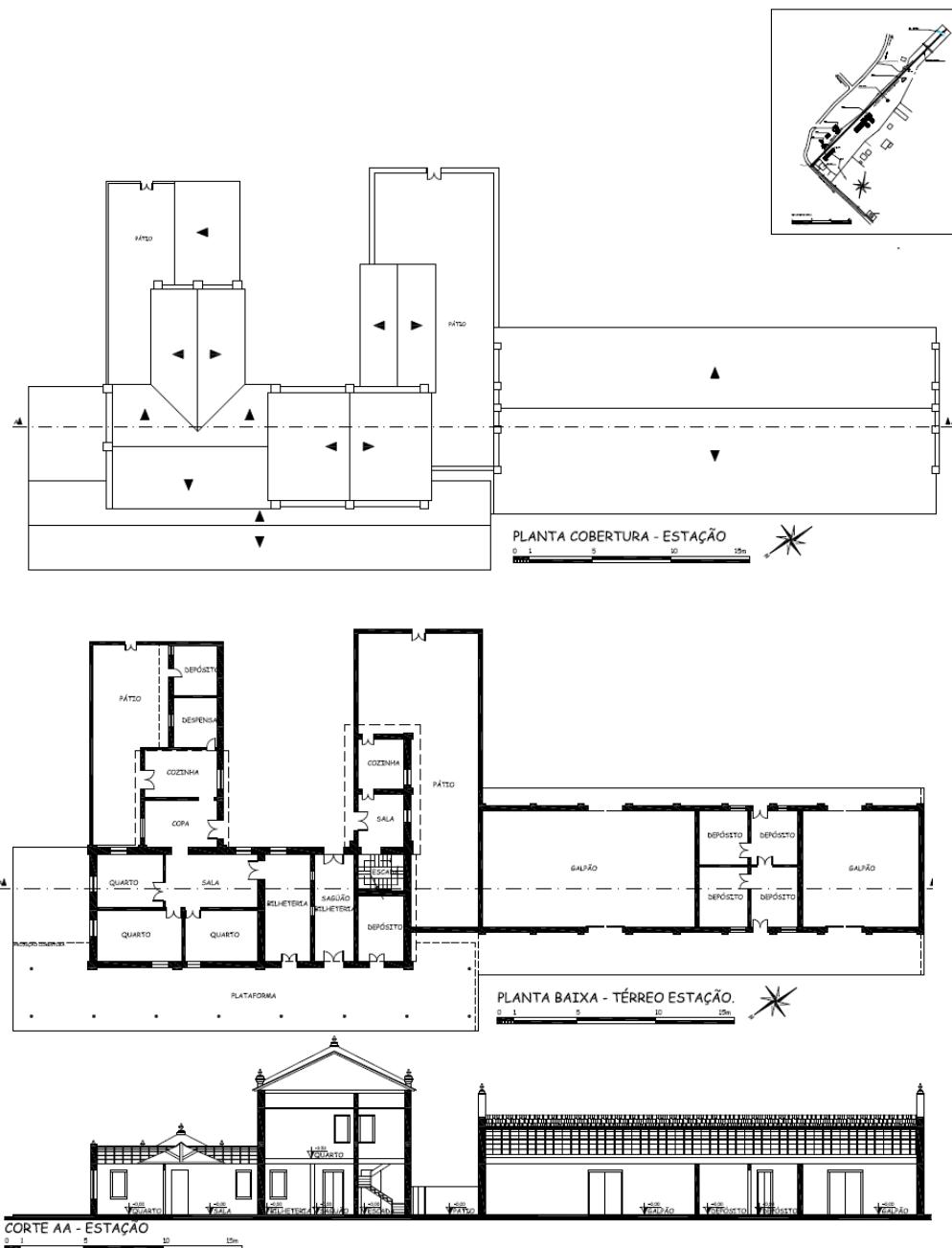
Fonte: Inventário Cultural do Município de Sacramento-Arquivos Digitais da Fundação Cultural de Sacramento – Prefeitura Municipal de Sacramento

Data: 2005



FICHA VISITA DE CAMPO – ESTAÇÃO JAGUARA

DEMAIS INFORMAÇÕES:



Município de Sacramento – Conjunto Ferroviário de Jaguara – LEVANTAMENTO ARQUITETÔNICO

Fonte - Arquivos Digitais da Fundação Cultural de Sacramento – Prefeitura Municipal de Sacramento

Autores: Raquel Rezende dos Santos / Virginia Dolabela de Lima

Data: Dezembro de 2008

ELABORAÇÃO DA FICHA: Clayton França Carili	REVISÃO DA FICHA: Sandra Maria da Costa Ferreira
PREENCHIMENTO DA FICHA: Clayton França Carili	DATA PREENCHIMENTO: Fevereiro de 2014.
	DATA REVISÃO: Julho de 2015



FICHA VISITA DE CAMPO – ESTAÇÃO CIPÓ

DESIGNAÇÃO DO PRÉDIO: Estação Cipó – Conjunto Arquitetônico da Estação do Cipó

USO DO PROJETO ORIGINAL: Estação	ATUAL: Abandonada	
DATA DE CONSTRUÇÃO/INAUGURAÇÃO: 23.04.1889	LOCALIZAÇÃO	
	CIDADE: Sacramento / MG	KM DA LINHA Linha do Catalão - km 514,010 (1937)
VIAÇÃO FERREA E OU COMPANHIA: Cia. Mogiana de Estradas de Ferro (1889-1971) Fepasa (1971-1976)	ENDEREÇO Fazenda Cafundó, Zona Rural às margens do Rio Grande, distante 14 Km da sede - cidade no município	
GRAU DE PROTEÇÃO: <input type="checkbox"/> Inventário X Tombamento municipal <input type="checkbox"/> Tombamento estadual <input type="checkbox"/> Outros _____	TIPO DE COMPLEXO SEGUNDO O GUIA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA DA RFFSA: <input checked="" type="checkbox"/> Pequeno porte <input type="checkbox"/> Médio porte <input type="checkbox"/> Grande porte O Conjunto Arquitetônico da Estação Ferroviária do Cipó é composto dos seguintes bens: <ul style="list-style-type: none">• Estação;• Armazém;• Caixa d'água• Casas de Turma – 1,2,3,4 e 5	
A ATUAL OCUPAÇÃO DO IMÓVEL HOUVE PROJETO <input type="checkbox"/> Sim X Não	SE HOUVE QUAL OU QUAIS OS AUTORES E DATAS DAS INTERVENÇÕES: Não houve intervenções, porém, tivemos acesso ao projeto arquitetônico nº MÉGARON DAU ARQ. 006 / 2005 • Rev. 1 • Folhas 01 / 04 , 02 / 04 , 03 / 04 e 04 / 04 , de autoria da empresa MÉGARON ARQUITETURA E ENGENHARIA LTDA. Crea nº 29.985 MG e do Sr. Engº Arq. Hamid Mauad Filho crea nº 32.050 / D MG. Posteriormente foi executado outro estudo preliminar pelos arquitetos da Divisão de Patrimônio Histórico do município, porém não se transformou em projeto executivo e também não foi executado.	



FICHA VISITA DE CAMPO – ESTAÇÃO CIPÓ

DESCRÍÇÃO DAS PRINCIPAIS INTERVENÇÕES:

Não houve intervenções a estação assim como todo o conjunto deteriora-se pela falta de uso e o abandono que é agravado pelo tempo e o vandalismo nos prédios.

DESCRÍÇÃO DA ÁREA DE ENTORNO:

A área onde está implantada o conjunto da Estação Cipó é conhecida como Jaguara, na Fazenda Cafundó, distando 14 Km da área urbana. O acesso é feito pela estrada que liga as cidades de Sacramento e Araxá à Franca e após uma estrada vicinal variante de terra.

Uma das reminiscências do funcionamento da estação é a alvenaria que sustentava a caixa de água que abastecia os trens, localizada ao fim da estrada de terra (onde passava a antiga linha férrea). Com ocupação dispersa existem quatro residências, sendo três para operários da ferrovia e uma para o chefe da estação.

A paisagem natural é de grande beleza ficando à frente do conjunto o Rio Grande e na parte posterior encontra-se a Serra do Cipó. Na lateral esquerda existem ranchos de recreio com uma ocupação rarefeita.

DESCRÍÇÃO ARQUITETÔNICA:

A estação do Cipó se contextualiza com as demais ferrovias brasileiras com características da arquitetura inglesa; uma das contribuições dessas foi a introdução do ferro como elemento construtivo.

A estação localiza-se em frente ao antigo leito da estrada de ferro (atualmente em terra). A topografia do terreno é plana com um entorno imediato caracterizado por ter uma vegetação sem tratamento,

O imóvel é estruturado em dois blocos: armazéns e administração/apoio operacional. Entre estes existe uma área aberta onde se localizava o terminal de passageiros.

Os armazéns formam um único edifício dividido em duas partes. O piso é do tipo cimento liso desempenado. Os caixilhos são de madeira e as portas são de correr. Nota-se também barrados em azulejo (15 por 15 cm) com acabamento em filete cerâmico decorado. As esquadrias possuem caixilharia em madeira. A cobertura em duas águas com telhas cerâmica tipo capa e bica. O embasamento na parte externa é em chapisco. A passagem entre os armazéns é feita através de um arco abatido.

O núcleo de administração e apoio operacional possui áreas para: guichês, administração, espera, closet e WC. O piso interno é em ladrilho hidráulico em branco e preto com desenhos geométricos. Barrado em azulejo e acabamento em filete cerâmico. A caixilharia é em madeira, sendo que por análise fotográfica é possível notar que as bandeiras eram em vidro na elevação frontal. Nas janelas da elevação posterior existe nas mesmas o detalhe da pingadeira em pedra. A cobertura desse bloco é em duas águas com telha cerâmicos tipo francesa e na lateral é embutido com platibanda.

No bloco administrativo existem ainda resquícios valiosos dos tempos da ferrovia tais como: quadros informativos de horários com as inscrições “trem para cima” e “trem para baixo”, marca do relógio de parede e isoladores de telégrafos.

A estrutura de perfis metálicos com mão-francesa também é de extrema importância na composição estilística do conjunto.

Como elemento integrado ainda existe a plataforma de embarque e desembarque.

As elevações possuem motivos que ornamentam as janelas e portas e faixas de tijolo cerâmico. O acabamento das paredes no lado externo é em cornija. O bloco de armazéns possui frontão triangular com relevos geométricos já o núcleo administrativo recebeu maior destaque com uma movimentação de alturas sendo a parte central mais alta em relação às laterais e um frontão ornamentado com coruchéu retilíneo.



FICHA VISITA DE CAMPO – ESTAÇÃO CIPÓ

ESTADO DE CONSERVAÇÃO:

O estado de conservação da estação é ruim estando o bem com as seguintes patologias:

- Apodrecimento da madeira, ataque de cupins, umidade ascendente e ferrugem;
- Na cobertura infiltração de águas pluviais, ataque de cupins, telhas quebradas e soltas, inexistência de rufos, apodrecimento da madeira, ferrugem e falta de elementos componentes da estrutura;
- Nas alvenarias infiltração de águas pluviais, umidade ascendente, ataque de cupins, fissuras e trincas estruturais;
- No revestimento das paredes infiltração de águas pluviais, umidade ascendente, reboco solto, descolamento da pintura, pintura gasta, desprendimento da cerâmica, do azulejo e do filete de arremate e falta de elementos;
- Apodrecimento das esquadrias de madeira ataque de cupins, desgaste da madeira, desarticulação das peças, pintura gasta, vidros quebrados, ferrugem e falta de elemento;
- No piso há assentamento, tratamento, trincas, abatimento dos blocos de pedra e falta de elementos;
- O forro com infiltração de águas pluviais ataque de cupins, desprendimento do rodapé, ferrugem e falta de elementos.

USO ATUAL:

O bem está sem usos em estado de abandono

MAPA COM A LOCALIZAÇÃO – FONTE

Fonte: Fundação Cultural de Sacramento/ MG – Dossiê de Tombamento

Autores: Raquel Rezende dos Santos e Virgínia Dolabela de Lima

Modificado: CARILI, Clayton França

Data: 2005





FICHA VISITA DE CAMPO – ESTAÇÃO CIPÓ

FOTO IMÓVEL

AUTOR: CARILI, Clayton França FONTE: Acervo particular

DATA: JANEIRO DE 2014





FICHA VISITA DE CAMPO – ESTAÇÃO CIPÓ

FOTOS ENTORNO: AUTOR: CARILI, Clayton França FONTE: Acervo particular DATA: JANEIRO DE 2014



Observa-se o entorno do conjunto ferroviário da Estação do Cipó e a proximidade com o rio Grande.

FONTES/ REFÊRENCIAS COLETADAS:

Acervo Particular – CARILI, Clayton França

Arquivos Digitais da Fundação Cultural de Sacramento – Prefeitura Municipal de Sacramento
www.estacoesferroviarias.com.br



FICHA VISITA DE CAMPO – ESTAÇÃO CIPÓ

FOTOS HISTÓRICAS:

DATAS: ver legenda

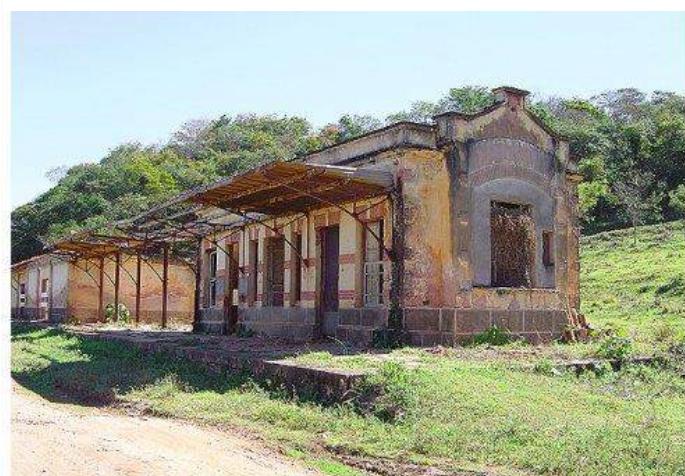


Estação do Cipó

Autor: Sem autor

Data: Sem data

Fonte: Arquivos Digitais da Fundação Cultural de Sacramento – Prefeitura Municipal de Sacramento



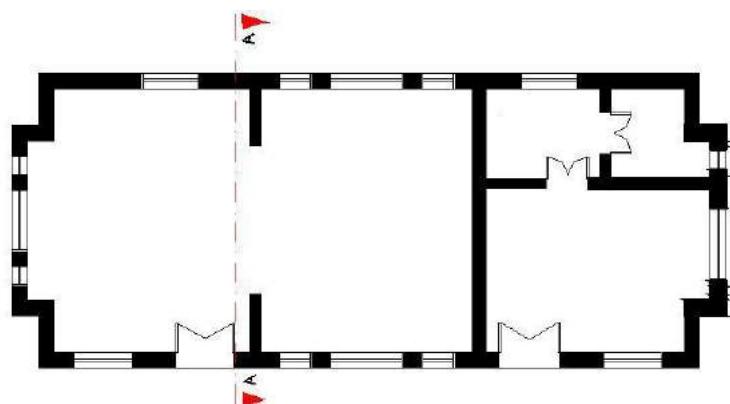
Estação do Cipó

Autor: Hermes Y. Hinuy

Data: 24/04/2004

Fonte: Acesso em www.estacoesferroviarias.com.

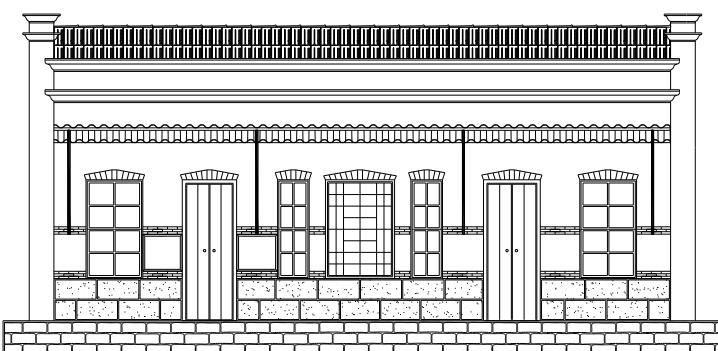
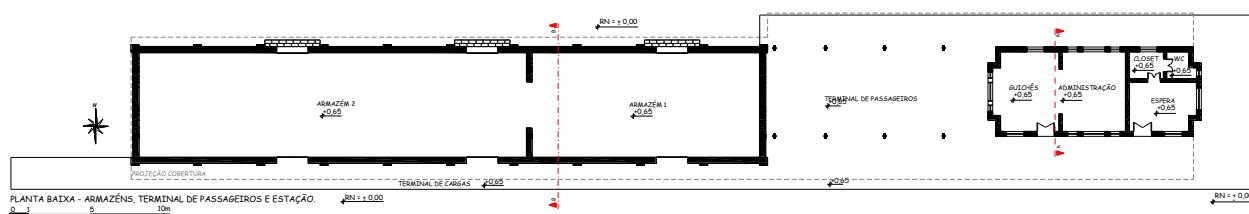
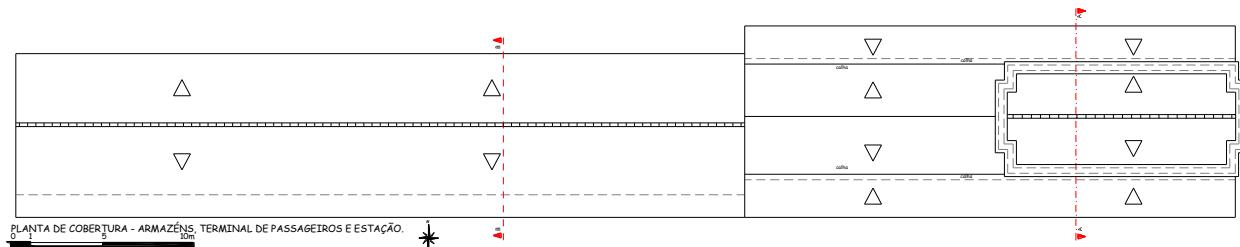
DEMAIS INFORMAÇÕES:





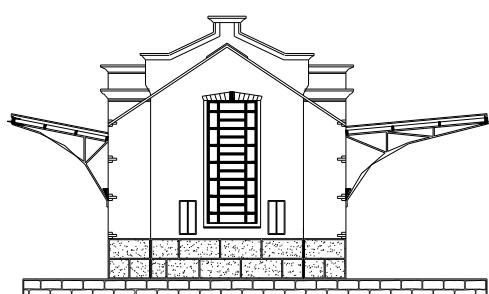
FICHA VISITA DE CAMPO – ESTAÇÃO CIPÓ

DEMAIS INFORMAÇÕES:



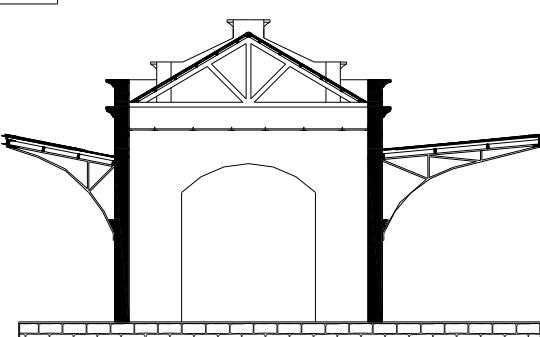
FACHADA SUL - ESTAÇÃO.

0 1 5 10m



FACHADA OESTE - ESTAÇÃO.

0 1 5 10m



CORTE AA - ESTAÇÃO.

ESC. 1:100.

Estação do Cipó – Levantamento Arquitetônico

Autores: Raquel Rezende dos Santos e Virgínia Dolabela de Lima

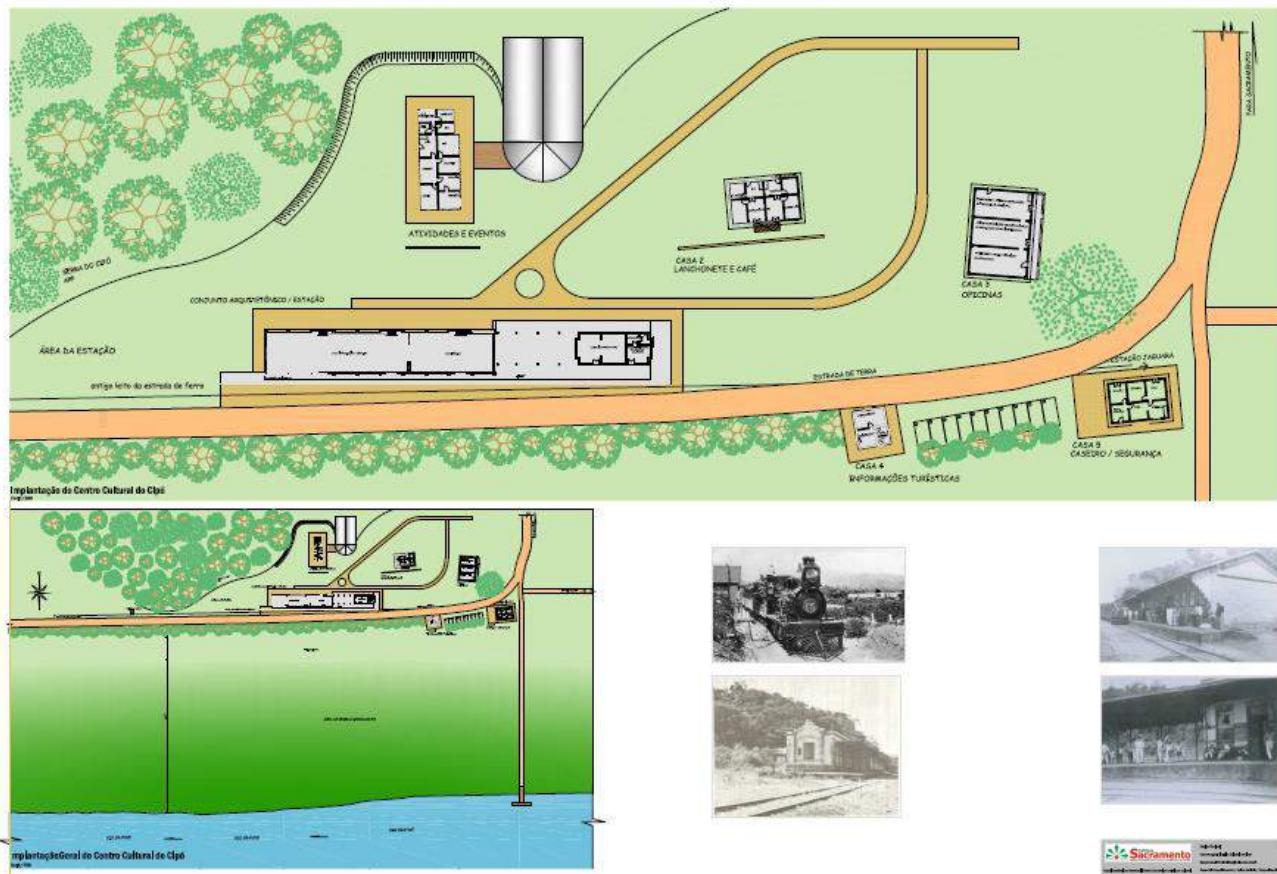
Data: Sem data

Fonte: Arquivos Digitais da Fundação Cultural de Sacramento – Prefeitura Municipal de Sacramento



FICHA VISITA DE CAMPO –ESTAÇÃO CIPÓ

Projeto de Revitalização Conjunto Ferroviário do Cipó



Estação do Cipó – Proposta dos Arquitetos da Divisão de Patrimônio Histórico de Sacramento – Estudo Preliminar

Autores: Raquel Rezende dos Santos e Virgínia Dolabela de Lima

Data: Sem data

Fonte: Arquivos Digitais da Fundação Cultural de Sacramento – Prefeitura Municipal de Sacramento

ELABORAÇÃO DA FICHA: Clayton França Carili

REVISÃO DA FICHA: Sandra Maria da Costa Ferreira

PREENCHIMENTO DA FICHA: Clayton França Carili

DATA PREENCHIMENTO: Fevereiro de 2014

DATA REVISÃO: Julho de 2015



FICHA VISITA DE CAMPO – CONQUISTA

DESIGNAÇÃO DO PRÉDIO: Conjunto Arquitetônico da Estação de Conquista

USO DO PROJETO ORIGINAL: Estação e Casa do Chefe da Estação

ATUAL: Plenária da Câmara Municipal de Conquista, 60^a Junta de Serviço Militar e Museu

DATA DE CONSTRUÇÃO/INAUGURAÇÃO:

1913

LOCALIZAÇÃO

CIDADE:

Conquista/MG

KM DA LINHA

Linha do Catalão - km 528,734 (1938)

VIAÇÃO FERREA E OU COMPANHIA:

Cia. Mogiana de Estradas de Ferro (1889-1971)
Fepasa (1971-1976)

ENDEREÇO

Praça Coronel Tancredo França 181

GRAU DE PROTEÇÃO:

O imóvel não é tombado e nem inventariado

- Inventário
- Tombamento municipal
- Tombamento estadual
- Outros _____

TIPO DE COMPLEXO SEGUNDO O GUIA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA DA RFFSA:

Pequeno porte – Conjunto arquitetônico com a estação e a casa do chefe da estação

Médio porte

Grande porte

DECRETO -Nº E DATA:

A ATUAL OCUPAÇÃO DO IMÓVEL HOUVE PROJETO

- Sim
- Não

SE HOUVE QUAL OU QUAIS OS AUTORES E DATAS DAS INTERVENÇÕES:

Atividades encerradas em 1976

Em 1985 a estação passa por uma reforma para abrigar a Câmara Municipal e o Centro Cultural José de Mello Resende. Sendo estes inaugurados em 12 de outubro de 1986

No ano de 2005 ocorre uma adequação interna de uma das salas para abrigar o Centro de Estudos de Informática para pessoas de baixa renda. Sendo esta inaugurada em 09 de dezembro de 2005 com o nome de “Hermínio Canassa Filho”



FICHA VISITA DE CAMPO – CONQUISTA

DESCRÍÇÃO DAS PRINCIPAIS INTERVENÇÕES:

De acordo com entrevistas com os vereadores e visita em loco, podemos observar que houveram intervenções no edifício para adequação ao novo uso, porém sem a participação de profissionais como arquitetos e engenheiros. A câmara municipal e o Centro Cultural José de Mello Rezende passaram a funcionar no prédio da estação e foi inaugurada em 12 de outubro de 1986. Podemos concluir que as principais intervenções que o prédio sofreu até os dias atuais a partir de relatos, observações durante visita e comparações com fotos históricas foram as seguintes: execução de reboco em massa com frisos nas fachadas, sendo que em uma das fachadas menores, o barrado com friso foi inserido quase por completo, colocação de réguas em madeira nas fachadas dos frontões, fechando as mão-francesas; demolição e construção de paredes para a instalação da plenária e apoios (banheiro e copa); abertura das paredes externas e ou fechamento para instalação de novas esquadrias tipo basculante em ferro e vidro; troca do piso original com a inserção de piso em taco, cerâmica e piso laminado; execução de inclinação no piso para instalação das cadeiras e construção do palco para instalação das bancadas dos vereadores para o funcionamento da plenária, instalação de bancadas de granito em um dos cômodos para funcionamento de uma sala de estudos e informática a partir de 2005, colocação de laje nos banheiros e cozinha, assim como adequação e execução da parte interna, instalação de novo forro no cômodo onde funciona a plenária; desativação e retirada de parte dos dutos metálicos de queda que possibilitavam o escoamento das águas pluviais e que ainda parcialmente encontram-se ao lado dos pilares; instalação de equipamento de ar condicionado internamente, sendo que a máquina está externa as fachadas. Retirada da caixa d'água que se encontrava no pátio da estação e utilização da mesma no pátio da sede da Prefeitura municipal de Conquista, porém com outro suporte, feito em alvenaria e pilares de concreto.

DESCRÍÇÃO ARQUITETÔNICA:

A estação de Conquista implanta-se em um grande platô com desnível para a plataforma de embarque e desembarque de passageiros. Com partido retangular, telhado em duas águas com telha de barro tipo francesa na maior extensão do prédio, o engradamento em madeira com a presença de tesouras internas e mãos francesas sendo em número de 14 e apoando nos pilares. Nas fachadas menores, forma-se no oitão platibandas ornamentadas com o mesmo material das paredes, alvenarias de tijolos maciços sendo assentados na platibanda os tijolos em várias posições, o que gera uma composição no frontão. Nota-se ao centro, o prolongamento dos frontões a presença de óculo, pináculos e o nome da estação Conquista. Nas fachadas menores foi colocado posteriormente na mão-francesa o fechamento com réguas em madeira. Os pilares são em alvenaria e sobressaem parede em alvenaria nas fachadas. As aberturas são compostas por esquadrias em madeira e vidro, ferro e vidro, sendo as vergas em arco abatido e retas. Todas as esquadrias são em madeira maciça. Temos janelas em madeira em pinho-de-riga, com duas folhas em madeira e com a parte superior com pequena veneziana e uma folha externa tipo guilhotina com vidro e madeira, janelas em ferro e vidro tipo basculante. Nota-se no interior da estação, a presença de duas bilheterias que serviam para compra de bilhetes e a outra para os fretes. As portas de madeira externa as plataformas são de correr com duas folhas, de correr com uma folha, de abrir com duas folhas com a presença de postigo com vidro e bandeira fixa, e uma porta de correr em ferro e vidro. Internamente, as portas originais também são em pinho-de-riga e segue o mesmo modelo citado (duas folhas com bandeira). As portas novas inseridas onde funciona a plenária da câmara, banheiros e copo, são em madeira de uma folha tipo virola. O forro interno original é em madeira tipo saia-e-camisa com frisos e em outra sala com ventilação, possuem tabeiras e roda forro. No cômodo onde está instalada a plenária da câmara este é liso em madeira. Nos cômodos dos banheiros e copo o forro é em laje de concreto. As alvenarias são em tijolos maciços, sendo externamente sem reboco, com barrados e em uma das fachadas do frontão com reboco até quase chegar a cimalha de tijolos.



FICHA VISITA DE CAMPO – CONQUISTA

Internamente, todas as paredes são rebocadas. O piso externo das plataformas é em blocos de pedra maciça, há a presença de ladrilho cerâmico, piso laminado e taco. No cômodo onde funciona a plenária da câmara de conquista, o piso possui desníveis para plateia e um palco onde se acomoda os vereadores e a mesa diretora. Os banheiros e copa são todos azulejados até o teto.

