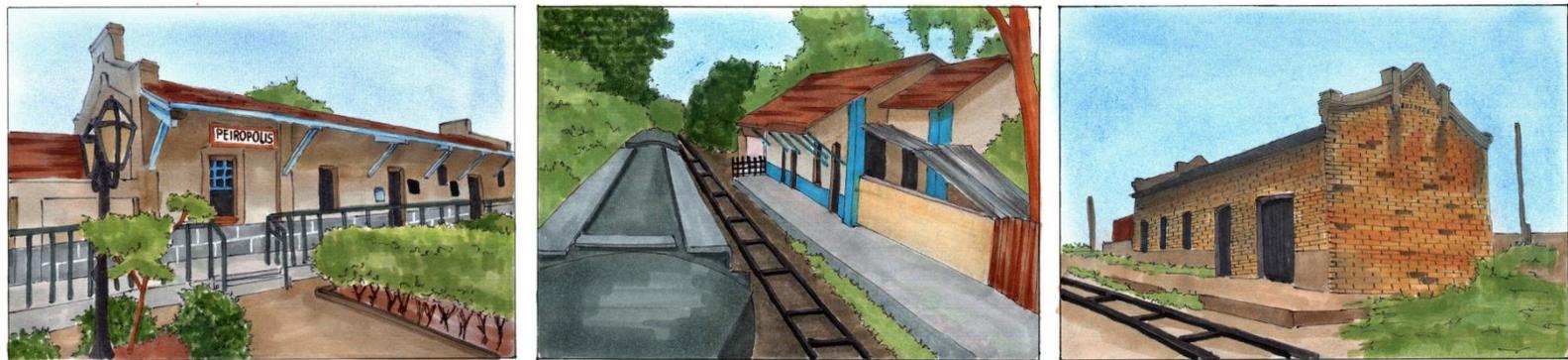


UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA

DANIELA VELLUDO DE SOUZA

**PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO EM UBERABA:
PRESERVAÇÃO E USOS**



Estações de Peirópolis, Batuíra e Buriti. Desenhos: Sophia Durão.

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO E DESIGN
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO**

DANIELA VELLUDO DE SOUZA

PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO EM UBERABA: PRESERVAÇÃO E USOS

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e Design da Universidade Federal de Uberlândia, como parte dos requisitos do Programa para a obtenção do título de mestre.

Linha de Pesquisa 1: Arquitetura e cidade: teoria, história e conservação

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Denise Fernandes Geribello

Ficha Catalográfica Online do Sistema de Bibliotecas da UFU
com dados informados pelo(a) próprio(a) autor(a).

S729 Souza, Daniela Velludo de, 1985-
2023 Patrimônio ferroviário em Uberaba: [recurso eletrônico] : preservação e usos / Daniela Velludo de Souza. - 2023.

Orientadora: Denise Fernandes Geribello.
Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Uberlândia, Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo.
Modo de acesso: Internet.
Disponível em: <http://doi.org/10.14393/ufu.di.2023.540>
Inclui bibliografia.
Inclui ilustrações.

1. Arquitetura. I. Geribello, Denise Fernandes, 1982-, (Orient.). II. Universidade Federal de Uberlândia. Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo. III. Título.

CDU: 72

Bibliotecários responsáveis pela estrutura de acordo com o AACR2:
Gizele Cristine Nunes do Couto - CRB6/2091
Nelson Marcos Ferreira - CRB6/3074



UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
 Coordenação do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e
 Urbanismo
 Av. João Naves de Ávila, 2121, Bloco 11, Sala 234 - Bairro Santa Mônica, Uberlândia-MG,
 CEP 38400-902
 Telefone: (34) 3239-4433 - www.ppgau.faued.ufu.br - coord.ppgau@faued.ufu.br



ATA DE DEFESA - PÓS-GRADUAÇÃO

Programa de Pós-Graduação em:	Arquitetura e Urbanismo				
Defesa de:	Dissertação de Mestrado Acadêmico PPGAU				
Data:	vinte e sete de outubro de 2023	Hora de início:	14h:08	Hora de encerramento:	15:50
Matrícula do Discente:	12122ARQ002				
Nome do Discente:	Daniela Velludo Souza				
Título do Trabalho:	Patrimônio ferroviário em Uberaba: preservação e usos				
Área de concentração:	Projeto, Espaço e Cultura				
Linha de pesquisa:	Arquitetura e Cidade: teoria, história e conservação				
Projeto de Pesquisa de vinculação:	Invisibilidades na história da arquitetura e da cidade				

Reuniu-se em web conferência pela plataforma Mconf-RNP, em conformidade com a PORTARIA nº 36, de 19 de março de 2020 da COORDENAÇÃO DE APERFEIÇOAMENTO DE PESSOAL DE NÍVEL SUPERIOR - CAPES, pela Universidade Federal de Uberlândia, a Banca Examinadora, designada pelo Colegiado do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, assim composta: Professores Doutores: Prof. Dr. Antonio Soukef Junior - UFPEL, Claudia do Reis e Cunha - PPGAU.FAUeD.UFU e Denise Fernandes Geribello - PPGAU.FAUeD.UFU orientador(a) do(a) candidato(a).

Iniciando os trabalhos o(a) presidente da mesa, Dr(a).Denise Fernandes Geribello, apresentou a Comissão Examinadora e o candidato(a), agradeceu a presença do público, e concedeu ao Discente a palavra para a exposição do seu trabalho. A duração da apresentação do(a) Discente e o tempo de arguição e resposta foram conforme as normas do Programa.

A seguir o senhor(a) presidente concedeu a palavra, pela ordem sucessivamente, aos(às) examinadores(as), que passaram a arguir o(a) candidato(a). Ultimada a arguição, que se desenvolveu dentro dos termos regimentais, a Banca, em sessão secreta, atribuiu o resultado final, considerando o(a) candidato(a):

Aprovado(a).

Esta defesa faz parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre.

O competente diploma será expedido após cumprimento dos demais requisitos, conforme as normas do Programa, a legislação pertinente e a regulamentação interna da UFU.

Nada mais havendo a tratar foram encerrados os trabalhos. Foi lavrada a presente ata que após lida e achada conforme foi assinada pela Banca Examinadora.



Documento assinado eletronicamente por **Denise Fernandes Geribello, Professor(a) do Magistério Superior**, em 30/10/2023, às 16:30, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Claudia dos Reis e Cunha, Professor(a) do Magistério Superior**, em 31/10/2023, às 08:47, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Antônio Soukef Junior, Usuário Externo**, em 01/11/2023, às 12:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Daniela Velludo de Souza, Usuário Externo**, em 13/11/2023, às 15:37, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://www.sei.ufu.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **4927539** e o código CRC **0A93AC48**.

AGRADECIMENTOS

À Prof^a. Dr^a. Denise Fernandes Geribello, por prontamente aceitar a responsabilidade de ser minha orientadora, obrigada por me incentivar e me apoiar nessa trajetória em defesa do patrimônio ferroviário em Uberaba.

À minha família pelo apoio incondicional, que me encorajaram, deram suporte e compreenderam a importância dessa trajetória.

Ao Prof^o. Pós-Dr^o. Antonio Soukef Junior e à Prof^a. Dr^a. Claudia dos Reis e Cunha pelas contribuições à pesquisa da dissertação.

Aos colegas do programa de pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e Design da Universidade Federal de Uberlândia - FAUeD.

Aos funcionários dos arquivos e bibliotecas consultados, em especial aos servidores do Departamento de fomento à Cultura e Patrimônio Histórico da Fundação Cultural de Uberaba, da Superintendência de Arquivos Público de Uberaba, pela disponibilidade nos atendimentos à pesquisa.

Por fim, aos ex-ferroviários que dedicaram à sua vida no trabalho, construindo a trajetória histórica da ferrovia em Uberaba.

Resumo

O patrimônio ferroviário desempenhou uma função primordial na origem de diversas cidades, na expansão urbana, no desenvolvimento econômico e na mobilidade, interligando várias regiões. Os antigos conjuntos ferroviários apresentam uma grande vulnerabilidade, com riscos constantes que podem ocasionar a sua perda ou abandono. Nesse contexto, a dissertação partiu do problema relacionado à preservação e aos usos do patrimônio ferroviário em Uberaba. Este estudo analisou a trajetória histórica das linhas férreas da cidade, com interesse na Companhia Mogiana de Estrada de Ferro - CMEF, na Estrada de Ferro Oeste de Minas – EFOM e também na política de preservação dos complexos ferroviários. O objetivo da pesquisa foi gerar subsídios para melhorar a preservação do patrimônio ferroviário de Uberaba, levando em conta o conjunto arquitetônico remanescente e suas formas de apropriação pela comunidade local e fomentar o debate referente a esta temática. Portanto, torna-se importante que a política pública de preservação no âmbito municipal seja articulada com a política estadual e nacional de preservação do patrimônio ferroviário, trabalho que vem sendo desenvolvido pelo Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN junto aos grupos de trabalho do patrimônio ferroviário. A metodologia possui uma abordagem qualitativa e a pesquisa bibliográfica foi elaborada por meio de livros, teses, dissertações e artigos. Na análise documental, foram levantadas notícias em jornais, mapas e fotografias do acervo do Departamento de fomento à Cultura e Patrimônio Histórico da Fundação Cultural de Uberaba - FCU, Secretaria de Planejamento - SEPLAN e Superintendência de Arquivo Público de Uberaba. Para verificar os usos e as percepções dos remanescentes ferroviários no município foi realizada a aplicação de questionários para as pessoas que habitam, trabalham e/ou frequentam os locais. Neste sentido, os resultados contribuíram para uma compreensão mais ampla dos vários aspectos vinculados à preservação do patrimônio ferroviário por meio dos usos.

Palavras-chave: patrimônio ferroviário, preservação, uso, Uberaba.

Abstract

Railway heritage played a key role in the origin of several cities, urban expansion, economic development and mobility, interconnecting several regions. Old railway complexes are highly vulnerable, with constant risks that could lead to their loss or abandonment. In this context, the dissertation started from the problem related to the preservation and uses of railway heritage in Uberaba. This study analyzed the historical trajectory of the city's railway lines, with interest in the Companhia Mogiana de Estrada de Ferro - CMEF, the Estrada de Ferro Oeste de Minas - EFOM and also in the policy of preserving railway complexes. The objective of the research was to generate subsidies to improve the preservation of Uberaba's railway heritage, taking into account the remaining architectural complex and its forms of appropriation by the local community and to encourage debate regarding this topic. Therefore, it is important that the public preservation policy at the municipal level is articulated with the state and national policy for the preservation of railway heritage, work that has been developed by the National Historical and Artistic Heritage Institute - IPHAN together with the working groups of the railway heritage. The methodology has a qualitative approach and the bibliographic research was carried out through books, theses, dissertations and articles. In the documentary analysis, newspaper reports, maps and photographs were collected from the collection of the Department of Promotion of Culture and Historical Heritage of the Uberaba Cultural Foundation - FCU, the Planning Secretariat - SEPLAN and the Uberaba Public Archive Superintendency. To verify the uses and perceptions of the railway remains in the municipality, questionnaires were administered to people who live, work and/or frequent the places. In this sense, the results contributed to a broader understanding of the various aspects linked to the preservation of railway heritage through uses.

Keywords: railway heritage, preservation, use, Uberaba.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AEIC - Áreas Especiais de Interesse Cultural

APA - Área de Proteção Ambiental

APAL - Área de Preservação Ambiental e Lazer

APPH - Área de Preservação ao Patrimônio Histórico Artístico e Cultural

APPS - Área de Pesquisa e Preservação ao Sítio Paleontológico

CAU - Conselho de Arquitetura e Urbanismo de Uberaba

CCCP - Complexo Cultural e Científico de Peirópolis

CEP - Comitê de Ética em Pesquisa

CMEF - Companhia Mogiana Estrada de Ferro

CONPHAU - Conselho do Patrimônio Histórico e Artístico de Uberaba

CPPLIP - Centro de Pesquisas Paleontológicas “Llewellyn Ivor Price”

CREA - Conselho Regional de Engenharia e Agronomia

DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

EFBM - Estrada de Ferro Bahia de Minas

EFCEB - Estrada de Ferro Central do Brasil

EFMG - Estrada de Ferro Goiás

EFL - Estrada de Ferro Leopoldina

EFM - Estrada de Ferro Mauá

EFM - Estrada de Ferro Muzambinho

EFM - Estrada de Ferro Mogiana

EFNB - Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

EFOM - Estrada de Ferro Oeste de Minas

ESPM - Estrada de Ferro São Paulo e Minas

FASU - Fundação Artística de Sinos de Uberaba

FCA - Ferrovia Centro Atlântica Sociedade Anônima

FCU - Fundação Cultural de Uberaba

FEPASA - Ferrovia Paulista Sociedade Anônima

FERROBAN - Ferrovias Bandeirantes Sociedade Anônima

FUMPHAU - Fundo Municipal de Patrimônio Histórico e Artístico de Uberaba

IEATM - Instituto de Engenharia e Arquitetura do Triângulo Mineiro

IEPHA-MG - Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais

IPAC-MG - Inventário de Proteção do Acervo Cultural de Minas Gerais
IPHAN - Instituto Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IPHAN-MG - Instituto Patrimônio Histórico e Artístico Nacional de Minas Gerais
LPCF - Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário
MD - Museu dos Dinossauros
PRESERFE - Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário
PRESERVE – Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes
PROFAC - Programa Ferroviário de Ação Cultural
RFFSA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
RMV - Rede Mineira de Viação
RSM - Rede Sul Mineira - RSM
SAD - Secretaria Municipal de Administração
SEDEC - Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico e Turismo e Inovação
SEFAZ – Secretaria Municipal de Fazenda
SEMED - Secretaria Municipal de Educação
SEPLAN - Secretaria Municipal de Planejamento
SPHAN - Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
SR2-BH - Superintendência Regional 2 de Belo Horizonte
UEIC - Unidades Especiais de Interesse Cultural - UEIC
UFTM – Universidade Federal do Triângulo Mineiro
UNIUBE - Universidade de Uberaba
VFCO - Viação Férrea Centro-Oeste
VFFLB - Viação Férrea Federal Leste-Brasileiro
VFS - Viação Férrea Sapucaí
VLI - Valor da Logística Integrada
ZESP 4 - Zonas Especiais 4

Sumário

INTRODUÇÃO	12
CAPÍTULO 1: TRAJETÓRIA HISTÓRICA DAS LINHAS FÉRREAS EM UBERABA	15
1.1. Companhia Mogiana de Estrada de Ferro	17
1.1.1 Companhia Mogiana de Estrada de Ferro em Uberaba	21
1.2. Estrada de Ferro Oeste de Minas	38
1.2.1 Estrada de Ferro Oeste de Minas em Uberaba.....	40
CAPÍTULO 2: USOS E PERCEPÇÕES DOS REMANESCENTES DO CONJUNTO FERROVIÁRIO EM UBERABA	53
2.1. Pavilhão Mogiana e Complexo ferroviário da Praça Mogiana.....	56
2.2. Complexo ferroviário Peirópolis	91
2.4. Complexo ferroviário Buriti	111
2.5. Complexo ferroviário Irara	119
2.6. Caixa d'água e plataforma Mangabeira	123
2.7. Complexo ferroviário Itiguapira.....	125
2.8. Complexo ferroviário Batuira	128
CAPÍTULO 3: POLÍTICA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA EM UBERABA	132
CONSIDERAÇÕES FINAIS	160
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	163
APÊNDICE A	169
APÊNDICE B	277
APÊNDICE C	343

INTRODUÇÃO

O patrimônio ferroviário faz parte da história e cultura da comunidade em que se insere, pois está diretamente ligado à identidade local da cidade. A estrutura ferroviária desempenhou uma função primordial no contexto dos municípios, pois trouxe transformações econômicas, sociais e culturais. Era considerada um símbolo da modernidade e da prosperidade, favoreceu o desenvolvimento da região onde se instalava e na ligação com outros locais. Havia o transporte de pessoas e de mercadorias, com apoio das estações. Com isso, a ferrovia gerava renda e oportunidades de empregos para várias famílias.

Mas, ao longo do tempo, vários fatores contribuíram para a decadência e o abandono dos complexos ferroviários, entre eles, o declínio da produção cafeeira, as dívidas da companhia que provocou uma crise financeira, a extinção dos trens de passageiros, a política pública era voltada para a construção de rodovias e incentivo à indústria automobilística. Por estes motivos, torna-se importante o desenvolvimento da dissertação para compreender o processo de preservação e usos dos remanescentes do conjunto ferroviário no município.

A motivação do estudo está relacionada ao campo de atuação profissional da pesquisadora na linha do patrimônio, devido à afinidade e à experiência adquirida no Departamento de fomento à Cultura e Patrimônio Histórico da Fundação Cultural de Uberaba. As atividades desenvolvidas pela autora no setor estão relacionadas à elaboração de tombamentos, registros, inventários e participação como membro do Conselho do Patrimônio Histórico e Artístico de Uberaba – CONPHAU.

A estrutura do trabalho foi dividida em três capítulos, o primeiro sobre a trajetória histórica das linhas férreas em Uberaba, depois foram analisados os usos, as percepções, o grau de proteção, o atual estado de conservação dos remanescentes dos conjuntos e por fim a política de preservação do patrimônio ferroviário da cidade.

No primeiro capítulo, foi apresentada a trajetória histórica da Companhia Mogiana Estrada de Ferro – CMEF e da Estrada de Ferro Oeste de Minas – EFOM em Uberaba.

No segundo capítulo, foi explanada a identificação das edificações remanescentes dos complexos ferroviários, seus usos e percepções dentro do contexto urbano e rural da cidade. A área urbana é composta pelo Pavilhão Mogiana, segunda e terceira estações ferroviárias de Uberaba. A área rural é formada pelos conjuntos

Peirópolis, Palestina, Buriti, Irara, caixa água da antiga estação Mangabeira, Itiguapira e Batuíra.

A partir das visitas em campo nas estações ferroviárias, foi possível verificar os usos, as intervenções, o grau de proteção e o atual estado de conservação delas. Este levantamento procedeu para a elaboração de mapas, tabelas, fichas contendo o levantamento histórico, arquitetônico e fotográfico. Para verificar os usos e as percepções dos remanescentes ferroviários no município foi realizada a aplicação de questionários, conforme normatização e aprovação do Comitê de Ética em Pesquisa - CEP¹, para as pessoas que habitam, trabalham e/ou frequentam os locais.

No terceiro capítulo, foi abordada a política de preservação do patrimônio ferroviário nos âmbitos federal, estadual e municipal. Neste contexto, foram citadas brevemente sobre as principais legislações federais, o Decreto Lei nº 25/1937, Constituição Federal de 1988, nos artigos 215 e 216 e a lei 11.483/2007 referente à preservação do patrimônio ferroviário. Além destes, destacaram-se o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes – PRESERVE, a criação do Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário – PRESERFE, o Programa Ferroviário de Ação Cultural – PROFAC e a formação da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário - LPCF.

As legislações municipais foram analisadas de forma otimizada ao tema, assim como o Plano Diretor, a Lei de Uso e Ocupação do Solo, a Lei de Parcelamento do Solo Urbano e os Condomínios Urbanísticos, a lei 10.717/2008 de proteção ao patrimônio cultural de Uberaba – MG, a criação do Conselho de Patrimônio Histórico e Artístico de Uberaba – CONPHAU, o Regimento Interno do conselho, a lei do Fundo Municipal de Patrimônio Histórico e Artístico de Uberaba – FUMPHAU. Por fim, as atas das reuniões do CONPHAU, no período de 1989 à 2023, referente ao tema.

O último capítulo, apresentou as considerações finais do trabalho, ao qual foi feito um balanço da pesquisa por meio dos resultados alcançados em relação aos usos, o estado de conservação, os investimentos e a gestão dos remanescentes dos complexos ferroviários de Uberaba. Estes itens foram fundamentais para a reflexão das políticas públicas de preservação do patrimônio ferroviário. Portanto, questionou-se se a preservação do complexo ferroviário da cidade é mais efetiva a partir dos usos adquiridos e do valor de pertencimento da comunidade?

¹ Certificado de Apresentação de Apreciação Ética - CAAE 58853822.9.0000.5152

TREM DE FERRO

Café com pão
 Café com pão
 Café com pão
 Virge Maria que foi isto maquinista?

Agora sim
 Café com pão
 Agora sim
 Voa, fumaça
 Corre, cerca
 Ai seu foguista
 Bota fogo
 Na fornalha
 Que eu preciso
 Muita força
 Muita força
 Muita força

Oô...
 Foge, bicho
 Foge, povo
 Passa ponte
 Passa poste
 Passa pasto
 Passa boi
 Passa boiada
 Passa galho
 De ingazeira
 Debruçada
 No riacho
 Que vontade
 De cantar!

Oô...
 Quando me prendero
 No canaviá
 Cada pé de cana
 Era um oficiá

Oô...
 Menina bonita
 Do vestido verde
 Me dá tua boca
 Pra matá minha sede
 Oô...
 Vou mimbora vou mimbora
 Não gosto daqui
 Nasci no Sertão
 Sou de Ouricuri
 Oô...

Vou depressa
 Vou correndo
 Vou na toda
 Que só levo
 Pouca gente
 Pouca gente...
 (Bandeira, 1936)

CAPÍTULO 1: TRAJETÓRIA HISTÓRICA DAS LINHAS FÉRREAS EM UBERABA

A escolha do poema “Trem de Ferro” citado na abertura da dissertação, de autoria de Manuel Bandeira, identifica-se com o tema referente ao Patrimônio Ferroviário. O trem a vapor, conforme verso “voa fumaça”, chega em um ritmo acelerado com velocidade e movimento, retratando as experiências cotidianas populares. Assim foi a chegada da rede ferroviária, desempenhando função importante no contexto das cidades, pois trouxe transformações econômicas, sociais e culturais.

Dessa forma, será apresentado neste capítulo um breve panorama histórico dos momentos marcantes sobre as ferrovias, com destaque do contexto local, na cidade de Uberaba - MG.

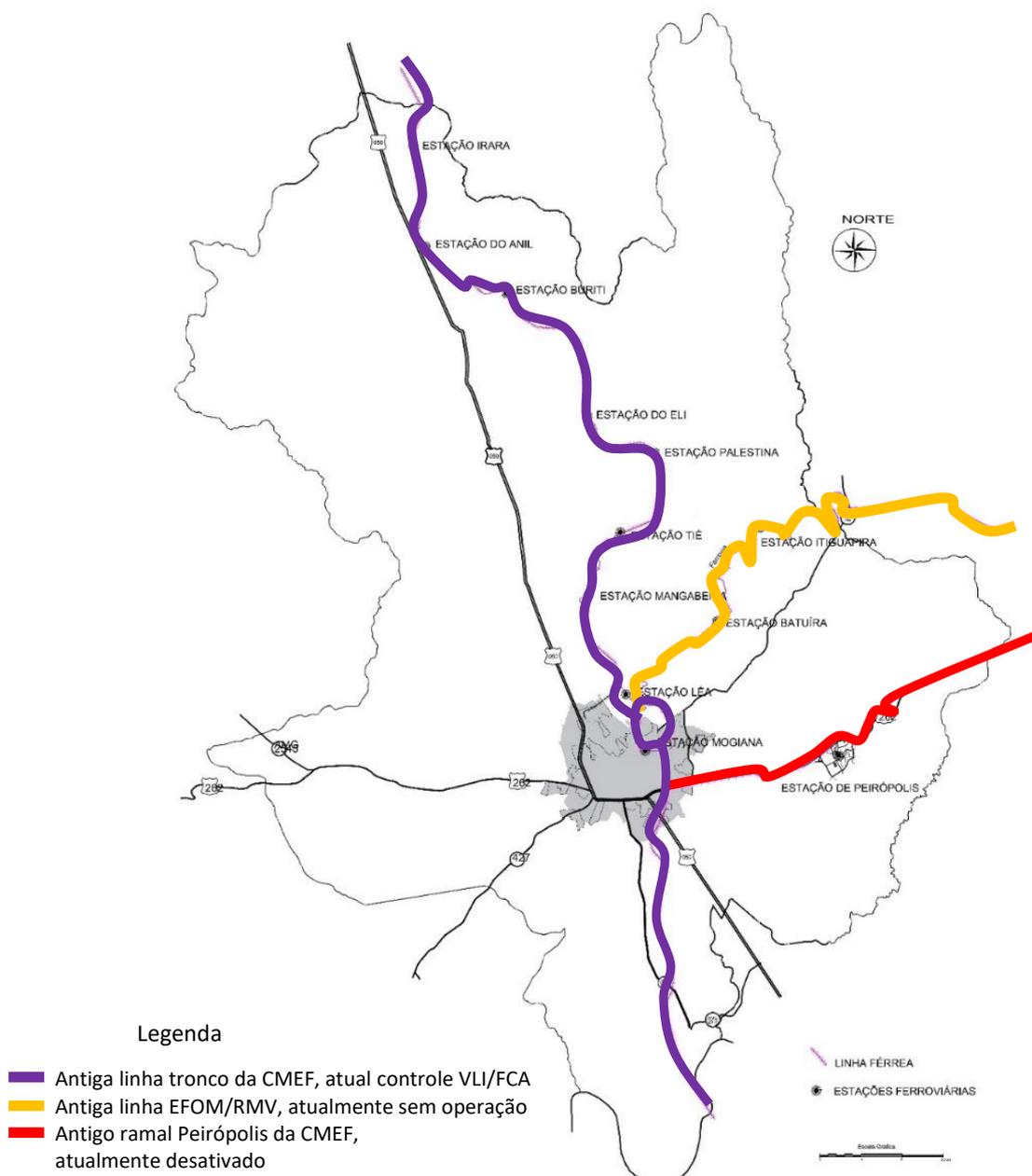
No Brasil, a malha ferroviária era construída em áreas onde se cultivava a borracha, o algodão, o açúcar e, especialmente, o café, principal produto exportado entre a década de 1850 e a Primeira República. Ao possibilitar a ligação entre vários locais, a ferrovia promoveu mudanças, como a alteração das geografias, permitindo a circulação de pessoas, riquezas materiais e a fundação de várias cidades. O material de infraestrutura necessário, eram os trilhos, peças, maquinário, locomotivas, carros e vagões de carga, entre outros engenhos, que eram importados da Bélgica, França, Alemanha e Grã-Bretanha. A instalação da ferrovia, torna-se um símbolo de modernidade, surgindo novas paisagens que modificam os espaços rurais e urbanos. Ao integrar locais afastados, a ferrovia promoveu a diversificação de atividades e a introdução dos novos hábitos de consumo (Soukef Junior, 2010).

Em 30 de abril de 1854, foi construído o primeiro trecho percorrido por estrada de ferro por Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá. A linha ligava o Porto de Mauá - RS até a Estação de Fragoso - RJ. Também teve papel importante na concretização da Estrada de Ferro Dom Pedro II e São Paulo Railway. A Inglaterra foi responsável pela instalação de grande parte da rede ferroviária e da implantação de edificações, ou seja, grande parte das companhias brasileiras foram alavancadas devido ao financiamento com o capital estrangeiro (Kuhl, 1998).

O objetivo inicial das estradas de ferro em Minas Gerais era atender a demanda de exportação de matéria prima, o café. Por este motivo, há uma concentração da malha ferroviária no Sudeste, onde se desenvolveu mais a economia cafeeira. Mas com o tempo, as exportações de mercadorias foram diversificando (Silva, 2019).

A partir de então, a cultura do café foi o grande propulsor para a difusão das ferrovias que foram ligando as regiões até chegar ao Triângulo Mineiro – MG, pela Companhia de Estradas de Ferro Mogiana – CMEF. Com isso, proporcionou o desenvolvimento socioeconômico e político do local, ao possibilitar a troca de mercadorias entre as diversas regiões. Mais tarde, alcançou o perímetro de Uberaba conforme as linhas férreas demonstradas no mapa abaixo.

Mapa 1 - Trajetória das linhas ferroviária de Uberaba.



Fonte - Adaptado pela autora/SEMPAC, 2023.

1.1. Companhia Mogiana de Estrada de Ferro

A Companhia Mogiana de Estrada de Ferro - CMEF foi fundada em 1872, pela Lei provincial nº 18 de 21 de março de 1872, com recursos dos fazendeiros² da produção cafeeira, atendendo os estados de São Paulo e Minas Gerais. A origem da companhia teve influência da lei de incentivo³ para a construção de ferrovias, com a garantia de áreas privilegiadas e obtenção de juros de 7% sobre o capital de três mil contos de réis à empresa que construísse a via férrea, de bitola estreita, entre as cidades de Campinas e Mogi Mirim, um ramal para Amparo. O percurso seguia de Mogi-Mirim a Casa Branca, desta para Ribeirão Preto, até Franca. Depois, atravessou o Rio Grande e chegou a estação de Jaguara em Sacramento - MG (Anunziata, 2013).

Após a promulgação da Lei de incentivo ferroviário, em 1873, inicia-se a construção da CMEF. Em 13 de novembro, foi publicado o Decreto Imperial nº 5137 que aprovou o estatuto da empresa, autorizando a companhia iniciar o seu tráfego. Com o funcionamento da ferrovia, surgiu a necessidade de estabelecer imóveis para instalação dos escritórios e da sede da companhia. Em 1878, foi estabelecida a primeira sede e em 1891, construída a sede própria, o edifício conhecido popularmente por Palácio da Mogiana, situado em Campinas (Francisco, 2007).

Anunziata (2013) ressalta que em 1875 foram inaugurados os dois trechos da linha tronco principal da CMEF, sendo o primeiro em maio, entre Campinas e Jaguara, atualmente Jaguariúna, e o segundo no mês de agosto, com a presença do Imperador Dom Pedro II, entre Jaguara e Mogi-Mirim, e em novembro o ramal de Amparo. O último trecho foi inaugurado em 1921, segundo Silva (2019), quando os trilhos da companhia chegaram em Passos - MG.

² Os recursos para fundação da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro vieram dos fazendeiros Antonio de Queiroz Telles, José Egidio de Sousa Aranha, Antonio Pinheiro de Ulhôa Cintra, Joaquim Quirino dos Santos e Antonio Manoel Proença (Guia da Cia. Mogiana de Estradas de Ferro, 1939, p. 91).

³ **Art. 1.º**- O Governo concederá privilegio e garantia de juros de 7% sobre o capital de 3,000:000\$000 á Companhia Nacional ou Estrangeira, que se organizar para construir uma estrada de ferro, de bitola estreita, de Campinas a Mogy-mirim, sahindo do ponto que mais conveniente fôr um ramal para o Amparo. [...] **Art. 2.º** - O Governo mandará desde já fazer a exploração e levantar a planta da referida estrada de ferro o seu ramal, em cujo serviço poderá despende até a quantia de 30:000\$000, que deverá ser opportunamente reembolsada pela Companhia. **Art. 3.º** - Fica concedido á mesma Companhia privilegio, sem a garantia de juros, para prolongamento da linha até o Rio-Grande, Municipio da Franca, passando pela Villa de Casa Branca e Cidade da Franca, e terminando no mesmo Rio-Grande, no ponto que mais conveniente fôr [...] (São Paulo, 1872).

Em 1888, a partir da chegada da CMEF no Rio Grande passou a se chamar Companhia Mogiana Estrada de Ferro e Navegação – CMEFN para o desenvolvimento do transporte fluvial. Posteriormente, em 1923, com a desativação do serviço de navegação, volta a ser intitulada CMEF (Carili, 2015).

Conforme Geribello (2011, p.35), desde o início do século XX, a empresa CMEF sofreu dificuldades financeiras ocasionadas pelas quedas do mercado cafeeiro. Além disso, passou por impactos devido as guerras, a crise de 1929 e a Revolução de 1932. A Primeira Guerra Mundial ocasionou o encarecimento dos materiais de importação. A crise de 1929 e a Segunda Guerra Mundial provocaram a queda das exportações. Portanto, estes acontecimentos refletiram na economia da CMEF. A partir da década de 1930, a política de apoio às indústrias automobilísticas passa a sobressair sobre os transportes ferroviários.

No início da década de 1950, a crise na CMEF, levou à encampação da companhia pelo Governo do Estado de São Paulo, estabelecida pela Lei nº 1598 de 6 de junho de 1952, em que o poder executivo ficou autorizado a adquirir, pelo seu valor nominal as ações integralizadas da CMEF, de forma que o Estado viesse a possuir no mínimo dois terços da totalidade dessas ações. Diante ao exposto, Silva (2008) relata que a ferrovia passou a constituir-se como sociedade anônima de economia mista, sendo o Governo do Estado de São Paulo sócio majoritário da CMEF. Iniciou-se o processo de aquisição das primeiras locomotivas diesel-elétricas GE-Cooper Bessemer, continuando em 1957, com a chegada de 30 locomotivas EMD-GM e em 1960, mais 23 locomotivas GM-EMD (Silva, 2019).

Segundo Carili (2015), na década de 1970 ocorreu a extinção dos trens de passageiros. Foram vários fatores que contribuíram para a decadência e o abandono dos complexos ferroviários, como o declínio da produção cafeeira, a política pública voltada para a construção de rodovias e a indústria automobilística, as dívidas da companhia que provocaram uma crise financeira.

A CMEF foi incorporada à Ferrovia Paulista S/A – FEPASA⁴, pela Lei 10.414 de 28 de outubro de 1971. O Governo do Estado de São Paulo unificou em uma só

⁴ A exploração, a manutenção e a expansão do sistema constituído pelas linha férreas que integram a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, a Companhia Mogiana de Estrada de Ferro, a Estrada de Ferro Sorocabana S.A., a Estrada de Ferro Araraquara e a Estrada de Ferro São Paulo-Minas S.A., serão atribuídas, mediante a unificação nos termos do Decreto-lei federal nº 2.627, de 26 de setembro de 1940, a FEPASA - Ferrovia Paulista S.A., como sociedade de economia mista a ser constituída (São Paulo, 1971).

empresa, a FEPASA, as cinco estradas de ferro remanescentes da sua propriedade, Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Estrada de Ferro Sorocabana, Estrada de Ferro Araraquara, Companhia Mogiana de Estrada de Ferro e Estrada de Ferro São Paulo – Minas. (Francisco, 2007).

Em 1998, A FEPASA foi inserida à Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA, como parte do pagamento da dívida contraída desde a estatização pelos governos estaduais. Ainda no mesmo ano, com leilão da malha paulista, passou a ser explorada pelo consórcio formado pelas Ferrovias Bandeirantes S/A – FERROBAN (Francisco, 2007).

Segundo Silva (2019), a RFFSA foi criada para evitar o colapso das linhas que possuíam dependências e garantir o mínimo de funcionamento exigido para a manutenção do transporte de cargas, pois o transporte de passageiros era inviável. Logo, a RFFSA passou a ser liquidada e extinta⁵, com a medida provisória nº353, convertida pela lei n. 11.483 de 31 de maio de 2007, que dispôs sobre a revitalização do setor ferroviário. Nesta Lei consta que os bens imóveis da extinta RFFSA passaram a ser transferidos para União, com ressalva dos bens móveis e imóveis operacionais e não operacionais, descritos no Art. 8º, fossem transferidos ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte – DNIT. Para proteger o patrimônio ferroviário, como consta na legislação, caberia ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN guardar e preservar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural de origem da extinta RFFSA.

A partir da desestatização da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, em junho de 1996, foi fundada a Ferrovia Centro Atlântica - FCA, atualmente sobre o controle da Valor da Logística Integrada – VLI, desde 2011 (VLI, 2021).

⁵ **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. [...] **Art. 2º** A partir de 22 de janeiro de 2007: I - a União sucederá a extinta RFFSA nos direitos, obrigações e ações judiciais em que esta seja autora, ré, assistente, oponente ou terceira interessada, ressalvadas as ações de que trata o inciso II do caput do art. 17 desta Lei; e II - os bens imóveis da extinta RFFSA ficam transferidos para a União, ressalvado o disposto nos incisos I e IV do caput do art. 8º desta Lei. [...] **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. (Redação dada pela Lei nº 13.813, de 2019) [...] **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 (Brasília, 2007).

Mapa 2 - Linha férrea da CMEF, destacada em vermelho, no estado de Minas Gerais.



Fonte - Fernanda dos Santos Silva, 2017.

1.1.1 Companhia Mogiana de Estrada de Ferro em Uberaba

Uberaba⁶ está localizada no Triângulo Mineiro, sudoeste do Estado de Minas Gerais, região conhecida como Sertão da Farinha Podre⁷. Fundado em 1809 pelo Sargento-mor Antônio Eustáquio da Silva e Oliveira. Nessa época, Minas Gerais havia passado por uma transformação na economia mineradora, com a descoberta de ouro e diamantes a oeste do Desemboque⁸, o que trouxe para essa região vários imigrantes. Mas, com o declínio das atividades auríferas, os habitantes migraram para as novas terras a procura de fontes de renda pelo sistema de doação de sesmarias (Nabut,1986).

Após o declínio do Desemboque, Mendonça (1974) destacou que o sertanista José Francisco de Azevedo fundou um pequeno núcleo colonial, perto do córrego Lageado dos Ribeirão, atual área rural de Santa Rosa. Neste local foi construída uma Capela em devoção aos padroeiros Santo Antônio e São Sebastião, as margens do córrego, conhecida como Arraial da Capelinha. Segundo Pontes (1978), o Sargento-mor Antônio Eustáquio da Silva Oliveira em visita ao Arraial da Capelinha percebeu que faltava estrutura para a povoação, principalmente pela falta de água. Diante disso, o Major edificou sua moradia denominada Chácara da Boa Vista e um retiro à margem esquerda do córrego da Laje, em um terreno entre sete colinas, onde as terras eram férteis e havia água em abundância. Devido a sua grande influência econômica e social, atraiu mais moradores para o local.

De acordo com Sampaio (2001, p.94) “Major Eustáquio conseguiu que o Governo do Rio de Janeiro elevasse o primitivo povoado Uberaba, à categoria de Distrito, por ato de 13 de fevereiro de 1811”. Em 1820 foi elevada a freguesia de Santo Antônio e São Sebastião. Depois, tornou-se Vila, em 1836. Em 1856, foi elevada a cidade (Mendonça, 1974).

A princípio, Uberaba engajou na economia com a incumbência de abastecer os mercados consumidores nacionais, assim como acontecia em outras regiões no interior do Brasil. A estrutura era agrária, baseada no latifúndio. O comércio de cada produção,

⁶ “A palavra Uberaba é guarani e mais de um fato o demonstra. Deriva –se do verbo berab, intransitivo, o que significa resplandecer, cintilar, fulgir, brilhar e de Y “água”. Temos pois aqui berab_y, ou melhor, y_berab, isto é, “água que brilha” ou “água brilhante”” (Pontes, 1978).

⁷ “Farinha Podre porque os bandeirantes, quase sempre, quando voltavam de suas entradas, encontravam apodrecidas as provisões de boca que aqui tinham deixado dependuradas nos galhos das árvores, em sacos e sacolas” (Mendonça, 1974).

⁸ “Criado e julgado de Nossa Senhora do Desterro das Cabeceiras do Rio das Velhas pelo governo de Goiás, abrangendo a região do Triângulo e todo sul de Goiás, excetuado o julgado de Santa Luzia” (Bilharinho, 2007).

sofria influências dos obstáculos da política internacional. Na década de 1820, a cidade ocupava um lugar de destaque entre as cidades da região, a urbanização se intensificava por meio do comércio. Somente em 1860, que o município ficou reconhecido em Minas Gerais pelo seu desenvolvimento comercial e urbano. Devido a Guerra de Secessão Americana, ocorrida no período de 1861 a 1865, fomentou a exportação da produção de algodão para a Europa por causa do impedimento americano. Ademais, a Guerra do Paraguai, acontecida no intervalo de 1865 a 1870, Uberaba era caminho percorrido pelas tropas brasileiras, por este motivo estimulou o comércio de gêneros alimentícios (Almada; Ferreira,1989).

A cidade, denominada “Princesa do Sertão”, era considerada um entreposto comercial, fornecedora de mercadorias para Minas Gerais, Mato Grosso e Goiás. Atuava na exportação de sal, de gado e de insumos consumidos por estes animais. O município representou um amplo desenvolvimento social e econômico, com a fundação de diversas indústrias, como a fábrica de tecidos Cassu, chapéus, cervejas, queijos, vinhos, cerâmica e engenho central de açúcar. O trajeto para comercialização era realizado através do Rio Grande, o transporte era feito por carros de bois, mas as estradas eram muito precárias. Por este motivo, a expansão do comércio era prejudicada, havia a necessidade da presença da ferrovia (Silva, 2008).

Almada e Ferreira (1989) destaca, que a partir de 1870, Uberaba aspirava pela ferrovia por causa da expansão do capital cafeeiro paulista. Além das empresas pastoris da cidade, foram incluídas outras atividades econômicas para fortalecer o comércio local. Em 1877, em um momento de crise do comércio cafeeiro, o transporte do sal pela estrada de ferro, torna-se importante economicamente para as empresas ferroviárias.

Após esse período, foi criado um jornal com publicações semanais, chamado “O Waggon”⁹ (1884) em inglês, traduzido como “O Vagão”, funcionava na Rua Vigário Silva, nº 2, em Uberaba. Tinha uma coluna denominada “Prolongamento da via-férrea Mogyana”, ao qual defendia os interesses locais e reivindicava as mudanças do traçado da via férrea da Companhia Mogiana Estrada de Ferro - CMEF até a cidade. Consequentemente, estenderiam-se aos municípios de Prata, Monte Alegre e sul de Goiás. Como observado no trecho abaixo.

⁹ Propriedade de “Felippe & Casusa”, publicado sobre a direção de Manoel Fellipe de Souza e José Augusto de Paiva Teixeira (Jornal “O Waggon”, 1884).

[...] Ha de louvar e censurar os bons e máus actos, sem attenção á bandeira a que estiverem filiados os seus auctores. O seu principal intento é curar dos interesses dos referidos municipios e, sobretudo, advogar o traçado da via-férrea Mogyana por Uberaba, Monte Alegre e sul de Goyaz. Com as forças de que puder dispor combaterá todos os jornaes que contra aquelle traçado fizerem falsas apreciações ou sofismas (Jornal O Waggon, 1884).

A ferrovia no traçado original, partiria de Franca - SP para a região sul de Goiás, ao qual não passaria por Uberaba. Diante disso, os empresários uberabenses se organizaram para mudar o projeto original, veiculando as matérias no jornal "O Waggon", que contribuiram para que o traçado da via férrea passasse pela cidade, favorecendo o desenvolvimento econômico, político, social e cultural da cidade.

Os articulistas de Sacramento e Araxá combatiam a modificação do traçado da linha férrea para Uberaba. Sacramento preferia o traçado de Jaguara, enquanto Araxá optava pela estrada de ferro do Rio Verde. Mas, essas cidades eram consideradas povoações atrasadas, com um comércio limitado, portanto não tinham elementos para ter uma estrada de ferro. O autor da matéria, destaca abaixo os pontos de vista em relação ao trajeto da linha férrea da CMEF (Jornal O Waggon, 1884).

Na continuação de nossos artigos ficará demonstrado que não é egoismo o movel do nosso procediemento, creando um jornal que tem por principal objecto defender o traçado de Uberaba. [...] Os nossos adversários, istó é, aqueles que interessam pelo traçado do Jaguára dirão o contrario do que affirmamos; mas a propria Companhia Mogyana ha de pensar comnosco e convir no nosso traçado, si, como esperamos, tiver a louvavel cautela de mandar bem e detidamente examinar as vantagens e incoveniencias que iremos notando em um e outro traçado (Jornal O Waggon, 1884).

Imagem 1 - Jornal O Waggon, com a coluna "Prolongamento da via-férrea da Mogyana".

A' Biblioteca Nacional
ofício de
Cobrico Costa
Fevereiro de 1948

O WAGGON

PUBLICADO SOB A DIRECÇÃO DE
Manoel Felipe de Souza e José Augusto de Paiva Teixeira

PENSAR E AGIR!

ANNO 1	Publicações solicitadas e anúncios, 100 réis por linha.	UBERABA, 5 DE FEVEREIRO DE 1884	Não daremos inserção a artigos em linguagem virulenta.
---------------	---	--	--

OBSERVAÇÕES
O WAGGON será publicado semanalmente
Dedica-se aos interesses dos municípios d'Uberaba, Prata, Monte-Alegre e sul de Goyaz.

ASSIGNATURAS
Para Uberaba e para fóra, semestre, 5\$000
2 Rua do Vigário Silva 2
ESCRITORIO

Toda e qualquer correspondência para a Empresa d' « O Waggon » deverá ser dirigida aos proprietários FELIPPE & CASUSA, rua do Vigário Silva, n. 2 A.

O WAGGON

A nossa norma

O Waggon consagra-se aos interesses moraes e materiaes dos municípios de Uberaba, Prata, Monte Alegre e de todo o sul de Goyaz.

Não tem politica :

Ha de louvar e censurar os bons e máus actos, sem attenção á bandeira a que estiverem filiados os seus auctores.

O seu principal intento é curar dos interesses dos referidos municípios e, sobretudo, advogar o traçado da via-ferrea Mogyana por Uberaba, Monte Alegre e sul de Goyaz. Com as forças de que puder dispor combaterá todos

FOLHETIM

AO BELLO SEXO

A vós, carissimas leitoras, que constituís a mais delicada e poetica metade do genero humano, destinamos um cantinho no pequeno Waggon.

Si vos dignardes tomar parte na nossa comitiva, mais confiança teremos no futuro. A vossa unica presença nos dará vigor e coragem para arear com as difficuldades e tropeços da nossa empresa, e fará arredar-se do nosso caminho a adversidade, que quasi sempre vem indiscreta intrometter-se em semelhantes tentamens.

A vossa causa nos é nimamente sympathica. Não nos deslembramos de que muito retardada vae já a vossa emancipação social, da qual bem pouco se tem curado ; si bem que ninguem desconheça as vossas prendas e attractivos, nem tampouco igno-

re a vossa irresistivel influencia na marcha das cousas.

E si no cerebro defeituoso de alguém ainda pairasse duvida sobre a ascendencia que exerceis nos destinos da sociedade, basta-lhe-hia fazer esta simples reflexão : — « O que seria o mundo sem a mulher ? » Seria, respondemos, um vasto deserto, sem encantos, sem luz e sem vida.

Mas, para felicidade do mundo, vós existis, carissimas leitoras, e revestidas das vossas angelicas qualidades ! E' a electricidade do vosso divino condão que estimula, que anima o homem em todos os trabalhos, em todas as empresas e até nos lances mais arriscados da vida.