DESCRÍÇÃO DA ÁREA DE ENTORNO:

A estação de conquista implanta-se em um grande platô cercado por grandes vias de acesso pavimentadas em pedra basáltica onde era o pátio de manobras e o leito férreo da estação. Separando a estação da área pavimentada, nota-se em um dos lados, a presença de um jardim com grama e palmeiras no entorno da estação. A rua Maj. Euríbiades França está em uma cota superior ao da estação. O acesso à rua, a partir da estação, é feito por escada e/ou rampa. Observa-se nesta rua a presença de um talude em grama com árvores da espécie Sibipiruna. As edificações do entorno são na maioria de um a dois pavimentos, com destaque ao terminal rodoviário da cidade que foi construído e implantado ao lado da estação, aproveitando o desnível existente. Na área de entorno há uma praça e um parquinho fechado com grades, que está sendo reformado.

As residências do entorno são marcadas pela tendência ao estilo eclético estando algumas descaracterizadas. Há a presença construções novas e de grandes armazéns particulares que davam apoio à atividade de armazenagem para o escoamento através da ferrovia.

A câmara municipal construiu próximo da estação, uma nova sede, sendo que na estação temos somente a Plenária da Câmara funcionando, os outros setores estão instalados na nova construção. Mais afastado da estação, temos a casa do chefe da estação em estado precário de conservação e descaracterizada – com troca de janelas, modificação dos vãos, pintura desgastada, etc.

A caixa d'água de abastecimento das locomotivas foi retirada da área de entorno sendo montada e em funcionamento na atual sede da prefeitura de Conquista.

ESTADO DE CONSERVAÇÃO:

O estado de conservação da Estação de Conquista é bom, sendo que existem algumas patologias na edificação que são: sujidades nos tijolos; pequenas partes do reboco em desprendimento, barrados que foram inseridos posteriormente a construção original, sujidades no madeiramento das tesouras provocadas por fezes de pássaros, pintura desgastada tanto das alvenarias, esquadrias em madeira e forro.

A casa do chefe da estação foi descaracterizada com a substituição com das esquadrias por novas peças em ferro com o tamanho diferente das esquadrias originais. A pintura está em péssimo estado de conservação e as novas janelas não foram pintadas. A caixa d'água foi pintada, porém está sendo utilizado para o abastecimento da prefeitura.

USO ATUAL:

Atualmente no prédio da estação, não está instalado toda a Câmara Municipal, estando somente a plenária e apoios (banheiros, copa e depósitos). No prédio, também funciona em uma das salas, a sala de estudos de informática “Hermínio Canassa Filho” para pessoas de baixa renda, sendo esta inaugurada em 09 de Dezembro de 2005 e que atualmente encontra-se desativada e sem uso. No prédio, ainda funciona em algumas salas, a 60º Junta de Serviço Militar e um pequeno museu com um acervo diversificado de objetos que vão desde fotos históricas da cidade, estação e dos ex-vereadores, alguns mobiliários da estação até antiga bomba de gasolina, a cadeira de dentista, etc. O que podemos perceber é que o local não possui uma temática com relação a um espaço museológico, sendo mais um “depósito” de parte da história da cidade de Conquista, ficando fechado e sendo pouco frequentado.



FICHA VISITA DE CAMPO- CONQUISTA

MAPA COM A LOCALIZAÇÃO: MONTAGEM: CARILI, Clayton França. Mapa com a localização do Conjunto da Estação de Conquista. Disponível em Google Earth. Acesso 5 de março de 2014 – 12:06.



FOTO IMÓVEL:

AUTOR: CARILI, Clayton França

FONTE: Acervo Particular

DATA: JANEIRO DE 2014





FICHA VISITA DE CAMPO- CONQUISTA

FOTOS ENTORNO:

AUTOR: CARILI, Clayton França

FONTE: Acervo Particular

DATA: JANEIRO DE 2014



FONTES/ REFÉRENCIAS COLETADAS:

Mapa base Google Earth

Fotos Imóveis e Entorno – Clayton França Carili – Acervo Particular

<http://www.estacoesferroviarias.com.br>

FOTOS HISTÓRICAS:

DATA: Ver datas na legenda



A estação ainda ativa, em 1956. Foto da *Encyclopédia dos Municípios Brasileiros*, vol. XXIV, p. 496, IBGE, 1958.

Fonte: Disponível em
<http://www.estacoesferroviarias.com.br>



Foto da foto que está no museu na estação de conquista. Sem data

Autor: CARILI, Clayton França
Fonte: Acervo Particular



FICHA VISITA DE CAMPO– CONQUISTA/MG

FOTOS HISTÓRICAS

DATA: Ver datas na legenda



A estação, durante reforma, em 10/1985.

Autor: Domingos Tiveron Filho.

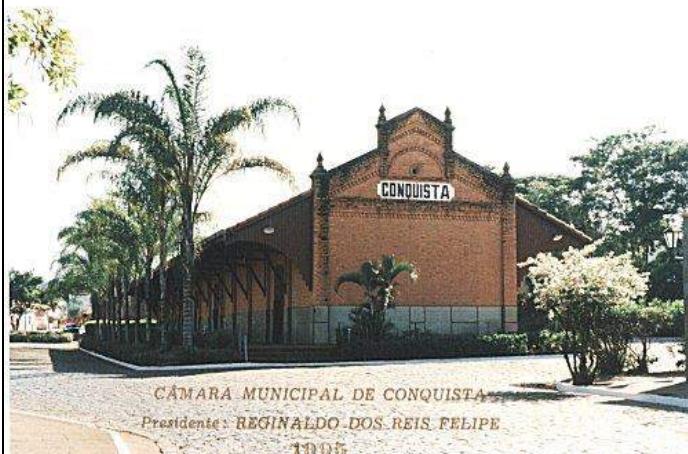
Fonte: Disponível em
<http://www.estacoesferroviarias.com.br>



A estação, durante reforma, em 10/1985.

Autor: Domingos Tiveron Filho.

Fonte: Disponível em
<http://www.estacoesferroviarias.com.br>



A estação, em 1995, como sede da Câmara.

Autor: Foto enviada por Gilmar de Oliveira, de
Uberaba

Fonte: Disponível em
<http://www.estacoesferroviarias.com.br>

DEMAIS INFORMAÇÕES: N/C

ELABORAÇÃO DA FICHA: Clayton França Carili

REVISÃO DA FICHA: Sandra Maria da Costa Ferreira

PREENCHIMENTO DA FICHA: Clayton França Carili

DATA PREENCHIMENTO: Fevereiro de 2014

DATA REVISÃO: Julho de 2015



FICHA VISITA DE CAMPO – 2^a ESTAÇÃO DE UBERABA

DESIGNAÇÃO DO PRÉDIO: Estação de Uberaba - 2^a Estação da CMEF

USO DO PROJETO ORIGINAL: Estação Ferroviária de Uberaba	ATUAL: Arquivo Público Municipal	
DATA DE CONSTRUÇÃO/INAUGURAÇÃO: 20 de agosto de 1947	LOCALIZAÇÃO	
	CIDADE: Uberaba	KM DA LINHA Km 580,341 (1938)
VIAÇÃO FERREA E OU COMPANHIA: Cia. Mogiana de Estradas de Ferro (1889-1971) Fepasa (1971-1976)	ENDEREÇO Praça Dr. José Pereira Rebouças, 650 – Bairro Boa Vista	
GRAU DE PROTEÇÃO: <input checked="" type="checkbox"/> Inventário <input type="checkbox"/> Tombamento municipal <input type="checkbox"/> Tombamento estadual	TIPO DE COMPLEXO SEGUNDO O MANUAL DE PRESERVAÇÃO DE EDIFICAÇÕES FERROVIÁRIAS ANTIGAS - RFFSA: <input checked="" type="checkbox"/> Pequeno porte <input type="checkbox"/> Médio porte <input type="checkbox"/> Grande porte	
DECRETO -Nº E DATA:		
A ATUAL OCUPAÇÃO DO IMÓVEL HOUVE PROJETO <input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não	SE HOUVE QUAL OU QUAIS OS AUTORES E DATAS DAS INTERVENÇÕES: 2008 -O projeto foi desenvolvido pelo Arquiteto Eduardo Resende, em 2008, junto a Secretaria de Planejamento do município, SEPLAN, Secretaria de Administração e a Fundação Cultural de Uberaba para adequação ao novo uso, sede do Arquivo Público de Uberaba sendo compostos de levantamento, estudos preliminares, projetos executivos, projetos complementares, memoriais descritivos, cronogramas e planilhas físico-financeiras. O projeto é descrito como de restauro e retrofit sendo algumas intervenções pertinentes a um projeto de restauro e outras equivocadas, além de colocar modalidades de intervenções tão diferentes em um mesmo projeto. 2012 - Inauguração da sede do Arquivo Público de Uberaba- Arquiteto Eduardo Resende	
DESCRÍÇÃO DAS PRINCIPAIS INTERVENÇÕES: O projeto de restauro da estação 2 ^a estação de Uberaba teve como principais intervenções: <ul style="list-style-type: none">• Construção de um hall de acesso em estrutura metálica, pilares e viga e cobertura em laje de concreto com fechamento em vidro;• Execução de rampas de acesso, passeios e fechamento externos em gradil em ferro;• Execução de reservatório de água superior em concreto armado;• Retirada do reboco nas fachadas com a exposição dos tijolos maciços;		



FICHA VISITA DE CAMPO – 2^a ESTAÇÃO DE UBERABA

Descrição das principais intervenções:

Execução de guarda-corpo no entorno dos platôs da fachada voltada a praça Dr. José Pereira Rebouças;

- Modificação do telhado com a troca das telhas onduladas de amianto por telhas acústicas e colocação de forro de PVC;
- Na plataforma estava previsto a colocação de guarda-corpo tubular em estrutura metálica para demarcar a plataforma e evitar queda devido ao desnível. Essa proposta foi executada e também foram feitas uma barreira com perfis metálicos e vidro isolando a área operacional e o acesso possível entre a plataforma onde abriga o Arquivo Público Municipal para o pátio de manobras;
- Os pisos internos foram refeitos em concreto usinado (figura xx);
- Criação em um dos cômodos de um pequeno mezanino em estrutura metálica e concreto (figura xx);

Também foram feitas adequações e projetos elétricos, hidráulicos, combate e prevenção a incêndio e executados banheiros, depósito de material de limpeza e copa.

A nova ocupação do edifício conserva o bem cultural e dá novos usos a estação apesar de algumas medidas de conservação serem agressivas ao prédio como a desconstrução de parte da fachada voltada a praça com a retirada do reboco e exposição das alvenarias de tijolos maciços.

Apesar da intervenção na fachada do prédio da estação, construção de um hall de acesso com a rampa e escada, a intervenção segue os princípios da teoria do restauro, onde a nova construção respeita a altimetria do edifício, além de mostrar que é obra de hoje, com a utilização de materiais que contrastam com o bem como a estrutura metálica aparente, concreto na cobertura, fechamento em vidro temperado e a colocação de brises metálicos em algumas fachadas.

O projeto não contemplou nenhum espaço de memória referente a estação, tendo um pequeno espaço com um painel fotográfico onde temos fotos históricas e uma pequena área de exposição de documentos do arquivo.

Apesar da ausência de espaços museológicos que resguardem a história e memória do edifício, a presença da linha férrea e do trem ao lado da 2^a estação da Mogiana, garante a preservação de pelo menos o entendimento que o prédio era um imóvel ferroviário.

Descrição arquitetônica:

A estação possui partido retangular, sendo um dos maiores lados a plataforma de embarque e desembarque de passageiros e cargas onde temos ainda o leito ferroviário com os trilhos que ainda estão ativados servindo a 3^a estação CMEF construído ao lado da 2^a estação, atual Arquivo Público Municipal de Uberaba. A volumetria é marcada pela presença de platibanda sem ornamentos com pequenas faixas na horizontal e na vertical os pilares em alvenaria de tijolos que sobressaem as alvenarias de mesmo material onde internamente são apoiadas as tesouras, estruturas do telhado que são duas águas com telha sanduíche. Podemos notar que com a manutenção do prédio e restauro houve a desconstrução de parte das alvenarias que são em tijolos maciços. Na plataforma de embarque e desembarque de passageiros assim como nas portas de acesso a partir da fachada posterior a plataforma temos a presença de cobertura sendo em uma águia com treliças metálicas, mãos-francesas apoiadas em consolo de cimento sendo a cobertura com telha de zinco.

As portas externas são em madeira tipo almofada de correr de duas folhas. Foi construído anexo onde é o hall de entrada sendo construído em concreto e fechamento em vidro temperado e brises metálicos, neste hall temos escadas e rampa possibilitando a acessibilidade ao prédio. Todo o piso novo inserido é em concreto usinado polido, sendo o piso externo em concreto inter travado.

Internamente houve pequenas adequações para o funcionamento do arquivo com a criação de algumas salas necessárias para o funcionamento do prédio ao novo uso. Foi construído em uma das salas um mezanino em estrutura metálica com acesso por escada de mesmo material. O forro inserido foi de PVC em todo o prédio, sendo adequados sanitários, copa e DML para apoio as atividades. Outros elementos utilizados internamente foram às divisórias em vidro temperado em várias alturas. Externamente na antiga plataforma de embarque e desembarque de passageiros foi inserido uma barreira em toda extensão da plataforma em perfis de alumínio e vidro evitando assim acesso ao leito ferroviário e possíveis acidentes.



FICHA VISITA DE CAMPO – 2^a ESTAÇÃO DE UBERABA

DESCRÍÇÃO DA ÁREA DE ENTORNO:

Na área de entorno da 2^a estação da Mogiana em Uberaba /MG predomina uma grande esplanada sendo construída em um dos lados do prédio da 2^a estação a Casa do Artesão e do outro lado no sentido oposto da Casa do Artesão a 3^a estação da Mogiana de Uberaba que foi construída em 1964, sendo utilizada e operada pela Ferrovia Centro Atlântica juntamente com uma oficina de manutenção em outro prédio. Observamos que o leito ferroviário ainda está ativado sendo que para evitar o acesso de pessoas pelo prédio da 2^a estação que hoje funciona o Arquivo Público Municipal de Uberaba foi colocado na antiga plataforma de embarque e desembarque de passageiro anteparo em perfis de alumínio e vidro. Destaca-se a praça frontal aos prédios da 2^a e 3^a estação, praça Doutor José Pereira Rebouças, onde temos a Locomotiva Tipo 301, A-6-0 Tenwheel, uma das cinco locomotivas deste modelo que pertencia a Companhia Mogiana de Estrada de Ferro Mogiana, estacionada em um dos canteiros da Praça. A locomotiva foi tombada pela Lei nº 5.347, de 13 de maio de 1994 e ratificada pelo Decreto nº 1.901 de 19 de agosto de 1999. A locomotiva está com patologias e necessita de medidas de conservação para sua preservação. Entre a 2^a estação e a 3^a estação podemos notar a presença de um grande número de quiosques em alvenaria e com telhado de barro, do outro lado da praça a presença também de várias lanchonetes e bares que invadiram o espaço público com a colocação de cobertura em estrutura metálica o passeio.

ESTADO DE CONSERVAÇÃO:

O estado de conservação da estação é ótimo sendo que o bem passou por processos de restauro sendo adequado para o funcionamento do Arquivo Público Municipal de Uberaba.

USO ATUAL:

A 2^a estação da Mogiana de Uberaba, abriga o Arquivo Público de Uberaba que é composto de: foyer e circulação (acréscimo inserido no edifício) e no interior da estação, recepção, sala de consulta, auditório, monitoramento, cópia/digital, biblioteca de apoio, diretoria, administrativo, conservação e documentação, departamento fotográfico, recepção de documentos, Departamento de pesquisa, seção de arquivo, microfilmagem, estúdio, câmara escura, arquivo 1,2, e3 almoxarifado. Os sanitários masculino e feminino, Depósito de Limpeza e copa atendem a todo o arquivo. A área do prédio é de 1.140,63 m². O arquivo é dividido em: superintendente do arquivo, gestão de documentos e arquivo administrativo, gestão de documentos e arquivo histórico, seção de arquivos especiais e restauro de documentos, seção de fotografias e arquivo sonoro, difusão apoio à pesquisa e atendimento.



FICHA VISITA DE CAMPO – 2^a ESTAÇÃO DE UBERABA

MAPA COM A LOCALIZAÇÃO: MONTAGEM: CARILI, Clayton França. Mapa com a localização do Conjunto da Estação da 2^a e 3^a estação de Uberaba/CMEF. Disponível em Google Earth. Acesso 15 de junho de 2015 – 18:45.



2ª Estação da CMEF em Uberaba – Atual Arquivo Público Municipal

Uberaba Atual - 3ª Estação da CMEF em Uberaba em funcionamento

FOTO IMÓVEL:

AUTOR: CARILI, Clayton França

FONTE: Acervo Particular

DATA: JANEIRO DE 2014





FICHA VISITA DE CAMPO – 2^a ESTAÇÃO DE UBERABA

FOTOS ENTORNO: AUTOR: CARILI, Clayton França

FONTE: Acervo Particular DATA: JANEIRO DE 2014



Vista da praça Doutor José Pereira Rebouças.
Observa-se a 2^a Estação da CMEF, hoje abriga o Arquivo Públco, ao lado da estação a Casa do Artesão.



Vista da praça Doutor José Pereira Rebouças.
Observa-se entre a 2^a Estação da CMEF e a 3^a Estação da CMEF a presença de quiosques em alvenaria e cobertura em telha de barro.



Vista da 3^a estação da CMEF, construída ao lado da 2^a estação. A estação está em funcionamento.



Vista das lanchonetes e bares que funcionam em frente a praça. Observa-se a invasão das calçadas com a construção das coberturas em estruturas metálica.



Vista da Praça Doutor José Pereira Rebouças, ao fundo a 3^a estação da CMEF em Uberaba, hoje atual Arquivo Públco de Uberaba.



Vista da Locomotiva a vapor que está localizada no canteiro da praça Doutor José Pereira Rebouças. A locomotiva é tombada pelo patrimônio cultural municipal de Uberaba.



FICHA VISITA DE CAMPO – 2^a ESTAÇÃO DE UBERABA

FONTES/ REFÉRENCIAS COLETADAS:

Mapa base Google Earth

Fotos Imóveis e Entorno – Clayton França Carili – Acervo Particular

Fotos históricas – Acervo da Fundação Cultural Calmon Barreto

FOTOS HISTÓRICAS:

DATA: ver legendas



A estação de Uberaba - 2^a estação da CMEF

Fonte: Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br>

Autor: Paulo Cury

Data: 1985



Fotos da estação abandonada - 2^a Estação da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro /CMEF

Autor: Sem autor

Data: 22 de dezembro de 2008

Fonte: Prefeitura Municipal de Uberaba





FICHA VISITA DE CAMPO – 2^a ESTAÇÃO DE UBERABA

DEMAIS INFORMAÇÕES:



Perspectiva do Projeto do Arquivo Público de Uberaba. Observa-se o projeto de intervenção com o hall de acesso e o volume do reservatório superior e as alvenarias em tijolos aparentes que foram descascadas.

Fonte: Arquivo Digital da Secretaria de Planejamento – SEPLAN da Prefeitura Municipal de Uberaba

Autor: Eduardo Resende

Data: sem data

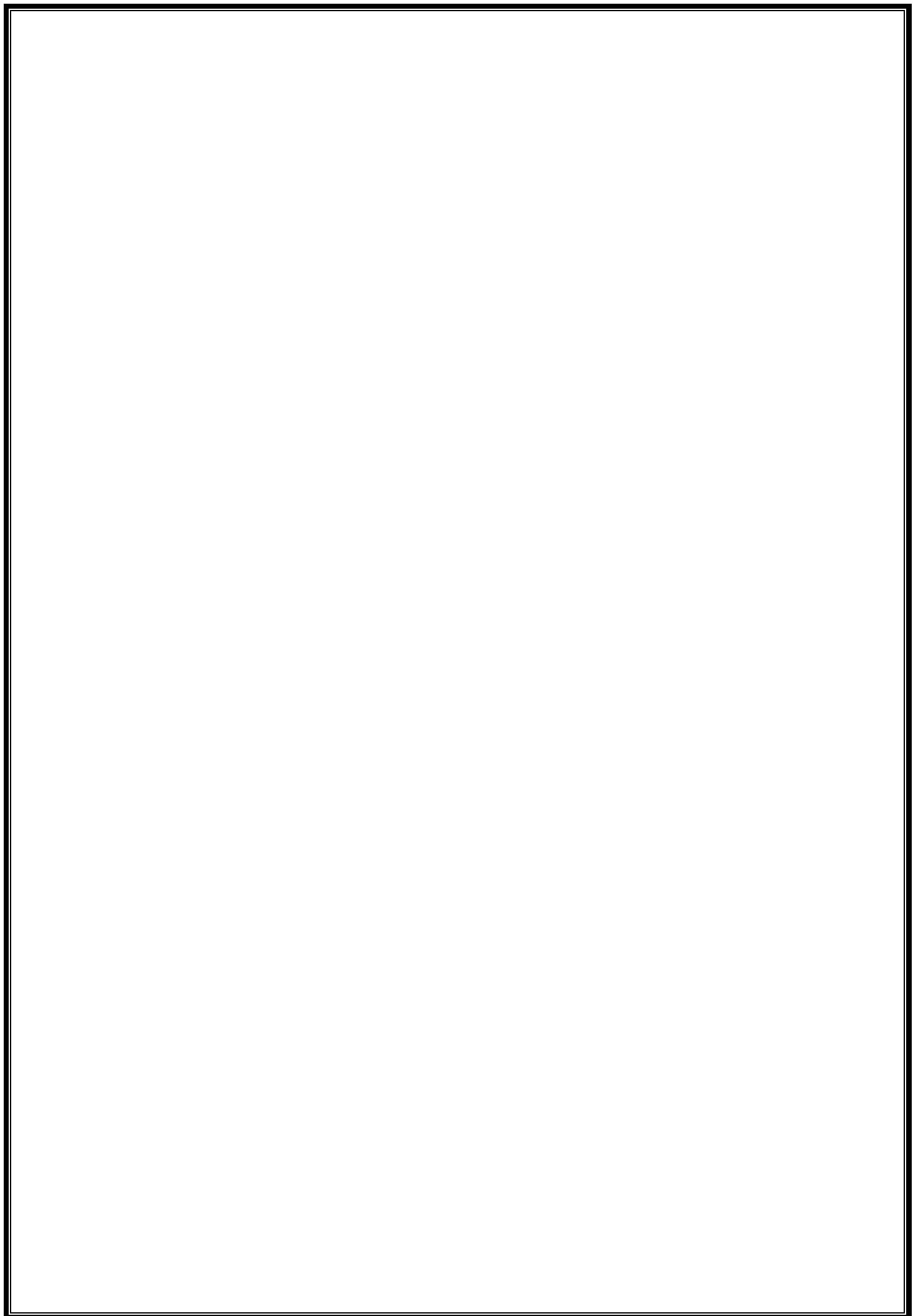
ELABORAÇÃO DA FICHA: Clayton França Carili

REVISÃO DA FICHA: Sandra Maria da Costa Ferreira

PREENCHIMENTO DA FICHA: Clayton França Carili

DATA PREENCHIMENTO: Maio de 2014

DATA REVISÃO: Julho de 2015





FICHA VISITA DE CAMPO – ESTAÇÃO DE PEIRÓPOLIS

DESIGNAÇÃO DO PRÉDIO: Estação de Peirópolis - Museu dos Dinossauros – Museu de Paleontologia

USO DO PROJETO ORIGINAL: Estação Ferroviária de Paineiras – Estação Cambará **ATUAL:** Museu dos Dinossauros – Museu de Paleontologia

DATA DE CONSTRUÇÃO/INAUGURAÇÃO:
23.04.1889 **LOCALIZAÇÃO**

CIDADE: Município de Uberaba **KM DA LINHA** Km 580,341 (1938)

VIAÇÃO FERREA E OU COMPANHIA:
Cia. Mogiana de Estradas de Ferro (1889-1971)
Fepasa (1971-1976) **ENDEREÇO**
Povoado de Peirópolis, rodovia BR-262, Km 772
entre Uberaba e Araxá

GRAU DE PROTEÇÃO:

- Inventário
- Tombamento municipal
- Tombamento estadual

DECRETO -Nº E DATA: Lei 5.349 de 19 de maio de 1994 onde em seu artigo 1 faz o tombamento da estação de Peirópolis. O decreto nº 1234 de 10/07/1998 decreta o tombamento da estação, casa de hóspedes, casa do vigia e armazém. O Decreto 2.544 de junho de 2000 que ratificava o tombamento com correções no dossiê definindo quatro imóveis – "... sendo eles a Estação Ferroviária de Peirópolis que sedia o museu dos dinossauros; o segundo a Casa de Hóspedes; o terceiro a Casa do Portador, denominada anteriormente de Casa do Vigia, abrigando a Casa de Doces; e o quarto a Casa do Trole...". Além das edificações ferroviárias o conjunto é composto por mais 12 bens e a vegetação que compõem a paisagem. (Dossiê de Tombamento do Conjunto Arquitetônico e Paisagístico de Peirópolis, 2002)

TIPO DE COMPLEXO SEGUNDO O MANUAL DE PRESERVAÇÃO DE EDIFICAÇÕES FERROVIÁRIAS ANTIGAS - RFFSA:

- Pequeno porte
- Médio porte –
- Grande porte

Conjunto ferroviário é formado por quatro edifícios: Estação, Casa de Hóspedes – Casa do pessoal da via permanente da Cia Mogiana, Casa do Portador, Casa do Trole.

A ATUAL OCUPAÇÃO DO IMÓVEL HOUVE PROJETO

- Sim
- Não

SE HOUVE QUAL OU QUAIS OS AUTORES E DATAS DAS INTERVENÇÕES: 1991 – Início do processo de restauro

para Instalação do Centro de Pesquisa em Paleontologia Llewelly Ivor Price. O prédio manteve sua volumetria e fachada. Internamente possui quatro salas que abrigam o museu de Paleontologia, local para compra de bilhete e souvenir e laboratório de preparo de fósseis e banheiros. Inaugurado em 17/07/1992 passou a ser a sede do museu dos dinossauros



FICHA VISITA DE CAMPO – ESTAÇÃO DE PEIRÓPOLIS

Descrição das principais intervenções:

Houve a manutenção das fachadas e da volumetria da estação com a conservação do bem cultural, porém internamente foram feitas adequações com as modificações de paredes para funcionamento ao novo uso – museu dos dinossauros. Com criação do espaço museológico dedicado à paleontologia criaram-se grandes painéis internos que não permitem a visualização das esquadrias, sendo que a percepção e estar em outro espaço e não em uma antiga estação de trem. Internamente o prédio abriga quatro espaços dedicados ao museu de paleontologia, sendo estes espaços interligados, banheiro, laboratório de preparação de fosseis, onde o visitante pode ver o trabalho dos arqueólogos através de um vidro e o espaço de venda de bilhetes para entrar no museu e souvenir, neste cômodo possibilita o acesso através da plataforma para compra de bilhetes e durante o percurso interno é o ultimo cômodos antes do acesso externo ao museu. O único local onde percebemos as esquadrias internamente e através do vidro onde podemos ver o laboratório de paleontologia. Internamente o piso foi modificado e o forro pintado de preto.

Descrição arquitetônica:

A estação de Peirópolis é uma estação de pequeno porte, possui um programa de necessidades reduzido com armazém, sala do agente, sala do telegrafo, sala de espera ou hall, com a bilheteria. A estação segue o partido retangular sendo implantada em um grande platô com pequeno desnível onde o acesso é feito por duas escadas: em uma das fachadas maiores e na outra a plataforma de embarque e desembarque de passageiros com o desnível onde existia a linha do trem. Esta fachada é marcada pela saliência dos pilares em alvenaria. O acesso à estação é feito por quatro escadas sendo estas agrupadas de duas em duas, ligadas por um patamar – acesso ao armazém e a estação. As portas de acesso do armazém são de madeira de duas folhas de correr e as portas de acesso à estação de madeira e vidro com pórtico e bandeira fixa. As janelas são de quatro folhas, externa com duas folhas tipo guilhotina em madeira quadriculada com vidro, e duas folhas internas de abrir com madeira com parte lisa e parte com veneziana. Destaca-se nas fachadas maiores acima das vergas retas dos vãos a presença de sobrevergas em massa, em uma dessas fachada a presença da bilheteria. As fachadas menores são marcadas com frontão com a presença de cimalhas e escrito o nome da estação “PEIRÓPOLIS”. Para o acesso a antiga plataforma foi construída, rampa e escada de acesso para adequação ao novo uso - Museu dos Dinossauros. A construção é em alvenaria de tijolo maciço e fundação de pedra. O telhado de duas águas, com estrutura – engradamento em madeira sendo coberto por telha de barro tipo francesa. Em uma das fachadas- antiga plataforma há um pequeno prolongamento do telhado onde cobre parte da plataforma nesta fachada foram colocadas escorras que são presas aos pilares também em alvenaria e descansadas em cães de madeira. As escorras seguram uma das pernas da tesoura que se prolonga até a plataforma. Na outra fachada maior, há outra cobertura protegendo a porta de acesso ao armazém, pequena mão francesa em estrutura metálica descansada em cães de alvenaria e presa aos pilares. A cobertura é com telha de zinco com uma pequena inclinação para o lado da porta sendo a água pluvial capitada por calha e dutos de queda. No telhado principal da estação a capitação de agua pluvial é feito por calhas e escoado por dutos, tubos em zinco, que correm ao lado das escorras e são ligados a dutos de ferro colocados ao lado dos pilares. Esses dutos também correm embutidos abaixo do piso da plataforma. As janelas do armazém possuem dimensão menor para iluminação e são fixas. Estas são em perfil metálico e vidro. Nas janelas podemos observar a presença de peitoril em massa e uma cornija. Nas fachadas notamos a presença de embasamento em massa formando quadros retangulares em amarração. Notamos em uma das fachadas menores a presença de um pequeno cômodo anexo à estação onde era a Casa de Turma. Neste cômodo menor, também é coberto com telhado em duas águas com telha de barro e frontão seguindo a mesma tipologia da estação. Nota-se a presença de um muro isolado a estação e a Casa de Turma.



FICHA VISITA DE CAMPO – ESTAÇÃO DE PEIRÓPOLIS

Internamente temos quatro cômodos de exposição, banheiro, laboratório de preparação de fósseis, bilheteria e loja de souvenires. Foram colocados painéis em madeira pintados na cor preta onde são expostos fotos e imagens com o tema do museu- Dinossauros. Esses painéis impedem o contato visual com as esquadrias do edifício e dificultam a leitura da estação internamente. O piso é em cimento, parte com pequenas pedras ambientando o museu e a maior parte com laminado em madeira. O forro é em madeira. A casa do portador tem o partido retangular com alvenaria de tijolos aparentes e aberturas com verga em arco abatido com janelas em madeira. O telhado em duas águas com engradamento em madeira e telha de barro tipo colonial.