Sem o vosso magnetico poderio, o homem pouco mais seria do que um automato, movido pelas necessidades da propria existencia, e esta mesma teria para elle bem pouco valor.

Admiradores da vossa preeminencia e

Mogyana, a bem de seus proprios interesses, transpuzesse o Rio Grande em demanda do outro ponto que não a cidade de Uberaba, cujos elementos de vida e animação lhe asseguram um rissonho futuro.

Nunca, nunca cogitáramos na possibilidade de um decreto que extraviasse a estrada de uma linha quasi recta e de uma zona rica em tudo o que pôde interessar a Companhia.

Confiadoss no futuro, aguardavamos tranquilos e desconfiados a realização dos acontecimentos do modo mais conveniente e natural, e mal pensavamos que incompletos estudos dos engenheiros da Companhia, illudidos ainda por falsas informações de pessoas interessadas no extravio do traçado, viessem servir de base para um decreto que mal consultou os interesses da Companhia, bem como os do proprio governo, quanto ao plano strategico, e comprometteu fatalmente uma das mais ricas regiões mineiras, em beneficio de outra

dos vossos bellissimos attributos, que de baldio tentaríamos esboçar, e sabendo aliás que, por vossa indole delicada e sensivel, nunca deixes de acceder a um pedido innocente e justo, solicitamos o vosso effeaz auxilio para o nosso jornal. Elle ha de sempre precisar da vossa protecção, mormente agora que, inexperiente ainda, mais precisa de fual que o oriente na intrinseca e penosa viagem que encetou, e d' mãos amigas que o sustentem nos seus primeiros e incertos passos.

Si elle, porém, como esperamos, merecer o vosso favoravel acollimento, nada terá que receiar, porquanto a experiencia todos os dias nos convence de que nunca é infeliz quem por si tem a benevolencia do sexo amavel, e debaixo de taes auspícios o Waggon, menos tímido, plumb je o grande paleo, onde tem de representar o seu modesto papel, d'envolve os abstrahidos actores que fazem o mundo do século das luzes.

Imagem 2 - Jornal O Waggon, com a coluna "Prolongamento da via-férrea da Mogyana".

2

O WAGGON

que longe está de contestar-lhe a primazia.

Contra toda a nossa expectativa veiu surprender-nos aquelle decreto, que, a não ser revogado, importará o infallivel compromisso do nosso dourado futuro.

Não sahiriamos a campo para defender o nosso direito, si unicamente tivessemos por fim *puzar a brasa para a nossa sardinha*. De tal não cuidáramos, si tivéssemos consciencia de que fosse absurdo o nosso *desideratum*.

Na continuação dos nossos artigos ficará demonstrado que não é o egoismo o movei do nosso procedimento, creando um jornal que tem por principal objecto defender o traçado de Uberaba.

Si a nossa impericia nas lides da imprensa ou a nossa má estrella não nos der ganho de causa, nem por isso pensemos os leitores que promovemos um preito injusto.

Os nossos adversarios, isto é, aquelles que se interessam pelo traçado do Jaguára dirão o contrario do que afirmamos; mas a propria Companhia Mogyana ha de pensar comnosco e convir no nosso traçado, si, como esperamos, tiver a louvavel cautela de mandar bem e detidamente examinar as vantagens e inconveniencias que iremos notando em um e outro traçado.

« O NONO DISTRICTO »

Este nosso collega da Franca, noticiando o apparecimento d'O Waggon, transcreve alguns trechos da circular que lhe endereçámos.

Nessa transcripção, o collega, *com aquelle fino espirito que lhe é peculiar*, gryphou-nos algumas phrases, interrogou e admirou-so de outras...

É, qual mestre-escóla, de fôrula em punho, perguntou-nos — *quacs os jornaes que têm apreciado o nosso traçado... descarregando-nos despiadadamente mais uma grypharia enorme...*

Por fim, sem o mais leve motivo para o fazer, atira-nos a seguinte pecha:

«Será Paiva Teixeira dos que responsabilizam a re lação de qualquer folha pelo que se escreve na *secção livre*, sempre aberta ao publico para a defesa aos mais desencontrados interesses? Desconfiamos que sim!...»

Vamos primeiramente dizer-lhe que o nosso traçado é aquelle que, partindo da Franca, vem em linha recta ao Rio Grande, no ponto mais proximo de Uberaba, traçado por muito tempo defendido pelo *Nono Districto* e, ultimamente, guerreado em suas columnas

editoriaes e ineditoriaes *com falsas apreciações e sophismas...*

Quando na nossa circular usámos da expressão acima sublinhada, fallámos genericamente, sem declinarmos o nome de jornal algum; mas o collega, *que tomou logo o recado na escada* é porque viu que lhe *servia a carapuça*.

Que lhe faça bom proveito, não só esta como outras que ainda temos de *cortar*.

Pelo que respeita ás interrogações, admirações e gryphos com que appreciou a nossa circular, nada diremos, porque temos cousa melhor a tractar; bem como desprezamos o que disse acerca de Paiva Teixeira; porquanto isso não passa de uma pilheria do collega, que é sobremodo *desconfiado...*

Em conclusão, cumpre-nos agradecer-lhe *devidamente* o modo *urbano* com que noticiou o apparecimento do nosso jornal, e tomamos a liberdade de observar que o collega, como verdadeiro cavalheiro que é, devia, ou não dar noticia d'O Waggon, ou fazel-o sem tanta prevenção, aguardando o que elle dissesse, para então refutal-o.

Collaboração

O prolongamento da Mogyana e a imprensa politica de Uberaba

Desgraçadamente a politica exaltada é o maior impedilho para o desenvolvimento dos municipios em que ella predomina desenfreiadamente.

Ha nesta cidade dous grandes orgams de publicidade, que muitos beneficios poderiam prestar a esta zona se, deixando de parte mesquinhas paixões partidarias, trabalhassem com ardor por tudo quanto podesse interessar á vasta zona que se estende do Rio Grande ao Paranahyba, occupada pelos importantissimos municipios de Uberaba, Prata e Monte Alegre.

Entretanto nada disso fazem, e occupam-se as mais das vezes com questiuiculas meramente pessoases entre seus redactores, assumpto que de modo algum poderá interessar aos seus assignantes.

Outras vezes, como acontece na actualidade, a cidade de Uberaba, que goza com justiça os fôros de primeira praça commercial do interior, vê-se grosseiramente offendida em seus brios por duas povoações sem commercio, sem industria, sem agricultura, duas povoações atrezadissimas como sejam Sacramento e Araxá; e nenhum dos redactores daquelles orgams levanta um protesto energico contra semelhante injurias...

E tudo isto porque?

A resposta é facil:

Os redactores dessas folhas são quasi todos candidatos, têm conseguintemente ambições politicas e receiam offender aos eleitores daquelles logares.

Sempre a malfadada politica.

O sr. Francisco Barbosa Lima, conhecendo a fraqueza da imprensa de Uberaba a esse respeito, escreve da sua fazenda do *Monte Carmello* artigos eivados de inverdades, com informações falsas sobre o real merecimento de Uberaba, Prata e Monte-Alegre, tendo a ousadia de estabelecer paridade entre esta cidade e qualquer daquelles pequenos povoados; firma os artigos com os pseudonymos *Argus* e *Z*, e covardemente data-os do Araxá, porque tem a inabalavel convicção de que, com esta esperteza os *redactores candidatos* de Uberaba não refutarão como convém os seus pallidos argumentos, argumentos que não supportariam a mais leve discussão.

Bem vindo, pois, seja o *Waggon*, que não receia as iras dos eleitores daquellas paragens e nem tão pouco os argumentos vãos dos articulistas do Sacramento e Araxá.

Ha de dizer a verdade sem rebuços; ha de provar — esperamos — que o Sacramento e Araxá não têm ainda elementos para gozar d'uma estrada de ferro, por isso que seu commercio é sobremodo limitado, sua industria é nenhuma e sua agricultura é completamente nulla.

Não se ha de importar com a traçoira manobra dos articulistas do Sacramento, que datam seus artigos do Araxá.

O *Waggon* não tem candidatos politicos e nem vive de politica.

Seja, pois, bem vindo.

Escrevendo as toscas linhas acima, tivemos em vista satisfazer a um appello que nos foi dirigido por um amigo que se interessa, como nós, pelos melhoramentos desta zona.

Si os directores do *Waggon* nos concederem um cantinho em suas columnas, promettemos continuar a enyjar-lhes alguma cousa mais sobre o assumpto.

Uberaba, 29 de Janeiro de 1884.

C.

CASA DE COMMISSÕES

Chamamos a attenção dos srs. negociantes desta praça e do interior para o annuncio que, na secção competente, fazem os sr. Louzada & Irmão, estabelecidos na villa do Ribeirão Preto com casa de commissões, fazendas, etc., e consignações de generos.

Conhecemos pessoalmente os membros componentes daquella firma, e podemos garantir que são cavalheiros mui estimaveis e negociantes leaes e sinceros.

CODIGO CIVIL

O-dr. Joaquim Felicio dos Santos tem no prelo o 1.º volume dos commentarios ao seu *Projecto do codigo civil*.

No entanto, a CMEF estava pressionada por três grupos com interesses divergentes e precisava concluir as negociações. O primeiro, o Deputado Montandon do Parlamento Geral, era contrário à concessão da linha férrea para uma empresa paulista, pois iria lucrar muito com o transporte de produtos mineiros. Defendia que a linha férrea deveria seguir o trajeto no interior da Província Mineira, passando por Três Corações – MG e Santa Rita do Porto, até chegar a estrada de ferro Rio Verde, custeada pelo governo de Minas. O segundo grupo, era formado por uberabenses que desejavam construir a estrada de ferro pelos recursos próprios. O Barão de Ponte Alta Antônio Eloy Cassimiro de Araújo, João Borges de Araújo e José Severino Soares pleiteavam a construção de uma ferrovia com cinquenta anos de privilégio de uso. O outro grupo, dos deputados Gomes da Silva e João José Ludovice que apresentaram o projeto nº150 para a concessão da ferrovia. O benefício seria a utilização do capital mineiro, trazendo lucros para a Província de Minas Gerais. O trajeto incluiria várias cidades mineiras, com o transporte ferroviário e fluvial. Conseguiram a revogação da construção da linha férrea para a empresa paulista. Contra essas três frentes, a CMEF apresentou a sua proposta e ganhou (Pontes, 2020).

No dia primeiro de outubro de 1884, o presidente da Província de Minas Gerais Olegário Herculano d’Aquino e Castro firmou o contrato da Lei nº 2.791 com a CMEF. O Major Joaquim José de Oliveira Pena contribuiu também para este acontecimento. Os deputados Gomes da Silva e João José Frederico Ludovice, eram resistentes a CMEF, mas garantiram algumas clausuras em benefício de Uberaba, Prata e Monte Alegre, em que nenhuma estação poderia ser construída antes de Uberaba e daria uma tarifa reduzida para as mercadorias uberabenses. Em 1887, iniciaram-se as obras do trajeto que levaria até da estação Jaguará, no Rio Grande, a Uberaba. O projeto inicial previa a passagem por Uberaba, mas essa cláusula foi suprimida. A verdadeira intenção era um trajeto que percorresse para as zonas cafeeiras de São Paulo, beneficiando Batatais e Franca. O traçado escolhido para a linha férrea, iniciava por Ribeirão Preto, depois Franca e por fim em Jaguará (Almada; Ferreira, 1989).

Foto 1 - Estação de Jaguará no período final das operações.



Fonte - Coleção particular/Uberaba em Fotos, 1970.

Foto 2 - Trem de passageiros da CMEF, cruzando o Rio Grande sobre a ponte de Jaguará.



Fonte - Acervo do Arquivo Público do Estado de São Paulo/Uberaba em Fotos.

Silva (2008) informou que a chegada da ferrovia no Triângulo Mineiro aconteceu em 1888, por meio da CMEF. Um ano após, chegou a Uberaba – MG, com percurso vinha de São Paulo em transposição do Rio Grande pela ponte de Jaguará, chegando ao município de Sacramento e posteriormente na cidade.

A ferrovia trouxe o desenvolvimento econômico, social e político para a região do Triângulo Mineiro. Fazia-se uma ligação entre a produção do interior com o consumo e exportação do litoral, rompendo com os obstáculos geográficos. Em consequência disso, aumentou o valor das terras, expandiu as fronteiras agrícolas da produção do café. A primeira ferrovia do território mineiro, ultrapassando o Rio Grande em direção ao Triângulo Mineiro, foi a CMEF com o respaldo da lei provincial em que ampliaria seus trilhos para Minas Gerais com a garantia de rentabilidade e juros sobre o capital aplicado (Ferreira; Santos Júnior, 2005).

Uberaba, tornou-se então um importante centro comercial, próximo das grandes paisagens centrais do Brasil e com função privilegiada no circuito das trocas mercantis. A cidade despertava o interesse referente a economia cafeeira. Contudo, em nenhum momento foi questionada a passagem da linha pela cidade, pois possuía uma força mercantil no centro sul tendo como base a pecuária (Oliveira, 2008).

A posição geográfica do município permitiu ser um entreposto comercial para a região do Triângulo Mineiro, Mato Grosso e Goiás. Com a chegada da CMEF, foi considerada como sendo um período do apogeu do comércio de Uberaba, em que resultou em uma constante urbanização e aumento de imigrantes. A modernização do espaço, contou com as diversões públicas, assim como os teatros, restaurantes, praças, iluminações, calçamentos, entre outros melhoramentos (Ferreira; Santos Júnior, 2005).

Almada e Ferreira (1989), relatou que a Câmara Municipal de Uberaba contratou o engenheiro Chrispiniano Tavares para realizar melhoramentos na rua do Comércio para chegar até a estação, local de destaque da representação da prosperidade da cidade. Foi feita uma organização urbanística para refletir a sua prosperidade, ao mesmo tempo que a estação foi construída, as ruas foram pavimentadas, a câmara e o teatro restaurados. O trem de ferro trouxe aos uberabenses, novos costumes, novas técnicas e estilo de construções, como o ecletismo.

Em 1889, a cidade preparava uma festa para saudar a chegada da linha da CMEF. A notícia do Jornal Gazeta de Uberaba (1889), intitulada “A Mogyana em Uberaba”, onde a Assembleia Mineira¹⁰ informou o seguinte.

Está inaugurada a estação da estrada de ferro Mogyana em Uberaba. E com ella inaugurou-se o futuro do povo uberabense. Quando acontecimentos como este marcam para uma população inteira uma era nova aberta para o desenvolvimento e progresso, é preciso que a imprensa, este grande livro do povo, partilhe das alegrias da alma popular, assignalando em uma de suas paginas, quiçá uma das mais belas, este acontecimento que nos engrandece (Jornal Gazeta de Uberaba, 1889).

Foto 3 – Primeira estação da CMEF em Uberaba demolida, localizada na Rua Menelick de Carvalho.



Fonte: Superintendência de Arquivo Público de Uberaba, sem data.

¹⁰ Joaquim José de Oliveira Penna, Wenceslau P. de Oliveira, João José Frederico Ludovice, Joaquim Antonio Gomes da Silva (Gazeta de Uberaba, 1889).

Foto 4 - Primeira estação da CMEF em Uberaba demolida, localizada na Rua Menelick de Carvalho, no início do século XX.



Fonte - Arquivo Público de São Paulo, Circa 1900.

Foto 5 - Estação Ferroviária da CMEF em Uberaba demolida.



Fonte - Dimas Ornellas de Faria Careta, 1910.

Foto 6 - Estação mais antiga de Uberaba demolida.



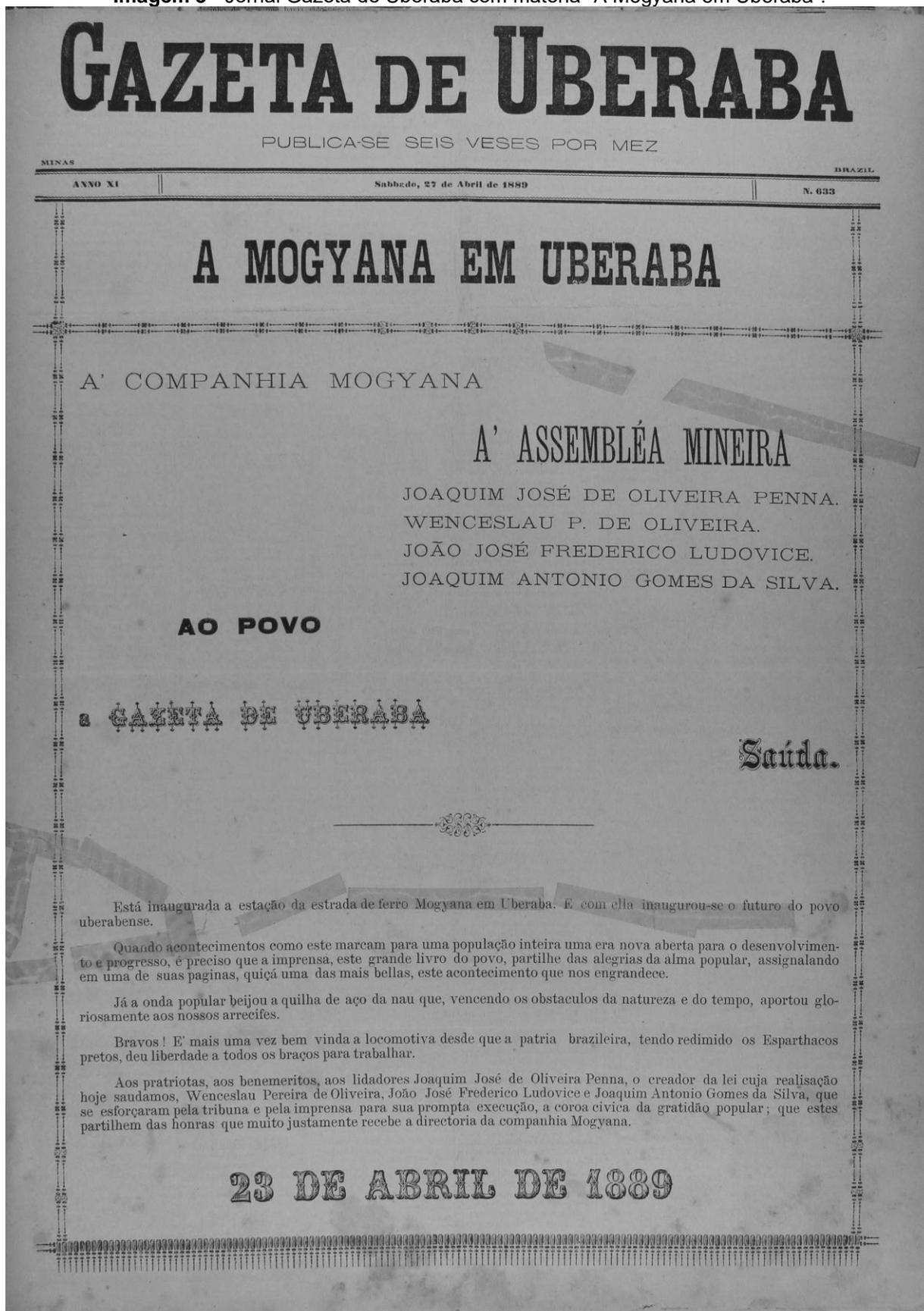
Fonte - João Velasco e Gutierrez Coelho, 1920.

Foto 7 - Garagem de locomotiva (rotunda) e oficinas da CMEF em Uberaba demolida.



Fonte - Arquivo Público de São Paulo, Circa 1900.

Imagem 3 - Jornal Gazeta de Uberaba com matéria "A Mogyana em Uberaba".



Fonte - Jornal Gazeta de Uberaba - Superintendência de Arquivo público de Uberaba, 27 de abril de 1889.

Imagem 4 - Jornal Gazeta de Uberaba com matéria "A Mogyana em Uberaba".



Fonte - Jornal Gazeta de Uberaba - Superintendência de Arquivo público de Uberaba, 27 de abril de 1889.

No dia 23 de abril de 1889, as quatorze horas, iniciou-se o evento com uma marchinha em Uberaba e logo tocou o Hino Nacional. Ao saírem do trem, os diretores da Companhia Mogiana, Barão de Ataliba Nogueira, Comendador Guimarães e Jorge Tibiryçá foram saudados com um discurso do presidente do Município Dr. José Joaquim de Oliveira Teixeira. Em nome do povo, ele saudou a Companhia e a nova era do desenvolvimento da cidade, iniciada pela chegada da locomotiva, o grande fator da civilização do século (Jornal Gazeta de Uberaba, 1889).

O Barão de Ataliba Nogueira agradeceu a manifestação popular que era feita à Companhia Mogiana. Meia hora após, o povo saiu em prestígio cívico pela Rua Barão de Ataliba. As corporações musicais de Ribeirão Preto, Batatais, as bandas locais União e Lyra da Mocidade abriram a comemoração. Em seguida, a Câmara Municipal, tendo à frente um grupo de vinte meninas trazendo as bandeirolas, inscritas com os nomes dos diretores da Companhia Mogiana. Depois, a diretoria, o engenheiro da Companhia Dr. Chrispiniano Tavares, engenheiro fiscal da Linha Paranaíba, a comissão dos festejos, os representantes da imprensa, o foro, Dr. Costa Machado, o ex deputado provincial tenente Wenceslau de Oliveira e o proprietário do jornal Tobias Rosa. Descia em seguida o povo (Jornal Gazeta de Uberaba, 1889).

Ao entrar no Largo da Matriz, houve um canto das donzelas, acompanhado pela Filarmônica Uberabense e a Lyra da Mocidade postadas no coreto. As dezessete horas e cinco minutos, chegavam à vanguarda da enorme massa de povo em frente ao Hotel do Comércio, onde ia hospedar a diretoria. As dezoito horas e quatro minutos, foi servido o jantar no terraço do hotel. As vinte uma horas, começou o espetáculo oferecido pela Cia. Carrara à diretoria no Teatro São Luiz, a “Morgadinha de Val Flor”. O espetáculo terminou a meia noite e meia (Jornal Gazeta de Uberaba, 1889).

No dia 24 de abril, ao meio dia, celebraram uma missa na Igreja Matriz, participaram a diretoria, a Câmara Municipal, a comissão dos festejos e várias pessoas da sociedade. A tarde, houve um jantar no Hotel do Comércio. A noite teve três bandas de músicas, dirigindo-se a casa do Major Joaquim José de Oliveira Penna, devido a gratidão do povo pelos esforços feitos por ele quando deputado provincial para passagem da Mogiana em Uberaba. À noite, foi representado por um espetáculo no Teatro São Luiz, um drama chamado “Estatua de Carne”. A atriz Anna Chaves recitou a poesia “Pelo povo”, oferecida aos engenheiros da Companhia Mogiana. No dia seguinte, as dez horas, a diretoria da Companhia Mogiana retornou a Campinas (Jornal Gazeta de Uberaba, 1889).

Imagem 5 - Jornal Gazeta de Uberaba com matéria "O cincoentenario da Mogiana em Uberaba".



No
dentro
como e

O cincoentenario da Mogiana em Uberaba

POR GABRIEL TOTI

Ha cincoenta anos atraz, no dia 23 de Abril de 1889, foi com toda solemidade inaugurada a estacao, ou mais acertadamente, a Estrada de Ferro Mogiana em Uberaba.