A casa de hospedes – Casa da Via permanente da Companhia Mogiana possui partido retangular, sendo em alvenaria de tijolos maciços rebocada com pilares em alvenaria. Notamos na fachada o embasamento formando quadros retangulares em amarração a feição do embasamento da estação. As aberturas são em madeira sendo as portas de abrir de uma folha e as janelas de quatro folhas, duas externas tipo guilhotina de madeira e vidro e duas folhas de abrir internas em madeira. Outras uma folha de madeira e vidro pleno – ar. O telhado possui engradamento em madeira sendo de duas águas com telha de barro tipo francesa. Nas portas de acesso a casa nota-se a presença de uma pequena cobertura com telha de barro tipo francesa a feição de uma mão francesa simplificada.

A casa de trole é um pequeno cômodo para guardar o trole, sendo em alvenaria de tijolos rebocado com um portão de abrir para fora de duas folhas, com cobertura em estrutura de madeira com duas águas e cobertura em telha de barro francesa.

DESCRÍÇÃO DA ÁREA DE ENTORNO:

A área de entorno da Estação de Peirópolis forma o conjunto arquitetônico e paisagístico de Peirópolis que além dos quatro imóveis ferroviários é composto de mais doze bens que em conjunto com o paisagismo compõem a ambiência do local e resguardam a memória ferroviária da estação e as construções ligadas à exploração da cal e do calcário na região. A área pertencente à fazenda de Frederico Peró se formou a partir de sua fazenda e da moradia dos funcionários e outras construções como armazéns, fabrica de pólvora, agência de correios e de telefone. No entorno da Estação os edifícios foram adaptados para novos usos como é o caso da casa de Frederico Pero onde funciona a casa do turista e outros edifícios que abrigaram restaurantes, sorveteria, pousada e outros usos. No entorno encontramos edificações que são tombadas no conjunto com gabarito baixo com edifícios com estilo eclético e neocolonial. Destaca-se a presença de grandes áreas verdes com grama, vegetação de pequeno porte sendo que existe caminhos de bloco de concreto que faz a ligação entre os prédios. No entorno foi construído um novo edifício onde funciona o complexo cultural e científico de Peirópolis da Universidade Federal do Triângulo Mineiro – U.F.T.M. O edifício possui o gabarito mais alto, a construção é em alvenaria e estrutura metálica com cobertura em telhas galvanizadas. Internamente o prédio possui um programa de necessidades extenso. O local é referência nas pesquisas paleontológicas em todo o mundo com fósseis de 80 milhões de anos.

ESTADO DE CONSERVAÇÃO:

O estado de conservação do prédio é bom, estando somente o forro interno que está pintado de preto com partes em desprendimento

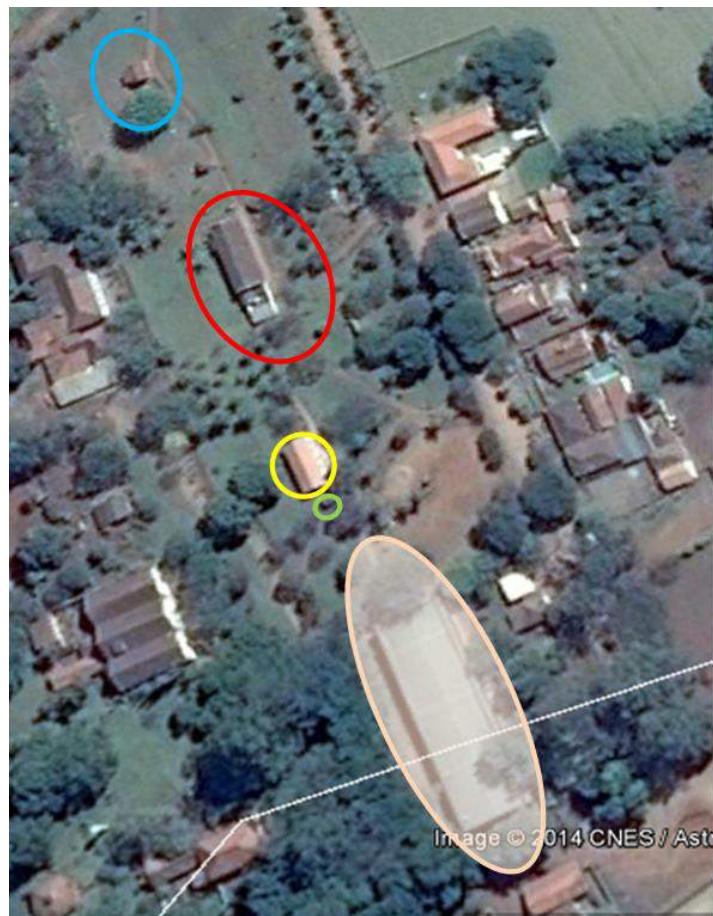


FICHA VISITA DE CAMPO – ESTAÇÃO DE PEIRÓPOLIS

USO ATUAL:

Atualmente no prédio da estação funciona o Centro de Pesquisa em Paleontologia Llewelly Ivor Price – Museu dos dinossauros com os seguintes programas: espaço de exposição – 3 salas interligadas, banheiros, local para compra de bilhete e souvenir e laboratório de preparo de fósseis. Nos demais prédios pertencentes ao complexo da estação os usos são os seguintes: prédio onde funcionava a Casa de Hóspedes - Casa do pessoal da via permanente da Cia Mogiana, o uso atual é a Casa de Hóspedes do Centro de Paleontologia, a Casa do Portador, denominada anteriormente de Casa do Vigia, abrigando a Casa de Doces; e a Casa do Trole, atualmente é um depósito.

MAPA COM A LOCALIZAÇÃO: MONTAGEM: CARILI, Clayton França. Mapa com a localização do Conjunto da Estação de Peirópolis/ Município de Uberaba/MG Disponível em Google Earth. Acesso 17 de maio de 2014 – 14:45



CONJUNTO DA ESTAÇÃO DE PEIRÓPOLIS

- Estação de Peirópolis antiga estação de Cambará
- Casa de Hospedes – Casa da Via Permanente da Cia Mogiana
- Casa de Trole
- Casa do Portador
- Complexo Cultural e Científico de Peirópolis da Universidade Federal do Triângulo Mineiro – UFTM



FICHA VISITA DE CAMPO – ESTAÇÃO DE PEIRÓPOLIS

FOTO IMÓVEL:

AUTOR: CARILI, Clayton França

FONTE: Acervo Particular

DATA: JANEIRO DE 2014



Estação de Peirópolis



Casa de Hospedes – Casa do pessoal da via permanente da Cia Mogiana



FICHA VISITA DE CAMPO – ESTAÇÃO DE PEIRÓPOLIS

Casa do Trole



Casa do Portador



FOTOS ENTORNO: AUTOR: CARILI, Clayton França

FONTE: Acervo Particular

DATA: JANEIRO DE 2014





FICHA VISITA DE CAMPO – ESTAÇÃO DE PEIRÓPOLIS

FOTOS ENTORNO: AUTOR: CARILI, Clayton França

FONTE: Acervo Particular

DATA: JANEIRO DE 2014





FICHA VISITA DE CAMPO – ESTAÇÃO DE PEIRÓPOLIS

FONTES/ REFERÊNCIAS COLETADAS:

Mapa base Google Earth

Fotos Imóveis e Entorno – Clayton França Carili – Acervo Particular

Fotos históricas – Acervo da Fundação Cultural Calmon Barreto

FOTOS HISTÓRICAS



Estação de Peirópolis desativada

Autor: Sem autor

Data: 1988

Fonte: Dossiê de Tombamento da Estação de Peirópolis, Uberaba, 1994.



Autor: Sem autor

Data: 1994

Fonte: Dossiê de Tombamento da Estação de Peirópolis, Uberaba, 1994.

DEMAIS INFORMAÇÕES:

ELABORAÇÃO DA FICHA: Clayton França Carili

REVISÃO DA FICHA: Sandra Maria da Costa Ferreira

PREENCHIMENTO DA FICHA: Clayton França Carili

DATA PREENCHIMENTO: Maio de 2014

DATA REVISÃO: Julho de 2015



FICHA VISITA DE CAMPO – BURITI

DESIGNAÇÃO DO PRÉDIO: Conjunto Arquitetônico da Estação de Buriti

USO DO PROJETO ORIGINAL: Estação Ferroviária de Buriti **ATUAL:** Abandonada

DATA DE CONSTRUÇÃO/INAUGURAÇÃO: 1895/1896	LOCALIZAÇÃO	
	CIDADE: Uberaba/MG	KM DA LINHA Linha do Catalão - km 670,850 (1938)

VIAÇÃO FERREA E OU COMPANHIA: Cia. Mogiana de Estradas de Ferro (1889-1976)	ENDEREÇO Zona rural de Uberaba na região do Calcário próxima à BR 050
---	--

GRAU DE PROTEÇÃO: <input type="checkbox"/> Inventário <input checked="" type="checkbox"/> Tombamento municipal <input type="checkbox"/> Tombamento estadual <input type="checkbox"/> Outros _____	TIPO DE COMPLEXO SEGUNDO O GUIA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA DA RFFSA: <input checked="" type="checkbox"/> Pequeno porte – Conjunto arquitetônico com a estação, caixa d'água, casa do telegrafista, e a casa de turma (casa do feitor) <input type="checkbox"/> Médio porte <input type="checkbox"/> Grande porte
--	--

DECRETO -Nº E DATA: O prédio foi tombado pela Lei Municipal nº 2660, de 29 de julho de 2014.

O tombamento é da Capelinha de São Sebastião e seu entorno; caixa d'água; a Casa do Telegrafista; Lavanderia; a Casa do Feitor; a Casa do Trolinho; o Cruzeiro; o Coreto e a Casa do Padre.

A ATUAL OCUPAÇÃO DO IMÓVEL HOUVE PROJETO <input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não O imóvel está desocupado.	SE HOUVE QUAL OU QUAIS OS AUTORES E DATAS DAS INTERVENÇÕES: Não houve intervenções.
---	---



FICHA VISITA DE CAMPO– BURITI

DESCRÍÇÃO DAS PRINCIPAIS INTERVENÇÕES:

O bem vem sofrendo pela falta de utilização e vandalismo que acelera seu estado de conservação. As mãos-francesas começaram a cair e foram retiradas pela concessionaria que opera o trecho ferroviário para evitar acidente com o trem. Porém as telhas francesas que são originais de Marselha foram guardadas.

DESCRÍÇÃO ARQUITETÔNICA:

A estação Buriti possui o partido retangular, implantada acima do nível do terreno em um grande platô. A volumetria é marcada pela presença de tijolos aparentes, uma das características de alguns exemplares construídos pela companhia Mogiana de estrada de ferro, tendo sido os tijolos pintados posteriormente.

As menores fachadas são marcadas pela presença de frontões com tijolo aparente e arrematadas por cimalhas em massa. Temos nos frontões a presença na parte superior de dois ressaltos formando pilares, também em tijolos a vista ornamentando as fachadas. Nesta fachada destaca-se moldura em massa retangular, onde é escrito o nome da estação Buriti.

A estação por duas portas, uma que dava acesso a estação e a outra ao cômodo onde funcionava o armazém, que está emparedada nesta fachada notamos a presença de janelas são em arco de circulo, sendo que os tijolos são assentados formando a verga, porém no mesmo plano das alvenarias.

A outra fachada é onde temos a presença da plataforma da estação, nesta fachada observamos duas portas, uma de acesso ao cômodo de armazenagem e outra a outro cômodo isolado. As vergas seguem o mesmo padrão da fachada posterior à plataforma sendo em arco de circula, porém, as janelas são de abrir em duas folhas em madeiras e com venezianas superiores. Nesta fachada temos a presença de um quadro de avisos. A cobertura da plataforma mãos-francesas foi retirada pela concessionária que opera ainda no trecho, pois estava com partes comprometidas. A cobertura da estação possui duas águas com telha de barro tipo francesas, sendo ainda telhas importadas da França da cidade de Marselha. No cômodo onde funcionava a área de armazenamento observamos a presença da estrutura de madeira do telhado com as seguintes.

Ao lado da estação notamos a construção de dois cômodos posteriores a construção original, onde funcionavam dois banheiros, do outro lado nesta mesma fachada, observamos a presença de uma cozinha com fogão à lenha. Estes dois cômodos possuem telhados independentes em telha francesa.

Peças: Linha baixa, pernas, pendural, cumeeira, terças, caibros e ripas, este cômodo não possui a presença de forro, assim como nos cômodos externos ao lado da estação (banheiro e cozinha). Nos demais cômodos da estação temos a presença de forro tipo saia e camisa e forro liso com pequenos frisos no forro. A estação é dividida em seis cômodos, os pisos são os seguintes: Cimentado, Ladrilhos Hidráulico, Assoalho e na plataforma da estação, laje de pedra.

Internamente a estação é rebocada, sendo as paredes autoportantes em tijolos maciços externamente assentados com fiada dupla em amarração. Próximo à estação temos a caixa d'água e a casa do telegrafista e um alojamento que fazem parte do conjunto ferroviário.



FICHA VISITA DE CAMPO– BURITI – UBERABA/MG

DESCRIPÇÃO DA ÁREA DE ENTORNO:

A estação Buriti foi implantada em um grande platô estando a estação e a caixa d'água paralelas e próximas a linha férrea que ainda está ativada com o trem em funcionamento transportando cargas e mercadorias, fazendo parte do conjunto temos a casa do telegrafista e a casa dos funcionários (portadores e a turma de manutenção, alojamentos).

Próximo à estação temos uma fazenda e no alto do morro a capela de São Sebastião que está abandonada abaixo da capela temos a presença de duas casas.

ESTADO DE CONSERVAÇÃO:

O estado de conservação do prédio é ruim com várias patologias e a necessidade de intervenções para evitar maiores perdas. Foram detectadas as seguintes patologias:

- Ausência da cobertura da plataforma de embarque e desembarque de passageiros que foi retirada, o que provocou o aparecimento de umidade descendente;
- Telhado com telhas quebradas e desencaixadas, o que provoca goteiras em vários pontos do telhado;
- Presença de trincas a 45° graus em algumas paredes, o que pode estar acontecendo devido a problemas de recalque na fundação;
- Alvenarias externas com pequenas áreas com fendas dos tijolos;
- Internamente no cômodo de armazenamento há perda de grandes áreas sem reboco;
- Presença de caixas de cupim próximo ao telhado e com rastros de cupim em várias paredes;
- Presença de planta do interior de uma das paredes da estação, sendo que o caule está forçando a parede e deteriorando o reboco;
- Forro em péssimo estado de conservação e apodrecimento, com cupim e partes faltando;
- Piso em assoalho com problemas nos barrotes que estão cedendo, algumas tábuas do assoalho estão apodrecidas ou faltando;
- Ladrilho hidráulico com sujidades;
- Janelas em madeira com partes faltando ausência de pintura;
- Portas não existem mais, sendo que os portais estão com partes deterioradas;
- Janelas em ferro basculante enferrujadas, sem pintura e vidro;
- Emparedamento de uma das portas;
- Pintura interna em péssimo estado de conservação;
- Externamente os tijolos não formam conservados sendo pintados.

USO ATUAL:

A estação assim como todo o conjunto está abandonado



FICHA VISITA DE CAMPO– BURITI

MAPA COM A LOCALIZAÇÃO



Levantamento Arquitetônico desenvolvido pelos alunos da Disciplina de Restauro, para desenvolvimento de projeto referente à disciplina do Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário do Triângulo/ Unitri. Uberlândia, abril de 2015.

FOTOS IMÓVEL

AUTOR: CARILI, Clayton França

FONTE: Acervo Particular

DATA: JANEIRO DE 2014





AS ESTAÇÕES FERROVIARIAS DO
TRIÂNGULO MINEIRO E ALTO
PARANAÍBA E SUAS INTERFACES:
HISTÓRIA E CONSERVAÇÃO

5/8

FICHA VISITA DE CAMPO- BURITI

FOTOS IMÓVEL:

AUTOR: CARILI, Clayton França

FONTE: Acervo Particular

DATA: JANEIRO DE 2014



FOTOS ENTORNO:

AUTOR: CARILI, Clayton França

FONTE: Acervo Particular

DATA: JANEIRO DE 2014





FICHA VISITA DE CAMPO – BURITI

FONTES/ REFÊRENCIAS COLETADAS:

Mapa base Google Earth

Fotos Imóveis e Entorno – Clayton França Carili – Acervo Particular

Fotos históricas – Acervo da Fundação Cultural Calmon Barreto

FOTOS HISTÓRICAS

DATA: VER LEGENDA



Estação Buriti – 1990

Fonte: Documento IEPHA – Fundação Cultural de Uberaba
Autor: Sem autor



Estação Buriti – 1990

Fonte: Documento IEPHA – Fundação Cultural de Uberaba
Autor: Sem autor



Estação Buriti – 2004

Fonte: Disponível em www.estacoesferroviarias.com.br
Autor: Fernando Picarelli Martins

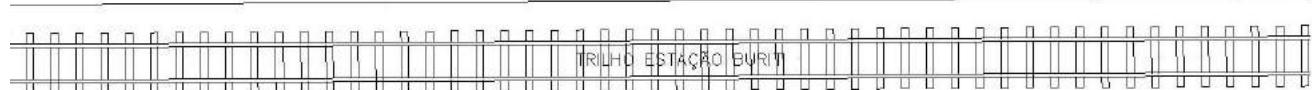
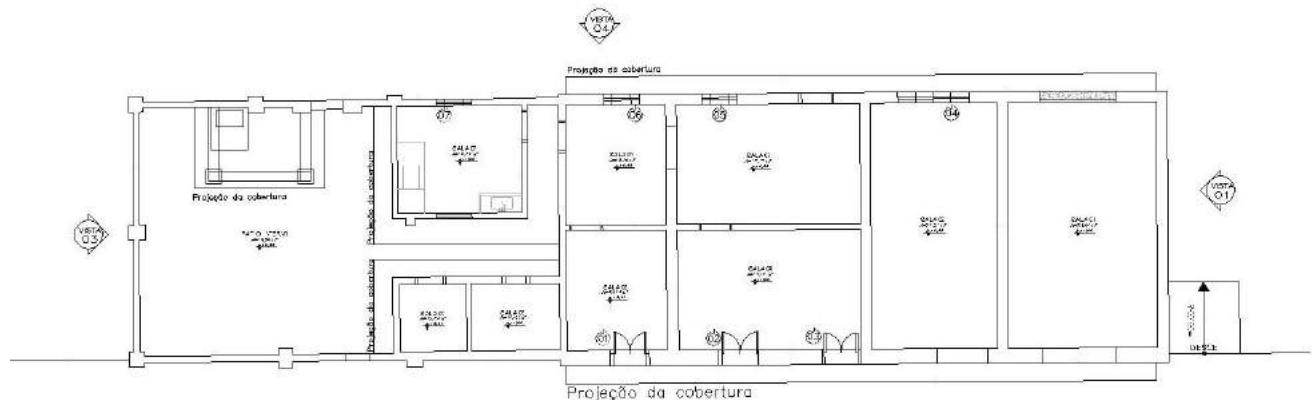


Estação Buriti – 1 de fevereiro de 2004

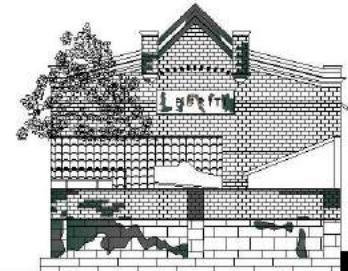
Fonte: Disponível em www.flickr.com
Autor: Fernando Picarelli Martins



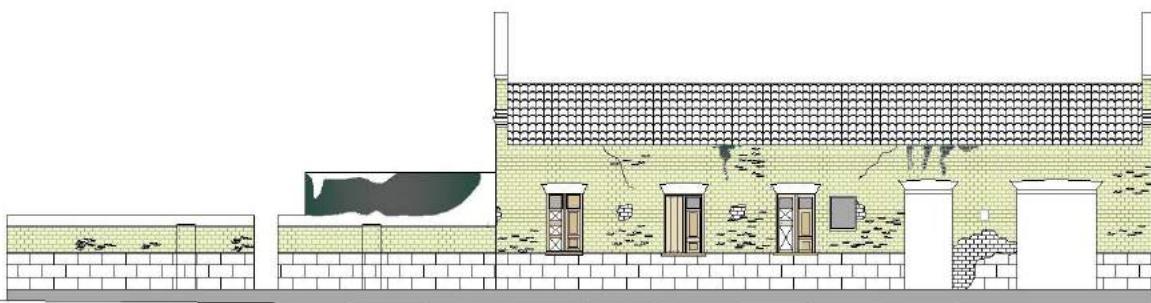
FICHA VISITA DE CAMPO – BURITI



Vista 1



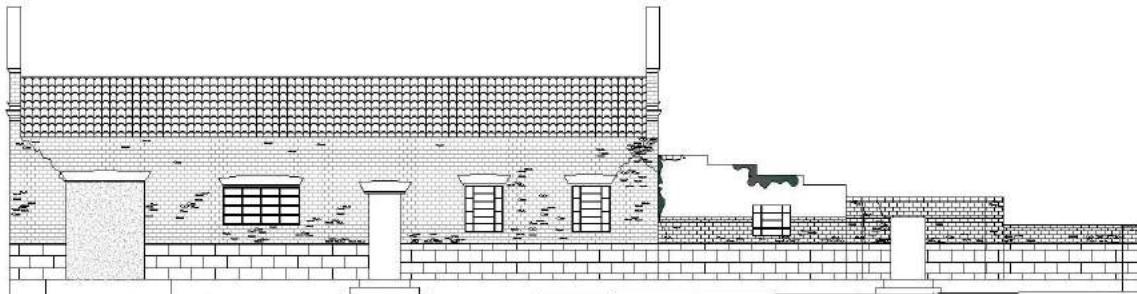
Vista 3



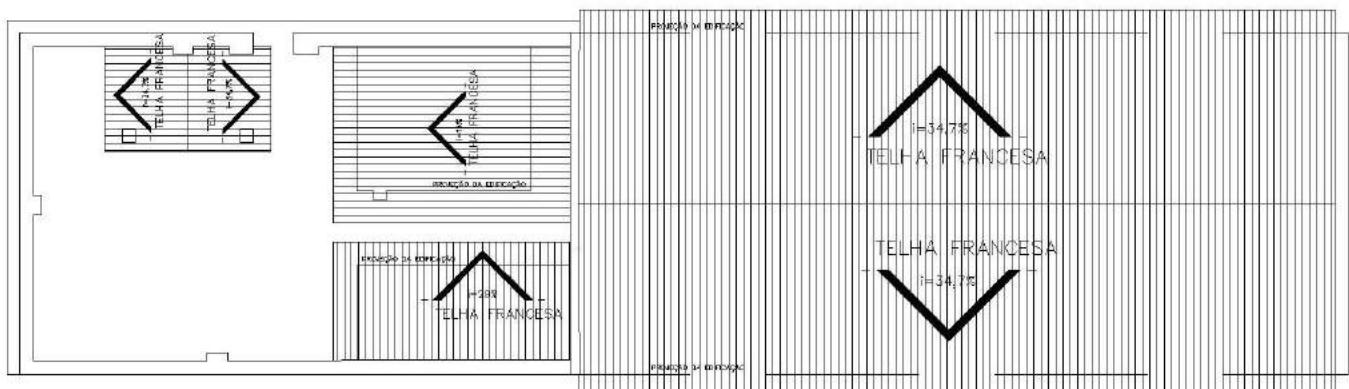
Vista 2



FICHA VISITA DE CAMPO – BURITI



Vista 4



Levantamento Arquitetônico desenvolvido pelos alunos da Disciplina de Restauro, para desenvolvimento de projeto referente à disciplina do Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário do Triângulo/ Unitri. Uberlândia, abril de 2015.

DEMAIS INFORMAÇÕES: N/C

ELABORAÇÃO DA FICHA: Clayton França Carili

REVISÃO DA FICHA: Sandra Maria da Costa Ferreira

PREENCHIMENTO DA FICHA: Clayton França Carili

DATA PREENCHIMENTO: Fevereiro de 2014

DATA REVISÃO: Julho de 2015



FICHA VISITA DE CAMPO – SOBRADINHO

DESIGNAÇÃO DO PRÉDIO: Conjunto Arquitetônico da Estação de Sobradinho

USO DO PROJETO ORIGINAL: Estação Ferroviária de Sobradinho	ATUAL: Abandonada
DATA DE CONSTRUÇÃO/INAUGURAÇÃO: 15 de novembro de 1896	LOCALIZAÇÃO CIDADE: Uberlândia/MG KM DA LINHA Linha do Catalão - km 755,044
VIAÇÃO FERREA E OU COMPANHIA: Cia. Mogiana de Estradas de Ferro (1889-1971) Fepasa (1971-1976)	ENDEREÇO Zona rural de Uberlândia/MG na região de Sobradinho
GRAU DE PROTEÇÃO: <input type="checkbox"/> Inventário <input checked="" type="checkbox"/> Tombamento municipal <input type="checkbox"/> Tombamento estadual <input type="checkbox"/> Outros _____	TIPO DE COMPLEXO SEGUNDO O GUIA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA DA RFFSA: <input checked="" type="checkbox"/> Pequeno porte – Estação, Caixa d’água e a Casa do Maquinista <input type="checkbox"/> Médio porte <input type="checkbox"/> Grande porte
DECRETO -Nº E DATA: A estação foi tombada pelo Decreto nº 10.228 de 31 de março de 2006, sendo a única estação da Mogiana remanescente no município de Uberlândia	
A ATUAL OCUPAÇÃO DO IMÓVEL HOUVE PROJETO <input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não Anterior a 2012, foram colocadas algumas escoras para evitar que parte do prédio fosse perdido, o que não adiantou, sendo que a fachada oeste foi perdida. Em 2012, foi feito medidas emergenciais para evitar maiores danos ao bem conforme descrição das intervenções	SE HOUVE QUAL OU QUAIS OS AUTORES E DATAS DAS INTERVENÇÕES: 2012 – Laudos de Vistoria e Medidas de Prevenção e Desaceleração da Degradação do Bem Cultural – Estação De Sobradinho – Autor o laudo Arquiteto Clayton França Carili 2015. Está sendo firmado termo de compromisso para sessão do bem através do Ministério Público Federal, Superintendência da União e a Prefeitura Municipal de Uberlândia/MG, ficando assim a prefeitura responsável por ações de conservação do bem e sua utilização por um tempo pré-determinado. O documento ainda não foi assinado pelas partes.



FICHA VISITA DE CAMPO – SOBRADINHO

DESCRÍÇÃO DAS PRINCIPAIS INTERVENÇÕES:

Anterior a 2011, foram feitas escoras para evitar a degradação do prédio e a possível ruína de parte do edifício. Essas escoras não evitaram a queda de toda a fachada oeste.

Em setembro de 2012, através de denuncia ao Ministério Público a Promotoria de Defesa do Patrimônio Cultural de Uberlândia, a Secretaria de Cultura da Prefeitura Municipal de Uberlândia foi acionada para tomar providências com relação a estação de Sobradinho que havia ruído um dos frontões além do risco de desabamento das demais fachadas.

A Prefeitura contratou consultoria do arquiteto Clayton F. Carili que emitiu laudo intitulado **LAUDO DE VISTORIA E MEDIDAS DE PREVENÇÃO E DESACELERAÇÃO DA DEGRADAÇÃO DO BEM CULTURAL – ESTAÇÃO DE SOBRADINHO**

As medidas de prevenção e desaceleração do estado de conservação do bem cultural – Estação de Sobradinho devem ser executadas em caráter de urgência visto que são medidas que mitigarão a deterioração do bem até que se possa definir medidas mais eficazes que busquem o desenvolvimento de projeto de restauro e obras no imóvel tombado. As medidas estão definidas por áreas de trabalho que deverão ser executados por firma e /ou profissionais específicos, sendo fundamental a execução de todos eles simultaneamente para a preservação da integridade física do bem cultural. Os trabalhos são os seguintes:

TRABALHO DE ISOLAMENTO DA ESTAÇÃO E CAIXA D'ÁGUA

A estação e a caixa d'água ao lado do conjunto deverão ser cercadas, com cerca distando 1,50 metro no entorno destes, sendo feita em eucalipto tratado com fios de arame lisos, na altura de 1,50 m com esticadores para manter os arames esticados e acesso por portão de mesmo material com duas folhas de 1,50 m com dobradiça de cachimbo e com trava. A cerca executada desta forma tem como função a visualização do bem tombado e sua proteção. Esta ação tem como objetivo impedir que animais – gado, cavalo - entrem no local e atingir as paredes que estão comprometidas. Na vistoria observou-se a presença de gado na área o que pode comprometer e acelerar a degradação das alvenarias e provocar queda de paredes;

TRABALHO DE SONDAGEM

Deverá ser feita sondagem ao lado da estação e dentro da mesma, sendo necessária a contratação de firma especializada. O objetivo é verificar se a represa ao lado da estação não está comprometendo o solo onde está implantada a mesma, atingindo as alvenarias e causando trincas nas paredes devido a recalques diferenciais.

TRABALHO DE DESCUPLINIZAÇÃO

Deverá ser feita a descuplinização do prédio, principalmente do madeiramento – engradamento do telhado e forro. Na vistoria foi detectada a presença de insetos xilófagos o que está causando diversas patologias no madeiramento do imóvel.

Verificou-se a presença de uma grande caixa de cupim acima do forro. Para realização deste serviço é necessária a contratação de empresa especializada em descuplinização que, além do combate dos insetos xilófagos no prédio em si, deverá ser feita barreira química no seu entorno, preocupando-se para não haver contaminação da água da represa;



FICHA VISITA DE CAMPO – SOBRADINHO

TRABALHO DE ESCORAMENTO DAS FACHADAS DO BEM CULTURAL E MEDIDAS DE PROTEÇÃO

FACHADA 1

A fachada que já não mais existe está com escoramento de parte do madeiramento, porém algumas terças estão sem escora e outras com escoras precárias;

FACHADA 2

Esta fachada era o local da plataforma de embarque e desembarque de passageiros e mercadorias. Parte da fachada desabou e o restante encontra-se com o madeiramento exposto as intempéries – sol e chuva, pela ausência de cobertura e mãos-francesas deterioradas em processo de desabamento;

FACHADA 3

A fachada está preservada resguardando um belíssimo frontão em tijolo maciço e com o nome da estação- “Sobradinho” aparentemente não ficou detectado problemas estruturais da mesma, mas está ligeiramente inclinada para o lado externo.

FACHADA 4

A fachada está parcialmente preservada, porém uma pequena parte desabou e nas demais áreas da fachada encontramos a presença de trincas a 90 graus na parte superior da mesma;

Deverá ser feito o escoramento das fachadas 1, 2 e 3.