Esta data que passou completamente despercebida e de fato uma das mais importantes não só para o municipio de Uberaba, como tambem para todo este Brasil Central. Foi efetivamente com a construção da estrada de ferro, que, para toda esta região, iniciou-se uma nova era de progresso. Uberaba, que naquella época não tinha mais de 3000 habitantes decuplicou a sua população. E assim todos os pequenos nucleos de população acompanharam na mesma marcha o engrandecimento e riqueza da fértil e promissora região.

Vendo aqueles longos dias de Abril de 1889 vamos dizer o que houve na então ingenua e acanhada Princesa do Serião.

Atravez das paginas da «Gazeta de Uberaba» do tempo é que vemos o que se passou.

«A «Gazeta de Uberaba» cabe grande parte da gloria de ter a Mogiana penetrado pelo Serião dentro, quando isto parecia impossível.

Foi através das suas colunas que iniciou-se a campanha neste sentido, que mais tarde ocasionou a Assembléa Provincial, editando em Lei que autorizava a sua construção e cuja linha tomou o nome de Linha do Paranaiaba.

«O passo que os trilhos se avisinhavam, a pequena cidade sertaneja preparava-se para receber condignamente o novo fator de seu progresso.

A estrada que chegara em Jaguará em 5 de Março de 1888, três meses após inaugurava sua estação de Uberaba, mesmo assim o que mais demandou trabalho foi o imponente ponte sobre o Rio Grande.

Em 7 de Janeiro foram assentados os primeiros trilhos no municipio de Uberaba.

A 30 atravessam o Ribeirão Veadinho e a 15 de Fevereiro já estão a 15 kilometros da cidade no Ribeirão do Lajeado.

No dia 30 de Março está formado o armazém para as mercadorias e a estação está pelas ultimas mãos.

No dia 4 de Abril são assentados os ultimos trilhos na estação da cidade. Relatando este acontecimento diz a «Gazeta» de 10 de Abril: «A população dos trilhos na Estação — Foi um espetáculo imponente a chegada de todos os trilhos na estação da Mogiana nesta cidade. Era esperada a chegada ás 4 e meia horas da tarde de 4 do corrente.

Cerca de mil pessoas haviam se apresentado na estação; os operarios da estrada assentavam com rapidez e entusiasmo os trilhos e caçavam os dormentes.

A's 4 e meia a maquina Coronel Quirino apitou repetidas vezes o sauda da por um sem numero de fogos, appareceu diante da multidão arrastando os carros de lastro carregados de operarios em pé, enquanto a banda musical «Luz da Moçidade» executava um hino.

A excelente maquina avançou vagarosamente e imponente até a estação, onde foram saudados com vivas entusiasticos os o-



Praça da Matriz, pela inauguração da Mogiana, com o chafariz, ha pouco inaugurado

no dia 23 do corrente, havendo grandes festas populares, não só naquele dia, como no imediato, vinte e quatro.

Convida-se em geral o povo do Triangulo Mineiro para assistir aos fes-

tos de Paiva Teixeira, Uberaba, 12-4-1889.

Dos signatarios do mesmo, só vive ainda o Major Carlos B. Machado.

A Camara vota varias medidas tendentes a melhorar o aspeto da cidade.

lém da Igreja do Rosario é feita até a estação.

A rua que terminava em frente a casa que outrora fôra residencia do Padre Zelerino e mais tarde chacara do Chico Prata ou tambem do Camillo Antonio é aberta até a estação.

Intimam-se os proprietarios dos predios da mesma rua a caíarem a frente de suas casas.

Para evitar estragos no abaulamento da rua prohibem-se o transitto de carros de bois, collocando postes de arceira nas entradas ou na sua junção com as outras ruas.

A Igreja Matriz foi re-tocada e o Teatro S. Luiz

Publicou então na sua 1.ª pagina a «Gazeta» o manifesto que segue:

«A MOGIANA EM UBERABA

A Companhia Mogiana — A Assembléa Mineira — Joaquim José de Oliveira Pena, Wenceslau de Oliveira, João José Frederico Ludovico e Joaquim Antonio Gomes da Silva.

«Ao Povo — a «Gazeta de Uberaba» Sauda.

Está inaugurada a estação da estrada de ferro Mogiana em Uberaba. E com ela inaugurou-se o futuro do povo uberabense. Quando acontecimentos como estes marcam para uma população inteira uma era nova aberta para o desenvolvimento e progresso, é preciso que a imprensa, este grande livro do povo, partilhe das alegrias da alma popular, assinalando em uma das suas paginas, quão uma das mais belas, este acontecimento que nos engrandece.

Já a onda popular beijou a quilha de aço da aqua que, vencendo os obstaculos da natureza e do tempo, aportou gloriosamente aos nossos arcaifes. — Bravos! E' mais uma vez bendida a locomotiva desde que a patria brasileira, tendo reafirmado os Espartacos pretos, deu liberdade a todos os braços para trabalhar.

Aos patriotas, aos benemeritos, aos lidadores Joaquim José de Oliveira Pena, o criador da lei cuja realização hoje saudamos, Wenceslau Pereira de Oliveira, João José Frederico Ludovico e Joaquim Antonio Gomes da Silva, que se esforçaram pela tribuna e pela imprensa, para sua pronta execução, a corôa civica de gratidão popular; que estes partilhem das honras que muito justamente recebe a diretoria da companhia Mogiana.

23 de Abril de 1889-

Meio seculo passou, e aí está a confirmação da profecia. A cidade desafiou e venceu todos os seus impeditos.

E assim como a Mogiana completou os seus dez lustros a «Gazeta de Uberaba», com este numero, completa o seu sessagessimo anno, batalhando sempre em prol da grandezza desta região.

Pena é, porém, que a Mogiana não tenha acompanhado o progresso da cidade. A sua estação apesar de algumas poucas e insignificantes modificações, é a mesma inaugurada em 23 de Abril de 1889.

Seria justo que após este meio seculo se collocasse o quanto antes a pedra fundamental de uma nova estação como mereço a cidade de hoje.



Visão panorâmica de Uberaba, pouco antes da inauguração da Mogiana, vendo-se a Rua do Comercio e no fundo a Matriz

pararios da Companhia Mogiana, os engenheiros da empresa, etc.»

Alvorouça-se então a população, a Camara nomeia uma comissão para organizar os festejos comemorativos da inauguração, que distribue o boletim abaixo:

BOLETIM

«A comissão encarregada dos festejos da inauguração da Estrada de Ferro em Uberaba, tem a honra de anunciar que a inauguração terá lugar

tejos desta inauguração que vem marcar o inicio do progresso e do desenvolvimento desta parochia da heroica provincia de Minas.

A COMISSÃO:

— Dr. Hildio Guaritá, dr. Joaquim Botelho, Fe. Sebastião da Costa, Carlos Baltata Machado, Joaquim Antonio Rosa Jr., Manuel Rodrigues de Barcelos, Antonio Moreira de Carvalho, João Moreira Ribeiro Junior, Fe. Gomes de Melreles, J. A.

A rua do Comercio é abaulada e limpa da mataria que a enfala. Obrigam-se os proprietarios que tem servidão de aqua do rego do Capão do Chico Prata a canalizar a aqua, sem o que perderão o direito de se servirem. Muda-se o nome da rua do Comercio para o de Barão de Ataliba em homenagem ao presidente da Companhia Mogiana.

A iluminação publica desta rua que não ia a

tambem soffera grandes reformas.

A Praça da Matriz foi toda apilhadada e tanto esta como as ruas Vigarito Silva e Municipal e Barão de Ataliba foram irrigadas durante os dias das festas pelo sistema da caçamba.

E assim chegou o dia grandioso para a população da época que festejou com o maior entusiasmo e alegria o inicio do maior fator de seu progresso.

Casa Indiana
Louças, vidros, porcelanas, cristais, metais e artigos domesticos

DE Marcelino Guimarães

Comissario e consignatario da General Electric

RADIOS, REFRIGERADORES, LAMPADAS E MATERIAL ELETRICO EM GERAL.

Rua Arthur Machado, num. 85 - Fone. num. 352 - Uberaba

A imagem acima do Jornal da Gazeta de Uberaba (1939), narra uma matéria intitulada “O cincoentenário da Mogiana em Uberaba”, escrita por Gabriel Toti. Há cinquenta anos atrás, no dia 23 de abril inaugurava a estação e estrada de ferro Mogiana na cidade, com grande importância não só para Uberaba como para o Brasil Central. Iniciava-se uma nova era de progresso para toda a região, com a construção da estrada de ferro. Neste período, conforme a matéria, o Município possuía 3.000 habitantes, com a chegada da ferrovia teve uma considerável ampliação da população.

Por meio desta coluna, foi iniciada uma campanha, que mais tarde foi para Assembleia Provincial e transformada em Lei, autorizando a construção da linha de Paranaíba. O autor do Jornal da Gazeta (1939. p.1) ressaltou que, “Ao passo que os trilhos se avisinhavam, a pequena cidade sertaneja preparava-se para receber condignamente o novo fator de seu progresso”.

Segundo a matéria, a estrada de ferro chega a Jaguará em 5 de março de 1888, treze meses após inauguração em Uberaba. Em 7 de janeiro, foram assentados os primeiros trilhos em Uberaba e terminados em 4 de abril. No Jornal da Gazeta de Uberaba (1939, p.1), informou que no dia 10 de abril “A ponta dos trilhos na estação - Foi um espetáculo imponente a chegada dos trilhos na estrada da Mogiana [...]”. A chegada da ferrovia foi um momento muito importante para população, durante a solenidade “Cerca de mil pessoas haviam se apresentado na estação; os operários da estrada assentavam com rapidez e entusiasmo os trilhos e calçavam os dormentes”.

A máquina percorreu até a estação, onde foram saudados os operários da companhia, engenheiros, como descrito na coluna do Jornal Gazeta de Uberaba (1939, p.1) “As 4 e meia a máquina Coronel Quirino apitou repetidas vezes e saudada por um sem número de fogos, apareceu diante da multidão arrastando os carros de lastro carregados de operários em pé, enquanto a banda musical Lira da Mocidade executava um hino”.

Nessa época, a Câmara nomeou uma comissão¹¹ para organizar os festejos da inauguração da Estrada de Ferro em Uberaba. Conforme Jornal Gazeta de Uberaba (1939, p.1), foi feito um chamado “Convida-se em geral o povo do Triângulo Mineiro para assistir aos festejos desta inauguração que vem marcar o início do progresso e desenvolvimento desta parte da heroica província de Minas”.

¹¹ Faziam parte da comissão Dr. Hilidio Guaritá, Dr. Joaquim Botelho, Fcº Sebastião da Costa, Carlos Batista Machado, Joaquim Antonio Rosa Jr., Manoel Rodrigues de Barcelos, Antonio Moreira de Carvalho, João Moreira Ribeiro Junior, Fcº Gomes de Meireles, J. A. de Paiva Teixeira (Toti, 1939)

Vários fatores contribuíram para expansão urbana da cidade, incluindo o transporte ferroviário, assim como o surgimento de várias fábricas. Nesse período, houve a vinda do Banco de Minas Gerais em Uberaba, uma das sete agências existentes no estado. Com a chegada da linha da CMEF, estendeu-se até a Rua Barão de Ataliba Nogueira, antiga Rua do Comércio, denominada em homenagem ao presidente da Companhia. Uberaba, tornou-se um centro comercial importante, pois a cidade despertava o interesse do capital cafeeiro (Oliveira, 2008).

Em 1890, as cargas provenientes de Goiás preferiam seguir direto a estação de Jaguará, pelo motivo das características geográficas impróprias, propondo o prolongamento dos trilhos até a cidade São Pedro de Uberabinha, atual Uberlândia, para receber as tropas vindas do norte de Goiás em direção ao rio Grande. Em 21 de dezembro de 1895 foi inaugurada a estação de Uberlândia. Logo, em 15 de novembro de 1896, instalou o ponto terminal no Município de Araguari. Sendo assim, depois de sete anos da inauguração da ferrovia, Uberaba sofreu um declínio econômico devido ao deslocamento do centro de comércio, deixando de ser entreposto comercial do sertão (Almada, Ferreira, 1989).

Segundo Oliveira (2008), o impacto da economia cafeeira no município passou por três momentos. O primeiro, de 1890 a 1895, sendo a cidade o ponto final da CMEF. Segundo, de 1896 a 1900, devido a extensão da linha que passou a concorrer com outros centros comerciais, Uberlândia e Araguari. O terceiro, de 1901 a 1906, período de ascensão de Araguari sobre as regiões centrais, antes eram ligadas a Uberaba. Mas, em 1897, a linha férrea da CMEF se estendeu para Uberlândia e Araguari, o que limitou as transações comerciais da cidade causando um impacto econômico e social.

Há várias facetas da comunidade uberabense, relatado por Almada, Ferreira (1989), sobre a instalação da ferrovia. Um ponto de vista, o trem de ferro foi um símbolo da modernidade da sociedade, com um intercâmbio econômico, cultural e social. Outra visão, a ferrovia era vista como depredadora dos padrões sociais, nos modos de viver e das sólidas relações sociais. Preocupavam-se somente com os resultados das atividades econômicas comerciais e pastoril.

1.2. Estrada de Ferro Oeste de Minas

Em fevereiro de 1872, os engenheiros Hermillo Cândido da Costa Alves e Eduardo Limoeiro solicitaram ao governo provincial mineiro a concessão para a construção de uma estrada de ferro, de bitola estreita, entre o ponto da estrada de ferro de Dom Pedro II, Rio das Mortes e a cidade de Lavras. A concessão foi criada pela Lei Provincial nº 1.914, que garantia juros de 7% sobre capital não inferior a 4 mil contos de réis, ou subvenção de 9 contos de réis por quilômetro de estrada construída. No próximo ano, a Lei 1.982, concedeu privilégio por cinquenta anos à empresa dos concessionários bacharéis José de Rezende Teixeira Guimarães e Luiz Augusto de Oliveira (Santos, 2009).

A Estrada de Ferro Oeste de Minas – EFOM, surgiu com a intenção de ligar a Estrada de Ferro Dom Pedro II até as margens do Rio Grande, no sentido Oeste. Em 2 de novembro de 1877, a Lei Provincial nº 2.398, autorizou a construção da estrada que ligava Sítio à cidade de São João del Rei (Silva, 2008).

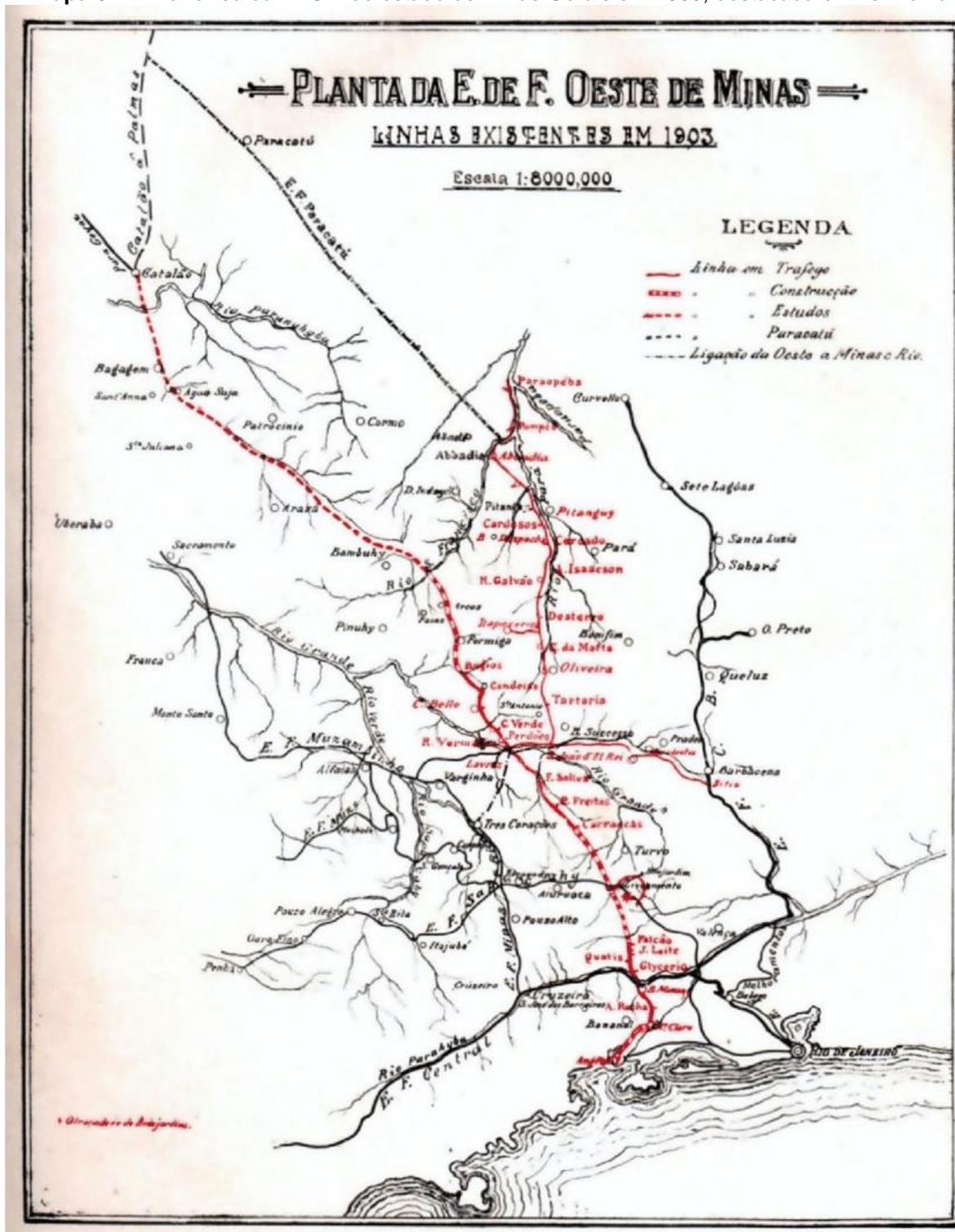
Em 1878, foi fundada a EFOM em São João Del Rey - MG, considerada a terceira ferrovia implantada no estado de Minas Gerais. Logo, em 1880, inaugurou o primeiro trecho de 49 km da estação de Sítio até a estação Barroso, na vertente do Rio das Mortes entroncamento com a Estrada de Ferro Dom Pedro II. A estação de Barroso, foi a estação terminal da linha até o ano 1879, quando aberto o trecho até São João Del Rey (Silva, 2019).

Santos (2009) destacou que, no início de funcionamento da EFOM, o sal era a mercadoria de maior relevância na importação, assim como a cal na exportação. Outras mercadorias encontradas, foram algodão, açúcar, cereais, couro, fumo, queijo, tecidos, toucinho e mais tarde o café. A proposta inicial era uma estrada de ferro no sul de Minas, mas foi desmembrada em várias concessões menores, até a década de 1890. Mais tarde, desmembrou-se em quatro companhias que incorporariam a Rede Mineira de Viação –RMV, Estrada de Ferro Oeste de Minas - EFOM, Minas & Rio Railway, Estrada de Ferro Muzambinho -EFM e Viação Férrea Sapucaí – VFS.

Em 1922, o governo arrendou a EFOM junto com a Estrada de Ferro Paracatu encampando-as. Em 1931, une-se a Rede Sul Mineira - RSM com a EFOM formando a Rede Mineira de Viação - RMV. Criada para operar as ferrovias do Estado de Minas Gerais, a RMV tornou-se a maior malha ferroviária brasileira, com quase quatro mil quilômetros de extensão. O arrendamento pela União da RMV se manteve até a

congregação para a Rede Ferroviária Federal - RFSSA, em 1957. A RMV passou a ser administrada pela Superintendência Regional 2 - SR2-BH (Silva, 2019).

Mapa 3 - Linha férrea da EFOM do estado de Minas Gerais em 1903, destacada em vermelho.



Fonte - VAZ, 1922, Op. Cit.

1.2.1 Estrada de Ferro Oeste de Minas em Uberaba

Em Uberaba, iniciou-se a obra do ramal Ibiá-Uberaba pela empresa Dolabella e Portella. O trecho da cidade até a Serra Alpercata, já estava quase pronto. Foi relatado que, uma ponte que possuía dois vãos de quarenta metros seria iniciada em novembro de 1925. Para celeridade do serviço, foram construídos dois triângulos de reversão, um ligando a Oeste à Mogiana, o outro em Capão dos Porcos, entre o Rio Claro e o Rio das Velhas. Segundo a matéria, não faltava mão de obra, mas tinha ausência do material rodante, isso acabou sendo um obstáculo na construção. A princípio de novembro, seriam inauguradas as estações Pintos, Estivado e Capão dos Porcos (Lavoura e Commercio, 1925).

Imagem 6 - Oeste de Minas.



Fonte - Jornal Lavoura e Commercio, 18 de outubro de 1925.

No dia 3 de janeiro de 1926, chegou o primeiro lastro da Estrada de Ferro Oeste de Minas - EFOM no alto do Bairro São Benedito em Uberaba. O autor do Jornal Lavoura e Commercio (1926, p.1), descreveu esse momento importante “A grande massa popular esperava, no alto do S. Benedicto, onde vai ficar a estação de Uberaba, a chegada desse primeiro comboio, que foi recebido com entusiastica [...]”. O Capitão

Pantaleão N. Tolontino em seu discurso, saudou a firma Dolabella e Portella, autoridades, operários da construção e o povo. Em seguida, o engenheiro José E. de Miranda falou em nome da EFOM, que foi muito feliz no apanhado que fez das vantagens que o ramal trouxe a todo o Triângulo e ao Estado de Minas Gerais.

Imagem 7 - E.F.O. Minas - O primeiro lastro chega a S. Benedito - A massa popular - Discursos.

E. F. O. MINAS

O PRIMEIRO LASTRO CHEGA A S. BENEDICTO—A MASSA POPULAR — DISCURSOS

No dia 3, domingo, chegou ao alto de S. Benedito o primeiro lastro da Oeste de Minas.

Partiu elle do «Barracão», no encaminhamento com a Mogyana, ás 3 horas da tarde, levando innumeras pessoas.

Grande massa popular esperava, no alto de S. Benedito, onde vai ficar a estação de Uberaba, a chegada desse primeiro comboio, que foi recebido com entusiasticas ovações.

Logo que o comboio parou, foi servido um profuso copo de corvoja, oferecido pelo intelligente industrial sr. João Boff e outros moradores daquelle bairro.

Foi servido em primeiro lugar o choffo do avançamento, depois os encarregados da Empresa Dolabella & Portella, os funcionarios da Oeste, autoridades locais, os operarios e o povo em geral. Tomou então a palavra o capitão Pantaleão N. Tolontino, que saudou a empresa, os engenheiros da Oeste, o povo de Uberaba, os operarios da construção, etc., sendo longamente applaudido ao terminar o seu discurso.

Em nome da empresa e da E. F. Oeste de Minas, fallou o engenheiro José E. de Miranda, que foi muito feliz no apanhado que fez das vantagens que o ramal vem trazer a todo o Triangulo e ao Estado de Minas.

Findos os discursos, o povo começou a se dispersar, tendo regressado o cel. Geraldino R. Cunha, dd. Agente Executivo, varias autoridades, familias e povo.

Foi quando chegou o habil photographo Macedo, que latou varias chapas do primeiro comboio e das pessoas que, em grande numero, ainda se achavam no local, notando-se a presença de exmas. senhoras e senhoritas.

A banda de musica do 4º batallão executou lindas peças.

As 4,30 regressou o trem inaugural ao «Barracão», a 10 kms, levando consigo cerca de 100 pessoas.

No escriptorio da empresa construtora foi oferecido um copo de corvoja aos presentes, tendo havido varios vivas aos Exmos. Presidentes da Republica e do Estado, Ministro da Viação, Prefeito Federal, Dr. Almeida Campos, Dr. Lauro de Oliveira, Dr. Walter Euler, Jorge Neuschwander, Dr. José Eastachio de Miranda, imprensa, operariado da construção, etc., os quaes haviam sido longamente ovacionados na Estação do alto de S. Benedito, occasião em que foram tambem erguidos vivas ao industrial João Boff, que foi um dos melhores auxiliares daquelle festiva comemoração do facto que vem omler de entusiasmo toda Uberaba.

—Começarão a correr regularmente os trens da Oeste até a estação «Almeida Campos» (no lugar denominado Capão dos Porcos), de hoje em diante.

As viagens serão feitas ás quintas e domingos, partindo o trem da Estação da Mogyana, provisoriamente, ás 7 horas da manhã e estando de volta ás 5 da tarde.

O Lavoura esteve representado nas festividades.

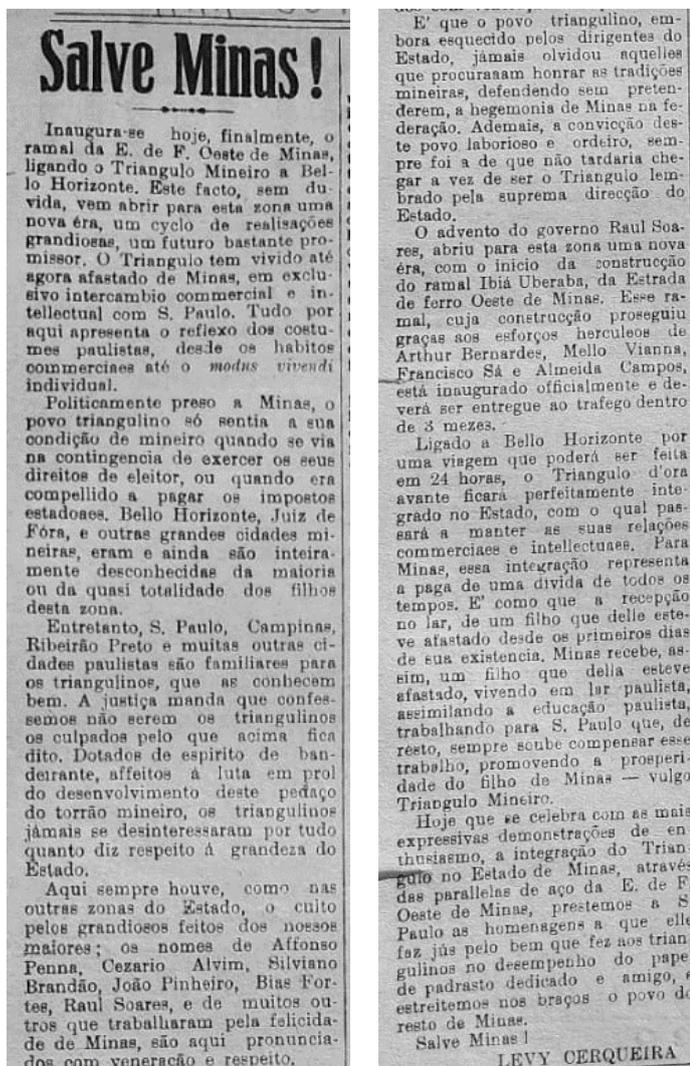
Fonte - Jornal Lavoura e Commercio, 7 de janeiro de 1926.

A coluna do Jornal Lavoura e Commercio (1926), intitulada “Salve Minas!”, de Levy Cerqueira, informou a inauguração do ramal da EFOM, ligando o Triângulo Mineiro a Belo Horizonte, no dia 10 de novembro de 1926.

Inaugura-se hoje, finalmente, o ramal da E. de F. Oeste de Minas, ligando o Triângulo Mineiro a Belo Horizonte. Este facto, sem duvida, vem abrir para esta zona uma nova éra, um cyclo de realizações grandiosas, um futuro bastante promissor. O Triangulo tem vivido até agora afastado de Minas, em exclusivo intercambio commercial e intelectual com S. Paulo. Tudo por aqui apresenta o reflexo dos

costumes paulistas, desde os habitos commerciaes até o modus vivendi individual. [...] Politicamente preso a Minas, o povo triangulino só sentia a sua condição de mineiro quando se via na contingencia de exercer os seus direitos de eleitor, ou quando era compelido a pagar os impostos estadoaes. [...] O advento do governo Raul Soares, abriu para esta zona uma nova éra, com o inicio da construcção do ramal Ibiá Uberaba, da Estrada de Ferro Oeste de Minas. Esse ramal, cuja construcção prosseguiu graças aos esforços hercúleos de Arthur Bernardes, Mello Vianna, Francisco Sá e Almeida Campos, está inaugurado officialmente e deverá ser entregue ao trafego dentro de 3 mezes. Ligado a Bello Horizonte por uma viagem que poderá ser feita em 24 horas, o Triangulo d'ora avante ficará perfeitamente integrado no Estado, com o qual passará a manter as suas relações commerciaes e intellectuaes. [...] Salve Minas (Jornal Lavoura e Commercio,1926).

Imagem 8 - Inauguração do ramal da EFOM, ligando Triângulo Mineiro a Belo Horizonte.



Fonte - Jornal Lavoura e Commercio - Superintendência do Arquivo Público de Uberaba, 11 de novembro de 1926.

Além da notícia anterior do Jornal Lavoura e Commercio (1926), a coluna intitulada “Inauguração do Ramal Ibiá-Uberaba” “O regosijo immenso do Triangulo Mineiro”, ressaltou o evento da inauguração do ramal Ibiá-Uberaba da EFOM.

Chegou hontem a esta cidade, ás 5 da tarde, o trem especial inaugural do ramal Ibiá-Uberaba, e que sahiu de Bello Horizonte no dia 5, às 16,30. Tomaram logar no mesmo, além do sr. dr. J. de Almeida Campos Junior e seus auxiliares de directoria da Estrada [...] O trem especial se compunha de 6 carros: dormitorios, salão de restaurant, tendo comparecido ao embarque grande numero de pessoas, havendo na Capital grande regozijo por este acontecimento (Jornal Lavoura e Commercio,1926).

Foram distribuídos vários boletins pela cidade, contendo um programa da festividade, conforme descrito abaixo.

De madrugada, alvorada pela banda de musica Italo Brasileira. As 9 horas da manhã, partida do trem especial conduzindo as comissões, que irão até a estação de Almeida Campos esperar o trem inaugural. Para esse trem especial serão distribuidos convites (ingressos) e quem não estiver munido desse ingresso não poderá embarcar. Nesse trem seguirá a Banda de Musica Italo Brasileira. Ao meio dia o commercio deverá fechar as portas para dar melhor realce aos festejos. As 5 horas da tarde, chegada do trem inaugural, conduzindo o representante do sr. Ministro da Viação, o sr. dr. Almeida Campos, digno diretor da Oeste de Minas, comitiva, etc. Na estação da Oeste de Minas, no alto de S. Benedicto, estará a banda de música do 4º Batalhão da Policia Mineira, e formará uma companhia desse mesmo Batalhão. O signal da aproximação do trem inaugural será dado por uma salva de 21 tiros. Falará dando as boas vindas á ilustre comitiva, em nome da população de Uberaba, o sr. dr. Sebastião Fleury. As 8 horas da noite, banquete na Câmara Municipal, com 70 talheres. Falara offerecendo o banquete o dr. Victor de Carvalho Ramos. As 11 horas da noite baile no Jockey Club, offerecido aos representantes do presidente do Estado, do Ministro da Viação, e ao dr. Almeida Campos. A noite haverá retreta no jardim da praça Ruy Barbosa (Jornal Lavoura e Commercio,1926).

A conexão era rápida do Triângulo com a Capital, em um percurso de mais de duzentos quilômetros. Segundo a matéria, para a realização desses melhoramentos, deveu-se ao serviço prestado pelos presidentes Arthur Bernardes, Raul Soares e Mello Vianna, Dr. Francisco de Sá - Ministro da Viação, Dr. J. de Almeida Campos Junior - Diretor dessa linha férrea (Jornal Lavoura e Commercio,1926).

Imagem 9 – Inauguração do ramal Ibiá - Uberaba.

Inauguração do Ramal Ibiá-Uberaba

O regosijo immenso do Triangulo Mineiro

Chegou hontem a esta cidade, ás 5 da tarde, o trem especial inaugural do ramal Ibiá-Uberaba, e que sahiu de Bello Horizonte no dia 5, ás 16,30.

Tomaram logar no mesmo, além do sr. dr. J. de Almeida Campos Junior e seus auxiliares de directoria da Estrada, mais os srs.: dr. Lourenço Baeta Neves, representando o sr. presidente Antonio Carlos; dr. Milton Prates, representando o sr. dr. Francisco Sá, ministro da Viação; dr. Virgilio Bastos, chefe de construcção; dr. João Baptista de Almeida, chefe do trafego; dr. Achilles Lobo, chefe de locomoção; e Getulio Silva, inspector da Oeste; dr. Francisco de Almeida Campos, Francisco Fernandes Coelho, dr. José Almeida Netto, dr. José Mariano Pinto Monteiro, dr. José Oswaldo de Araujo, dr. Francisco Negrão de Lima, dr. Ernesto von Sperling, dr. Moacyr von Sperling, Leopoldo Lima, coronel Jorge Davis, Francisco Murta, Hildebrando Pontes, dr. Thomé Reis, dr. Caracas, dr. Paulo Costa, Francisco Azevedo, dr. José Carvalho, dr. José Barbosa de Mello, João Belizario e os representantes do *Minas Geraes*, do *Diario de Minas*, do *Correio Mineiro* e *d'A Manhã*. O trem especial se compunha de 6 carros: dormitórios, salão e restaurant, tendo comparecido ao embarque grande numero de pessoas, havendo na Capital grande regosijo por esse acontecimento.

O percurso da linha é: Ibiá, Coronel Adolpho, Presidente Arthur Bernardes, Tamanduá, Paiva, Araxá, Capivara, Morrinhos, Raiz da Serra, Alpercata, Santa Juliana, Rio das Velhas, Almeida Campos, Iticapyra, Boituva e Uberaba, pondo assim em communição directa e rapida o nosso Triangulo com a capital, numa extensão de mais de 200 kilometros. Não precisamos encarecer as vantagens desse serviço prestado pelos presidentes Arthur Bernardes, Raul Soares, de imperecível memoria, e Mello Vianna, aos quaes se deve a realização desse importante melhoramento, e para o qual tanto contribuíram os srs. dr. Francisco Sá, illustre ministro da Viação, e dr. J. de Almeida Campos Junior, director dessa importante via ferrea. A Estrada de Ferro Oeste de Minas, desde que, ha tres annos, assumiu a sua direcção aquelle distincto profissional, entrou num brilhante periodo de realizações,

para o qual muito têm contribuido todos quantes dedicam sua actividade na sua divisão de construcções.

— O programma das festas, de hontem, foi o seguinte, tendo-se distribuido boletins por toda a cidade:

«De madrugada, alvorada pela banda de musica «Italo Brasileira».

A's 9 horas da manhã, partida do trem especial conduzindo as comissões, que irão até a estação de Almeida Campos esperar o trem inaugural. Para esse trem especial serão distribuidos convites (INGRESSOS) e quem não estiver munido desse ingresso não poderá embarcar.

Nesse trem seguirá a Banda de Musica «Italo Brasileira».

Ao meio dia o commercio deverá fechar as portas para dar melhor realce aos festejos.

A's 5 horas da tarde, chegada do trem inaugural, conduzindo o representante do sr. Ministro da Viação, o sr. dr. Almeida Campos, digno director da Oeste de Minas, comitiva, etc.

Na estação da Oeste de Minas, no alto de S. Benedicto, estará a banda de musica do 4º Batalhão de Policia Mineira, e formará uma companhia desse mesmo Batalhão.

O signal da approximação do trem inaugural será dado por uma salva de 21 tiros.

Falará dando as boas vindas á illustre comitiva, em nome da população de Uberaba, o sr. dr. Sebastião Fleury.

A's 8 horas da noite, banquete na Camara Municipal, com 70 talheres. Falará offerecendo o banquete o dr. Victor de Carvalho Ramos.

A's 11 horas da noite, baile no Jockey Club, offerecido aos representantes do presidente do Estado, do Ministro da Viação e ao dr. Almeida Campos.

A' noite haverá retreta no jardim da praça Ruy Barbosa».

— Dado o adentado da hora, quanto á nossa impressão, em que chegou a nossa reportagem das festas, só no proximo numero a publicaremos. Reina em Uberaba vasta alegria.

ULTIMA HORA

Estava esta folha já no prelo quando nos chegou a noticia que o trem inaugural do ramal

A notícia do Jornal Lavoura e Commercio (1926), intitulada “Um novo e formidável elemento de progresso para o Triangulo e para Uberaba” “O cavallo de ferro”, informou os benefícios da invenção da locomotiva “O cavallo de ferro”.

Stevenson, esse inglês atrabiliario que inventou a locomotiva, foi o verdadeiro precursor desta humanidade hodierna cuja preocupação maxima é abolir as distancias pelo aperfeiçoamento crescente dos meios de locomoção. A fertil imaginação dos gregos forjou o mytho de Orpheu, o divino aedo, que ao som magico da sua lyra celeste amansava o homem e as feras e construia cidades. O silvo das locomotivas do XX seculo é muito mais poderoso que a lyra de Orpheu: carrega a Civilização aos mais obscuros recantos do planeta e transforma o deserto em florescentes e populosas cidades. E nada detem a marcha do cavallo de ferro, esse novo monstro apocalyptico que esmaga sob suas patas de aço tudo quanto tenta oppor uma barreira á sua derrota para a eternidade; as steppes asiaticas, as areias do deserto africanos e os pampas americanos dobraram a cerviz altaneira, na sua solidão millenaria. Todos os paizes verdadeiramente cultos e responsaveis pelos seus destinos, reconhecem implicitamente que uma bôa rede ferroviaria é a melhor garantia, nos tempos calamitosos da guerra, e o mais efficaz instrumento de prosperidade, na paz (Jornal Lavoura e Commercio, 1926).

Segundo a matéria do jornal, as grandes dificuldades enfrentadas que retardaram por anos a construção desse ramal, não foi de origem administrativa ou técnica, mas sim políticas. O traçado do ramal, com exceção da Serra, passava por um chapadão aberto, atravessava os maiores cursos de água, o Rio Capivara e o Rio das Velhas. Tinham vantagens em relação aos produtos, como a comunicação direta com a Estrada de Ferro Central do Brasil – EFCB em Belo Horizonte, facilitações da linha EFOM ligada aos interesses mineiros, acesso a importantes mercados consumidores dos principais produtos produzidos. No que concerne aos benefícios dos consumidores, ocorreu a intensificação das relações comerciais e bancárias com o Rio de Janeiro, aquisição direta de artigos manufaturados em Belo Horizonte e Juiz de Fora, barateamento gradual de fretes e tarifas devido à concorrência com a Companhia Estrada de Ferro Mogiana – CEFM (Jornal Lavoura e Commercio, 1926).

Imagem 10 - Um novo e formidável elemento de progresso para o Triângulo Mineiro e para Uberaba.

Lavoura e Commercio

4

Um novo e formidável elemento de progresso para o Triângulo e para Uberaba

O CAVALLO DE FERRO

Stevenson, esse inglez atrabiliario que inventou a locomotiva, foi o verdadeiro precursor desta humanidade hodierna cuja preocupação maxima é abolir as distancias pelo aperfeiçoamento crescente dos meios de locomoção.

A fertil imaginação dos gregos forjou o mytho de Orpheu, o divino aedo, que ao som magico de sua lyra celeste, amansava os homens e as feras e construia cidades.

O silvo das locomotivas do XX seculo é muito mais poderoso que a lyra de Orpheu: carrega a Civilização aos mais obscuros recantos do planeta e transforma os desertos em florescentes e populosas cidades.

E nada detem a marcha do cavallo de ferro, esse novo monstro apocalypatico que esmaga sob suas patas de aço tudo quanto tenta oppor uma barreira á sua derrota para a eternidade; as steppes asiaticas, as areias dos desertos africanos e os pampas americanos dobraram a cerviz altaneira, na sua solidão millenaria.

Todos os paizes verdadeiramente cultos e responsaveis pelos seus destinos, reconhecem implicitamente que uma boa rede ferroviaria é a melhor garantia, nos tempos calamitosos da guerra, e o mais effizaz instrumento de prosperidade, na paz.

SERA TAMEN VENIT

Realizou-se finalmente essa velha e querida aspiração da laboriosa população desta uberrima terra.

Pode-se dizer, sem metaphoras, que o glorioso Estado de Minas acaba de annexar, economicamente, a vasta e rica região do Triangulo Mineiro que, até á presente data, constituia um «corpus separatum» e vivia divorciada, praticamente, da vida mineira.

ASPECTOS TECHNICOS

As grandes difficuldades que retardaram por tantos annos a construcção desse ramal não foram, como muita gente poderia suppor, de origem administrativa ou technica; foram pura e simplesmente politicas. E para persuadir-se disso basta

observar com alguma attenção o traçado do ramal em questão: exceptuando-se a secção da Serra, elle corre quasi todo em chapadão aberto.

Os maiores cursos d'agua que teve de atravessar foram o rio Capivara e o rio das Velhas.

Sob o ponto de vista technico, devemos mencionar a ponte do Rio das Velhas, que assenta sobre um vão livre de 85 metros sobre pilares de concreto.

A passagem actualmente é feita por uma provisoria de 120 metros de comprimento e 16 de altura; a super-estrutura metallica já foi transportada para a margem do rio e brevemente será encetada a respectiva montagem.

VANTAGENS ECONOMICAS

Deixamos de parte as enormes vantagens de ordem social, politica e cultural que esse acontecimento vem trazer-nos; insistiremos apenas sobre os beneficios economicos que nos apportará, naturalmente.

E estes são, ao nosso ver, de duas especies; beneficios para os nossos productos e beneficios para os nossos consumidores.

Os beneficios para os nossos productos são estes:

- 1º.—communicação directa com a Estrada de Ferro Central do Brasil, em Belo Horizonte;
- 2º.—todas as facilitações que uma linha interna e ligada intimamente aos interesses mineiros qual é a E. F. O. M. pode, naturalmente, proporcionar aos clientes ferroviarios;
- 3º.—acesso a novos e importantissimos mercados consumidores de nossos principaes productos e que só por si podem absorver nossa inteira producção.

Quanto aos beneficios para os nossos consumidores, notamos os seguintes:

- 1º.—intensificação das nossas relações commerciaes e bancarias com a praça do Rio de Janeiro, cujo commercio atacadista, probó, adiantado e solido, poderá servir muito bem os nossos interesses;
- 2º.—aquisição directa de artigos manufacturados, nos entrepostos industriaes de Belo Horizonte e Juiz de Fóra, artigos esses que até agora compravamos por intermedio de S. Paulo e do Rio.
- 3º.—Barateamento gradual de fretes e tarifas que decorrerá naturalmente da salutar concurrencia dessas duas gigantescas arterias do nosso progres-

so, que ficam sendo a Companhia Mogyana e a Estrada de Ferro Oeste de Minas.

LUIZ DEROMA

GRUPO ESCOLAR

Para os exames deste estabelecimento, a realizarem-se nos dias 15 seguintes, foram nomeadas as seguintes commissões:

1.º anno mixto

Presidente, o sr. dr. Aristides Cunha Campos, inspector escolar municipal.

Examinadores: d. Corina de Oliveira professora da cadeira, dr. José Souza Prata, d. Alcina Maria Coutinho, d. Maria Julieta Campos, srt.ª Ualina Terra e srt.ª. Noemi Ribeiro Luz.

3.º anno

Presidente, o sr. dr. Sebastião Fry, supplente do inspector escolar.

Examinadores: dr. Assis Moraes Junior, d. Hermantina Ramos Silva e srt.ª Herminia Baptista, respectivamente, professoras dos sexos feminino e masculino.

As provas escriptas terão começo ás 8 horas da manhã devendo a comparecer as alumnas extranhas requererem exames perante as ha do Grupo.

No dia 19, em sessão solemne, entregues os certificados de applicação em exames finais o aumnc Grupo que concluirem o curso mario.

Por nosso intermedio, o daquelle estabelecimento de edu e de ensino convida a todos as soas amantes da instrucção a a rem os exames, ao acto da er dos diplomas, que terá logar a dia, no salão nobre do Grupo e tarem a exposição de trabalhos nuaes dos alumnos dos diversos s

A exposição estará franquea publico do dia 12 em diante.

Achamos que o povo de U deve dar uma chegada até lá, melhor se certificar de que, real se trabalha naquella casa.

MELHOR QUE OURO EM PD: 77

contos de seguros em vigor tem America, assim distribuidos: 565.000 contos; Chile, 151.000 e Perú e Equador, 46.000; Hee 15.000. Procure o agente nesta Moura Telles, que dará todos formes para protecção da fami seguro representa o socego da v 32

Fonte - Lavoura e Commercio - Superintendência do Arquivo Público de Uberaba, 14 de novembro de 1926.

A linha de Ibiá a Uberaba da EFOM, contemplava a Estação Itiguapira (1926), Estação da Batuira (1926), Estação Amoroso Costa (1930), Estação de Uberaba (1926). Esta última, demolida, localizava-se na atual Rodoviária Jurandir Cordeiro, situada na Praça Dr. Carlos Terra, bairro São Benedito. O trajeto da ferrovia incluía várias cidades mineiras, Araxá, Ibiá, Itaúna, Divinópolis e Belo Horizonte. Em Uberaba, percorria a rua Coronel Joaquim Oliveira Prata, onde ainda existem as residências destinadas aos antigos ferroviários. Passava em frente à Igreja São Benedito, a Companhia de Armazéns e os Silos do Estado de Minas Gerais - Casemg, localizada na avenida Barão do Rio Branco (APU, 2020).

Mapa 4 - Localização da estação da EFOM, atual Rodoviária Jurandir Cordeiro.