ESCORAMENTO DA FACHADA 1

Escorar as terças evitando assim o desabamento do telhado. As escoras deverão suportar uma carga de até 1 (uma) tonelada, podendo ser escoras metálicas e ou de madeira. Após a execução deste serviço, as escoras atuais deverão serem retiradas;

ESCORAMENTO DA FACHADA 2

Escorar as mãos-francesas – peças que estão desabando - assim como parte do madeiramento do telhado. Deverá ser amarrado lona neste madeiramento para evitar a deterioração das peças de madeira que estão expostas. As escoras deverão suportar uma carga de até 500 Kgf e deverão ser escorados todo o madeiramento.

As peças não poderão ser retiradas, pois em futuro restauro a ausência destas no engradamento do telhado dificultará o processo de restauro;

ESCORAMENTO DA FACHADA 3

Apesar de não haver risco iminente de desabamento, porém devido a patologias e trincas nas demais paredes da estação e com o intuito de preservá-las, será escorada também esta fachada, pois é o testemunho e documento histórico e arquitetônico preservado e que permitirá uma futura reconstrução da fachada 1 que foi perdida. O escoramento deverá ser executado de forma inclinada para que o frontão não incline mais pelo lado externo. Deverá ser montado um sistema de escora metálica e/ou madeira que resista o peso da parede. Deverá ser colocado na ponta de cada escora uma proteção para não danificar o frontão. A equipe que fará o processo de escoramento deverá ter engenheiro responsável pelo serviço e registrado a RT no CREA.



FICHA VISITA DE CAMPO – SOBRADINHO

TRABALHO DE TERRAPLENAGEM

Deverá ser feito trabalho de terraplenagem na área contígua à fachada 4, de preferência antes da cerca que será executada. O trabalho de terraplenagem será executado com trator de esteira criando curvas de nível para que a águas pluviais não acelerem a deterioração do bem, uma vez que a estrada se encontra em nível mais alto que a estação.

VERIFICAÇÃO DO TELHADO ONDE EXISTE O FORRO

Deverão ser feitas pequenas “janelas” – aberturas no forro da estação - com intuito de visualização do estado de conservação do madeiramento do telhado, permitindo assim a compreensão da estrutura com relação à conservação. Caso haja risco iminente de desabamento de partes do telhado deverá ser feito escoramento destas peças e/ou áreas visando a preservação da integridade física do bem. As “janelas” também permitirão a execução do processo de descupinização das peças do engradamento do telhado;

OUTRAS RECOMENDAÇÕES:

- Recomenda-se que sejam acondicionadas de forma correta as telhas francesas que estão guardadas dentro da estação, evitando perdas deste elemento pois as telhas existentes na estação são telhas francesas feitas em Marselha, na França;
- Recomenda-se que seja impedido o acesso de caminhões próximo ao bem cultural evitando assim movimentação na área e aceleração do processo de degradação do bem. Em visita a área observamos a presença de um caminhão “pipa” retirando água da represa ao lado da estação;

Recomenda-se a colocação de placa indicativa que a área é tombada com a seguinte inscrição: Bem cultural Tombado do Município de Uberlândia – Área restrita, Bem cultural em processo de escoramento e proteção;

DESCRÍÇÃO ARQUITETÔNICA:

A Estação é uma construção típica das estações da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, apresentando esquema construtivo simples, com tijolos aparentes vindos da Inglaterra e cobertura de telhas francesas, importadas da região de Marsella na França, apoiada em estrutura de madeira.

No entorno imediato à estação há a antiga casa do maquinista que se encontra comprometida, em processo de arruinamento, verifica-se que o método construtivo é igual da Estação. À esquerda do conjunto encontra-se a antiga casa do portador (funcionário que auxiliava o abastecimento do veículo) e atual residência dos funcionários da fazenda. Em frente à plataforma de embarque, onde anteriormente situava-se os trilhos da linha férrea, foi construída pelo proprietário da fazenda, uma represa artificial.

A Estação, com aproximadamente 129,11m², e a caixa d’água, com 3,15m², preservam algumas características originais de sua construção, apresentando apenas intervenções pontuais. No entanto, são encontrados apenas vestígios do depósito de areia e nenhuma evidência da existência da casa do telegrafo. A caixa d’agua possui o tanque de ferro fundido com placas de 1,12 x 1,12m, importadas da Inglaterra, suportado por estrutura de tijolos aparentes.



FICHA VISITA DE CAMPO – SOBRADINHO

DESCRIÇÃO DA ÁREA DE ENTORNO:

O conjunto arquitetônico da Estação Sobradinho era composto, originalmente pela edificação principal da Estação, por um depósito de areia e uma caixa d'água situados do lado esquerdo da construção principal, e pela casa do telégrafo, situada ao lado direito da mesma. No entorno imediato à estação há a antiga casa do maquinista que se encontra comprometida, em processo de arruinamento, verifica-se que o método construtivo é igual da Estação. À esquerda do conjunto encontra-se a antiga casa do portador (funcionário que auxiliava o abastecimento do veículo) e atual residência dos funcionários da fazenda. Em frente à plataforma de embarque, onde anteriormente situava-se os trilhos da linha férrea, foram construídos pelo proprietário da fazenda, uma represa artificial.

ESTADO DE CONSERVAÇÃO:

O imóvel permanece sem uso e o estado de degradação acelera-se pela falta de manutenção e abandono. Seu estado de conservação é ruim com necessidade de intervenção em caráter de urgência evitando assim a perda deste edifício tombado.

USO ATUAL:

A estação está abandonada e sem uso

FOTOS ENTORNO : **AUTOR:** CARILI, Clayton França **Fonte:** Acervo Particular **DATA:** 30 de agosto de 2012





FICHA VISITA DE CAMPO – SOBRADINHO

FOTOS DO LOCAL:

AUTOR: CARILI, Clayton França

Fonte: Acervo Particular

DATA: 30 de agosto de 2012



Vista da estação Sobradinho fachada norte com a cobertura da plataforma em péssimo estado de conservação



Vista da estação Sobradinho. Observa-se a fachada oeste que caiu.



Estação de Sobradinho, frontão remanescente



Estação de Sobradinho fachada sul.

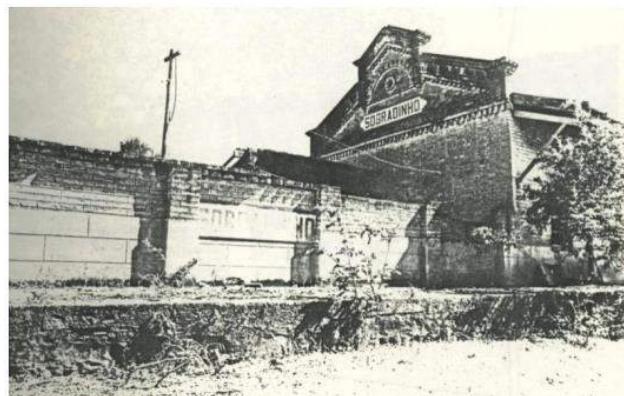


FICHA VISITA DE CAMPO – SOBRADINHO

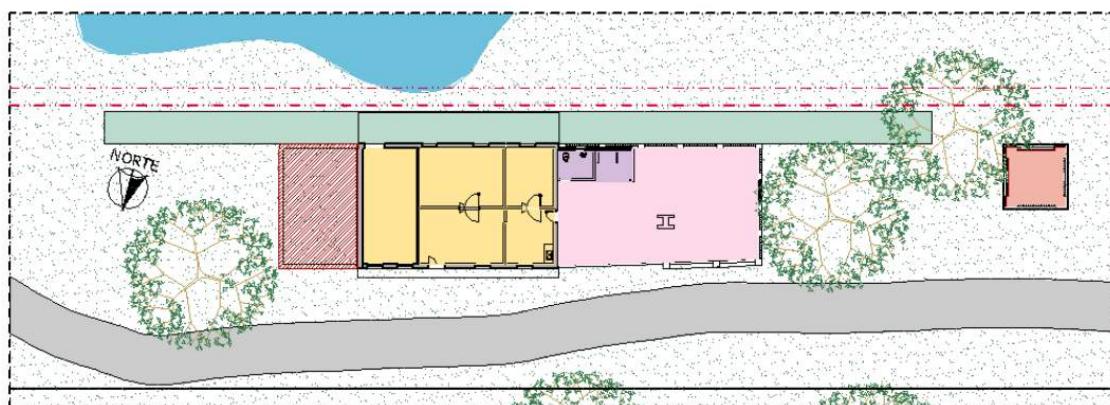
FOTOS HISTÓRICAS:

Estação Sobradinho

Autora: BORGES, Gabriella Paula. Fonte: Projeto de Restauro Estação Sobradinho. Projeto de TFG do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura, Urbanismo e Design. Uberlândia: Setembro de 2013. Fotos do Arquivo Público Municipal de Uberlândia/MG



DEMAIS INFORMAÇÕES: Levantamento arquitetônico



LEGENDA ÁREAS
ESTAÇÃO
PLATAFORMA DE EMBARQUE
PÁTIO
ANEXO CONSTRUÍDO
FRAGMENTOS FACHADA
CAIXA D'ÁGUA
PROJEÇÃO TRILHOS REMOVIDOS
REPRESA



FICHA VISITA DE CAMPO – SOBRADINHO



Autora: BORGES, Gabriella Paula.

Fonte: Projeto de Restauro Estação Sobradinho. Projeto de TFG do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura, Urbanismo e Design. Uberlândia: Setembro de 2013. Fotos do Arquivo Público Municipal de Uberlândia



FICHA VISITA DE CAMPO – SOBRADINHO

FONTES/ REFÉRENCIAS COLETADAS:

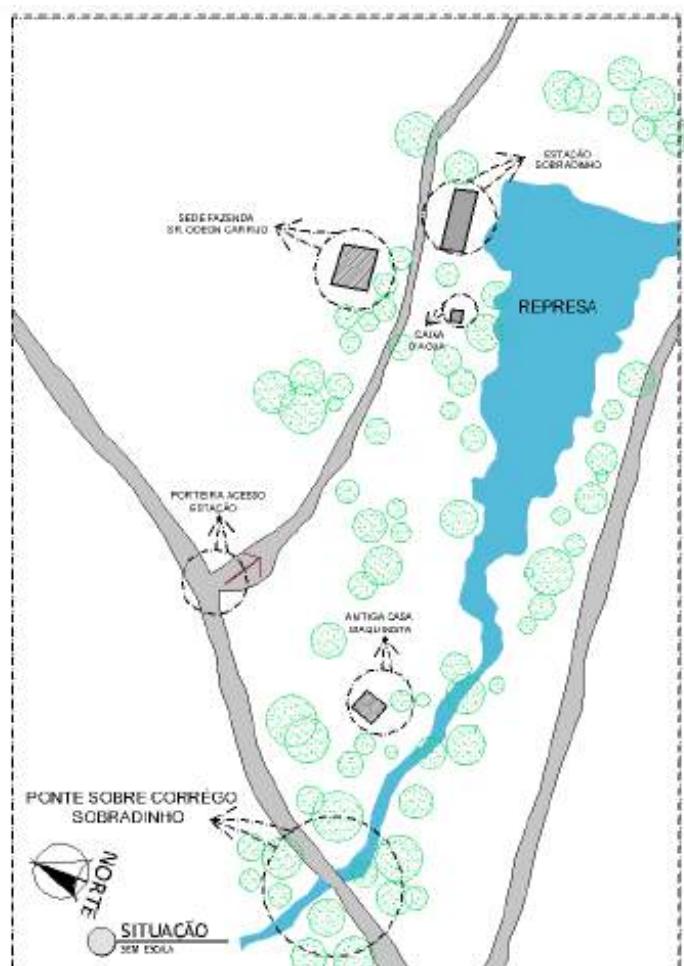
BORGES, Gabriella Paula. Projeto de Restauro Estação Sobradinho. Projeto de TFG do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura, Urbanismo e Design. Uberlândia: Setembro de 2013. Fotos do Arquivo Público Municipal de Uberlândia/MG

Fotos: www.estacoesferroviarias.com.br / Arquivo Público Municipal de Uberlândia/ Clayton França Carili

MAPA COM A LOCALIZAÇÃO

Autora: BORGES, Gabriella Paula.

Fonte: Projeto de Restauro Estação Sobradinho. Projeto de TFG do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura, Urbanismo e Design. Uberlândia: Setembro de 2013. Fotos do Arquivo Público Municipal de Uberlândia/MG



ELABORAÇÃO DA FICHA: Clayton França Carili

REVISÃO DA FICHA: Sandra Maria da Costa Ferreira

PREENCHIMENTO DA FICHA: Clayton França Carili

DATA PREENCHIMENTO: Fevereiro de 2014

DATA REVISÃO: Julho de 2015



FICHA VISITA DE CAMPO – STEVENSON

DESIGNAÇÃO DO PRÉDIO: Conjunto Arquitetônico da Estação da Stevenson

USO DO PROJETO ORIGINAL: Estação Ferroviária da Stevenson	ATUAL: Desocupado Uso proposto - Restaurante
DATA DE CONSTRUÇÃO/INAUGURAÇÃO: 10 de fevereiro de 1927	LOCALIZAÇÃO CIDADE: Araguari/MG KM DA LINHA Linha do Catalão - km 774,022 (1927) Km 768,650 (1938)
VIAÇÃO FERREA E OU COMPANHIA: Cia. Mogiana de Estradas de Ferro (1889-1971) Fepasa (1971-1976)	ENDEREÇO Rodovia BR- 050 entre Araguari e Uberlândia
GRAU DE PROTEÇÃO: <input type="checkbox"/> Inventário <input checked="" type="checkbox"/> Tombamento municipal <input type="checkbox"/> Tombamento estadual <input type="checkbox"/> Outros _____	TIPO DE COMPLEXO SEGUNDO O GUIA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA DA RFFSA: <input checked="" type="checkbox"/> Pequeno porte – Conjunto arquitetônico com a estação, Casa de Turma e Casa do Funcionário. <input type="checkbox"/> Médio porte <input type="checkbox"/> Grande porte
DECRETO -Nº E DATA: O prédio foi tombado pela Lei Municipal Decreto nº 039 de outubro de 2002. Conjunto Arquitetônico da Estação da Stevenson – Estação, Casa de Turma e Casa do Funcionário	SE HOUVE QUAL OU QUAIS OS AUTORES E DATAS DAS INTERVENÇÕES: 1984 – Intervenções que descaracterizaram a estação para abrigar uma casa de shows, porém que nunca funcionou. 2012- Realização do Projeto de Restauração e revitalização do antigo conjunto Ferroviário da Stevenson. Autor do projeto: Carolina Fernandes Vaz – Arquiteta e então funcionária da Divisão de Patrimônio Histórico de Araguari – Fundação Araguarina de Educação e Cultura
A ATUAL OCUPAÇÃO DO IMÓVEL HOUVE PROJETO <input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não A estação assim como todo o conjunto passou por processo de restauro e conservação dos prédios sendo previsto os seguintes usos: Estação: restaurante; Casa de Turma: Vestiário funcionários da cozinha e DML Casa do Funcionário: Casa do Vigia e Administração	



FICHA VISITA DE CAMPO- STEVENSON

DESCRÍÇÃO DAS PRINCIPAIS INTERVENÇÕES:

Na década de 1960 com objetivo de possibilitar a ligação mais rápida e menos dispendiosa dos centros produtores e consumidores e também a ligação com a nova capital federal, Brasília, a Companhia Mogiana estudou um novo traçado para o trecho Uberlândia – Araguari devido as grandes rampas e a necessidade de um trecho menos acentuado que o anterior.

Com a construção da variante Omega- Araguari e a desativação da linha a Estação da Stevenson foi substituída por uma nova versão com o nome de Stevenson Nova, ficando a antiga Estação fora dos trilhos da ferrovia sendo estes arrancados.

Abandonado, o prédio sofreu inúmeras depredações como também todo o conjunto – Casa de Turma, Casa dos Funcionários,

1983- A área foi vendida pela Ferrovia Paulista S/A - FEPASA, concessionária de serviço público e transporte ferroviário, com sede em São Paulo, para Fumio Yoshida.

1984- A área foi adquirida por Masaaki Mitsutake que pretendia abrir uma casa de shows no local. O proprietário fez inúmeras intervenções no edifício como modificação das vergas das esquadrias, demolições internas, emparedamentos de vãos nas fachadas, retirada de pisos. A intervenção foi iniciada, porém não sendo concretizado o que deixou o prédio da estação com intervenções descaracterizadoras e depois a obra foi abandonada.

2006 – Aquisição do Conjunto ferroviário pela Prefeitura Municipal de Araguari sendo a área comprada do Sr. Masaaki Mitsutake

2012 – Projeto de Restauração e revitalização do antigo conjunto Ferroviário da Stevenson. As principais propostas executadas foram:

- Desemparedamento dos vãos de porta e janela;
- Alteração das vergas em arco pleno que foram construídas posteriormente a construção retomando a configuração original;
- Manutenção do telhado e colocação de manta aluminizada assim como substituição de peças que estavam deterioradas;
- Execução de forro em madeira seguindo a mesma inclinação do telhado, deixando as tesouras aparentes;
- Execução de toda a parte elétrico, hidro sanitário;
- Execução de novas esquadrias em madeira e vidro, pois as esquadrias haviam todas sido perdidas;
- Adequação da estação para o novo uso - restaurante com a criação de cozinha industrial;
- Execução de piso interno em porcelanato bege e tapete em ladrilho hidráulico na área da sala de memória seguindo o mesmo desenho e modelo dos ladrilhos originais;
- Execução de nova cobertura na plataforma de embarque e desembarque de passageiros em estrutura metálica e telha termo acústicos;
- Estabilização das trincas estruturais com a execução de reforços;
- Execução de um anexo- Banheiro e vestiário masculino e feminino;
- Execução de cobertura em concreto ligando a estação com o banheiro e vestiário;
- Execução de pintura;
- Restauração da Casa de Turma onde foi proposto o vestiário dos funcionários e da casa do funcionário onde será a administração do complexo.



FICHA VISITA DE CAMPO – STEVENSON

DESCRIÇÃO ARQUITETÔNICA:

A estação da Stevenson é uma estação de pequeno porte, com partido retangular, implantada acima do nível do terreno e segue a tipologia das estações construídas pela Companhia Mogiana de Estrada de Ferro e assemelha-se a outros exemplares construídas pela Mogiana como a estação de Peiropólis.

Sua volumetria é marcada pela presença nas menores fachadas de frontão com molduras e cimalha sendo os pilares laterais arrematados com um pequeno friso a feição de um capitel. No frontão temos em massa um ressalto onde está escrito o nome da estação – Stevenson. Destaca-se o telhado em telha de barro tipo francesa em duas águas e nos dois acessos a estação a presença de mãos-francesas, em madeira apoiadas em consolos de cimento com cobertura em telha metálica, os acessos são feitos por escada.

As esquadrias possuem vergas retas com cimalha de sobreverga e molduras. Nas maiores fachadas as cimalhas arrematam o beiral sendo que os pilares em alvenaria estão em sobre salto da alvenaria principal. As esquadrias novas inseridas são em madeira e vidro, sendo as portas de correr de duas folhas, janelas em madeira e vidro tipo guilhotina e janelas em cantoneira de ferro fixas. Na fachada posterior a fachada voltada para a BR 050, antiga plataforma de embarque e desembarque de passageiros a cobertura é em mão francesa apoiada sobre consolos em cimento. A cobertura foi executada em estrutura metálica com telhas onduladas metálicas no processo de restauro.

Internamente temos a estrutura do telhado que são marcadas pela presença de tesouras com a linha baixa e a linha alta. O forro foi colocado em madeira acima um pouco das pernas da tesoura. Como a estação estava com as paredes internas quase todas demolidas, temos a presença de um grande salão que foi dividido por um vidro temperado onde no menor espaço será o espaço museológico e de memórias da estação e do outro lado à área de atendimento do restaurante. Da área de atendimento temos o acesso por duas portas novas em madeira vai e vem, para a cozinha com diversas pias e coifa central. Esta área da cozinha está prevista a higienização, cocção com preparo de alimentos e preparo de carnes, com pias e área de higienização.

Ao lado, na antiga casa de turma, temos o acesso pelo pátio descoberto ao vestiário masculino e feminino com DML para os funcionários. O piso interno do espaço de memórias é em porcelanato e ladrilho hidráulico, a área de atendimento em porcelanato e a área de apoio, sendo cozinha, depósito, vestiário e DML em cerâmica.

Externamente na plataforma de embarque e desembarque de passageiros e nas passarelas que ligam a estação à casa de turma foi utilizada também a pedra portuguesa. Foi feito ao lado da estação uma nova construção onde foram construídos dois sanitários, um masculino e um feminino, com chuveiro e acessibilidades plena. Para ligação do anexo construído (banheiros), foi executada uma cobertura com pilares de concreto e platibanda com telha de 5% de inclinação sendo feitas em dois níveis. Para o acesso a plataforma aos banheiros, foi executada rampas de acesso para portadores de necessidades especiais, também foi restauro a casa do funcionário.



FICHA VISITA DE CAMPO- STEVENSON

DESCRIÇÃO DA ÁREA DE ENTORNO:

O conjunto arquitetônico da estação da Stevenson está em uma área de 277,35 Ha, as imagens da BR 050 entre Araguari e Uberlândia, no município de Araguari. O conjunto localiza-se ao lado do viveiro Araguari, sendo composto da estação e Casa da Turma - 359,48m², casa do funcionário – 93,80m² e anexo sanitário e cobertura de ligação com 136m².

A área é plana, sendo colocado no entorno da estação brita. O acesso a estação pela BR 050 é através da Brita, sendo que no entorno da estação temos a presença de grama. Após a grama temos o acesso às escadas que levam à estação; entre a estação e a casa de turma temos o muro que foi preservado e cria um pátio interno. O conjunto destaca-se na paisagem principal para os motoristas que trafegam na BR 050.

ESTADO DE CONSERVAÇÃO:

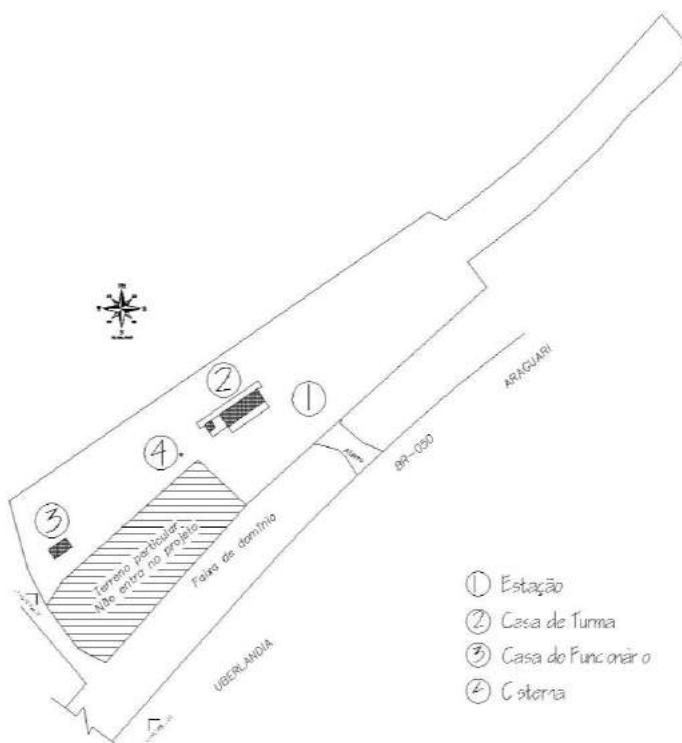
Apesar de o prédio estar sem uso, o estado de conservação deste é bom. Há necessidade de ocupação para evitar o aparecimento de patologias e para conservação preventiva da estação. Atualmente a Prefeitura Municipal de Araguari mantém um vigia para evitar vandalismos no prédio que foi inaugurado em 2012 e até então está sem uso.

USO ATUAL:

O bem está sem usos apesar de restaurado para abrigar restaurante e administração.

MAPA COM A LOCALIZAÇÃO:

AUTORA: VAZ, Carolina Fernandes. Projeto de Restauro do Conjunto da Estação da Stevenson. Araguari: 2011





FICHA VISITA DE CAMPO- STEVENSON

FOTO IMÓVEL: Estação da Stevenson na inauguração do restauro

AUTOR: CARILI, Clayton França **FONTE:** Acervo Particular **DATA:** Dezembro de 2012



FOTO ENTORNO: **AUTOR:** Johannes J. Smit **FONTE:** Disponível em <http://www.flickrriver.com>
DATA: 15 de agosto de 2013





FICHA VISITA DE CAMPO- STEVENSON

FONTES/ REFÊRENCIAS COLETADAS:

VAZ, Carolina Fernandes. Projeto de Restauro do Conjunto da Estação da Stevenson. Araguari: 2011.

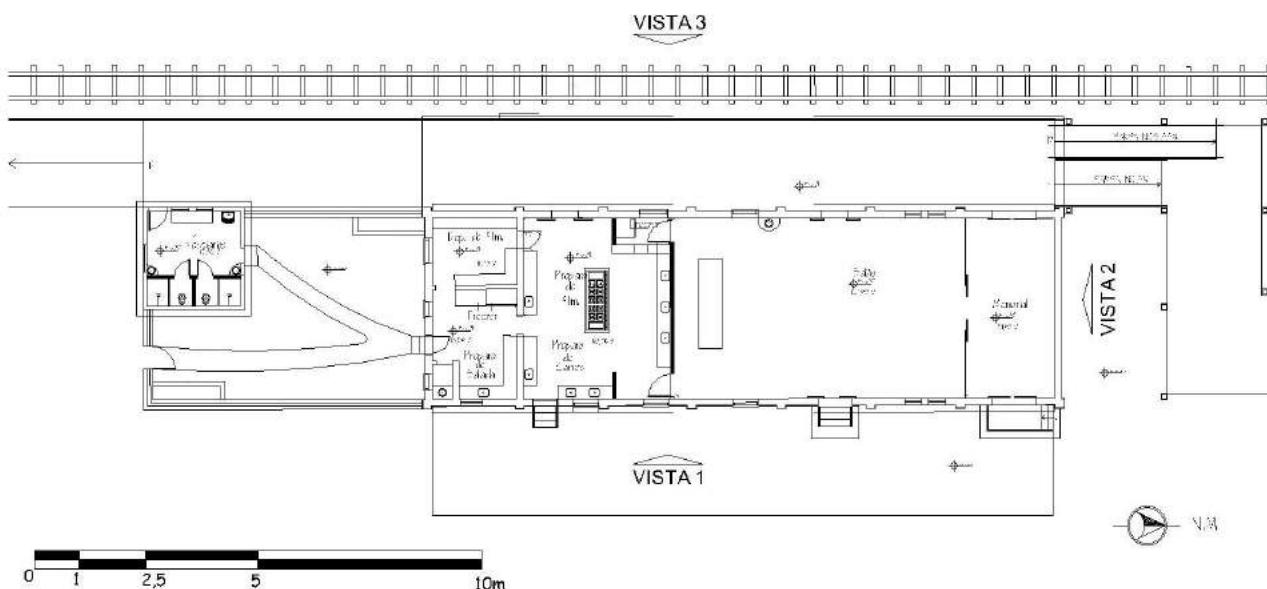
<http://www.flickr.com>

Acervo Particular – Clayton F. Carili

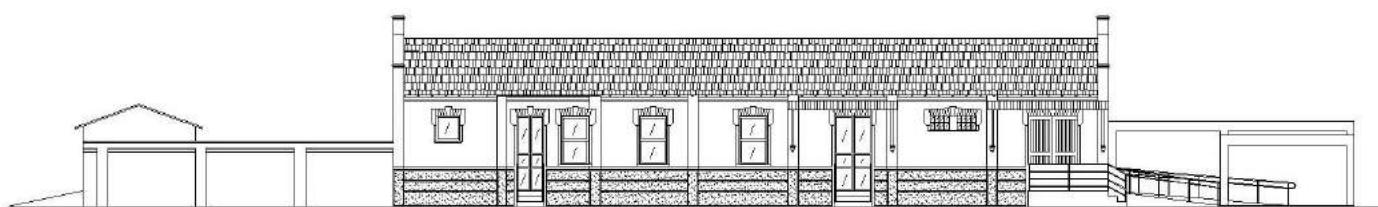
DEMAIS INFORMAÇÕES: Autor: VAZ, Carolina Fernandes.

FONTE: Projeto de Restauro do Conjunto da Estação da Stevenson. Araguari: 2011.

Planta:



Fachadas:



Vista 1

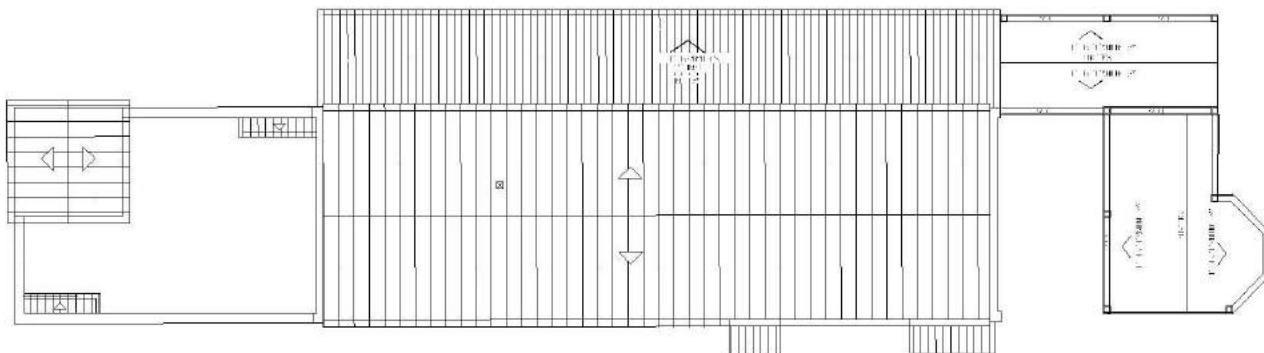


Vista 3

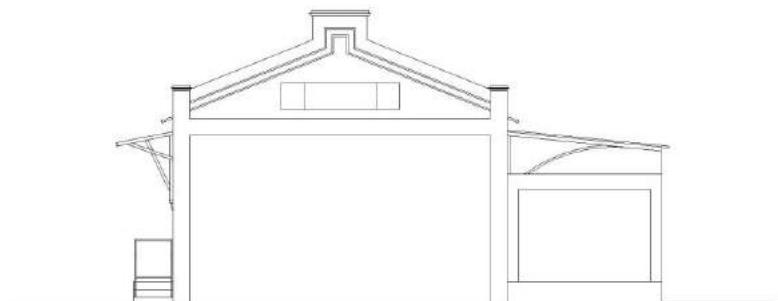


FICHA VISITA DE CAMPO- STEVENSON

DEMAIS INFORMAÇÕES:



Cobertura



Vista 2

ELABORAÇÃO DA FICHA: Clayton França Carili	REVISÃO DA FICHA: Sandra Maria da Costa Ferreira
PREENCHIMENTO DA FICHA: Clayton França Carili	DATA PREENCHIMENTO: Fevereiro de 2014 DATA REVISÃO: Julho de 2015



FICHA VISITA DE CAMPO – ESTAÇÃO DE BONDE DE SACRAMENTO

DESIGNAÇÃO DO PRÉDIO: Palácio das Artes

USO DO PROJETO ORIGINAL: Estação de Bonde	ATUAL: Palácio das Artes – Prédio da estação fechado para manutenção.	
DATA DE CONSTRUÇÃO/INAUGURAÇÃO: Inauguração em 1914	LOCALIZAÇÃO	
	CIDADE: Sacramento- Distrito sede	KM DA LINHA
VIAÇÃO FERREA E OU COMPANHIA: E. F. Elétrica Município de Sacramento	ENDEREÇO Rua Joaquim Murtinho, 450 – Bairro Alto da Estação	
GRAU DE PROTEÇÃO: <input type="checkbox"/> Inventário <input checked="" type="checkbox"/> Tombamento municipal <input type="checkbox"/> Tombamento estadual <input type="checkbox"/> Outros _____	TIPO DE COMPLEXO SEGUNDO O MANUAL DE PRESERVAÇÃO DE EDIFICAÇÕES FERROVIÁRIAS ANTIGAS - RFFSA: <input checked="" type="checkbox"/> Pequeno porte <input type="checkbox"/> Médio porte <input type="checkbox"/> Grande porte	
DECRETO -Nº E DATA: Tombamento Municipal Lei Nº 257 17/01/1983	SE HOUVE QUAL OU QUAIS OS AUTORES E DATAS DAS INTERVENÇÕES: 7/09/1986 Palácio das Artes Fevereiro/2004 - Janeiro/2014	
DESCRÍÇÃO DAS PRINCIPAIS INTERVENÇÕES: A partir das fotos históricas podemos observar que a principal intervenção na estação de bonde de Sacramento foi à substituição das esquadrias com caixilhos de madeira maciça e demolição de um cômodo da fachada posterior a plataforma de embarque e desembarque de passageiros. Em 1986 a estação foi restaurada para abrigar o palácio das artes. Em (...) foi construído um anexo ao lado da estação para abrigar a venda de artesanato local, porém a construção não leva em conta a valorização da estação e não segue critérios de intervenção em área tombada com a introdução de uma nova edificação que respeite o bem cultural tombado, porém trazendo a arquitetura contemporânea com a proposta e implantação de um novo prédio contrastando com o bem cultural existente. Na visita, em janeiro de 2014, a estação está sem o forro de madeira, sendo que será refeito com forro de pinus. Esta madeira é pouco adequada para substituição de forros, pois é macia e de fácil ataque de insetos xilófagos.		



FICHA VISITA DE CAMPO – ESTAÇÃO DE BONDE DE SACRAMENTO

Descrição Arquitetônica:

A Estação de Bonde de Sacramento possui a planta retangular e no seu interior e dividida em cinco cômodos. Construção em alvenaria de tijolo maciço de barro, o telhado em duas águas com engradamento em madeira e telha de barro tipo francesas. Na antiga plataforma de embarque e desembarque de passageiros a plataforma é coberta com o prolongamento da água do telhado, porem com uma menor inclinação, sendo a cobertura apoiada por uma peça à feição de uma mão-francesa presa as alvenarias. Nota-se a presença de um tirante metálico que também se apoia na alvenaria e na escora em perfil metálico segurando a terça, caibros, ripas e a telhas francesas.

No telhado observa-se a presença de platibanda formando um quadrado com frontão recortado. Essa cobertura também em telha de barro tipo francesa, onde temos a caixa d'água.

As portas e janelas são todas em madeira de duas folhas de abrir com vergas retas. Observa-se acima dos vãos das esquadrias, a presença de cimalha em massa e nas janelas o peitoril ressaltado. Nas fachadas, notamos a presença de elementos em massa, ressaltados nas alvenarias formando desenhos e barrado. Em uma das fachadas menores a empêna é triangular e com a presença de um falso óculo.

A estação foi implantada em um terreno de declive o que possibilita um pequeno porão. O piso interno é em assoalho sustentado por barrotes em madeira. O forro em madeira foi todo retirado. O piso externo da plataforma e da pequena sarjeta existente é em laje de pedra retangular assentada em amarração.

Descrição da Área de Entorno:

De acordo com a ficha de inventário: A área circunvizinha imediata é caracterizada pelo uso de indústrias de beneficiamento por isso a existência de galpões de armazenamento e pátios de secagem de grãos. Distanciando-se do imóvel é notável um mescla de uso residencial com de serviços. O gabarito predominante é de um pavimento destacando-se na paisagem urbana os galpões industriais.

O imóvel possui recuo frontal que é utilizado como jardim. Esse afastamento quando o imóvel ainda era utilizado como estação não existia sendo que o mesmo era bem próximo à linha facilitando o acesso de passageiros. A rua tem pavimentação asfáltica, meio-fio e passeio com pedras rosa (quartzo) e possui infra-estrutura adequada (água, energia, esgoto). – Fonte: Ficha de inventário – Abril de 2009. Notamos a presença de uma praça ao lado da estação de bonde com a figura em bronze em homenagem a João Canudo. Nota-se ao lado a presença de uma loja de artesanato ao lado da estação de bonde.

Estado de Conservação:

O estado de conservação da estação é bom, porém existem pequenas patologias que são: esquadrias com o verniz desgastado; sarjeta com respingos de tinta e plantas daninhas no meio das pedras; pintura interna com sujidades e partes em desprendimento; piso em assoalho necessitando de manutenção com o lixamento e sinteco; ausência de forro de madeira que deve ser substituído por forro de madeira de boa qualidade para evitar cupim além de revisão na parte elétrica e hidráulica.

Uso Atual:

A estação está sem uso, sendo que o anexo, onde fica a loja de artesanato, está funcionando.



FICHA VISITA DE CAMPO – ESTAÇÃO DE BONDE DE SACRAMENTO

MAPA COM A LOCALIZAÇÃO:



Fonte: Acervo Prefeitura Municipal de Sacramento

Autor: Raquel Rezende dos Santos e Virgínia Dolabela de Lima

Data: Sem data



Estação de
Bonde –
Palácio das
Artes

MONTAGEM: CARILI, Clayton França. Mapa com a localização da Estação de Bonde da cidade de Sacramento. Disponível em Google Earth – Acesso 15 de fevereiro de 2014 – 19:45.



FICHA VISITA DE CAMPO – ESTAÇÃO DE BONDE DE SACRAMENTO



Fonte: Disponível em http://www.estacoesferroviarias.com.br/mogiana_triangulo/sacramento.htm

FOTO IMÓVEL:

AUTOR: CARILI, Clayton França

FONTE: Acervo Particular

DATA: JANEIRO DE 2014





FICHA VISITA DE CAMPO – ESTAÇÃO DE BONDE DE SACRAMENTO

FOTOS ENTORNO:

AUTOR: CARILI, Clayton França

FONTE: Acervo Particular

DATA: JANEIRO DE 2014



FONTES/ REFÊRENCIAS COLETADAS:

Mapa base Google Earth

Fotos Imóveis e Entorno – Clayton França Carili – Acervo Particular

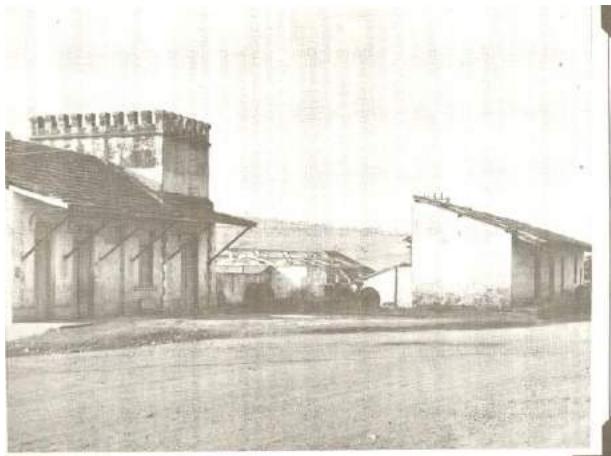
Fotos históricas – Dossiê de Tombamento – Palácio das Artes, Acervo digital da Fundação Cultural de Sacramento



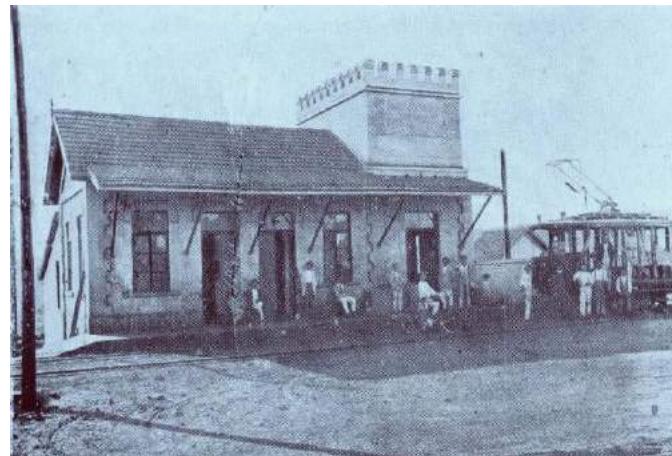
FICHA VISITA DE CAMPO – ESTAÇÃO DE BONDE DE SACRAMENTO

FOTOS HISTÓRICAS:

DATAS: Ver legenda



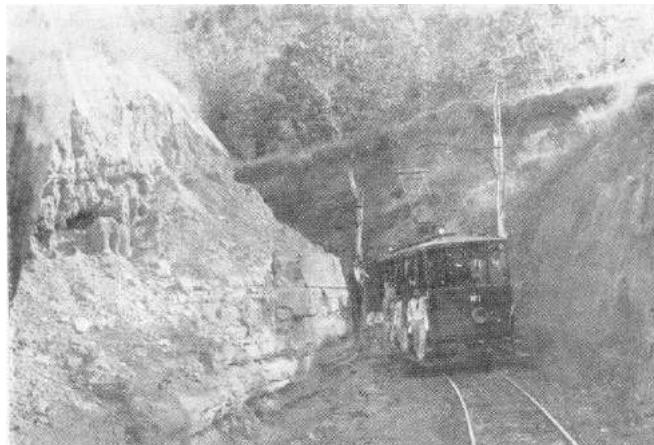
Estação dos Bondes atual Palácio das Artes.
Estação da linha elétrica municipal de Sacramento.
Autor: Sem autor
Fonte: Acervo Digital da Fundação Cultural de
Sacramento
Data: 1916



Estação dos Bondes
Autor: Sem autor
Fonte: Acervo Digital da Fundação Cultural de
Sacramento
Data: 1916



Estação dos Bondes atual Palácio das Artes.
Autor: Raquel Rezende dos Santos
Fonte: Acervo Digital da Fundação Cultural de
Sacramento
Data: Maio de 2006



Linha do Bonde Elétrico em Circulação – observa-se
o leito com os trilhos e um boné em circulação.
Autor: Sem autor
Fonte: Acervo Digital da Fundação Cultural de
Sacramento
Data: Sem data

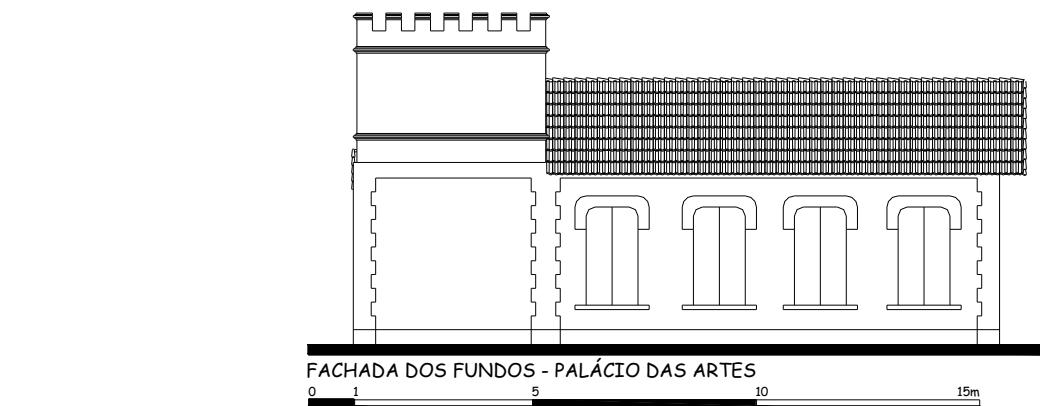
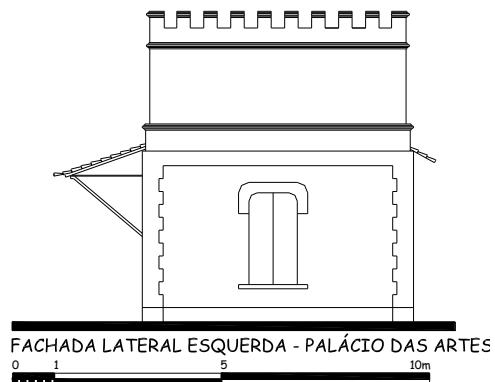
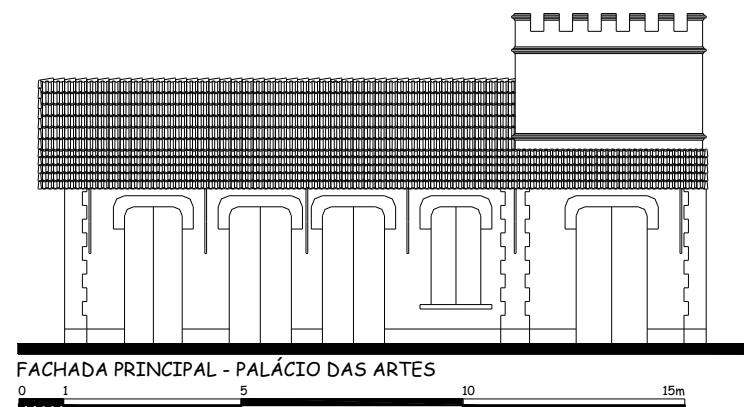
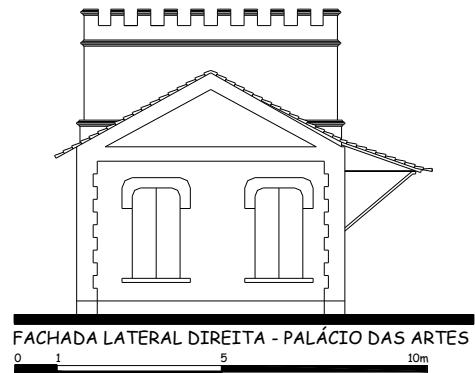
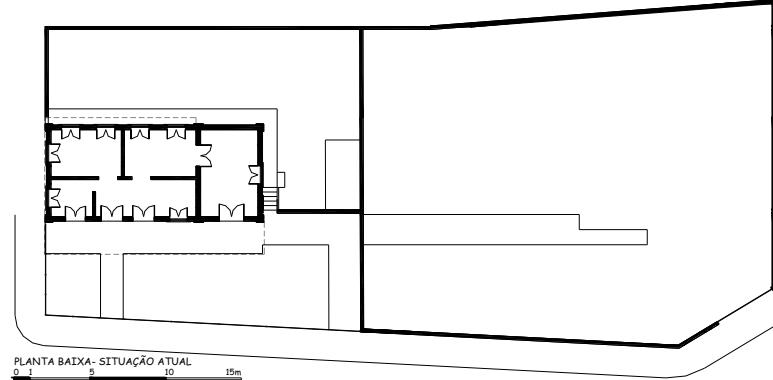


FICHA VISITA DE CAMPO – ESTAÇÃO DE BONDE DE SACRAMENTO

DEMAIS INFORMAÇÕES: Desenhos da Estação de Bonde – Acervo Prefeitura de Sacramento

DATA: Sem data

AUTOR: Raquel Rezende dos Santos e Virgínia Dolabela de Lima



ELABORAÇÃO DA FICHA: Clayton França Carili

REVISÃO DA FICHA: Sandra Maria da Costa Ferreira

PREENCHIMENTO DA FICHA: Clayton França Carili

DATA PREENCHIMENTO: Fevereiro de 2014

DATA REVISÃO: Julho de 2015



FICHA VISITA DE CAMPO – ARAXÁ

DESIGNAÇÃO DO PRÉDIO: Conjunto Arquitetônico da Estação de Araxá

USO DO PROJETO ORIGINAL: Estação Ferroviária de Araxá **ATUAL:** Fundação Cultural Calmon Barreto

DATA DE CONSTRUÇÃO/INAUGURAÇÃO: Construção do período de 1922 a 1926.	LOCALIZAÇÃO	
	CIDADE: Araxá/MG	KM DA LINHA Ramal Ibiá-Uberaba-km 871,242 (1960)

VIAÇÃO FÉRREA E OU COMPANHIA: E. F. Oeste de Minas (1926-1931) Rede Mineira de Viação (1931-1965) V. F. Centro-Oeste (1965-1975) RFFSA (1975-1982).	ENDEREÇO
	Rua Presidente Olegário Maciel, 143. Sede do município

GRAU DE PROTEÇÃO: <input type="checkbox"/> Inventário <input checked="" type="checkbox"/> Tombamento municipal <input type="checkbox"/> Tombamento estadual <input type="checkbox"/> Outros _____	TIPO DE COMPLEXO, SEGUNDO O GUIA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA DA RFFSA:
	X Pequeno porte – Conjunto arquitetônico com a estação e a casa do engenheiro da estação. <input type="checkbox"/> Médio porte <input type="checkbox"/> Grande porte

DECRETO -Nº E DATA: O prédio foi tombado pela Lei Municipal nº 2411, de 28 de dezembro de 1990.	HOUVE PROJETO PARA A ATUAL OCUPAÇÃO DO IMÓVEL <input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não De acordo com entrevistas as intervenções não tiveram projetos sendo que a maioria das intervenções foram acompanhadas por engenheiro civil, porém com a execução de planilha orçamentária com a descrição dos serviços e valores a serem recebidos.	SE HOUVE QUAL OU QUAIS OS AUTORES E DATAS DAS INTERVENÇÕES: 1989 - A antiga estação ferroviária passou por uma reforma patrocinada pela Prefeitura Municipal de Araxá e a Arafétil S.A 1999 - A sede da Fundação Cultural Calmon Barreto sofreu mais uma reforma: telhado, instalação elétrica e ampliação da oficina de tecelagem. 2002 - 28 de Outubro inaugurou-se um novo espaço cultural (pátio circundado por gradil e muros). 2006 - O prédio passou por mais uma manutenção sendo feito adaptação para um banheiro para portador de necessidades especiais e manutenção em sua estrutura, sendo financiada pela Companhia Brasileira de Metalurgia e Mineração.
--	---	--



FICHA VISITA DE CAMPO- ARAXÁ

DESCRÍÇÃO DAS PRINCIPAIS INTERVENÇÕES:

De acordo com entrevistas com a funcionária da Fundação Cultural Calmon Barreto, Sra. Maria Trindade Coutinho Resende Goulart, a estação teve seus trilhos retirados em 1982, onde houve uma negociação entre a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima - RFFSA, com a prefeitura Municipal de Araxá, A RFFSA cederia a Estação para a prefeitura em troca a prefeitura construiria uma nova estação, fora do centro da cidade e próxima a área mineradora facilitando, assim, o escoamento da produção e levando o movimento dos trens para fora da malha urbana da cidade já consolidada. Em 1989, a estação foi reformada sendo feito um convênio entre a prefeitura municipal de Araxá e a Arafétil S. A. que patrocinou a reforma. A partir da reforma o prédio passou a abrigar a Fundação Cultural Calmon Barreto que foi fundada em 27 de junho de 1984 sendo, que a inauguração da reforma ocorreu em 19 de julho de 1989, onde o prédio passa a abrigar a Fundação. A estação, durante as intervenções de 1989, 1990, 2002, passou por varias intervenções sendo que podemos citar: execução de novo piso na plataforma em cimento usinado; troca da telha da cobertura em zinco por telha metálica branca tipo sanduiche; troca dos tacos que ai existia, nas salas por novos tacos, porém modificando a paginação e o tipo de madeira - restou somente uma sala com os tacos originais; construção e execução de um mezanino em estrutura de concreto e madeira no piso - assoalho e barrotes, onde funciona a oficina de tecelagem; incorporação de parte do antigo pátio de manobra da estação, e execução de um novo pátio que circunda a parte posterior da estação, com pavimentação em manta asfáltica e canteiros com jardins e arvore, o pátio foi cercado por pilares com gradis e pequena parte em muro fechando o imóvel da estação atual Fundação Calmon Barreto; adequação das instalações elétricas e hidráulicas; manutenção na cobertura; execução de algumas paredes internas e aberturas para adequação ao novo uso e pintura. A última intervenção ocorreu em 2006 e foi financiada pela Companhia Brasileira de Metalurgia e Mineração/ CBMM. Houve licitação pela prefeitura municipal de Araxá, sendo que o processo foi feito somente por planilha orçamentaria com a descrição dos serviços e quantitativos não havendo projetos. A obra iniciou-se em fevereiro e foi concluída em agosto de 2006 tendo como responsável pela execução e acompanhamento da obra o Sr. Fernando Esteves Pires – engenheiro civil. Em entrevista com o Sr. Fernando ele descreveu os principais serviços executados: os tacos próximos às janelas estavam apodrecidos e foram trocados, lixados, calafetados e aplicado sinteco; troca das cremonas que foram trocadas por cremonas iguais as originais, pois em Araxá há uma casa de materiais ferragistas, Casa França, onde foi encontrado o mesmo modelo das originais; restauro do relógio com o envio do mesmo para retificação em São Paulo; troca do mármore da escada que estava comprometida; substituição do piso em cimento queimado com pigmento xadrez na cor verde por cerâmico claro; troca das telhas francesas por novas adquiridas em Tambaú no estado de São Paulo; substituição do ripado em madeira do telhado; troca e manutenção das instalações elétricas; manutenção do forro e das portas; execução de um portão igual ao portão original em ferro que foi colocado na fachada voltada para a praça, hall da antiga estação onde comprava - se o bilhete; troca de azulejos originais que estavam comprometidos que compõem o hall da bilheteria e substituição de 150 peças – deterioradas e / ou faltantes os azulejos são brancos e outros com desenhos que foram confeccionados novos para a complementação do barrado das paredes; adaptação com a construção de novas paredes para o funcionamento de banheiros para portadores de necessidades especiais; pintura do prédio sendo que a cor foi escolhida a partir de prospecções feitas por técnicos da Coral que vieram de São Paulo e escolheram o tom e a cor a partir dos vestígios e prospecção da pintura existente nas alvenarias.



FICHA VISITA DE CAMPO – ARAXÁ

DESCRÍÇÃO ARQUITETÔNICA:

Implantado em um platô, a antiga Estação destaca-se pela presença de elementos do estilo neoclássico com platibanda com balaustrada, frontões triangulares ornamentados com medalhões e grinaldas, presença de cimalha, cornijas e duas torres sendo o prédio simétrico em sua composição. O arremata das torres são diferentes – elementos de cobertura e ornamentos. A ritmada composição da fachada voltada para praça observa-se as janelas em madeira, a maioria de duas folhas com bandeira e as maiores uma de cada lado seguindo as mesmas características das demais, porém de quatro folhas. O acesso ao antigo hall das bilheterias é feito por escada em mármore, coberto por uma estrutura metálica em mão francesa, com vidro, tendo um portão em ferro com as letras O e M de Oeste de Minas. Destaca-se acima da entrada da Estação o frontão com medalhão e o símbolo da Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas em massa. Nesta fachada destacam-se os dutos em ferro que captam a água do telhado que além desta função, ornamentam a fachada. As duas torres se diferenciam pela altura e elementos que compõem. A torre à direita, possui cobertura tipo pavilhão em quatro águas com telhas francesas. Destaca-se a ornamentação com grinaldas e a presença do relógio, com quatro visores, quatro janelas em madeira de abrir com duas folhas com verga em arco pleno e com bandeira. Nas extremidades elementos salientes a feição de pilares e capiteis. Na torre a esquerda está e mais baixa que a outra, não possui relógio e a cobertura é em laje sendo o acabamento do frontão a feição das antigas torres dos castelos medievais. A fachada posterior à praça destaca-se a antiga plataforma de embarque e desembarque de passageiros e cargas, com cobertura independente do prédio principal com treliças metálicas – mão-francesas com uma águia e telhas metálicas com poliestireno – “telha sanduiche”. Nesta fachada notamos a presença de portas metálicas de enrolar, portas e janelas em madeira com bandeiras e janelas tipo basculantes em vidro em ferro que provavelmente foi uma intervenção posterior a construção. Destaca-se nesta fachada o portão em ferro de duas folhas com bandeira ornamentada que separa o hall da plataforma. Na fachada voltada para a praça foi colocado um portão que não existia sendo feito e instalado em 2006. A cobertura do volume principal em platibanda é de quatro águas com estrutura em madeira sendo que a captação das águas pluviais é feita por calha e escoada pelos dutos retangulares que compõem as fachadas a feição de um pilar. No antigo saguão da estação com acesso externo depois da escada, destacam-se os desenhos que compõem o piso em ladrilhos hidráulicos, nos demais cômodos à presença de tacos, nas áreas onde funciona a tecelagem piso cerâmico recente, no mezanino e no piso da parte superior das torres, tabuado corrido e na antiga plataforma concreto usinado liso com junta de dilatação. Para acesso as torres existem em cada torre uma escada helicoidal em ferro fundido tendo seu guarda- corpo ornamentado e ao final arrematado por uma pinha. No saguão nota-se também a presença de barrado com azulejos brancos e o arremate com azulejos ornamentados coloridos. A escada de acesso ao mezanino onde funcionam os expositores dos produtos do artesanato e em madeira.



FICHA VISITA DE CAMPO- ARAXÁ

DESCRÍÇÃO DA ÁREA DE ENTORNO: A estação de Araxá abriga a sede da Fundação Cultural Calmon Barreto. O prédio implanta-se em um grande platô – esplanada, sendo que na fachada voltada para a praça o acesso à antiga estação é feito através de escada – fachada frontal. Nesta fachada temos a presença de vias de acesso que estão pavimentadas com asfalto que circunda a Praça Artur Bernardes que é acessada através da Rua Presidente Olegário Maciel. A praça é um declive sendo separada pela rua por balaustrada com o acesso por escada. A praça possui caminhos pavimentos com ladrilho hidráulico e canteiros com gramados e a presença de espécies arbóreas, palmeiras, tuias e plantas ornamentais de menor porte. No passeio ao lado da balaustrada temos um pequeno recuo circular onde existe banco em concreto. No entorno da praça, destaca-se a antiga Casa do Engenheiro Ferroviário da Estação com jardim frontal e implantada em um grande lote, hoje com anexo edificados funcionando Escola Municipal de Música Maestro Elias Porfírio de Azevedo e outras edificações de baixo gabarito – um pavimento, que descaracterizam a área de entorno e não possuem qualidade arquitetônica com relação a arquitetura contemporânea. Na esquina, temos a presença de uma casa em estilo neoclássico, parcialmente preservada. Na fachada posterior a estação no local onde existiam os trilhos a área é pavimentada com grande pátio com pavimentação asfáltica onde acontecem shows e eventos alguns canteiros com árvores e grama e a exigência de um grande talude gramado que permite o acesso a Rua Francelino Cardoso, que não possuem edifícios históricos. A fachada posterior após o talude e fechada com grade inserida posteriormente a construção da estação.

ESTADO DE CONSERVAÇÃO:

O estado de conservação do prédio é bom, porém existem algumas patologias que devem ser corrigidas evitando assim maiores danos ao bem cultural em visita notaram-se as seguintes patologias:

- Presença de umidade descendente em algumas paredes principalmente as voltadas para fachada à praça e posterior o que evidencia problemas nas calhas e / aos dutos de queda;
- O taco está com o sinteco desgastado;
- Algumas janelas e portas estão com pequenas partes deterioradas necessitando de substituição de peças e revisão nas ferragens. Nas torres as esquadrias são as que estão mais danificadas e há necessidade de manutenção do relógio que está parada, sem funcionar;
- Os ladrilhos do saguão uma pequena parte necessita de substituição, pois partes estão quebradas;
- A pintura está desgastada e necessita nova pintura para melhor proteção das alvenarias.

USO ATUAL:

No prédio funciona a sede da Fundação Cultural Calmon Barreto desde 1989. Em suas instalações encontra-se a presidência da Fundação com sala de espera, secretaria e a sala da presidência, Arquivo Público Municipal com acervo, sala de pesquisa, Divisão de Patrimônio Cultural, setor de eventos, setor de produção de tear, exposição e comercialização de artesanato, copa, banheiros e pátio para realização de feiras e eventos.