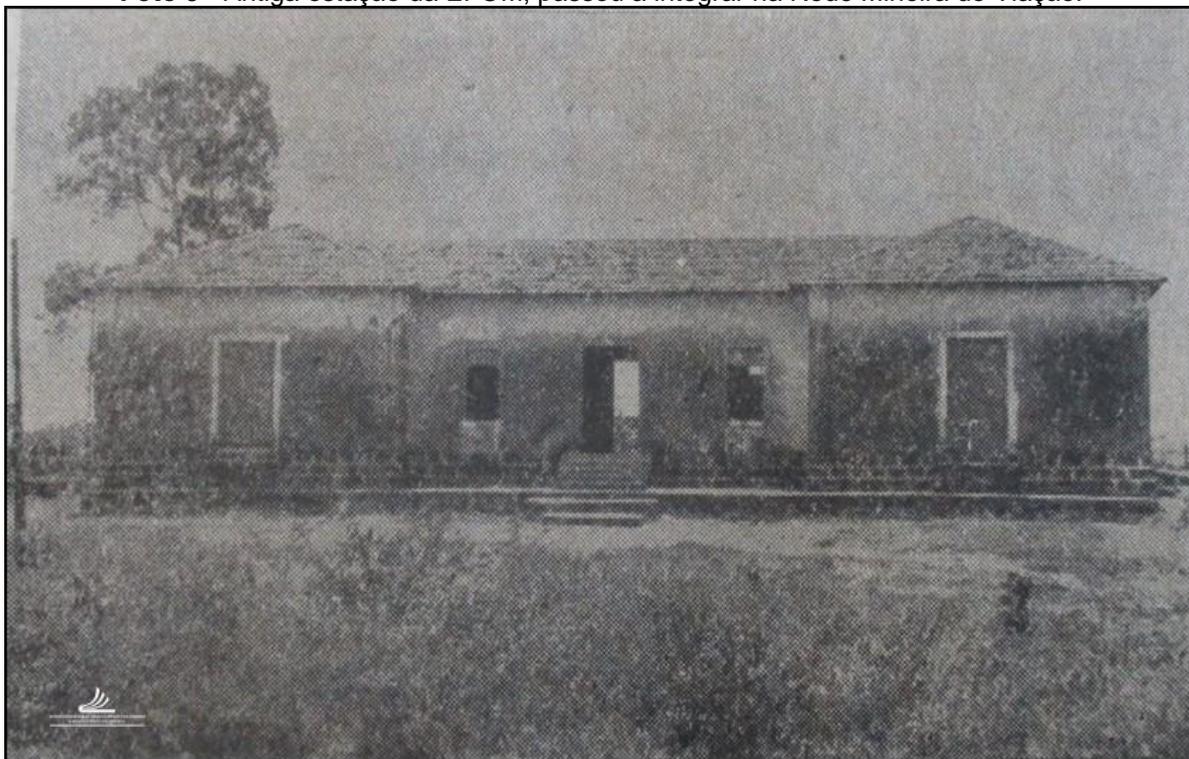
Fonte - Acervo Superintendência do Arquivo Público de Uberaba, 1949.

Foto 8 - Estação da EFOM, passou a integrar a Rede Mineira de Viação em Uberaba.



Fonte - Acervo Superintendência do Arquivo Público de Uberaba, 1920.

Foto 9 - Antiga estação da EFOM, passou a integrar na Rede Mineira de Viação.



Fonte - Lavoura e Comércio - Superintendência do Arquivo Público de Uberaba, 30 de novembro de 1938.

Foto 10 - Caixa d'água da EFOM em Uberaba, vendo-se a estação provisória.



Fonte - Lavoura e Comércio - Superintendência do Arquivo Público de Uberaba, 30 de novembro de 1938.

Em 1931, a EFOM foi arrendada ao Governo do Estado de Minas Gerais, passando a integrar a Rede Mineira de Aviação – RMV, para operar as ferrovias em Minas Gerais. Em 1942, a RMV foi desativada e em 1957, incorporada à Rede Ferroviária Federal – RFFSA. Em 1965, ocorre a integração da RFFSA com RMV formando a Viação Férrea Centro-Oeste – VFCA. Em 1968 e 1976, a VFCA torna-se a 5ª e 14ª Divisão Operacional da RFFSA, dando origem à Superintendência Regional de Belo Horizonte – SR2. Em 1970, a RMV foi extinta, devido à construção da Usina Hidroelétrica de Embarcação em 1977, situada no Rio Paranaíba, ao qual alagou parte dos municípios de Minas Gerais e Goiás. A linha foi desviada para oeste, até chegar em Araguari – MG. A partir de 1996, com a concessão o trecho ferroviário passou a ser operado pela Ferrovia Centro Atlântica S. A. – FCA (Carili, 2015).

A Companhia da Ferrovia Centro Atlântica – FCA foi fundada, a partir da desestatização da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, em junho de 1996, está sobre o controle da Valor da Logística Integrada – VLI, desde 2011 (VLI, 2021).

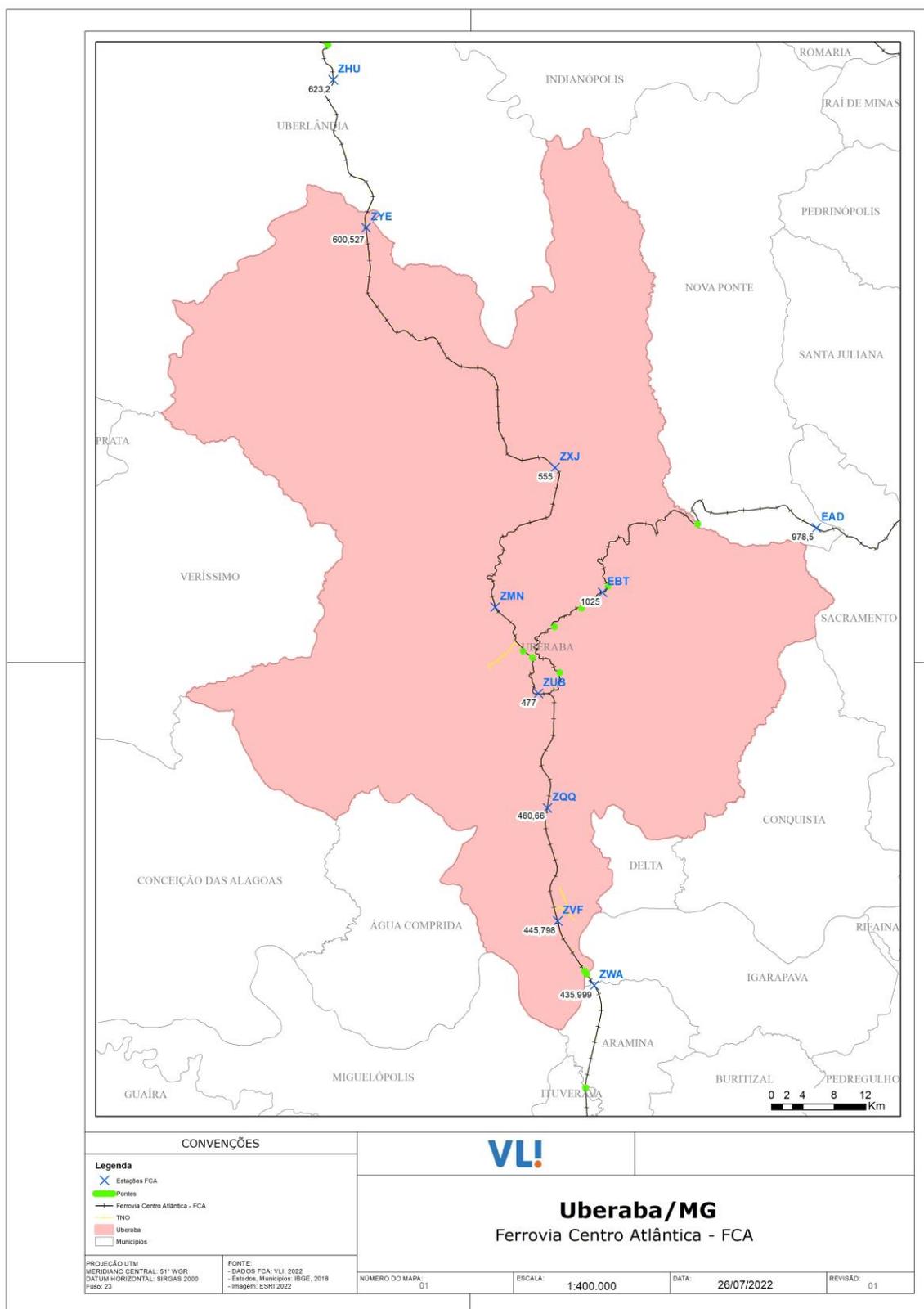
A malha da FCA é considerada a maior ferrovia do Brasil, com 7.080 km de extensão, que alcança os estados de Minas Gerais, Goiás, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Bahia, Sergipe e o Distrito Federal, ligando-os aos portos marítimos Centro-sul e Nordeste. As principais cargas transportadas na ferrovia são os derivados do petróleo, o calcário, o cimento, o farelo de soja, o álcool e o ferro gusa (Silva, 2008, p.89).

A FCA liga a MRS Logística, Ferrobán, Companhia Ferroviária do Nordeste e Estrada de Ferro Vitória Minas. Possui as Linhas da Bahia, Cerrado e Minério. A Linha Bahia, liga o polo petroquímico de Camaçari aos centros industriais de São Paulo e Santos. A Linha Cerrado, liga Goiânia, Brasília e Belo Horizonte aos portos de Vitória, Tubarão e Barra do Riacho, utilizada no transporte de produtos agrícolas. A Linha Minério, que liga as cidades próximas a Belo Horizonte aos Estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo, utilizada no transporte de minerais, calcário e produtos siderúrgicos. A frota atual da empresa é de 8.400 vagões e 270 locomotivas e as principais cargas são calcários, produtos siderúrgicos, derivados de petróleo, cimento, ferro gusa e grãos (VALE, 2000).

Segundo Silva (2008), as malhas ferroviárias no Triângulo Mineiro passaram a ser operadas pela FCA, cuja controladora é a Companhia Vale do Rio Doce. Na região, a empresa realiza o transporte de mercadorias, dos quais destacam-se a soja, milho, açúcar, fertilizantes, derivados de petróleo, álcool, produtos siderúrgicos, entre outros.

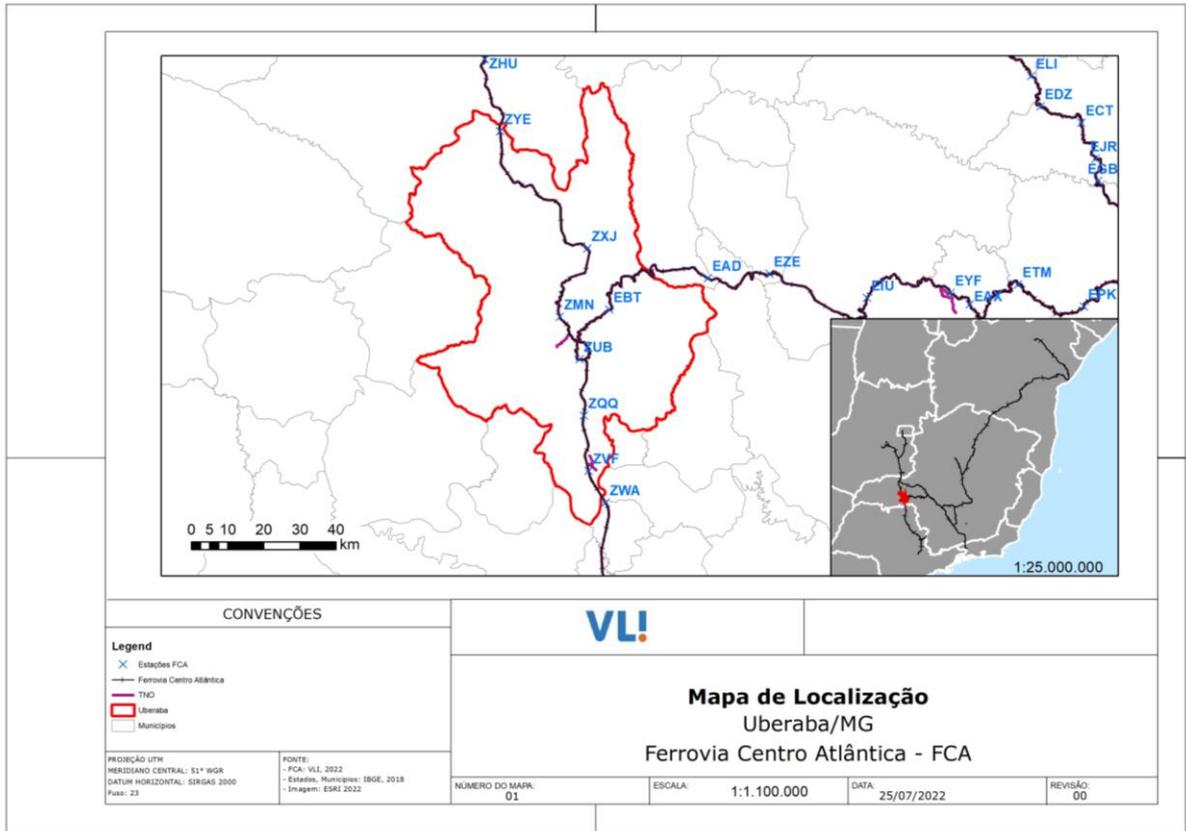
Em Uberaba, com a divisão federal das ferrovias para privatização, correspondeu à Superintendência Regional 2 – SR2, sob a concessão pela FCA e depois controlada pela VLI. A estação ferroviária da cidade possui um entroncamento de linhas, que chegam de Ribeirão Preto – SP e Araxá – MG, seguindo em direção ao Triângulo Mineiro, em Uberlândia e Araguari. Os grãos e fertilizantes eram transportados pelo circuito conhecido como Rota do Grão, originados de Brasília – DF, Anápolis – GO, Araguari - MG, Uberlândia - MG, Santa Luzia - MG e Patrocínio – MG. Os fertilizantes retornavam para Uberaba – MG, Araguari – MG e Catalão – GO. A soja foi uma das mais importantes cargas transportadas pela FCA (Silva, 2008).

Mapa 5 - Trajetos dos complexos ferroviários de Uberaba.



Fonte - Valor da Logística Integrada – VLI, 2022.

Mapa 6 - Trajetos dos complexos ferroviários de Uberaba.



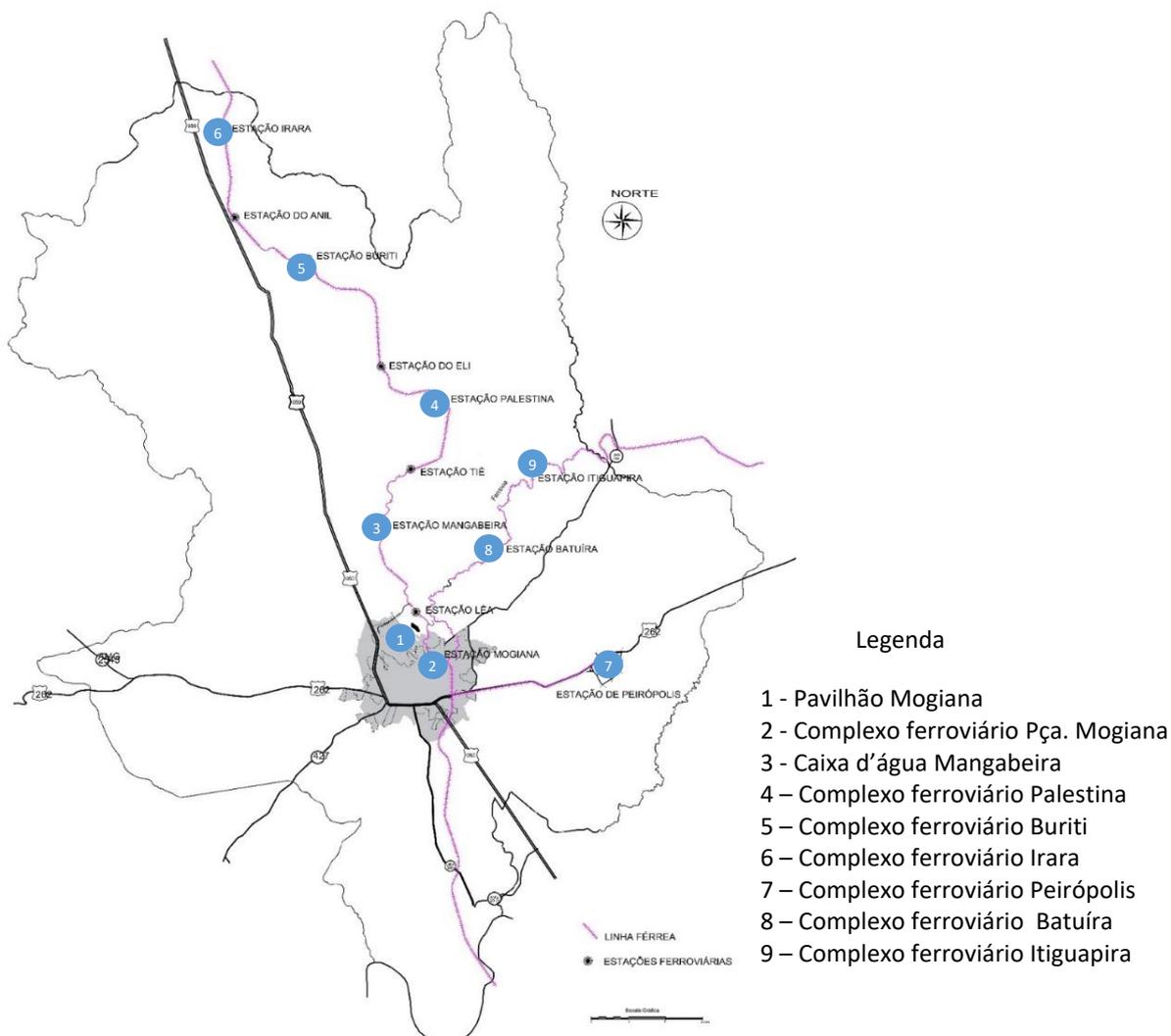
Fonte - Valor da Logística Integrada – VLI, 2022.

CAPÍTULO 2: USOS E PERCEPÇÕES DOS REMANESCENTES DO CONJUNTO FERROVIÁRIO EM UBERABA

O capítulo anterior, abordou a trajetória histórica das linhas férreas de Uberaba, como a Companhia Mogiana Estrada de Ferro – CMEF e a Estrada de Ferro Oeste de Minas - EFOM.

Este capítulo, explanará a identificação das edificações remanescentes dos complexos ferroviários, seus usos e percepções, dentro do contexto urbano e rural da cidade. A área urbana é composta pelo Pavilhão Mogiana, segunda e terceira estações ferroviárias de Uberaba. A área rural é formada pelos conjuntos de Peirópolis, Palestina, Buriti, Irara, caixa água da antiga estação Mangabeira, Itiguapira e Batuíra.

Mapa 7 - Mapa da trajetória ferroviária de Uberaba.



Fonte - Adaptado pela autora/Seção Municipal de Patrimônio Histórico e Cultural - FCU. Uberaba - MG.

Durante a pesquisa, foram realizadas visitas em campo nas estações ferroviárias para verificar os usos, as intervenções, o grau de proteção e o atual estado de conservação delas. Ao final, resultou na elaboração dos mapas, das tabelas, das fichas de inventário contendo o levantamento histórico, arquitetônico e fotográfico.

Para verificar os usos e as percepções dos remanescentes ferroviários no município, foi realizada a aplicação de questionários, conforme normatização e aprovação do Comitê de Ética em Pesquisa - CEP¹². Inicialmente, estavam previstos 55 questionários, mas foram executados 25, sendo 17 questionários no conjunto do Pavilhão Mogiana, segunda e terceira estações de Uberaba; 5 em Peirópolis; 2 na Palestina; 1 na Estação Buriti; 0 na Irara; 0 na Caixa d' Água Mangabeira; 0 na Itiguapira e 0 na Batuira.

No complexo ferroviário na área urbana, o Pavilhão Mogiana, a segunda e terceira estações de Uberaba, houve pouca dificuldade de recrutamento, pois vários ex-ferroviários ainda moravam no Bairro Boa vista, situado no entorno desses conjuntos. No complexo ferroviário de Peirópolis, localizado na área rural, houve facilidade em encontrar participantes com conhecimento sobre o tema. Já nos demais complexos da área rural, como o conjunto da Palestina, Irara, Batuira, Buriti, Itiguapira e Caixa Água Mangabeira, houve mais dificuldade no recrutamento de pessoas para preenchimento do questionário, pois não havia um número expressivo de moradores ou frequentadores no entorno desses conjuntos.

O processo de recrutamento e a abordagem dos participantes da pesquisa, antecederam a aplicação dos questionários e foram realizados com as pessoas presentes nos locais, selecionadas pelo conhecimento e afinidade a respeito da temática.

A abordagem foi realizada a partir da identificação da pesquisadora, com a apresentação do convite para participação do questionário, mantendo a confidencialidade dos dados. O Termo de Compromisso Livre e Esclarecido foi entregue no início, antes da realização dos questionários. Após o aceite, iniciou-se a aplicação do questionário.

O questionário, conforme previsto no projeto, teve dez perguntas com o tempo estimado de vinte minutos para cada participante responde-lo.

Segue abaixo a tabela com as perguntas.

¹² Certificado de Apresentação de Apreciação Ética - CAAE 58853822.9.0000.5152

Tabela 1 - Questionário sobre os remanescentes do patrimônio ferroviário de Uberaba – MG.

Questionário - Remanescentes do patrimônio ferroviário de Uberaba - MG	
1	Conhece a trajetória histórica deste pátio ferroviário? Sim ou Não.
2	Quais modificações que ocorreram ao longo do tempo no local?
3	Você vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário? Sim ou Não.
4	Qual a lembrança mais marcante sobre a época de funcionamento da ferrovia?
5	Tem parentesco ou proximidade com alguém da comunidade que vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário? Sim ou Não.
6	Qual lembrança compartilhada por este membro da comunidade que foi mais marcante para você?
7	Como a comunidade usa este pátio ferroviário?
8	Quais outros usos poderiam ocorrer neste pátio ferroviário para melhorar a qualidade de vida da comunidade?
9	Qual a importância deste pátio ferroviário para você?
10	O que você acha que deveria ser feito para preservar o patrimônio ferroviário?

Fonte - Elaborada pela autora, 2023.

Objetiva-se, com os resultados dessa pesquisa, a disponibilidade de informações sobre o patrimônio ferroviário, identificando aspectos a serem melhorados referente à preservação, por meio dos usos. A compreensão do tema, pode ainda ajudar a expandir o campo de conhecimento referente as políticas públicas de preservação do patrimônio ferroviário. Também, poderá auxiliar na elaboração de mapeamento, inventários, dossiês de tombamentos e educação patrimonial, voltada para preservação do patrimônio ferroviário, envolvendo os diversos atores da área acadêmica, técnicos e comunidade.

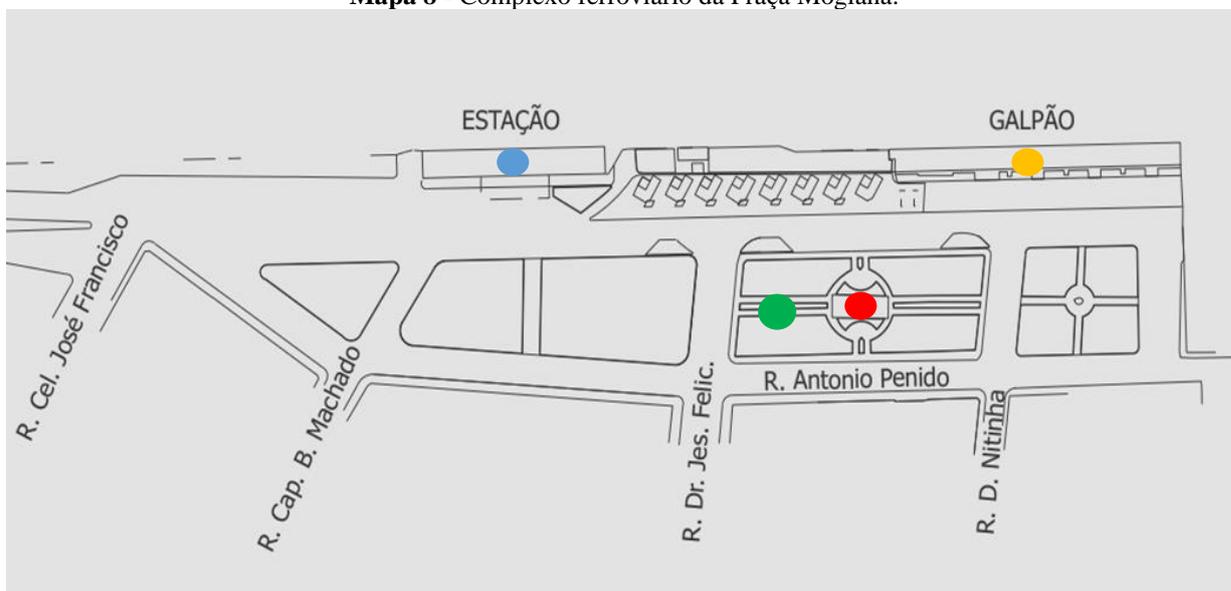
Neste contexto, os questionários tiveram um papel relevante, sobretudo em relação ao conhecimento da história, das vivências e da memória da ferrovia na cidade. Diversos tipos de informações trazidos pelos questionários não estavam presentes nas demais fontes pesquisadas.