FICHA VISITA DE CAMPO- ARAXÁ/MG

MAPA COM A LOCALIZAÇÃO: MONTAGEM: CARILI, Clayton França. Mapa com a localização do Conjunto da Estação de Araxá/MG. Disponível em Google Earth. Acesso 15 de fevereiro de 2014 – 18:45



Casa da Música -
Escola Municipal
de Música
Maestro Elias
Porfírio de
Azevedo

Fundação
Cultural Calmon
Barreto

FOTO IMÓVEL:

AUTOR: CARILI, Clayton França

FONTE: Acervo Particular

DATA: JANEIRO DE 2014





FICHA VISITA DE CAMPO

FOTOS ENTORNO:

AUTOR: CARILI, Clayton França

FONTE: Acervo Particular

DATA: JANEIRO DE 2014



FONTES/ REFÉRENCIAS COLETADAS:

Mapa base Google Earth

Fotos Imóveis e Entorno – Acervo Particular Clayton França Carili

Fotos históricas – Acervo da Arquivo Público Municipal -Fundação Cultural Calmon Barreto

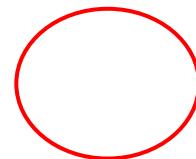
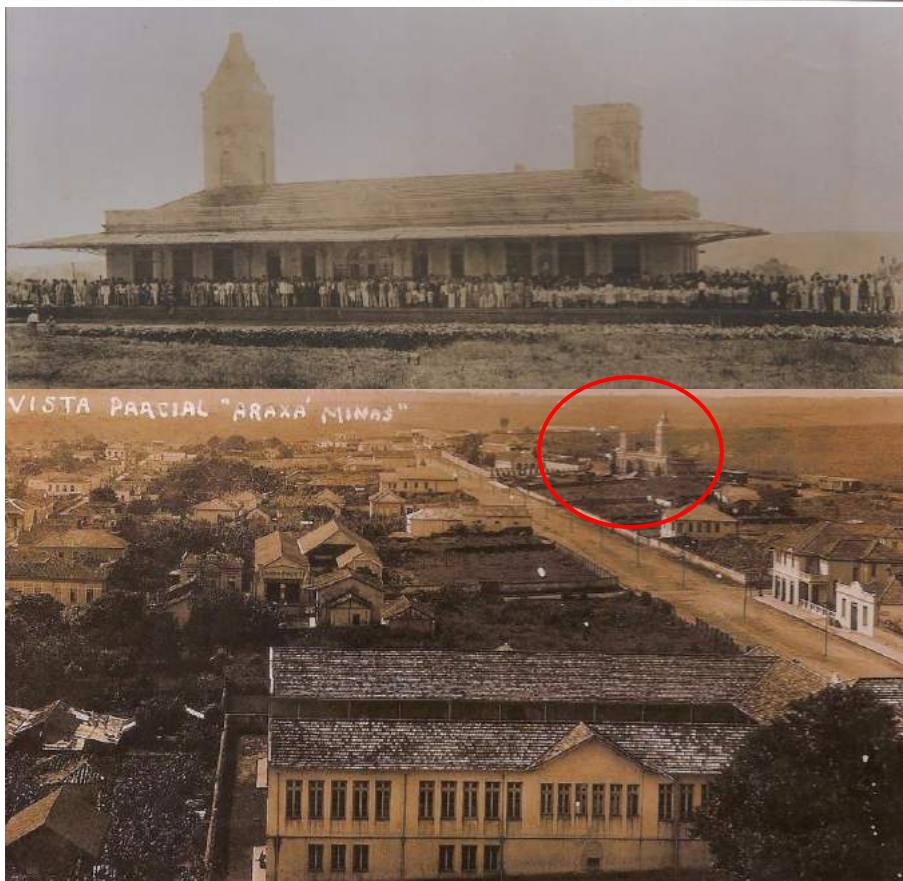
FOTOS HISTÓRICAS: AUTOR: Sem data FONTE: Acervo da Arquivo Público Municipal DATA: Sem data





FICHA VISITA DE CAMPO

FOTOS HISTÓRICAS:



Estação –
Fundação Cultural
Calmon Barreto

DEMAIS INFORMAÇÕES: N/C

ELABORAÇÃO DA FICHA: Clayton França Carili

REVISÃO DA FICHA: Sandra Maria Costa Ferreira

PREENCHIMENTO DA FICHA: Clayton França Carili

DATA PREENCHIMENTO: Fevereiro de 2014

DATA REVISÃO: Julho de 2015



FICHA VISITA DE CAMPO- MONTE CARMELO

DESIGNAÇÃO DO PRÉDIO: Casa da Cultura

USO DO PROJETO ORIGINAL: Estação **ATUAL:** Fundação da Casa da Cultura

DATA DE CONSTRUÇÃO/INAUGURAÇÃO: **LOCALIZAÇÃO**

Inaugurada em 24/04/1936 sem trilhos

CIDADE:
Monte Carmelo / MG

KM DA LINHA
Linha-Tronco - km
993,396 (1960)

VIAÇÃO FERREA E OU COMPANHIA:

Estrada de Ferro Oeste de Minas – EFOM

ENDEREÇO

Praça Dr. Benedito Valadares, s/n Centro

Rede Mineira de Viação - RMV

**TIPO DE ESTAÇÃO DE ACORDO COM O MANUAL DE
PRESERVAÇÃO DE EDIFICAÇÕES FERROVIÁRIAS
ANTIGAS DA RFFSA:**

GRAU DE PROTEÇÃO:

Inventário

X Pequeno porte Médio porte Grande porte
O Conjunto Arquitetônico da Estação Ferroviária é composto dos seguintes prédios:

Tombamento municipal

- Estação
- Casa do engenheiro;
- Garagem do trole;
- Casa do chefe da estação;
- Caixa d'água;
- Casas de turma – aproximadamente nove casas – algumas foram identificadas na visita e outras já não mais existem

Tombamento estadual

Outros _____

DECRETO -Nº E DATA:

Tombamento Municipal decreto nº 065/98 de 13 de abril de 1998. Ratificado pelo decreto nº 120/2006 de 2 de março de 2006. De acordo com o levantamento e o decreto somente a estação está tombada sendo que na documentação da prefeitura não fica legível a descrição dos perímetros de entorno e tombamento.

**SE HOUVE QUAL OU QUAIS OS AUTORES E DATAS DAS
INTERVENÇÕES:** Quando analisamos as fotos da estação notamos havia a presença de uma pequena porta de enrolar junto de uma das fachadas menores, na foto podemos observar que não houve modificações significativas na configuração do prédio externamente. O prédio sofre manutenções para o funcionamento da Casa da Cultura que em 28 de abril de 1990. Houve reformas em 1990, 1997, 2005 e 2011, sendo que na maioria destas manutenções o principal serviço foi a pintura e manutenção no piso. Na visita a antiga estação de Monte Carmelo, Casa da Cultura, em 14 de julho de 2014, o prédio estava passando por um processo de manutenção. O acompanhamento nas obras de manutenção quando é feito, e acompanhado por engenheiro civil.

A ATUAL OCUPAÇÃO DO IMÓVEL HOUVE PROJETO

Sim

Não

Estação e área de entorno pertencentes à União.



FICHA VISITA DE CAMPO- MONTE CARMELO

DESCRÍÇÃO DAS PRINCIPAIS INTERVENÇÕES:

De acordo com análise fotográfica e entrevistas, podemos concluir que a estação passou por algumas intervenções que foram acompanhadas pelo engenheiro civil da prefeitura de Monte Carmelo. O prédio passou por adequações para a instalação da Casa da Cultura que foi inaugurada em 28 de abril de 1990. As adequações foram: abertura de uma janela da fachada da antiga plataforma de embarque e desembarque de passageiros transformando em porta, criação de algumas paredes internas para instalação de banheiros e copa e modificação do piso, inserção de novas portas e portões. Em alguns portões originais da construção foram inseridos telas metálicas e/ou chapas assim como a colocação de grades nos vãos das janelas. Em 2011 foi construída uma sala para instalação de um posto policial no interior da estação. Houve reformas em 1990, 1997, 2005 e 2011, sendo que na maioria destas manutenções o principal serviço foi a pintura e revisão no piso. Na visita a antiga estação de Monte Carmelo, Casa da Cultura, em 14 de julho de 2014, o prédio estava passando por um processo de manutenção com a troca do forro e nova pintura, porém não havia nenhum projeto de restauro e /ou manutenção deste bem, sendo executados os serviços por profissionais da Prefeitura Municipal de Monte Carmelo. As casas de turma – duas delas estão sendo utilizada uma para depósito e reserva técnica e a outra onde era a sede da banda municipal está servindo para ministrar oficinas de arte e pintura. A área não pertence ao município, sendo ainda da União. A garagem que abrigava o trole, no local funciona uma sapataria, a casa do engenheiro da ferrovia sofreu algumas modificações e assim como a casa do chefe da estação abriga ainda o uso residencial. Em 1981 a linha de transporte ferroviário e desativada sendo retirados os trilhos e o leito da ferrovia. Este foi asfaltado e colocado iluminação pública sendo construído um grande bloco de sanitários para o atendimento ao público na realização de shows e eventos no local. Próximo à estação foi criado uma praça e mantido a caixa d'água de abastecimento das locomotivas sendo colocado tijolos maciços nos pilares e na base da caixa d'água, sendo colocado embaixo da caixa água a locomotiva 232 que pertencia a Rede Mineira de Viação.

DESCRÍÇÃO ARQUITETÔNICA:

A estação de Monte Carmelo possui o partido retangular implantada acima do nível da rua com o acesso feito através de escada. O prédio em alvenaria de tijolos maciça sendo a estrutura autônoma com a presença de pilares na fachada posterior a praça para sustentação das vigas em concreto. A fachada que dá acesso ao prédio está voltada para a praça Dr. Benedito Valadares. O prédio com tendência ao estilo art-decô é marcado pela presença de platibandas escalonadas à feição de frontões destacando os ornamentos em massa no sentido vertical e horizontal, desprovido de rebuscamento, faixas lisas em massa. Nos frontões menores estão escritos em alto relevo o nome da estação, Monte Carmelo e no acesso principal ao prédio foi colocado posteriormente em 1990 indicações ao novo uso, ambas as inscrições foram feitas em massa na Casa da Cultura. As platibandas são arrematadas por pingadeiras também em massa. O telhado possui o engradamento em madeira com cobertura em telha de barro tipo francesa, sendo a cobertura da plataforma de embarque e desembarque de passageiros em balanço em concreto sustentado por vigas de mesmo material. As aberturas são marcadas por portas e janelas com perfil metálico de cantoneiras em ferro e vidro sendo as janelas basculantes com grades e os portões em duas folhas de abrir em perfil de ferro e chapas metálicas. Nas menores fachadas temos a presença de portões de duas folhas e descolado do portão uma bandeira em perfil em ferro com desenhos. O mesmo acontece nos portões da antiga plataforma, notamos que aí ainda existem os bancos em alvenaria para espera do trem. No acesso a estação voltada para praça temos a presença de uma pequena marquise em concreto que está em balanço. O forro é em madeira com moldura no seu entorno com a presença de elementos para ventilação. O piso em taco de madeira, granitina e cerâmicas nos banheiros. A escada de acesso à estação o piso é em cimento e o pequeno passeio de acesso em ladrilho hidráulico na cor natural cinza. O hall da estação ainda preserva as duas bilheterias com grades em ferro desenhadas. A cor atual externa do prédio é verde clara e internamente branca e os forros envernizados.



FICHA VISITA DE CAMPO- MONTE CARMELO

DESCRÍÇÃO DA ÁREA DE ENTORNO:

A estação de Monte Carmelo implanta-se em um grande platô. No antigo leito da ferrovia foram retirados os trilhos e pavimentada a área com asfalto. O local abriga eventos e shows que acontecem ao ar livre na cidade. Nesta área, foi construído um grande bloco de sanitário para o apoio à realização dos eventos. Nesta esplanada, temos duas casas de turma que apoiam as atividades da casa da cultura – reserva técnica e oficina de arte e pintura. O leito da ferrovia é cortado pela Avenida Olegário Maciel, acesso principal à cidade, que tem a função de via arterial de ligação entre o setor norte e sul. Após a via, temos uma praça, onde foi preservada a antiga caixa d'água e colocado uma locomotiva embaixo da mesma. Na Avenida Olegário Maciel em uma das esquinas está preservada a garagem do trole, onde funciona um espaço de conserto de sapatos. Ao lado da garagem, a casa do engenheiro da ferrovia tendo sido conservada parte da estrutura original e feitos acréscimos na residência, e em frente à garagem do trole, atravessando a avenida, a casa do chefe da estação está preservada. Na frente da estação, acesso principal, temos a presença de uma praça Dr. Benedito Valadares. No entorno da estação, observa-se a presença de residências edificadas com a frente para a Rua Estrela do Sul e com fundos para o pátio da estação. No entorno da Avenida Olegário Maciel, predomina o uso comercial e serviços e edificações com um pavimento, apesar de encontrarmos edifícios com dois e três pavimentos. Temos alguns prédios descaracterizados em estilo art-decô próximo à estação.

ESTADO DE CONSERVAÇÃO:

O estado de conservação da estação de Monte Carmelo é bom, porém existem algumas patologias que devem ser sanadas para evitar maiores danos ao prédio, que são: pintura desgastada com a presença de mofo nas pingadeiras e pichações nas paredes externas e sujidades nas paredes internas e externas do prédio; esquadrias com pequenas áreas com a presença de ferrugem agravada pelo desgaste da pintura; piso em taco de madeira necessitando de lixamento, calafetação e sinteco; forro com pequenas áreas de umidade necessitando de restauro e manutenção das telhas com a troca das que estão quebradas e reposicionamento das mesmas; manutenção nas calhas e dutos de captação de água; piso em granitina e cimento e com sujidades, instalações elétricas e hidráulicas necessitando de manutenção.

USO ATUAL:

A estação está sendo utilizada desde 1990, como Casa de Cultura. Atualmente, o prédio da estação possui oito cômodos: hall de acesso – foyer, recepção, copa, área de atendimento e acervo, sala do administrador, banheiro masculino e feminino, sala posto policial, sala de multiuso, local que é emprestado para a comunidade para realização de reuniões. Em duas casas de turma dão suporte a realização das atividades na estação. Em uma delas onde funcionava a sede da banda municipal atualmente funciona oficinas de arte e pintura. A outra casa serve como reserva técnica dos objetos pertencentes à Casa da Cultura. O pátio abriga eventos diversos, como o carnaval, feiras, shows.

MAPA COM A LOCALIZAÇÃO – MONTAGEM: CARILI, Clayton França. Mapa com a localização do Conjunto da Estação de Monte Carmelo/MG. Disponível em Google Earth – Acesso 18 de julho de 2014 – 10:01.



FICHA VISITA DE CAMPO- MONTE CARMELO

CONJUNTO DA ESTAÇÃO DE MONTE CARMELO



- Estação de Monte Carmelo
- Casa do Chefe da Estação
- Casa do Engenheiro
- Casas de Turma
- Casa de Trole
- Caixa d'água e Locomotiva

FOTO IMÓVEL:

AUTOR: Carili, Clayton França

FONTE: Acervo Particular

DATA: JULHO DE 2014



Vista das fachadas da estação de Monte Carmelo – Rede Mineira de Viação – Atual Casa de Cultura



FICHA VISITA DE CAMPO- MONTE CARMELO

FOTOS ENTORNO:

AUTOR: Carili, Clayton França

FONTE: Acervo Particular

DATA: JULHO DE 2014



Vista do antigo pátio de manobras hoje asfaltado. O local é utilizado para shows e eventos.



Vista do antigo pátio de manobras hoje asfaltado. O local é utilizado para shows e eventos. Observam-se as vias de acesso a área.



Vista dos sanitários construídos para apoio as atividades que são realizadas no pátio da estação.



Vista da caixa d'água que foi preservada na praça ao lado da antiga estação. Observa-se a locomotiva que foi coloca abaixo da caixa d'água.



FICHA VISITA DE CAMPO- MONTE CARMELO

FONTES/ REFÉRENCIAS COLETADAS:

Mapa base Google Earth

Fotos Imóveis e Entorno – Acervo Particular Clayton França Carili

Fotos históricas – Acervo digital da Casa da Cultura de Monte Carmelo

FOTOS HISTÓRICA: **AUTORES:** Sem autores

FONTE: Acervo Digital da Casa de Cultura de Monte Carmelo

DATA: Ver abaixo da foto



Estação de Monte Carmelo.
Sem data



Estação de Monte Carmelo.
Sem data



Estação de Monte Carmelo após a retirada ainda em
funcionamento maio de 1981.



Estação de Monte Carmelo após a retirada dos
trilhos - 1984

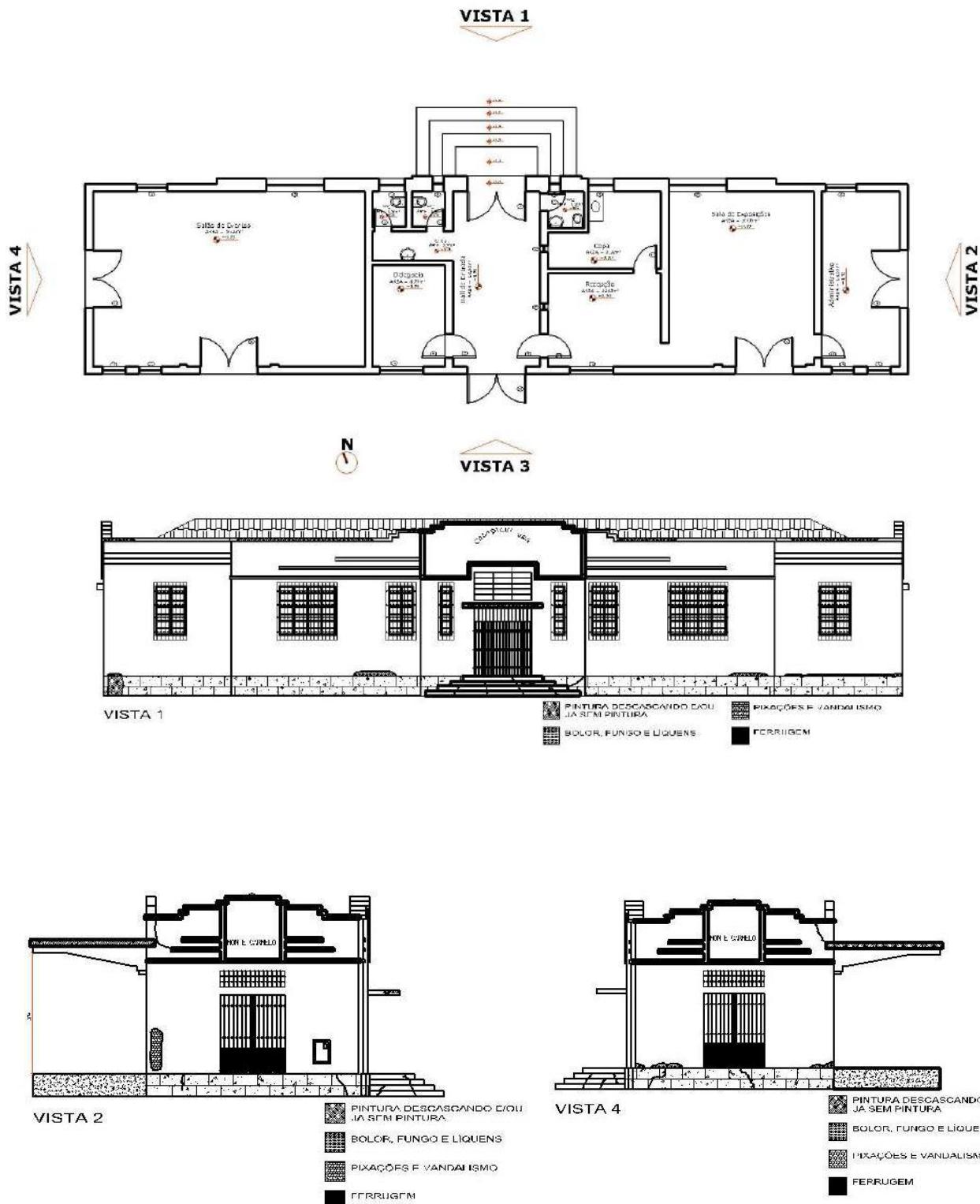


Vista da caixa d'água – junho de 1981.



FICHA VISITA DE CAMPO- MONTE CARMELO

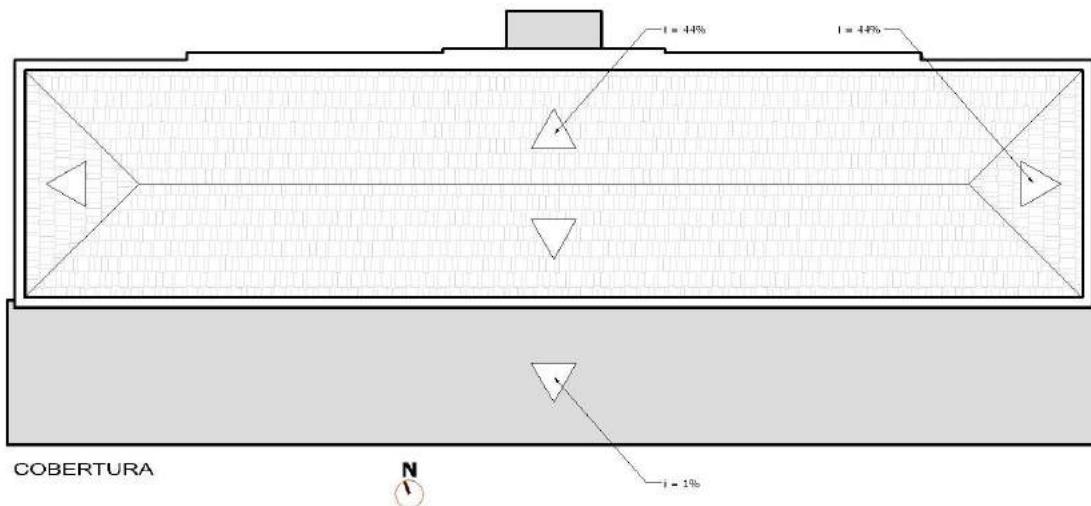
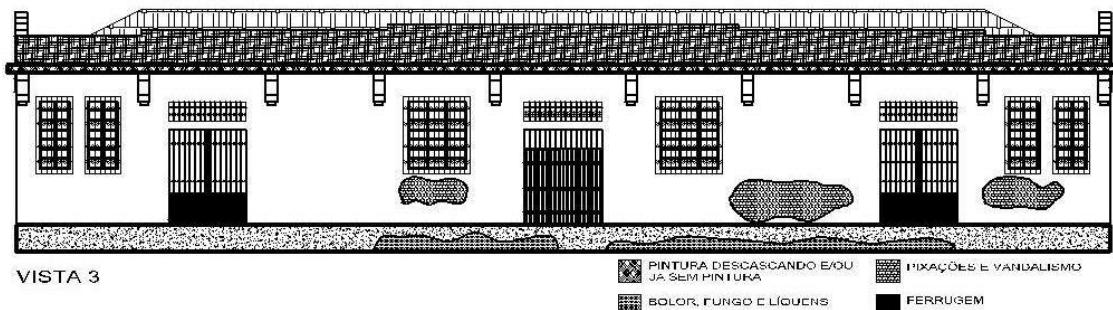
DEMAIS INFORMAÇÕES:





FICHA VISITA DE CAMPO- MONTE CARMELO

DEMAIS INFORMAÇÕES:



AUTOR: Levantamento – Rogério Ribeiro de Sant’Ana

FONTE: Trabalho Final de Graduação – 1/2015- Requalificação do conjunto arquitetônico e paisagístico da estação ferroviária de Monte Carmelo – Centro Universitário do Triângulo

ELABORAÇÃO DA FICHA: Clayton França Carili

REVISÃO DA FICHA: Sandra Maria da Costa Ferreira

PREENCHIMENTO DA FICHA: Clayton França Carili

DATA PREENCHIMENTO: Julho de 2014

DATA REVISÃO: Julho de 2015



FICHA VISITA DE CAMPO-2^a ESTAÇÃO DA GOIÁS- ARAGUARI

DESIGNAÇÃO DO PRÉDIO: Palácio dos Ferroviários – Estação da Goiás

USO DO PROJETO ORIGINAL: Estação	ATUAL: Sede da Prefeitura Municipal de Araguari – Gabinete do Prefeito e Principais Assessores	
DATA DE CONSTRUÇÃO/INAUGURAÇÃO:	LOCALIZAÇÃO	
A estação foi inaugurada em 1928	CIDADE: Araguari / MG	KM DA LINHA Linha-tronco - km 0,316 (1960)
VIAÇÃO FERREA E OU COMPANHIA:	ENDEREÇO Praça Gaioso Neves, nº 129 Centro	
Estrada de Ferro Goiás - EFG Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA Viação Férrea Centro Oeste -VFCO	TIPO DE ESTAÇÃO SEGUNDO O MANUAL DE PRESERVAÇÃO DE EDIFICAÇÕES FERROVIÁRIAS ANTIGAS: <input type="checkbox"/> Pequeno porte <input type="checkbox"/> médio porte <input checked="" type="checkbox"/> Grande porte O Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Estrada de Ferro Goiás é composto de: <ul style="list-style-type: none">• Estação da Goiás;• Vila Operária – casa dos funcionários da Estrada de Ferro Goiás, Casa do engenheiro chefe, casa do chefe da estação, casa dos engenheiros;• Telegrafo;• Armazém de Cargas;• Locomoção;• Oficina a Diesel;• Tipografia;• Escola Profissionalizante;• Carpintaria;• Almoxarifado;• Pessoal da via permanente;• Hospital;• Lavanderia do hospital;• Banheiros;• Casa de força;• Depósito de Balanças;• Guarita;• Cantina;• Alojamento da via permanente;	
GRAU DE PROTEÇÃO: <input type="checkbox"/> Inventário <input checked="" type="checkbox"/> Tombamento municipal <input checked="" type="checkbox"/> Tombamento estadual <input type="checkbox"/> outros _____	 <input type="checkbox"/> Pequeno porte <input type="checkbox"/> médio porte <input checked="" type="checkbox"/> Grande porte O Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Estrada de Ferro Goiás é composto de: <ul style="list-style-type: none">• Estação da Goiás;• Vila Operária – casa dos funcionários da Estrada de Ferro Goiás, Casa do engenheiro chefe, casa do chefe da estação, casa dos engenheiros;• Telegrafo;• Armazém de Cargas;• Locomoção;• Oficina a Diesel;• Tipografia;• Escola Profissionalizante;• Carpintaria;• Almoxarifado;• Pessoal da via permanente;• Hospital;• Lavanderia do hospital;• Banheiros;• Casa de força;• Depósito de Balanças;• Guarita;• Cantina;• Alojamento da via permanente;	
DECRETO -Nº E DATA: 1984 - A primeira ação em prol da preservação da Estação da Goiás foi feita pela Rede Ferroviária Federal através do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes - PRESERVE com a Prefeitura Municipal de Araguari sendo feito um protocolo de intenções intitulado, <i>Protocolo de Intenções que estabelecem entre si, de um lado, a Rede Ferroviária Federal S. A., e, de outro a Prefeitura Municipal de Araguari, MG, visando a realização de objetivos de interesse comum “uti universi”</i> realizado em 3 de maio de 1984. O documento em sua “intenção quinta” já define a intenção da municipalidade em ocupar o prédio com o uso administrativo e determina a necessidade de preservação integral do bem que de acordo com o documento é tombado pelo PRESERVE. O ostensivo prédio da REDE, em Araguari, onde funcionou a estação de passageiros da ex-viação Férrea Centro Oeste, sito à praça Gaioso Neves s/nº, a ser destinado à instalação da PREFEITURA MUNICIPAL DE ARAGUARI, entre outros, deverá ser preservado, <u>integralmente</u> , em sua arquitetura atual conquanto tombada pelo PROGRAMA DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, conhecido pela sigla PRESERVE, como verdadeira relíquia. (RFFSA, 3 de maio de 1984).		



FICHA VISITA DE CAMPO-2^a ESTAÇÃO DA GOIÁS- ARAGUARI

1989- Decreto N°10 de fevereiro de 1989 - Tombamento municipal da Estação da Goiás, porém não ficando explícito o tombamento dos demais prédios do conjunto.

1990- Na lei Orgânica do município de Araguari fica definido o tombamento da estação em seu Art.22.

1997 - Decreto N° 18 de agosto do mesmo ano foi reiterado o Decreto N°10 de fevereiro de 1989, relativo ao tombamento do prédio da Estação da Goiás.

1998 - Decreto N° 3 de abril de 1998 cita em seu Art. 1º, conceituam-se patrimônio sujeito à conservação e proteção necessárias os seguintes imóveis, os quais se tornam objetos de tombamento para os fins e nos termos da legislação municipal, estadual e federal: V – O complexo imobiliário da desativada Estação de Passageiros e Cargas da Rede Ferroviária Federal S.A, antiga Estação da Estrada de Ferro Goiás à Praça Gaioso Neves.

O decreto ainda não deixa claro o tombamento do conjunto, porém no parecer de tombamento de 3 de abril de 1998, no início do documento, já define o tombamento de todo o conjunto: "Estamos propondo o tombamento do Conjunto da Antiga Estação Ferroviária Goiás, situada à Praça Gaios Neves S/Nº, na cidade de Araguari".

Outro documento, que deixa dúvidas, são os perímetros de entorno e tombamento do bem que fazem parte do dossiê de tombamento da estação, faltam medidas o desenho não define de forma correta o que está contido no perímetro, etc.

2001 – Ratificados os perímetros de tombamento e entorno pelo município e aprovados em reunião do Conselho Deliberativo do Patrimônio Histórico e Cultural de Araguari

2002 - Tombamento Estadual do Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da antiga Estrada de Ferro Goiás – Araguari/MG IEPHA/MG. Tombamento Provisório aprovado pelo Conselho Curador em 28 de novembro de 2002. Edital de tombamento provisório publicado em dezembro de 2002.

2008- Tombamento definitivo aprovado pelo CONEP em 30 de junho de 2008. Deliberação CONEP 05/2008 de 30/07/2008.

A ATUAL OCUPAÇÃO DO IMÓVEL HOUVE PROJETO	SE HOUVE QUAL OU QUAIS OS AUTORES E DATAS DAS INTERVENÇÕES:
<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> não Em 1999, projeto de restauração da Estação da Goiás – Levantamento e projeto de restauro - proposta de ocupação realizado pela empresa Século 30, projeto de autoria da arquiteta Zica Zenóbia De 2003 a 2004 foi realizado novo projeto de restauro pelo arquiteto Clayton França Carili e aprovado em 2004 pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais IEPHA/MG, devido ao Tombamento Estadual do Conjunto.	INTERVENÇÕES POSTERIORES AO RESTAURAR Década de 1930 – Ampliação das Alas laterais da estação, mantendo a mesma linguagem da edificação, porém os ornamentos foram simplificados; Sem data – Retirada da mão-francesa em madeira e das telhas de barro tipo francesas e colocação de trilhos férreos na plataforma sendo modificada a água da cobertura sendo colocado calhas para captação de água pluvial. Sem data – Retirada de portas e janelas em madeira da praça Gaioso Neves e colocação de janelas tipo basculantes em cantoneira e vidro



FICHA VISITA DE CAMPO-2^a ESTAÇÃO DA GOIÁS- ARAGUARI

Década 1980 – Intervenções internas com a construção de paredes em alvenaria de tijolos maciços que descaracterizaram o espaço interno pré-existente.

1999 – Projeto de Restauração da Estação da Goiás – Empresa Século 30, Zica Zenóbia, Arquiteta. Execução da restauração do telhado. Estação tombada até em tão municipalmente.

2002- Restauração do assoalho

2002-2003 – Restauração das esquadrias em madeira

2004 – Restauração da Estação da Goiás – Centro Administrativo e Cultural de Araguari – Projeto de restauro realizado pela Divisão de Patrimônio Histórico do município. Responsáveis pelo projeto: Clayton França Carili, Arquiteto Urbanista e Thaís Tormin Porto Arantes, historiadora. Estação tombada pelo município e pelo Estado. O projeto foi aprovado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais em 2004.

A partir de 2005 a 2014 – Manutenção da estação com a pintura de parte – fachadas, mantendo a mesmas cores definidas no restauro.

DESCRÍÇÃO DAS PRINCIPAIS INTERVENÇÕES:

A Estação da Goiás inaugurada em 1928 passou por reformas e ampliação na década de 1930. Podemos observar as alterações ocorridas a partir da análise do prédio com relação aos elementos construtivos e através de fotos históricas existentes. As principais modificações, ampliações e intervenções foram: ampliação das alas laterais da estação sendo a parte ampliada construída com laje em concreto, piso de taco em madeira. Nas fachadas também foram simplificados os ornamentos e as janelas todas inseridas foram de peitoril.