2.1. Pavilhão Mogiana e Complexo ferroviário da Praça Mogiana

O Pavilhão Mogiana, a segunda e a terceira estações de Uberaba, estão implantadas na área urbana da cidade, pertencentes a linha Catalão, sendo que as duas últimas edificações possuem usos independentes da linha, que se encontra ativa para o transporte de cargas.

O Pavilhão Mogiana, única edificação que restou do complexo ferroviário da primeira estação de Uberaba, está localizado na Rua Menelick de Carvalho, nº 53, Bairro Boa Vista. Atualmente, encontra-se abandonado e sem uso. A segunda e terceira estações de Uberaba, sediam respectivamente a Superintendência de Arquivo Público de Uberaba e a Guarda Municipal, ambas localizadas na Praça Dr. José Pereira Rebouças, nº 650 e 866, Bairro Boa Vista. Na área central da praça, está implantada a Máquina Locomotiva “Maria Fumaça”. No entorno, ainda existe um conjunto de residências que eram dos antigos funcionários ferroviários.

Mapa 8 - Complexo ferroviário da Praça Mogiana.



Fonte - Adaptado pela autora, 2023.

- Praça José Pereira Rebouças, denominada Praça da Mogiana
- Segunda estação de Uberaba, atual sede da Superintendência de Arquivo Público de Uberaba
- Terceira estação de Uberaba, atual Guarda Municipal
- Máquina Locomotiva “Maria Fumaça”

Entre 1888 e 1889, foi construída a linha Catalão até Uberaba, depois, em 1895, a Uberlândia e um ano depois a Araguari. Esta linha possuía continuação do Rio Grande, a partir da estação de Jaguará. A ideia da Mogiana era alcançar Catalão (Goiás) e seguir para Belém do Pará, mas isso não aconteceu. Foi a Estrada de Ferro de Goiás que construiu esse trecho, chegando até Goiânia e Brasília. Em 1915, o ramal de Igarapava foi prolongado até alcançar a linha Catalão, antes de Uberaba, em Rodolfo Paixão. Apesar da nova linha ser mais econômica que o trecho da linha do Catalão, entre Rio Grande e Uberaba, foi abandonado em 1976, depois da separação do Rio Grande, devido a construção da represa de Jaguará. Em 1979, o trecho de Uberaba foi incorporado ao ramal de Igarapava, retificado a partir de Ribeirão Preto até Araguari (Giesbrecht, 2023).

Em 23 de abril de 1889, foi inaugurada a linha férrea Mogiana em Uberaba pela Companhia Mogiana, com apoio do Major Joaquim José de Oliveira Pena conhecido como “Senador Pena”. Segundo a ficha de Inventário do acervo cultural realizada pelo Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais – IEPHA-MG (1987), o projeto da primeira estação foi originado da Inglaterra e a construção teve mão de obra de procedência europeia.

Na época, a estação foi designada para ser a saída da estrada de ferro que a ligaria a Cuiabá, no Mato Grosso. Mas, em 1906 foi inaugurada a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil - EFNB a partir de Bauru, o que ocasionou o abandono do projeto inicial (Giesbrecht, 2023).

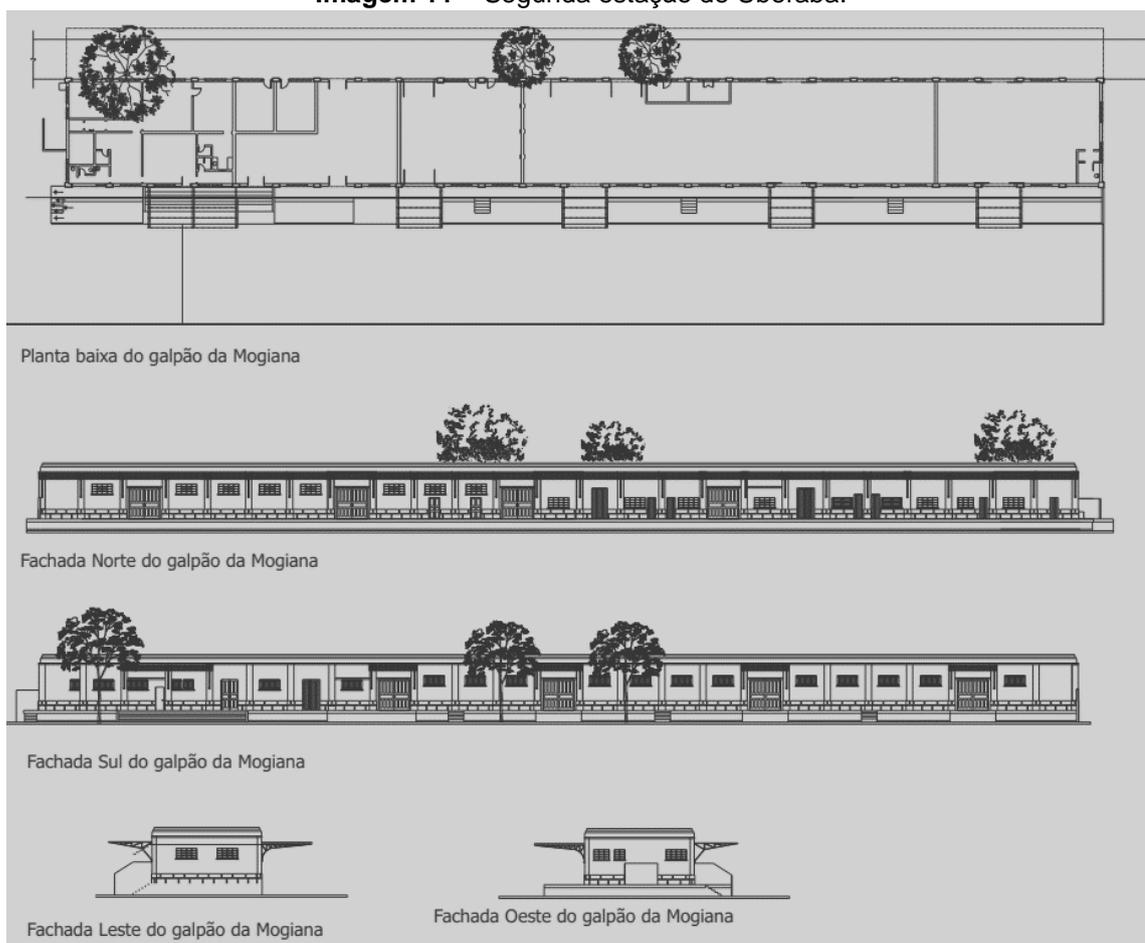
O prédio original da estação foi demolido, restando apenas o “Pavilhão Mogiana”, onde funcionava como depósito de mercadoria da ferrovia. Em 1948, a primeira estação foi transferida de local para a segunda estação, situada na Praça Dr. José Pereira Rebouças, funcionando até 1961. Esta, passou a ser utilizada como depósito e ocasionalmente como plataforma de embarque e desembarque. Em 1962, a segunda estação foi realocada para a terceira estação, localizada na mesma praça, considerada um exemplar do estilo moderno em Uberaba, projetada pelo arquiteto Oswaldo Arthur Bratke (Giesbrecht, 2023).

Em meados da década de 1960, Oswaldo Bratke foi chamado pela Companhia Mogiana para construir e reformar as suas estações. Era considerada uma alternativa para sanar a decadência da empresa e fortalecer o setor ferroviário, para se tornar uma referência da imagem do progresso e da modernidade. Tinha a intenção inovadora, criar um programa em que as atividades ferroviárias fossem agregadas aos usos

comerciais e serviços, voltados para toda a população. Assim, a companhia teria retorno dos investimentos e recursos para a sua manutenção. Os projetos se dividiam em etapas, primeiro a infraestrutura ferroviária e as dependências da estação, segunda etapa, a complementação das utilidades de apoio aos passageiros, a terceira, seria construído o setor comercial e de serviços voltados para o bairro. O arquiteto foi responsável por projetar os terminais de Uberaba, Uberlândia e Ribeirão Preto. Nestes projetos foram realizados somente a primeira etapa, o conceito original não foi implantado (Nogueira, 2017).

O **Pavilhão Mogiana, segunda e terceira estações de Uberaba**, seguem a mesma tipologia das estações construídas pela Companhia Mogiana Estrada de Ferro – CMEF. A segunda e terceira estações possuem grande porte com plantas retangulares, a primeira tem um pavimento e a segunda dois pavimentos. Já o Pavilhão possui pequeno porte com uma planta retangular.

Imagem 11 – Segunda estação de Uberaba.



Fonte: SEMPAC, 2009.

Imagem 12 - Terceira estação de Uberaba.

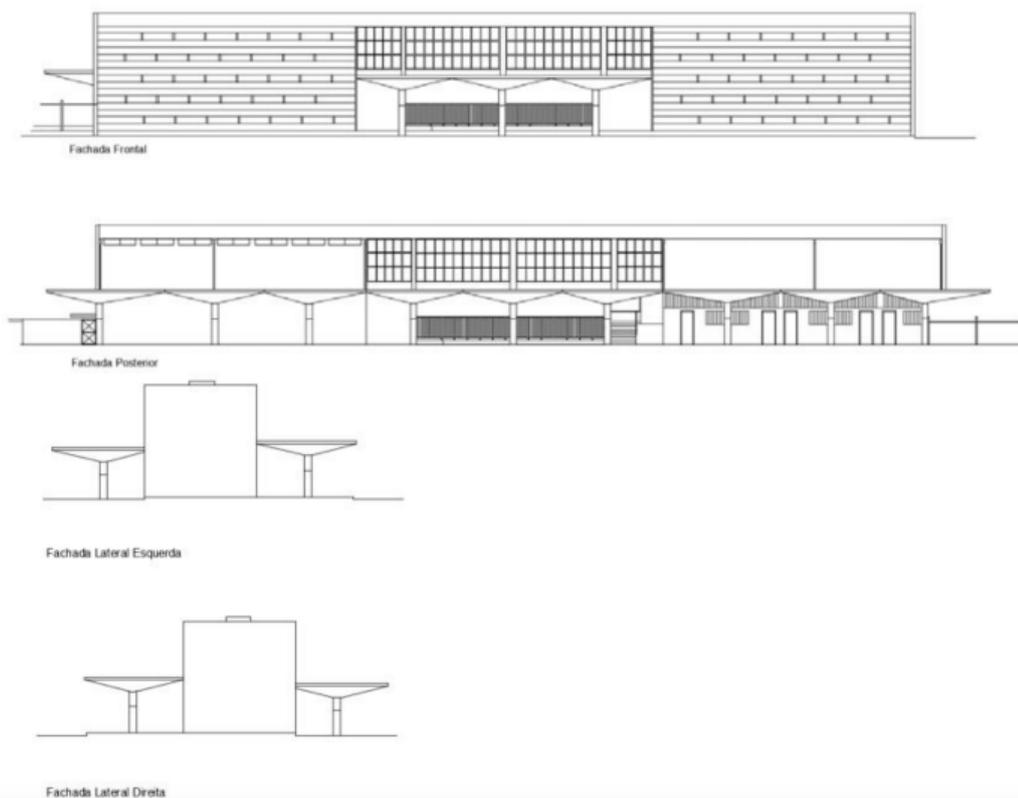


FIGURA 56 Estação Mogiana em Uberaba. Fonte: VILLELA, 2008.

Fonte: VILLELA, 2008.

O **Pavilhão Mogiana**, foi implantado acima do nível do passeio público com um acesso feito por meio de uma rampa. Possui outros anexos, provavelmente construídos posteriormente a estação. A estrutura é em alvenaria de tijolos maciços de barro, com cobertura em duas águas com estrutura em madeira e telha de barro do tipo francesa.

A plataforma, antigamente usada para embarque e desembarque dos passageiros, não possui cobertura. Há um estreito jardim entre a plataforma e a edificação.

Nas fachadas, nota-se a presença de pilares ressaltados, recuos nos vãos de acesso, em verga arqueada e há um barrado em blocos. Nas fachadas menores, a empena é triangular com cimalthas.

Uma das portas é de ferro e madeira, duas folhas de abrir, em verga reta. A outra porta, é de ferro, duas folhas de abrir, em verga reta. As demais, já não existem mais, sendo que um dos vãos foi vedado. As janelas são de ferro e vidro, em verga reta. Grande parte das portas e janelas foram substituídas, uma das portas foi vedada e as demais não existem mais.

Foto 11 – Destaque do “Pavilhão Mogiana”, única edificação que restou do conjunto ferroviário, localizada na Rua Menelick de Carvalho.



Fonte - Superintendência do Arquivo Público de Uberaba, 1930.

Foto 12 - Antigo depósito de mercadoria “Pavilhão Mogiana” da CMEF em Uberaba.



Fonte - Elaborada pela autora, 22/08/2023.

Foto 13 – Entorno do antigo depósito de mercadoria “Pavilhão Mogiana” da CMEF em Uberaba.



Fonte: elaborada pela autora, 22/08/2023.

Foto 14 – Vista posterior do antigo depósito de mercadoria “Pavilhão Mogiana” da CMEF em Uberaba.



Fonte: elaborada pela autora, 22/08/2023.

A **segunda estação de Uberaba**, foi implantada acima do nível da linha férrea com um acesso feito por meio de escada e rampa. Apresenta um volume compacto e maciço, com um único pavimento em alvenaria de tijolos maciços de barro aparentes. A cobertura possui duas águas com estrutura em madeira. As telhas sanduíches envolto por platibanda com cimalha, foram colocadas posteriormente ao projeto original.

As antigas plataformas de embarque e desembarque de passageiros, assim como nas portas de acessos, são cobertas por mãos francesas metálica e telha de zinco. Entre a plataforma e a linha férrea, ativa para cargas, há uma barreira metálica para a proteção contra acidentes.

Nas fachadas, nota-se a presença de pilares estruturais ressaltados e um barrado em blocos. O acesso principal é feito por um hall elevado em concreto com estrutura metálica, fechamento em vidro temperado e brises metálicos, cobertura em laje, construído posteriormente ao projeto original da estação. As portas são de madeira, duas folhas de correr, em vergas retas, as que abrem para passarela de acesso possuem uma folha. As janelas são em aço forjado, vidro, madeira, todas em verga reta.

Os ambientes estão divididos em hall, recepção, salas de consultas e pesquisas, diretoria, administrativo, auditório, arquivos, copa, almoxarifado e banheiros. Algumas salas, foram modificadas para adequar ao novo uso, assim como um acréscimo do mezanino com estrutura metálica em uma delas. Foram feitas divisórias em vidro temperado nas salas e adequações na copa, DML e banheiros. Nos forros, foram colocados PVC. A maioria do piso é de cimento rústico.

Em 2008, a estação passou por reforma para sediar o Arquivo Público de Uberaba. O projeto foi inaugurado em 2008, desenvolvido pela Secretaria de Planejamento - SEPLAN, Secretaria de Administração - SAD e Fundação Cultural de Uberaba – FCU. Para adequar ao novo uso, foi feita a construção do hall de acesso em estrutura metálica com fechamento em vidro e cobertura em laje; adequação da acessibilidade; colocação de reservatório de água superior em concreto armado; retirada do reboco nas fachadas substituído pelo tijolo maciço; modificação do telhado com a troca das telhas de amianto por telhas acústicas e forro em PVC; colocação de guarda corpo tubular em estrutura metálica para demarcar a plataforma e evitar quedas; colocação de barreiras com perfis metálicos e vidro para isolamento da área operacional; substituição dos pisos em concreto usinado; criação de um mezanino em estrutura metálica e concreto em um dos cômodos (Carili, 2015).

Foto 15 - Segunda estação da CMEF em Uberaba, já transformada em depósito.



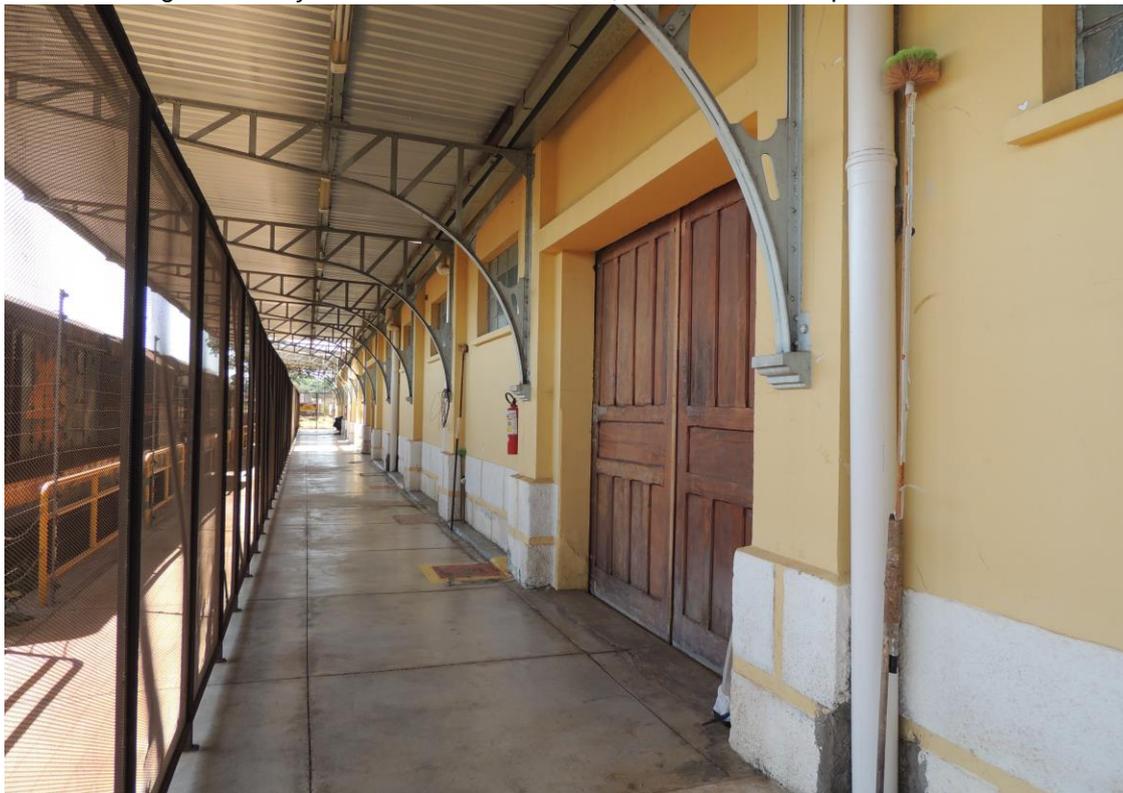
Fonte - Paulo Cury, 1985.

Foto 16 - Segunda estação da CMEF em Uberaba, atual sede do Arquivo Público de Uberaba.



Fonte - Elaborada pela autora, 22/08/2023.

Foto 17 – Segunda estação da CMEF em Uberaba, atual sede do Arquivo Público de Uberaba.



Fonte: elaborada pela autora, 22/08/2023.

Foto 18 – Segunda estação da CMEF em Uberaba, atual sede do Arquivo Público de Uberaba.



Fonte: elaborada pela autora, 22/08/2023.

Ao decorrer do tempo, foi realizada a manutenção e os reparos no telhado e nas calhas, devido aos vazamentos e infiltrações. Foram colocados toldos na fachada frontal para impedir entrada de chuvas pelas portas. Além disso, para proteção do acervo, foram colocados alarmes e sistema de segurança de prevenção e proteção contra incêndio.

Atualmente, foi feito o projeto “Estação de Memórias Ferroviárias” neste local. A realização do projeto é pela Agência de Iniciativas Cidadãs - AIC e pelo Valor da Logística Integrada – VLI, com o apoio do poder público por meio da Fundação Cultural e o Arquivo Público. O projeto foi fomentado por meio de recursos via Lei Federal de Incentivo à Cultura. Teve como finalidade resgatar as memórias ferroviárias da cidade e montar uma exposição colaborativa com a temática. O objetivo foi contar a história da ferrovia na região através de relatos dos ex-funcionários da Companhia Mogiana.

Antes do desenvolvimento do projeto, foi assinado um Termo de Cooperação, entre o Município de Uberaba e a VLI Multimodal AS, para realizar o projeto de maneira colaborativa com a população local um espaço de memória a respeito da história da ferrovia no município de caráter gratuito e permanente. Com isso, o projeto trouxe a difusão e a valorização da memória material e imaterial ferroviária. A pesquisadora participou e colaborou com o projeto, devido ao seu trabalho no Departamento de fomento à Cultura e Patrimônio Histórico da Fundação Cultural de Uberaba - FCU e as pesquisas da dissertação realizadas sobre a temática.

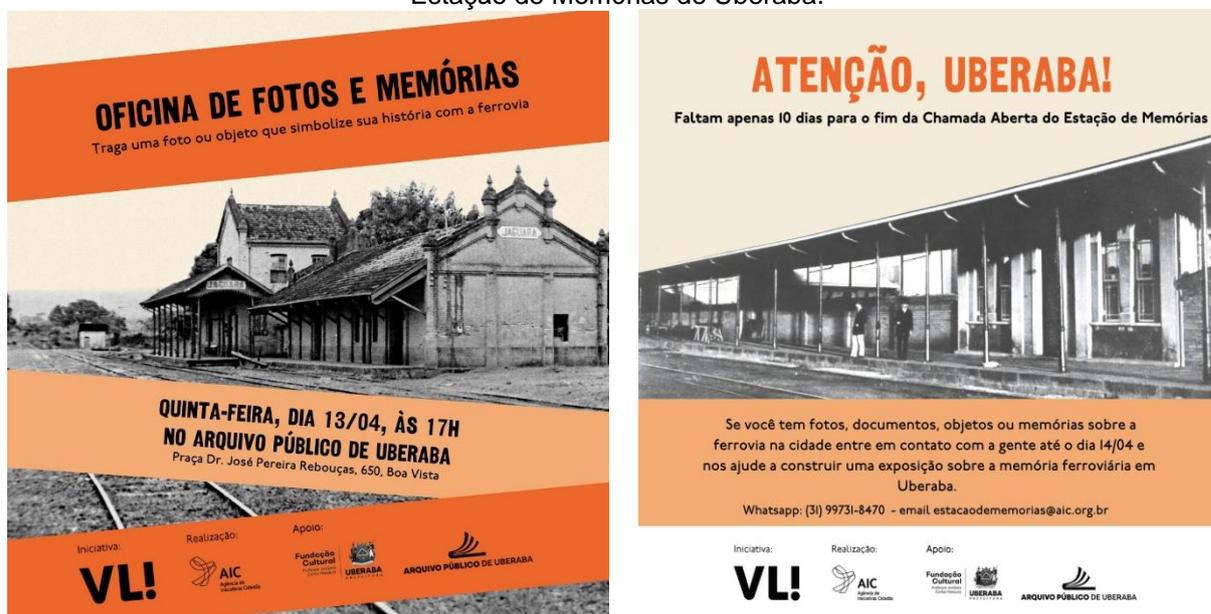
Conforme o Termo de Cooperação, a metodologia de implementação para realização do projeto “Estação de Memórias” foi focada nas histórias de vida dos ex-ferroviários e no princípio da democratização da memória. O processo colaborativo de construção dos espaços de memória teve três etapas principais: o levantamento coletivo de informações; a produção dos conteúdos e da expografia; e o compartilhamento.