Estação da Goiás
Data: Década de 1920
Autor: Sem autor
Fonte: Arquivo Público Municipal Dr. Calil Porto



Estação da Goiás
Data: 1928
Autor: Sem autor
Fonte: Arquivo Público Municipal Dr. Calil Porto

Em outra data, alterações de portas em madeira da fachada da praça Gaioso Neves para janelas basculantes em ferro e vidro e substituição da cobertura em mão francesa de madeira em telha de barro tipo francesa, para perfis metálicos em trilho de ferro com inclinação para a fachada posterior com telha ondulada de zinco e captação de água pluvial por calhas metálicas e dutos metálicos embutidos.



FICHA VISITA DE CAMPO-2^a ESTAÇÃO DA GOIÁS- ARAGUARI



Alas que foram ampliadas
Estação da Goiás após 1930
Autor: Sem autor
Fonte: Arquivo Público Municipal Dr. Calil Porto

Na década de 1980, o atual prefeito que administrava o município solicitou a construção de paredes internas em alvenaria de tijolos para a possível instalação da Prefeitura Municipal de Araguari- PMA, o que não ocorreu. Apesar de não ter havido a transferência da PMA as paredes foram executadas em alvenaria de tijolos, modificando a ambiência interna e comprometendo a estrutura do edifício uma vez que as paredes eram em alvenaria de tijolos havendo peso próprio nas alvenarias na laje em concreto. Durante o processo de sensibilização da população em prol da preservação do edifício – Mutirão Pró-restauração houve a demolição destas paredes.



Estação da Goiás – Demolição das paredes internas

Fonte: Acervo Digital da Divisão de Patrimônio Histórico de Araguari – Fundação Araguarina de Educação e Cultura /FAEC



Autor: Sem autor

Em 2000, foi feita a restauração do telhado da estação de acordo com o projeto de restauro da arquiteta Zica Zenóbia sendo a entidade proponente do projeto de restauro a Fundação Educacional e Cultural de Araguari – FUNEC que captou recursos que possibilitaram o restauro do telhado patrocinado pela Companhia Energética de Minas Gerais – CEMIG.

Em 2002, foi feito o restauro do assoalho que estava em estado avançado de deterioração, porém os barrotes estavam 95% em bom estado de conservação sendo trocado 5%, porém as tábuas do assoalho foram substituídas 95%. O recurso para execução do piso partiu do restante da verba captada para o restauro do telhado e a prefeitura pagou a mão-de-obra para execução do restauro do assoalho.



FICHA VISITA DE CAMPO-2^a ESTAÇÃO DA GOIÁS- ARAGUARI

Sempre com o objetivo de assegurar a sobrevivência do monumento, vem-se considerando detidamente a possibilidade de novas utilizações para edifícios monumentais antigos, quando não resultarem incompatíveis com os interesses históricos –artísticos. As obras de adaptação deverão ser limitadas ao mínimo, conservando escrupulosamente as formas externas e evitando alterações sensíveis das características tipológicas, da organização estrutural e da sequência dos espaços internos. (2)

A partir desses critérios foi desenvolvido o projeto de restauração da Estação da Goiás, denominado por decreto lei em 2005, de Palácio dos Ferroviários. O projeto teve como proposta a utilização do prédio com o uso misto – administração e cultura, iniciando a ocupação da área pela Estação com a criação na área do “Centro Administrativo e Cultural de Araguari”. O uso misto proporcionará maior dinamismo ao bem cultural e a área, tanto com relação as pessoas que buscarem os serviços públicos, quanto a cultura.

As intervenções no bem cultural foram limitadas e reversíveis, preservando os espaços pré-existentes e a configuração espacial do bem cultural.

(...) A intervenção deve exaltar os valores originais e emitir novos valores estético através de um ato criativo guiado criticamente e, portanto, respeitando a integridade dos elementos remanescentes. Por isso a intervenção deve ir além da mutabilidade das interpretações históricas e ser reversível (2)

As intervenções no prédio limitaram a: abertura de vãos internos; instalação de caixa de elevador para acessibilidade ao bem cultural; adequação de sanitários no pavimento térreo e superior as normas de prevenção e combate a incêndio, lógica, elétrica e alarme; instalações de divisória em vidro transparente e/ou vãos de vidro; retomada dos vãos de porta e confecção para instalação destas nas fachadas, retomando a modenatura que aí existia.

A ocupação do prédio e o programa de necessidades levaram em conta o espaço pré-existente sendo o uso o hóspede do prédio sendo as intervenções limitadas e conservando ao máximo o edifício.

DESCRÍÇÃO DA ÁREA DE ENTORNO:

O conjunto arquitetônico e paisagístico da Estrada de Ferro Goiás está em uma grande esplanada sendo implantados diversos prédios ferroviários construídos em épocas distintas, formando o a maior conjunto ferroviário da região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba. O conjunto destaca-se tanto com relação a arquitetura dos prédios como a diversidade de edifícios que auxiliavam tanto o trabalho ferroviário (estações, armazéns, oficinas), quanto ao trabalhador (vila operária, hospital, cooperativa, escola profissional, escola feminina). No conjunto destaca-se a 2^a estação da Goiás, prédio em estilo eclético com torreão central e terraço. No conjunto ferroviário temos a presença de uma grande área onde era o leito ferroviário que foi desativado, sendo retirados os trilhos da antiga plataforma de embarque e desembarque de passageiros, porém temos ainda em alguns trechos do pátio próximo a entrada do complexo a Avenida Belchior de Godoy, parte dos trilhos presentes e até vagões abandonados. Na área posterior à estação foram colocados pisos hexagonais em concreto com a criação do estacionamento. Entre os demais prédios da locomoção, escola profissionalizante, almoxarifado, oficinas de locomotivas a diesel elétricas, temos a presença de uma praça interna com grandes canteiros e espécies arbóreas de grande porte. O complexo é servido por duas praças externas, frontal a estação, a praça Gaios Neves e frontal ao hospital e as casas dos engenheiros, Praça dos Ferroviários. Na Praça Gaios Neves o destaque é para a fonte no canteiro principal da praça e edificações de pavimento térreo, tendo somente um edifício de dois pavimentos. Na Praça dos Ferroviários o destaque é para a Locomotiva 01 da Estrada de Ferro Goiás. A rua da Esplanada do acesso ao complexo. De todo o complexo foi restaurado dois edifícios – estação e o armazém de cargas, uma das casas de turma passaram por processos de manutenção. A área está ocupada pela Prefeitura Municipal de Araguari, sendo que os prédios restaurados estão na área que



FICHA VISITA DE CAMPO-2^a ESTAÇÃO DA GOIÁS- ARAGUARI

Os prédios restaurados estão na área que pertencem à Prefeitura e os demais prédios ainda pertencem à União.

ESTADO DE CONSERVAÇÃO:

Devido a falta de conservação preventiva da estação o prédio encontra-se com diversas patologias:

- . Piso em assoalho com sujidades e sinteco quase todo ausente;
- . Piso em taco com partes deterioradas, soltando e sinteco desgastado;
- . Esquadrias com pintura desgastada, partes comprometidas, principalmente soleiras;
- . Vidros quebrados de algumas esquadrias;
- . Pintura interna externa desgastada;
- . Luminárias pendentes com os globos faltantes que quebraram;
- . Presença de umidade em algumas paredes provocada por telhas quebradas, calhas desgastadas e /ou abaixo das soleiras das janelas que estão com os buzino-te entupidos e /ou pela movimentação dos peitoris em madeira.

USO ATUAL:

A Estação abriga o Centro Administrativo e Cultural de Araguari sendo os seguintes usos: Pavimento Térreo- Foyer, recepção, departamento jurídico, secretaria de turismo e desenvolvimento, sala de reuniões, tesouraria, museu ferroviário, copa, reserva técnica do museu, sala da administração do prédio, sanitários; Pavimento superior 1º pavimento – recepção, salão nobre e espaço museológico, gabinete do prefeito com a sala de despacho e a sala de reuniões, copa e banheiro privativo, gabinete do secretário de governo, salão multiuso, secretário de governo; apoio do secretário de governo, sanitários, DML; Pavimento superior -2º pavimento – sala desocupada.

DESCRIÇÃO ARQUITETÔNICA:

A estação da Goiás é marcada pela imponência da arquitetura eclética, destacando-se ao centro do edifício o torreão em três pavimentos ao centro e o terraço. Predominando em todo o edifício dois pavimentos sendo o acesso feito por escada helicoidal em concreto. No pavimento térreo o acesso é feito por rampas laterais que permitem a entrada na área coberta pelo terraço sendo sustentado por grandes pilares em alvenaria. Desta área temos acesso ao vestíbulo da estação onde tínhamos duas bilheterias. Do vestíbulo há uma grade em ferro fundido que permite o acesso ao embarque e desembarque de passageiros na estação. No térreo temos algumas portas que possibilitam a entrada direta nos cômodos do pavimento térreo. Na plataforma de embarque e desembarque de passageiros temos todas as portas voltadas para plataforma sendo esta a circulação que permitia o acesso aos cômodos do pavimento térreo. Para acesso ao pavimento superior era feito por escada que foi construída dentro de um dos cômodos do pavimento térreo. No pavimento superior local da administração da estação temos vários salões e ao centro o acesso a torre no terceiro pavimento ou ao terraço. Em uma das extremidades do prédio temos uma pequena sacada. Destacam-se as janelas rasgadas por inteiro com peitoral sacado, os ornamentos do edifício como cimalhas, cornijas, medalhões com as iniciais da companhia, EFG, balaustrada na platibanda e pináculos. Internamente os pisos são em assoalho com barroteamento em madeira e ou em laje de concreto com tacos, o forro é em lambri de madeira. O telhado possui tesouras em madeira com cobertura em telha de barro tipo francesas. A cobertura da antiga plataforma temos a presença de trilhos que sustentam a cobertura em telha de zinco.



FICHA VISITA DE CAMPO-2ª ESTAÇÃO DA GOIÁS- ARAGUARI

FOTO IMÓVEL:

AUTOR: CARILI, Clayton França

FONTE: Acervo Particular

DATA: ABRIL/2015

2ª Estação da Goiás – Palácio dos Ferroviários





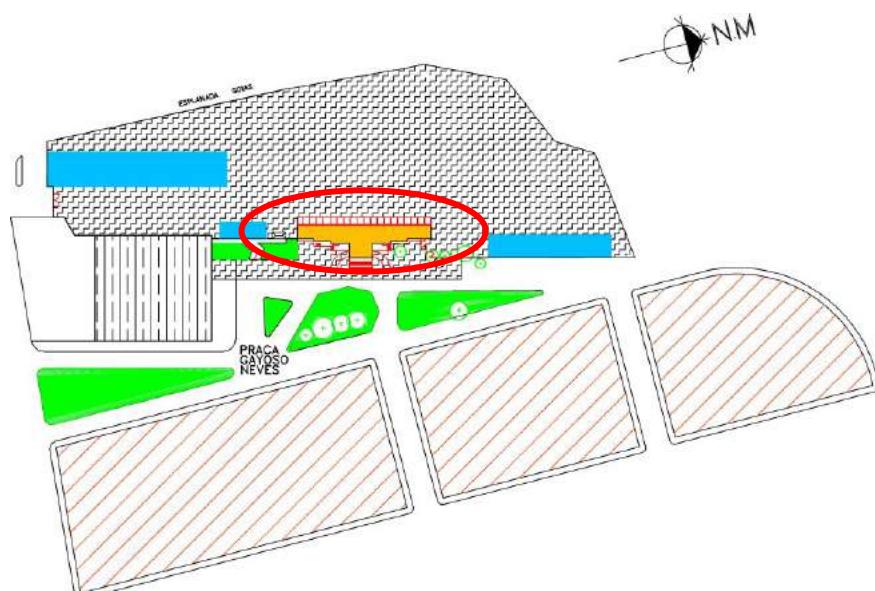
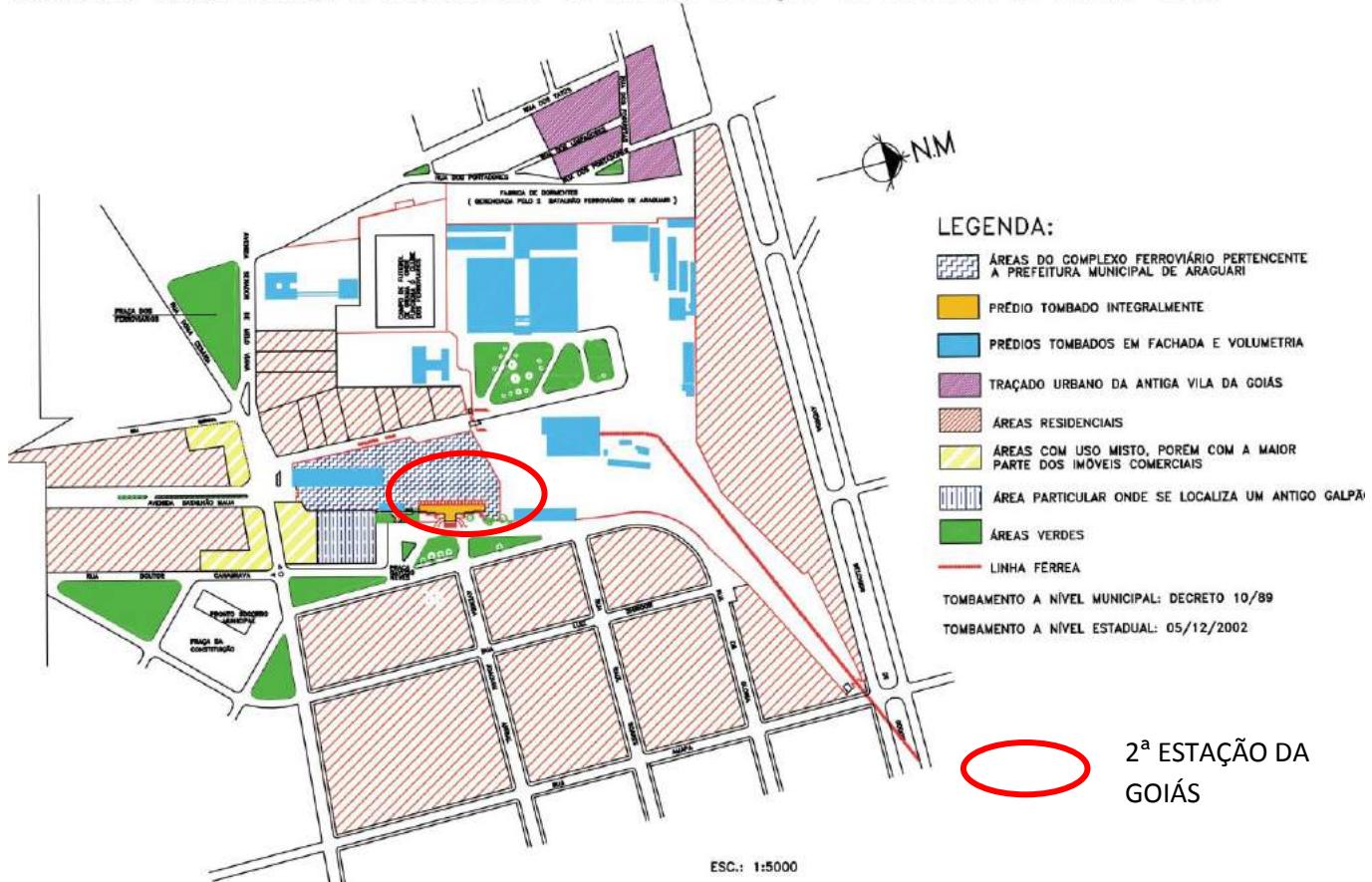
FICHA VISITA DE CAMPO-2^a ESTAÇÃO DA GOIÁS- ARAGUARI

Implantação: CARILI, Clayton França

Data: Década de 2000

Fonte: Arquivos Digitais da Divisão de Patrimônio Histórico, órgão da Fundação Araguarina de Educação e Cultura - FAEC

CONJUNTO ARQUITÔNICO E PAISAGÍSTICO DA ANTIGA ESTAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO GOIÁS





FICHA VISITA DE CAMPO-2ª ESTAÇÃO DA GOIÁS- ARAGUARI

FOTOS ENTORNO:

AUTOR: CARILI, Clayton França

FONTE: Acervo Particular

DATA: ABRIL/2015



Vista do pátio onde ficava o antigo leito ferroviário, hoje atual estacionamento.



Vista das casas dos engenheiros de frente a Praça dos Ferroviários



Vista da Praça dos Ferroviários



Vista da rua que dá acesso a esplanada da Goiás



Vista da Vila ferroviária dos funcionários da EFG

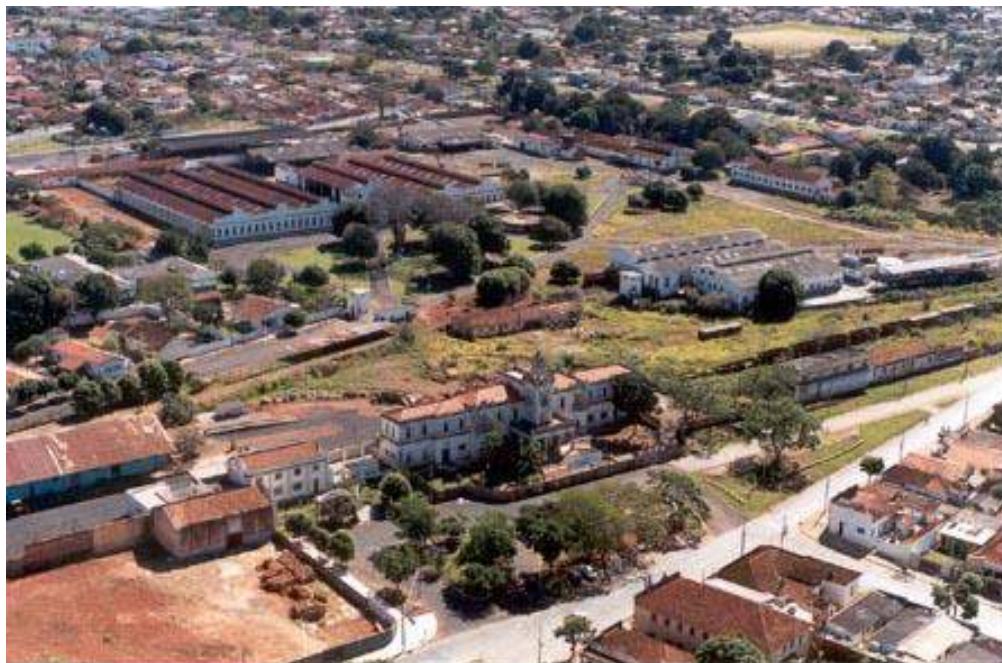


Vista do pátio interno do conjunto onde tínhamos o leito ferroviário. Podemos observar vagões abandonados em arte da linha férrea ainda existente.



FICHA VISITA DE CAMPO-2^a ESTAÇÃO DA GOIÁS- ARAGUARI

FOTOS ENTORNO:



Vista aérea do entorno do Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Estrada de Ferro Goiás

Autor: Sem autor

Data: Década de 2000

Fonte: Arquivos Digitais da Divisão de Patrimônio Histórico, órgão da Fundação Araguarina de Educação e Cultura - FAEC



Vista aérea do entorno do Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Estrada de Ferro Goiás

Autor: Sem autor

Data: Década de 2000

Fonte: Arquivos Digitais da Divisão de Patrimônio Histórico, órgão da Fundação Araguarina de Educação e Cultura - FAEC



FICHA VISITA DE CAMPO-2^a ESTAÇÃO DA GOIÁS- ARAGUARI

FOTOS HISTÓRICAS



Vista da rua Boa Vista atual Joaquim Aníbal- Observa-se a estação ao fundo sendo construída.

Autor: Sem autor

Data: Década de 1920

Fonte: Arquivo Público Municipal Dr.Calil Porto - órgão da Fundação Araguarina de Educação e Cultura - FAEC



Estação da Goiás

Autor: Sem autor

Data: Década de 1920

Fonte: Arquivo Público Municipal Dr.Calil Porto - órgão da Fundação Araguarina de Educação e Cultura - FAEC



Vista da Estação após a conclusão da Primeira Etapa do Mutirão Pró- Restauração – Limpeza e Proteção

Autor: João Maldonado

Data: 2001

Fonte: Divisão de Patrimônio Histórico de Araguari - órgão da Fundação Araguarina de Educação e Cultura - FAEC



FICHA VISITA DE CAMPO-2^a ESTAÇÃO DA GOIÁS- ARAGUARI

FONTES/ REFÉRENCIAS COLETADAS:

Acervo Particular

Divisão de Patrimônio Histórico de Araguari - FAEC

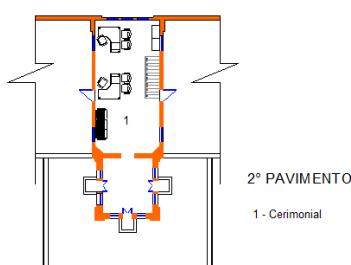
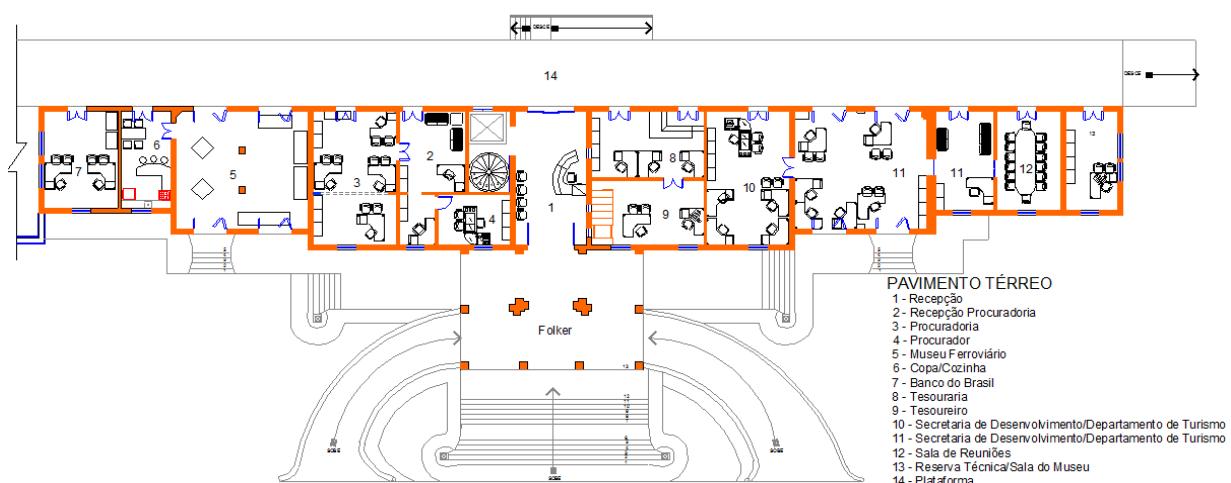
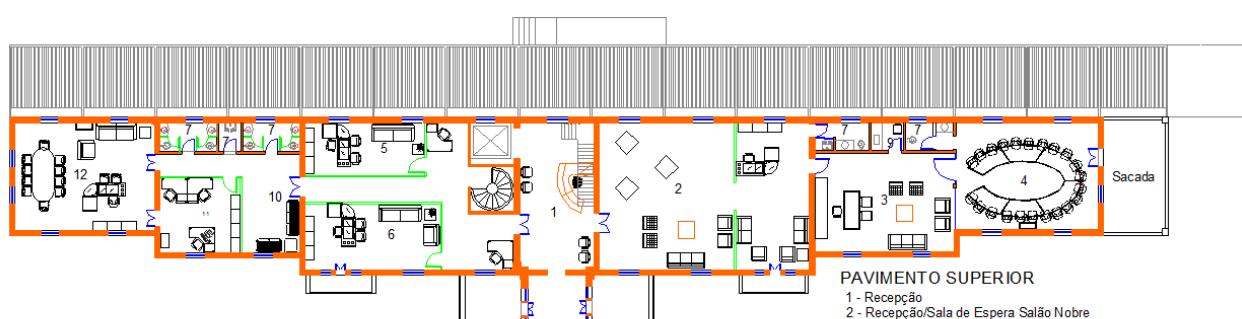
Arquivo Público Dr. Calil Porto – FAEC

www.estacoesferroviarias.com.br

DEMAIS INFORMAÇÕES:

Projeto de Restauro e Adequação da Estação da Goiás – Centro Administrativo e Cultural de Araguari/MG

Autor: CARILI, Clayton França Data: 2004 Fonte: Acervo Particular





FICHA VISITA DE CAMPO-2^a ESTAÇÃO DA GOIÁS- ARAGUARI

Autor: CARILI, Clayton França

Fonte: Acervo Particular

Data: Estação após a inauguração, agosto de 2005



1



2

1. Vista da fachada do Palácio dos Ferroviários após a restauração.

2. Detalhe da fachada do prédio após a restauração.



3



4



5



6

3. Vista do salão nobre. Observam-se as redomas com os objetos que compõem o museu e os painéis.

4. Vista do gabinete do Prefeito. O mobiliário escolhido tem assinatura de designers internacionais, fazendo contraponto do moderno, mobiliário com o histórico, prédio.

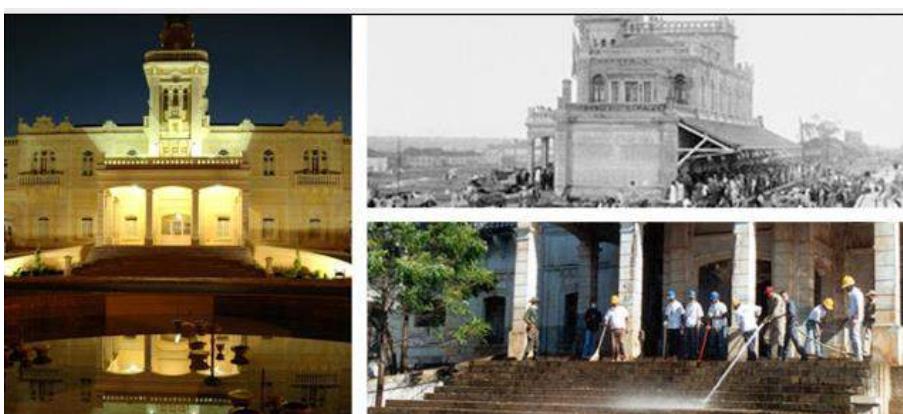
5 -6. Vista parcial do Museu Ferroviário no pavimento térreo



FICHA VISITA DE CAMPO-2^a ESTAÇÃO DA GOIÁS- ARAGUARI



7. Vista do Palácio dos Ferroviários à noite após as obras de restauro.



OBRA: Mutirão Pró-Restauração | Projeto de Restauração e Adequação da

Estação da Goiás | Palácio dos Ferroviários Araguari - MG

AUTOR: Clayton França Carili e equipe

PRÊMIO: 1º lugar

CATEGORIA: Obras Construídas / Conservação, Reutilização e valorização
do patrimônio construído

10^a Premiação de Arquitetura IAB-MG 2008 - Projetos Premiados



ELABORAÇÃO DA FICHA: Clayton França Carili

PREENCHIMENTO DA FICHA: Clayton França Carili

REVISÃO DA FICHA: Sandra Maria da Costa Ferreira

DATA PREENCHIMENTO: Fevereiro de 2014.

DATA REVISÃO: Julho de 2015.



FICHA VISITA DE CAMPO – MARCIANO SANTOS/AMANHECE

DESIGNAÇÃO DO PRÉDIO: Estação Marciana Santos - Amanhece

USO DO PROJETO ORIGINAL: Estação Ferroviária de Amanhece	ATUAL: Abandonado
DATA DE CONSTRUÇÃO/INAUGURAÇÃO: 28/9/1911	LOCALIZAÇÃO CIDADE: Araguari/MG KM DA LINHA Linha-tronco - km 15,020 (1960)
VIAÇÃO FERREA E OU COMPANHIA: Estrada de Ferro Goiás – EFG - (1911-1965) Viação Férrea Centro Oeste -VFCO (1965-1975) Rede Ferroviária Federal S/A (1975-1980)	ENDEREÇO Distrito de Amanhece
GRAU DE PROTEÇÃO: <input type="checkbox"/> Inventário <input checked="" type="checkbox"/> Tombamento municipal <input type="checkbox"/> Tombamento estadual <input type="checkbox"/> Outros _____	TIPO DE COMPLEXO SEGUNDO O GUIA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA DA RFFSA: <input checked="" type="checkbox"/> Pequeno porte – Conjunto arquitetônico com a estação e a casa do engenheiro da estação. <input type="checkbox"/> Médio porte <input type="checkbox"/> Grande porte
DECRETO -Nº E DATA: O prédio foi tombado pela Lei Municipal nº 2411, de 28 de dezembro de 1990.	
A ATUAL OCUPAÇÃO DO IMÓVEL HOUVE PROJETO <input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não	SE HOUVE QUAL OU QUAIS OS AUTORES E DATAS DAS INTERVENÇÕES: 1980 – Os trilhos da estação foram arrancados e a estação ficou abandonada 1983 - O prédio foi cedido pelo município para sede do Posto de Polícia Militar de Minas Gerais, 9 ^a Cia, que funciona no local até hoje. Houve algumas intervenções como a construção de uma cela com banheiro interno ao prédio e uma garagem externa ao prédio. 1983 - O Posto de Polícia Militar de Minas Gerais, 9 ^a Cia, que funciona no local foi desativado estando a estação abandonada



FICHA VISITA DE CAMPO – MARCIANO SANTOS/AMANHECE

DESCRIÇÃO DAS PRINCIPAIS INTERVENÇÕES:

O local sofreu reforma para adequação ao novo uso, mas não levou em consideração a manutenção da ambiência interna e externa existente. Houve emparedamento de vãos, modificações da tipologia e materiais empregados nas janelas e portas, acréscimo de novas paredes em alvenaria com a criação de novos cômodos internos e externos (garagem anexa ao prédio), criação de uma sela interna com banheiro, ou seja, uma reforma que culminou em intensa descaracterização do bem, não levando em conta seu caráter histórico.

DESCRIÇÃO ARQUITETÔNICA:

A estação possui o partido retangular, nas duas fachadas maiores de um lado localizava-se a plataforma de embarque e desembarque de passageiros e de outro o acesso de “praça” a Estação. Implantada acima do nível do terreno, o acesso era feito por escada e do lado da plataforma em nível com os vagões de passageiros e de cargas. A estação é pequena, onde se destaca o telhado em duas águas formando as empenas com a presença de óculo e moldura saliente em alvenaria onde se localizava o nome da estação.

O fechamento dos vãos é em alvenaria de tijolos de barro com revestimento em reboco. A cobertura é em madeira com tesouras sendo de duas águas com telha de barro tipo francesa.

Internamente a Estação era composta de hall, bilheteria, bar e sala do agente. As rampas laterais serviam para facilitar o transporte para os trens. As fachadas maiores eram marcadas pelas aberturas com vãos de portas e janelas em madeira. O piso é em cimentado e o forro ainda preservado em alguns cômodos era em saia e camisa.

DESCRIÇÃO DA ÁREA DE ENTORNO:

Na área de entorno a estação Marciano Santos, Amanhece, temos a presença de outros edifícios que davam apoio às atividades da ferrovia, a Casa do Chefe da Estação e uma Casa de Turma. A estação localiza-se a Rua Araguari que dá acesso pela rodovia municipal Araguari- Amanhece, sendo que o traçado do distrito é uma quadricula em xadrez, que tem como barreira a estação e o antigo leito ferroviário, hoje já não mais existente. A estação está localizada na Praça da Estação Coronel Marciana Santos que não foi urbanizada, próximo ao prédio temos uma quadra de esportes cobertas o Ginásio Poliesportivo Rivaldávia B.da Silva e do outro lado da estação quadras descobertas. A área é uma grande explanada sendo que na Rua Araguari predominam edificações de um pavimento sendo residenciais. Temos a presença de algumas vendas, porém que foram desativadas e fechadas.

A área é cercada por muito mato e árvores de grande porte, além da presença de uma antena de telefone. A Rua Araguari é asfaltada, porém a praça da estação não recebeu urbanização e melhorias.



FICHA VISITA DE CAMPO – MARCIANO SANTOS/AMANHECE

ESTADO DE CONSERVAÇÃO:

- Selamento do telhado em pontos isolados. Desprendimento de telhas francesas no beiral lateral direito deixando o oitão desprotegido, caibros comprometidos com a presença de insetos xilófagos e /ou apodrecidos pela exposição as intempéries climáticas;
- Presença de goteira;
- Reboco com partes soltas e trincas. Pintura desgastada com necessidade de intervenção;
- Aparecimento de ferrugem na porta principal e em janelas metálicas. Janelas com vidros quebrados ou faltantes em alguns pontos isolados;
- Piso externo no entorno da edificação quebrado, com aparecimento de ervas daninhas. Piso interno manchado e trincado;
- Forro de madeira com manchas de umidade e desprendendo em pontos isolados. Laje com pontos de umidade leve em pontos isolados;
- Escada de acesso ao edifício com trincas e partes quebradas;
- O bem necessita de intervenção no telhado e manutenção na pintura para que não seja agravado o estado de conservação do imóvel. A não utilização está a acarretar a deterioração do imóvel rapidamente.

USO ATUAL:

O prédio encontra-se fechado sem utilização.

MAPA COM A LOCALIZAÇÃO

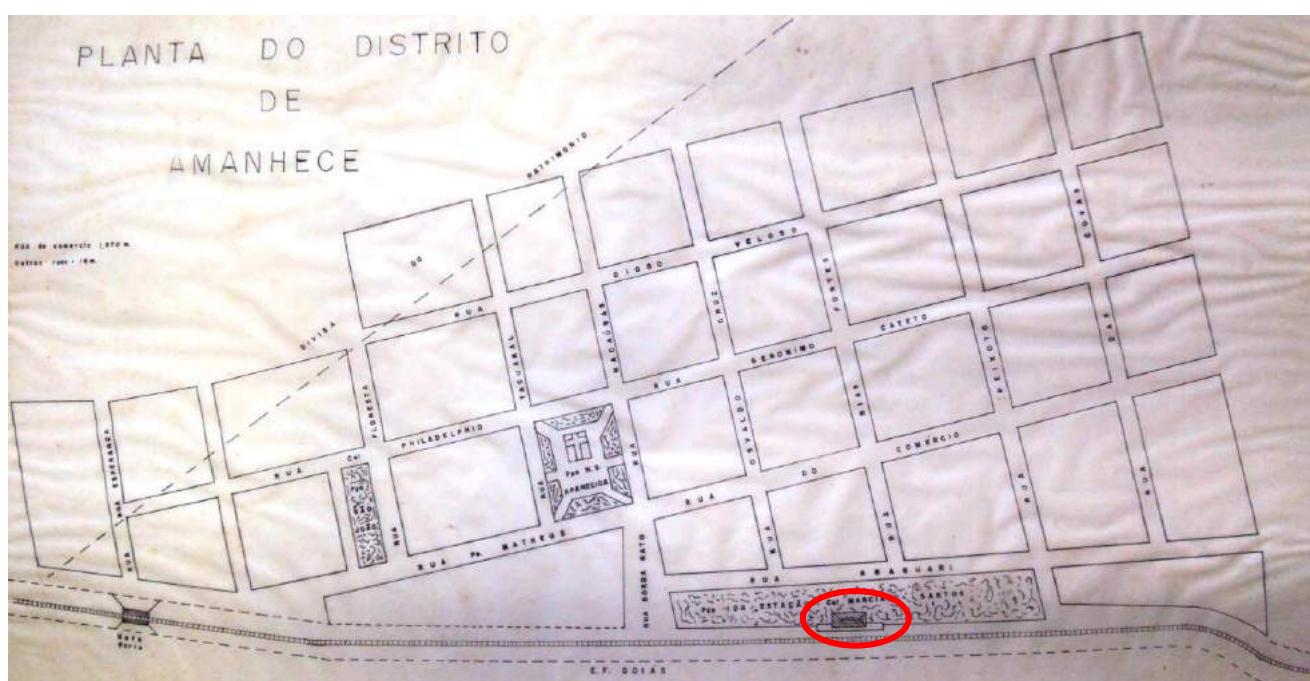
Mapa do distrito de Amanhece.

Fonte: Acervo Digital da Divisão de Patrimônio Histórico de Araguari, Fundação Araguarina de Educação e Cultura /FAEC

Autor: Sem autor

Data: Anterior a década de 1980.

Estação Marciano Santos – Estação de Amanhece





FICHA VISITA DE CAMPO – MARCIANO SANTOS/AMANHECE

FOTO IMÓVEL:

AUTOR: CARILI, Clayton França

FONTE: Acervo Particular

DATA: JANEIRO DE 2014



Estação de Amanhece
Foto: CARILI, Clayton França
Data: 22/05/2009



Estação de Amanhece
Foto: CARILI, Clayton França
Data: 9/11/2010



FICHA VISITA DE CAMPO – MARCIANO SANTOS/AMANHECE

FOTOS ENTORNO:

AUTOR: CARILI, Clayton França

FONTE: Acervo Particular

DATA: JANEIRO DE 2014



Estação de Amanhece, fotos do entorno

Autor: CARILI, Clayton França

Data: 22/05/2009

Fonte: Acervo Particular

FONTES/ REFÊRENCIAS COLETADAS:

Mapa base Google Earth

Fotos Imóveis e Entorno – Clayton França Carili

Fotos históricas – Acervo da Fundação Cultural Calmon Barreto



FICHA VISITA DE CAMPO – MARCIANO SANTOS/AMANHECE

FOTOS HISTÓRICAS:

DATA: Ver legendada



Estação de Amanhece

Autor: Amarils Nascimento

Fonte: Arquivo Público Municipal Dr. Calil Porto –

Fundação Araguarina de Educação e Cultura /FAEC

Data: 1983



<http://efgoyaz.gigafoto.com.br>

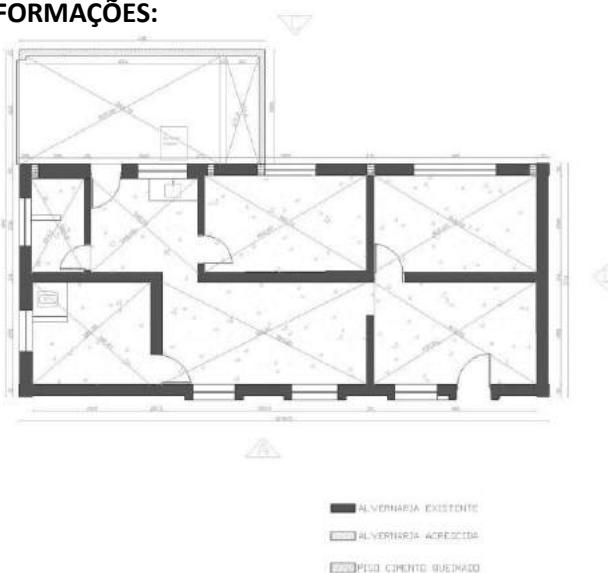
Estação de Amanhece

Autor: Glaucio Henrique Chaves

Fonte: Disponível em <http://www.panoramio.com/>

Data: 9/09/2007

DEMAIS INFORMAÇÕES:



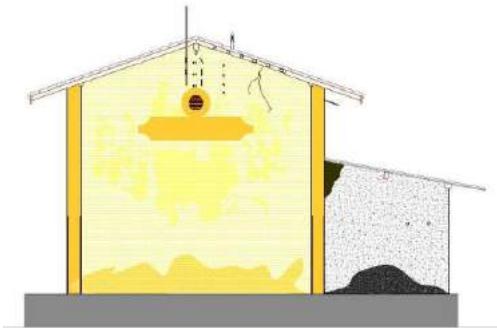
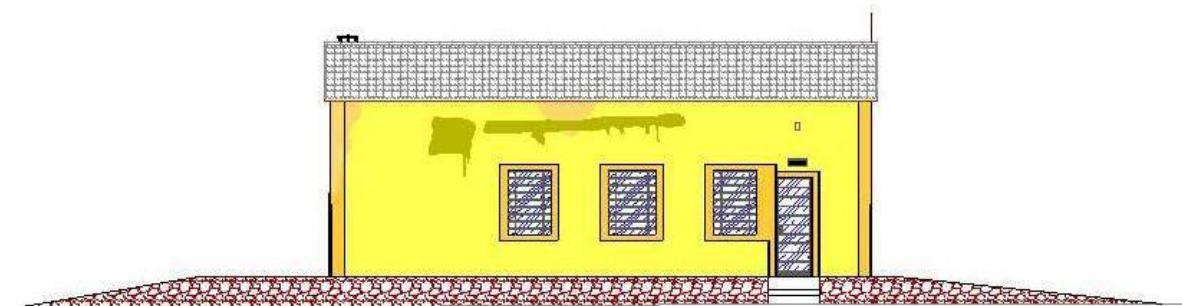
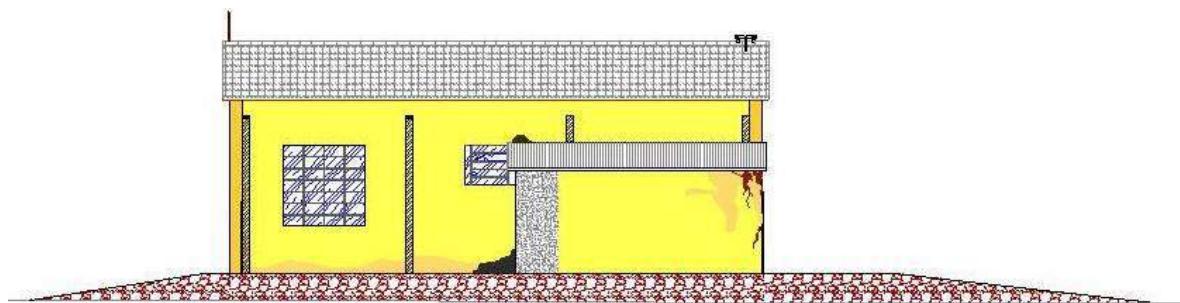
LEGENDA

- TRINCAS/RACHADURAS
- COLMÉIA
- PERDA DE PARTES/REBOCO APARENTE
- PINTURA
- PINTURA
- HUMIDADE ASCENDENTE E DESCENDENTE
- PINTURA DESCASCADA
- TEXTURA
- TELÀ
- SUJIDADE
- CHAPISCO
- PORTÃO METÁLICO
- BASE DE PEDRAS
- PILAR DE MADEIRA



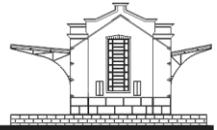
FICHA VISITA DE CAMPO – MARCIANO SANTOS/AMANHECE

DEMAIS INFORMAÇÕES:



Fonte: Levantamento Arquitetônico da Disciplina de Restauro do Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário do Triângulo – Unitri. Uberlândia: 2009.

ELABORAÇÃO DA FICHA: Clayton França Carili	REVISÃO DA FICHA: Sandra Maria da Costa Ferreira
PREENCHIMENTO DA FICHA: Clayton França Carili	DATA PREENCHIMENTO: Fevereiro de 2014
	DATA REVISÃO: Julho de 2015



Apêndice E - Tabela das estações tombadas do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba

Estações que estão sendo utilizadas com novos usos

Estações que estão abandonadas

Estações que estão sendo utilizadas para operação dos transportes de carga e mercadorias





AS ESTAÇÕES FERROVIARIAS DO
TRIÂNGULO MINEIRO E ALTO PARANAÍBA E
SUAS INTERFACES: HISTÓRIA E
CONSERVAÇÃO

TABELA DAS ESTAÇÕES TOMBADAS DO TRIÂNGULO MINEIRO E ALTO PARANAÍBA

ESTAÇÕES QUE ESTÃO SENDO UTILIZADAS COM NOVOS USOS

ESTAÇÕES	LOCALIZAÇÃO		USOS	PROPRIETÁRIOS	TOMBAMENTO		DATAS/ DECRETOS
	ZONA URBANA	ZONA RURAL			MUNICIPAL	ESTADUAL	
1. Peirópolis		Uberaba	Museu de Paleontologia	Prefeitura Municipal de Uberaba	X Conjunto		1994 ¹ 1998 ² 2000 ³
2. Stevenson			Restaurada e o uso previsto restaurante e museu da estação.	Prefeitura Municipal de Araguari	X Conjunto		2002 ⁴
3. 2 ^a Estação da Goiás	Araguari		Sede da Prefeitura Municipal de Araguari/MG	Prefeitura Municipal de Araguari	X	X Conjunto	1984 ⁵ 1989 ⁶ 1990 ⁷ 1997 ⁸ 1998 ⁹ 2002 ¹⁰ 2008 ¹¹
4. Monte Carmelo	Monte Carmelo		Casa da Cultura de Monte Carmelo	União	X		1998 ¹² 2006 ¹³

¹ Lei nº 5.349 de 19 de maio de 1994 – Tombamentos da estação de Peirópolis.

² Decreto nº 1234 de 10 de julho de 1998 - Tombamento do conjunto ferroviário, estação e mais três edifícios ferroviários.

³ Ratificação-Decreto nº 2544 de 12 de junho de 2000 – Ratificações das edificações ferroviárias e ampliação do conjunto que é composto por mais 12 bens e a vegetação que compõem a paisagem - Conjunto arquitetônico e Paisagístico de Peirópolis.

⁴ Decreto nº 039 de outubro de 2002 – Conjunto – Estação, Casa do Funcionário e Casa de Turma

⁵ A primeira ação em prol da preservação da Estação da Goiás, Rede Ferroviária Federal através do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes - PRESERVE com a Prefeitura Municipal de Araguari O documento define que deverá ser preservado a Estação da Goiás, integralmente, em sua arquitetura atual conquanto tombada pelo PROGRAMA DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, conhecido pela sigla PRESERVE, como verdadeira relíquia. (RFFSA, 3 de maio de 1984).

⁶ Decreto N°10 de fevereiro de 1989 – Tombamento somente da estação.

⁷ Na lei Orgânica do município de Araguari fica definido o tombamento da estação da Goiás em seu Art.22.

⁸ Decreto N° 18 de agosto de 1997, Reitera o decreto anterior, Decreto N°10 de fevereiro de 1989.

⁹ Valor histórico, arquitetônico, paisagístico, turístico e cultural-Decreto N° 3 de abril de 1998

¹⁰ Tombamento Estadual Provisório Definitivo Deliberação 05/2008 – Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Estrada de Ferro Goiás.

¹¹ Tombamento Estadual Definitivo Deliberação 05/2008 – Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Estrada de Ferro Goiás.

¹² Decreto nº 065/98 de 13 de abril de 1998. Tombamento somente do prédio da estação.

¹³ Ratificado pelo decreto nº 120/2006 de 2 de março de 2006- Tombamento somente do prédio da estação.



AS ESTAÇÕES FERROVIARIAS DO
TRIÂNGULO MINEIRO E ALTO PARANAÍBA E
SUAS INTERFACES: HISTÓRIA E
CONSERVAÇÃO

TABELA DAS ESTAÇÕES TOMBADAS DO TRIÂNGULO MINEIRO E ALTO PARANAÍBA

ESTAÇÕES QUE ESTÃO SENDO UTILIZADAS COM NOVOS USOS

ESTAÇÕES	LOCALIZAÇÃO		USOS	PROPRIETÁRIOS	TOMBAMENTO		DATAS/ DECRETOS
	ZONA URBANA	ZONA RURAL			MUNICIPAL	ESTADUAL	
5. Araxá	Araxá		Sede da Fundação Cultural Calmon Barreto	Prefeitura Municipal de Araxá- Fundação Cultural Calmon Barreto	X		1990 ¹⁴ 2001 ¹⁵



AS ESTAÇÕES FERROVIARIAS DO
TRIÂNGULO MINEIRO E ALTO PARANAÍBA E
SUAS INTERFACES: HISTÓRIA E
CONSERVAÇÃO

TABELA DAS ESTAÇÕES TOMBADAS DO TRIÂNGULO MINEIRO E ALTO PARANAÍBA

ESTAÇÕES QUE ESTÃO ABANDONADAS

ESTAÇÕES	LOCALIZAÇÃO		PROPRIETÁRIOS	TOMBAMENTO		DATAS/ DECRETOS	JÁ FORAM UTILIZADAS USOS
	ZONA URBANA	ZONA RURAL		MUNICIPAL	ESTADUAL		
6. Jaguara		Sacramento	Particular	X Conjunto		1989 ¹⁶ 2009 ¹⁷	
7. Cipó		Sacramento	União	X Conjunto		1989 ¹⁸ 2009 ¹⁹	
8. Buriti		Uberaba	União	X Conjunto		2014 ²⁰	
9. Sobradinho		Uberlândia	União	X		2006 ²¹	

¹⁴ Lei Municipal nº 2411 de 28 de dezembro de 1990.

¹⁵ Dossiê de tombamento aprovado pelo IEPHA/MG.

¹⁶ Lei Municipal nº. 209 de 04/04/1989 – Tombamento das estações da Jaguara e do Cipó e das casas construídas pela antiga Companhia Mogiana de Estrada de Ferro.

¹⁷ Ratificado pelo Decreto nº. 078 de 06/04/2009 – Tombamento do Conjunto Arquitetônico da Estação da Jaguara.

¹⁸ Lei Municipal nº. 209 de 04/04/1989- Tombamento das estações da Jaguara e do Cipó e das casas construídas pela antiga Companhia Mogiana de Estrada de Ferro

¹⁹ Ratificado pelo Decreto nº. 078 de 06/04/2009;

²⁰ Decreto nº 2660 de 29 de julho de 2014 – Tombamento do Conjunto Ferroviário mais alguns edifícios do entorno da estação.

²¹ Decreto nº 10.228 de 31 de março de 2006.



AS ESTAÇÕES FERROVIARIAS DO
TRIÂNGULO MINEIRO E ALTO PARANAÍBA E
SUAS INTERFACES: HISTÓRIA E
CONSERVAÇÃO

TABELA DAS ESTAÇÕES TOMBADAS DO TRIÂNGULO MINEIRO E ALTO PARANAÍBA

ESTAÇÕES QUE ESTÃO ABANDONADAS

ESTAÇÕES	LOCALIZAÇÃO		PROPRIETÁRIOS	TOMBAMENTO		DATAS/ DECRETOS	JÁ FORAM UTILIZADAS USOS
	ZONA URBANA	ZONA RURAL		MUNICIPAL	ESTADUAL		
10. Bonde	Sacramento	Sacramento	Prefeitura Municipal	X		1983 ²²	Palácio das Artes
11. Marciano Santos/ Amanhece		Distrito de Amanhece Araguari	União	X		2004 ²³	Posto policial no local
12. Itaipu		Distrito de Itaipu em Araxá	Município de Araxá	X		2002 ²⁴	Biblioteca Comunitária Professor Luciano Marcos Curi e pelo Clube das Mães.



AS ESTAÇÕES FERROVIARIAS DO
TRIÂNGULO MINEIRO E ALTO PARANAÍBA E
SUAS INTERFACES: HISTÓRIA E
CONSERVAÇÃO

TABELA DAS ESTAÇÕES TOMBADAS DO TRIÂNGULO MINEIRO E ALTO PARANAÍBA

ESTAÇÕES QUE ESTÃO SENDO UTILIZADAS PARA OPERAÇÃO DOS TRANSPORTES DE CARGA E MERCADORIAS

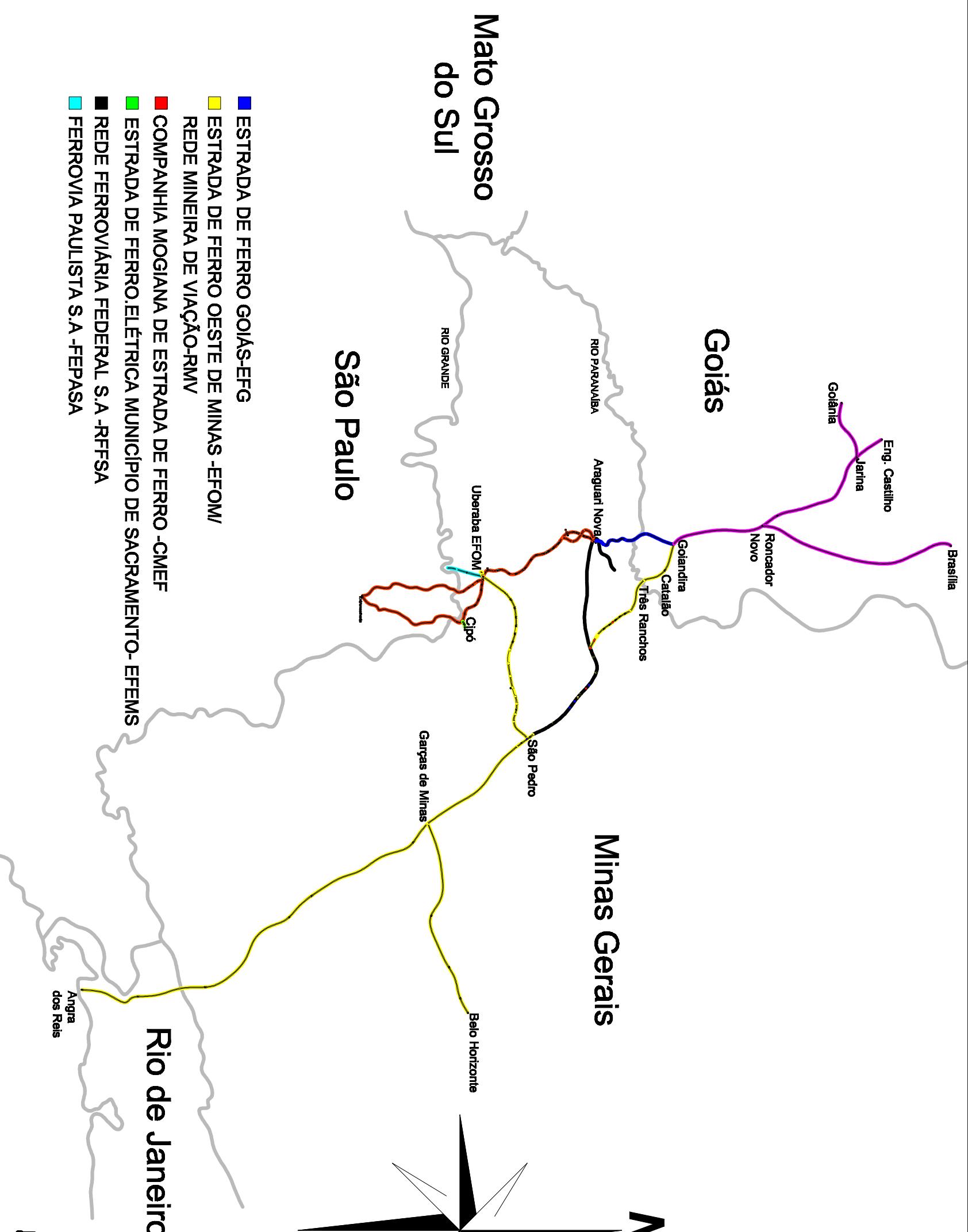
ESTAÇÕES	LOCALIZAÇÃO		TOMBAMENTO		DATAS/ DECRETOS
	ZONA URBANA	ZONA RURAL	MUNICIPAL	ESTADUAL	
13. Patrocínio	Patrocínio		X		2007 ²⁵

²² Lei Municipal nº. 257 de 17/01/1983.

²³ Decreto nº 017/04 de 13 de abril de 2004, tombamento somente da estação.

²⁴ Decreto nº 639 de 23 de dezembro de 2002.

²⁵ Decreto N° 2339 de 03 de abri de 2007.



AS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO TRÂNGULU
MINHO E ALTO PARANÁ E SUAS INTERFAÇOES:

HISTÓRIA E CONSERVAÇÃO

MAPA DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO
TRÂNGULU MINHO E ALTO PARANÁ

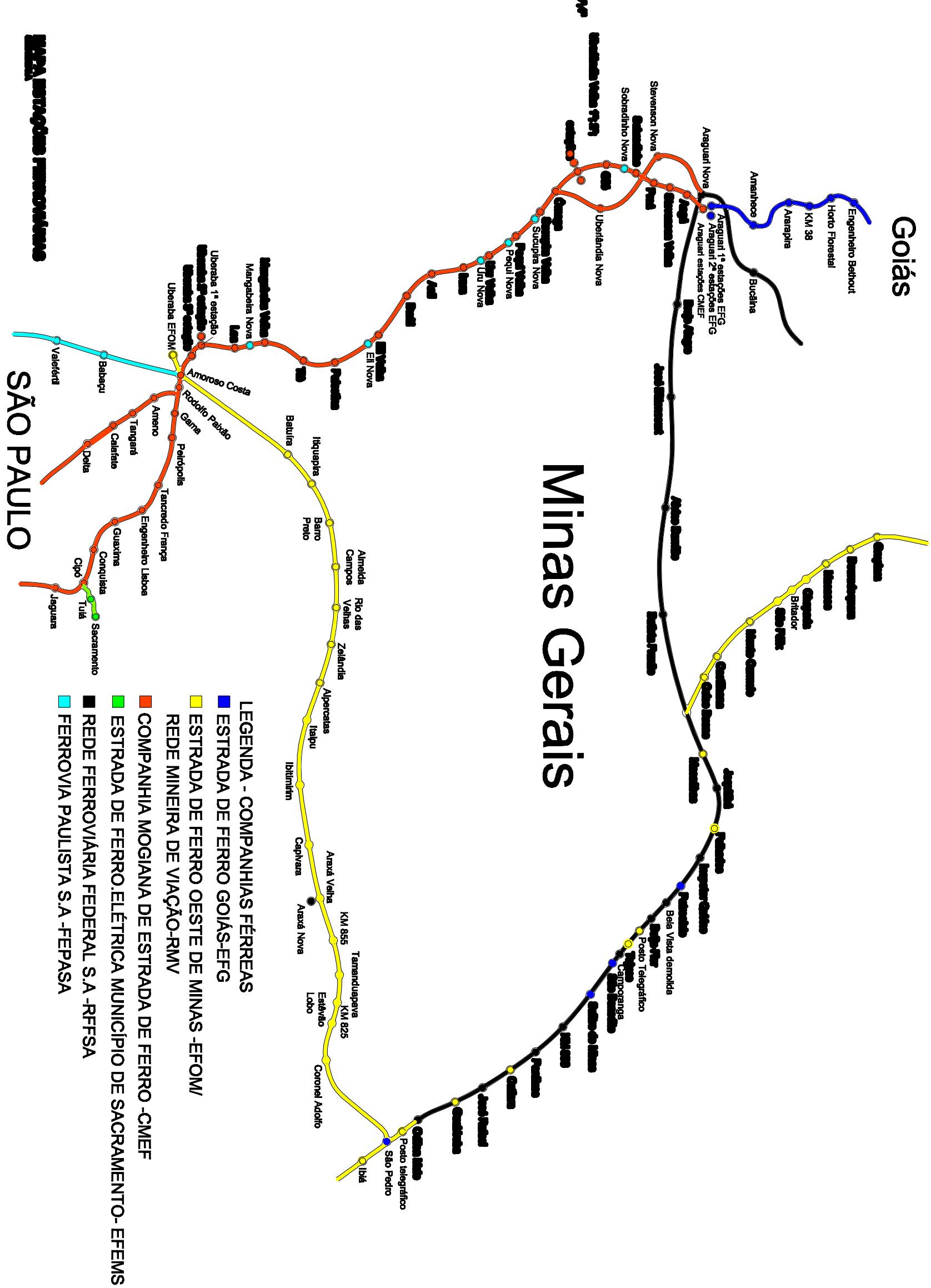
MAPA 1

1/5

MAPA DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO

TRÂNGULU MINHO E ALTO PARANÁ

DATA: JULHO/2015



AS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO TRIÂNGULO
MINERO E ALTO PARANÁ E SUAS INTERFACES:

HISTÓRIA E CONSERVAÇÃO

MAPA DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO
TRIÂNGULO MINERO E ALTO PARANÁ

MAPA 2

2/5

DATA: JULHO/2015

AS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO TRÂNSITO
MINERO E ALTO PARANÁ E SUAS INTERFACES:

MAPA DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO
TRÂNGULOS MINERO E ALTO PARANÁ
INTERFACES: MINERO E ALTO PARANÁ

MAPA 3

3/5

MINAS GERAIS

SÃO PAULO

GOIÁS

MAPA DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO
TRÂNGULOS MINERO E ALTO PARANÁ
INTERFACES: MINERO E ALTO PARANÁ

MAPA 3

3/5

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

32

33

34

35

36

37

38

39

40

41

42

43

44

45

46

47

48

49

50

51

52

53

54

55

56

57

58

59

60

61

62

63

64

65

66

67

68

69

70

71

72

73

74

75

76

77

78

79

80

81

82

83

84

85

86

87

88

89

90

91

92

93

94

95

96

97

98

99

100

101

102

103

104

105

106

107

108

109

110

111

112

113

114

115

116

117

118

119

120

121

122

123

124

125

126

127

128

129

130

131

132

133

134

135

136

137

138

139

140

141

142

143

144

145

146

147

148

149

150

151

152

153

154

155

156

157

158

159

160

161

162

163

164

165

166

167

168

169

170

171

172

173

174

175

176

177

178

179

180

181

182

183

184

185

186

187

188

189

190

191

192

193

194

195

196

197

198

199

200

201

202

203

204

205

206

AS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO TRIÂNGULO MINERO E ALTO PARANÁ E SUAS INTERFAZES

MAPA DAS ESTAÇÕES HEMÍPOLIAS DO TRÂNSITO MINERO E ALTO PARANÁ

MAPA 5
monogram

5/5