Imagem 13 e 14 - Cartazes do café com prosa e da roda de histórias da Estação de Memórias de Uberaba.



Fonte - VLI, AIC, 2023.

Imagem 15 e 16 - Cartazes da oficina de fotos e memórias do projeto Estação de Memórias de Uberaba.



Fonte - VLI, AIC, 2023.

Foto 19 - Participação da pesquisadora na reunião com os antigos ferroviários de Uberaba sobre o projeto Estação de Memórias.



Fonte - Superintendência de Arquivo Público de Uberaba, 2023.

Foto 20 - Oficina de fotos e memórias com os antigos ferroviários no projeto Estação de Memórias.



Fonte - Superintendência de Arquivo Público de Uberaba, 2023.

Foto 21 - Roda de histórias com os antigos ferroviários de Uberaba no projeto Estação de Memórias.



Fonte - Superintendência de Arquivo Público de Uberaba, 2023.

Foto 22 - Reunião com os antigos ferroviários de Uberaba no projeto Estação de Memórias.



Fonte - Superintendência de Arquivo Público de Uberaba, 2023.

Foto 23 – Inauguração da Estação de Memórias de Uberaba.



Fonte: elaborada pela autora, 28/11/2023.

Foto 24 – Inauguração da Estação de Memórias de Uberaba.



Fonte: elaborada pela autora, 28/11/2023.

Foto 25 – Inauguração da Estação de Memórias de Uberaba.



Fonte: elaborada pela autora, 28/11/2023.

Foto 26 – Inauguração da Estação de Memórias de Uberaba.



Fonte: elaborada pela autora, 28/11/2023.

Na primeira etapa do levantamento coletivo de informações, foram produzidas narrativas, coletados documentos, fotos, objetos, identificados os espaços e as construções que fizeram parte da história coletiva. Foram realizadas entrevistas, rodas de história, seleção e coleta de objetos, fotografias e produção de registros diversos que se tornam fontes e referências da história.

Na segunda etapa da produção dos conteúdos e da expografia, foram organizados os conteúdos registrados e coletados na primeira etapa. Neste momento, a AIC promoveu oficina de criação colaborativa da expografia junto aos representantes da comunidade local e propôs um projeto expográfico considerando as especificidades de cada realidade.

Na terceira etapa do compartilhamento, para completar o ciclo, todo conteúdo produzido foi socializado. As narrativas construídas foram escutadas e interpretadas pela comunidade. Foi neste momento que foram construídas e lançadas as expografias. A inauguração do projeto “Estação de Memórias Ferroviárias” foi feita ao final de novembro deste ano.

A **terceira estação de Uberaba**, foi projetada pelo arquiteto Carlos Bratke. As estações ferroviárias projetadas por ele refletiram um momento particular do interior de São Paulo em direção ao Triângulo Mineiro, em que esgotada a produção cafeeira, tornou-se rota para a nova capital de Brasília (Nogueira,2017).

A estação tem predominância da horizontalidade e da monumentalidade, implantada no nível do passeio público, o acesso feito por meio de uma rampa. A estrutura é independente e flexível para futuras ampliações, feita em alvenaria com vedação com elementos vazados. Na plataforma, antigamente usada para embarque e desembarque dos passageiros, possui uma cobertura em balanço, no formato parabolóide hiperbólico pré-moldadas em concreto aparente, cada módulo está sendo sustentado por um pilar central de seção quadrada.

Na fachada frontal, possui três módulos, enquanto na fachada posterior possuem nove módulos, ambos demarcando os acessos. Na fachada principal, possui um recuo destinado ao estacionamento. As portas e janelas são de ferro e vidro, em verga reta. Nas fachadas maiores, acima da cobertura em balanço, nota-se a presença de amplas aberturas em estrutura metálica e fechamento em vidro. No revestimento do piso foi usado blocos de corodur e cimento queimado. Algumas salas foram adaptadas para o novo uso da sede da Guarda Municipal. Todas as aberturas das fachadas menores foram vedadas.

Foto 27 - Terceira estação da CMEF em Uberaba, localizada na Praça Dr. José Pereira Rebouças.



Fonte - Superintendência do Arquivo Público de Uberaba, 1960.

Foto 28 - Terceira estação da CMEF em Uberaba, localizada na Praça Dr. José Pereira Rebouças.



Fonte - Elaborada pela autora, 22/08/2023.

Foto 29 – Terceira estação da CMEF em Uberaba, localizada na Praça Dr. José Pereira Rebouças.



Fonte: elaborada pela autora, 22/08/2023.

Foto 30 – Terceira estação da CMEF em Uberaba, localizada na Praça Dr. José Pereira Rebouças.



Fonte: elaborada pela autora, 22/08/2023.

A **Máquina Locomotiva “Maria Fumaça”** era à vapor, identificada por “tipo 301”, procedente da Inglaterra. Era uma das cinco máquinas do tipo A6-0 / Tenwheel, fabricada por Beyer Pegcock, que a Companhia Mogiana possuía. Os números dessas cinco máquinas, na série de fabricação, era de 3823 a 3827. O número 303 está inscrito na lateral esquerda da locomotiva, refere-se à série a que pertence, identificando a estrada em que atuava na Mogiana (Uberaba, 1999).

Na década de 1970, a locomotiva foi instalada no canteiro central da “Praça da Mogiana”. Em 1889, com a chegada da estrada de ferro à Uberaba, tornou-se um símbolo da prosperidade e do progresso para a cidade. A Mogiana fomentou o comércio local e a chegada de imigrantes.

No dia 10 de junho de 2020, iniciou-se o serviço de reforma e revitalização da “Praça da Mogiana” e o restauro da Máquina Locomotiva. A ação fez parte do projeto Geopark e das comemorações de 200 anos de Uberaba. No dia 29 de outubro do mesmo ano, foi realizado o restauro da Locomotiva e a instalação de uma cobertura. O trabalho foi dividido em duas etapas, a primeira foi pela busca de peças perdidas e a segunda, a revitalização das cores originais em preto e vermelho, detalhes verdes e brancos. Além disso, foi feita a recolocação do farol e da sineta, confeccionada pela Fundação Artística de Sinos de Uberaba – FASU (G1, 2020).

Foto 31 - Máquina Locomotiva “Maria Fumaça”, localizada na Praça Dr. José Pereira Rebouças.



Fonte - Elaborada pela autora, 22/08/2023.

Foto 32 – Máquina Locomotiva “Maria Fumaça”, localizada na Praça Dr. José Pereira Rebouças.



Fonte: elaborada pela autora, 22/08/2023.

Foto 33 – Entorno da Máquina Locomotiva, localizada na Praça Dr. José Pereira Rebouças.



Fonte: elaborada pela autora, 22/08/2023.

O conjunto das residências dos antigos funcionários ferroviários possui tipologia com planta retangular, com pavimentos térreos. Implantadas com um pequeno recuo no nível do passeio público. A estrutura é em alvenaria de tijolos maciços de barro, cobertura em duas águas com estrutura em madeira e telha de barro do tipo colonial.

Na fachada frontal, nota-se a presença de um volume principal e nas laterais há varandas engastadas com acessos demarcados por aberturas arqueadas. Ao decorrer dos anos, observa-se que as residências sofreram várias modificações na sua estrutura. A maioria delas, possuem um muro delimitando a fachada principal, obstruindo a visibilidade do bem. Outra alteração, foi em relação a divisão de cada moradia em duas, separada por um muro. O revestimento da pintura também foi substituído.

Foto 34 – Residência do antigo funcionário ferroviário da CMEF.



Fonte - Elaborada pela autora, 04/12/2023.

Foto 35 – Residências dos antigos funcionários ferroviários da CMEF.



Fonte - Elaborada pela autora, 04/12/2023.

Foto 36 – Residências dos antigos funcionários ferroviários da CMEF.



Fonte - Elaborada pela autora, 04/12/2023.

No que se refere à proteção, o Pavilhão Mogiana foi inventariado pelo Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais - IEPHA - MG em 1987. Atualmente, o imóvel é de propriedade privada e está fechado. Em 1999, a Máquina Locomotiva foi tombada pelo Conselho do Patrimônio Histórico e Artístico de Uberaba - CONPHAU pelo Decreto nº 1901/1999. Em 2009, a segunda estação foi inventariada pelo CONPHAU.

Em relação ao estado de conservação dos complexos ferroviários, o “Pavilhão Mogiana” encontra-se em situação ruim, a segunda e terceira estações em circunstâncias boas, a Máquina Locomotiva “Maria Fumaça” em ótimo estado. A estrutura do Pavilhão Mogiana, mantém-se íntegra, mas grande parte das portas e janelas foram substituídas, uma das portas foi vedada e as demais não existem mais, há apenas os vãos. Na cobertura, as estruturas de madeira e as telhas francesas foram preservados, mas necessitam de manutenção. Nas fachadas menores, próximo a cobertura, o arremate dos pilares apresenta partes faltantes. A pintura das fachadas apresenta pichações, sujidades e desgastes. As estruturas da segunda e terceira estações, mantêm-se íntegras, com as características originais. As portas e janelas de madeira, ferro e vidro, encontram-se no local. A cobertura e a platibanda foram preservadas. As fachadas apresentam desgaste devido às intempéries. A estrutura da “Maria Fumaça”, mantém-se com as características originais, pois foi restaurada em 2020. Além disso, foi construída uma cobertura para proteção do bem tombado.

Durante a pesquisa, foram aplicados questionários para as pessoas que habitam, trabalham e/ou frequentam o Pavilhão Mogiana, edificação que restou da primeira estação, segunda e terceira estações de Uberaba. O objetivo era saber sobre os usos e as percepções dos remanescentes do conjunto ferroviário. Houve a contribuição de dezessete participantes no local. Por se tratar da área urbana, houve facilidade de recrutamento, pois vários ex-ferroviários moram no Bairro Boa vista, situado no entorno desses conjuntos.

Inicialmente, foi perguntado aos participantes se conheciam a trajetória histórica dos pátios ferroviários Pavilhão Mogiana, segunda e terceira estações de Uberaba. Todos conheciam a história dos pátios, sendo que a maioria deles já tinham trabalhado nestes locais. Um dos entrevistados, narrou um pouco da sua história, da vivência com seu pai no pátio ferroviário, desde criança até virar funcionário da companhia, passando por vários cargos durante a sua vida.

Entrei em 4 de janeiro de 1988. Tive vivência no pátio ferroviário, porque meu pai também foi ferroviário, hoje já aposentado, sempre que ele ia trabalhar levava a gente para ver o trem, desde pequeno. Depois, eu fui crescendo, ele já levava a gente aos sábados para trabalhar no pátio e oficina. Logo virei funcionário, primeiro entrei como aprendiz, depois como ajudante de maquinista, maquinista, inspetor, técnico especializado, engenharia, inspetor de operações ferroviárias e por fim de consultoria ferroviária (L.A.J.S,2023).

Depois, foi questionado sobre quais modificações que ocorreram ao longo do tempo nos pátios ferroviários em questão. A alteração primordial, relatada pela maioria, foi a retirada do transporte de passageiros. Segundo um deles, antigamente, o trem de passageiro era diário, com trajeto até Campinas e Araguari. Aos sábados e aos domingos, tinha também o trem bandeirantes que saía de Brasília ia até São Paulo.

Foi lembrado por um dos participantes, quando ele usava o trem de passageiros para fazer compras com seu pai que era ferroviário, saíam de Uberaba para ir até São Paulo, pois a irmã da sua mãe morava lá. Disse que tinham as máquinas locomotivas à diesel e as marias fumaças, mas que depois foram extintas. Segundo ele, enquanto a estrada de ferro e o trem de passageiro existiram, levaram muita fatura para as cidades próximas. Quando o trem parava nas estações para abastecer, tinham as pessoas que vendiam biscoitos e salgados. O trem levava uma ajuda para complementar a renda familiar dos moradores próximos das estações.

Outros entrevistados, recordaram quando embarcaram na terceira estação, com percurso de Uberaba a Ribeirão Preto. Um deles, seguia viagem até São Carlos para ver sua família, na época estudava em Uberaba. Relataram que tudo se transformou, quando o transporte de passageiros foi interrompido, a estação ficou abandonada durante algum tempo sendo refúgio de moradores de rua.

Alguns, disseram que a estrutura da empresa passou por uma mudança muito grande, quando a Fepasa deixou de existir e os funcionários foram transferidos para Ferrovia Centro Atlântica - FCA. Revelaram que houve intervenções nas estações, remanejamento de pessoas, mudanças de escalas e projetos. Hoje, o tráfego do transporte de carga é controlado eletronicamente, via satélite.

O ex-maquinista da ferrovia disse que houveram várias transformações, no intervalo de agosto de 1982 a 2009, quando trabalhou na companhia. Uma das alterações, foi a retirada do ajudante de maquinista. Disse que os funcionários sentiram essa mudança um pouco brusca, mas foram se adaptando com o tempo. Outra

mudança, foi o sistema de licenciamento de trens, antes tinha o aparelho de staff e os telegrafistas em cada estação. Em 2000, a FCA assumiu o controle e trouxe o sistema de auto traque que fazia transmissão de mensagens por meio de um sistema automático.

Em relação às intervenções ocorridas na estação, um deles descreveu o que foi modificado ao decorrer do tempo. O alojamento foi para o pavimento acima e o armazém hoje sedia uma biblioteca. Antigamente, tinham salas da medicina ocupacional e dentista. Quando ele entrou, o andar acima era escritório da via permanente, mas quando veio a FCA virou auditório e sala de treinamento. Na parte debaixo da estação, tinha a sala do chefe, sala de operação, sala da inspetoria, sala geral e a cozinha. Tinha também um virador, um triângulo de locomotiva, para mudar a locomotiva. A oficina também mudou.

Outra modificação ocorrida, depois da Fepasa, foi a ampliação do pátio que era da Mogiana, conforme relato de um dos entrevistados. A partir da década de 70, começou a fazer uma linha nova, onde tiraram o trevo de Peirópolis e passou a ir direto para Ribeirão Preto, mudando o caminho. A primeira estação, segundo os antigos ferroviários, na década de 30, começou a fazer a mudança da linha férrea de Uberaba para Mangabeira. Ressaltou, que todos lamentaram a retirada dos trens de passageiros, porque antes tinha trem para Belo Horizonte, São Paulo, Brasília, era a linha chamada Bandeirantes.

Alguns dos ex-ferroviários disseram que quando mudou da Fepasa para outra empresa, o pátio ferroviário que era aberto passou a ser fechado. Isso ocorreu tanto em Uberaba, como em Uberlândia e Ribeirão Preto. A estação, tornou-se inoperante e passou a usar o pátio e as oficinas para manutenção e reparos.

Durante a trajetória de vinte cinco anos de trabalho na ferrovia, um aposentado da ferrovia disse que não houve melhora no pátio, apenas no trecho novo de Uberaba a Ribeirão. Em 1978, quando inauguraram as estações, eram zeladas pela Fepasa, então tinha o trem passageiro e funcionários. Depois que acabou o trem de passageiro, as estações passaram para a Vale. O trecho velho e de Igarapava ficaram conservados, o resto ficou acabado. Atualmente, as estações estão preservadas.

Um dos participantes contou que durante cinco anos da sua carreira na companhia, participou da troca dos trilhos do pátio de Uberaba até Uberlândia. Cotidianamente, havia manutenção e reparos na ferrovia para evitar acidentes, assim como a mudança dos trilhos e dormentes, capina e limpeza das margens, construção

de canaletas e muros de arrimo para controlar deslizamentos, troca constante de pedras ao longo dos trechos e pátios.

A imagem que um dos entrevistados tinha da Mogiana e da Menelick de Carvalho é remota da infância, quando parte dela já estava demolida e a outra abandonada. Morava na concha acústica, antiga Praça da Gameleira, situada próxima ao Pavilhão Mogiana. Os funcionários da companhia eram fregueses na venda de seu pai, era a primeira casa da Rua Marquês do Paraná, onde ele nasceu e viveu. Então ele teve contato muito próximo com os ferroviários. Lembrou, que houve um período de grande decadência da Mogiana, em que a empresa mal pagava os funcionários e aí seu pai os ajudava.

Durante a entrevista, foi perguntado se os participantes vivenciaram o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário. Todos os participantes vivenciaram, seja no uso do transporte ferroviário de passageiros para visitar seus familiares ou no trabalho na ferrovia. Um deles, lembrou da sua experiência na inauguração da terceira estação de Uberaba, na década de 1970.

Outro questionamento foi sobre qual a lembrança mais marcante para os participantes sobre a época de funcionamento da ferrovia. Os participantes compartilharam várias recordações da época do transporte de passageiro, assim como os acidentes que ocorriam na ferrovia que acabaram marcando suas vidas.

A maioria disse que tinha saudade daquele tempo, “O trem de passageiro era uma viagem divertida e as pessoas adoravam”, destacou V.C.S.O. Um deles, lembrou quando fez um passeio de trem com a sua família e descreveu as percepções sensoriais que trouxe recordações daquela época.

Tenho duas lembranças, a primeira quando fiz um passeio de trem com minha família, com trajeto de Uberaba até Ribeirão Preto. A segunda memória ainda presente, por eu trabalhar perto da linha do trem, que passo por ali todos os dias, são as lembranças dos sons, sirene e apito. Essas não saem da cabeça nem quando eu durmo (J.R.F., 2023).

Um dos participantes falou que utilizou muito o trem de passageiro com itinerário de Uberaba a Ribeirão Preto, era um percurso de três horas, um pouco mais que um ônibus. Existia também o trem noturno, denominado Bandeirante, parava em Uberaba a meia noite e seguia em direção ao estado de São Paulo. Recordou, que no trajeto tinha como contemplar a paisagem e caminhar dentro do trem.

Foram narradas lembranças da Companhia Mogiana de um dos entrevistados quando era criança, no período do natal.

Quando chegava nas vésperas de natal, quando eu tinha cinco anos, a Companhia Mogiana dava presentes de Papai Noel. Ficavam três vagões parados, passávamos por cada um, onde tinha o Papai Noel e os presentes. Tenho essas lembranças que por sinal são muito boas. Outra lembrança, no trem que saia de Uberaba para Ribeirão Preto, o cozinheiro do restaurante ia para último vagão pegava um garfo e espetava um bife e logo vinha um gavião que ia comer a carne na árvore. Uma lembrança que não sai da minha memória, é que a paisagem da janela do trem é muito marcante, quando passava próximo a determinadas fazendas eu me lembro daquelas senhoras que ficava ali paradas nas janelas esperando o trem passar. A estação para quem viveu tem uma simbologia sentimental muito grande (J.E.A., 2023).

Na década de 50 e 60, a maria fumaça passou a ser a diesel, informou um deles. Em 1889, com a chegada da ferrovia a Uberaba, tudo passou a ser transportado por ela. Exemplificou quando foi a São Paulo na década de 60 com seu avô, ganhou uma bicicleta, ela veio de lá para Uberaba de trem em quinze dias. Na época, na estação tinha correio, bar e era o ponto mais movimentado. Todo mundo se reunia na estação, muitos namoros começavam lá, era ponto de encontro, sendo referência da cidade.

A maioria eram funcionários da ferrovia, lembram do convívio e da troca de experiência com os seus colegas. Um deles, relatou que vivenciou a construção do gerador de locomotivas e de vagões. Disse que devido a sua experiência, colocou a primeira locomotiva nesse gerador.

Um funcionário que trabalhou trinta e quatro anos na ferrovia, falou o que mais o marcou era o acompanhamento do progresso, mas também tinha o saudosismo da estação. Disse que existiam várias estações em outras cidades, mas que hoje só tem o pátio, não tem mais o pessoal que trabalhava na ferrovia. Atualmente mudou, antes tinha o maquinista e o ajudante, agora só tem o maquinista. Uma sobrinha dele entrou agora para ser maquinista, mas se fosse antigamente não poderia ser mulher.

O ex-maquinista relatou um acidente em que vivenciou durante seu trabalho na ferrovia em Uberaba. Em primeiro de abril de 1982, ele saiu em uma locomotiva com mais de oitenta vagões. Parou em frente a uma estação e foi avisado que iria cruzar um outro trem com quarenta vagões. Antigamente, a mudança de via era feita de forma manual por meio de uma chave. Mas esse trem estava no mesmo sentido que ele e não fez o desvio. Então, aconteceu um acidente porque os responsáveis pelo outro

trem estavam dormindo. A locomotiva tinha um dispositivo de segurança, chamado de alertor, mas tinham isolado para dormir. Ao final, todos sobreviveram. Outra recordação dele, foi que a Mogiana veio para Uberaba em 1989, com trajeto Franca, Ribeirão Preto, Pedregulho e Rifaina, passava na estação do Cipó em Sacramento, Jaguará, Conquista e Guaxima. Em 1905, fez o trecho de Igarapava, mas em 1978 fechou. Quando ele entrou na Mogiana, disse que melhorou muito, tinha máquina a vapor, trabalhou dois anos na reparação delas, dois anos no freio da locomotiva a diesel. A Mogiana era pequena, tinha a GM e GL8, em 1970 comprou os modelos alemães, depois de 1974 veio as U20, 116 U20. Ele buscou quatro delas no porto, as duas primeiras vieram em navio, depois foram montadas em Campinas.

O que marcou para dois ex-ferroviário, foi um acidente em que um homem de quarenta e dois anos de trabalho na ferrovia havia se suicidado. A esposa dele tinha falecido, passou um tempo ele se jogou na frente do trem. Outro homem, que também trabalhou a vida inteira de ajudante geral, subiu em uma mangueira antes do trem chegar, caiu e morreu. Teve também a história de um truqueiro, mecânico de vagão, que perdeu o pé na entrada do pátio. Isso aconteceu porque resolveu pegar carona no trem, os trens da Fepasa não paravam para eles, tinham que pegar o trem em movimento e pular.

Outro participante, lembrou de dois acidentes, um foi quando ele trabalhou na Estação do Eli, o trem passou e tombou com dez vagões carregados de móveis porque a chave estava errada. Queriam mandar ele embora porque ele tinha apenas seis meses de trabalho. Mas seu mestre escreveu uma carta dizendo que a causa do tombamento não era a chave errada e sim o friso fino. Então, ele não foi advertido, isso marcou muito para ele. Outra coisa que o marcou, foi quando estava na Palestina de folga, houve um acidente com duas locomotivas e uma carga.

Um ex-funcionário da ferrovia, narrou que quando chegou na estação Buriti tinha acontecido um acidente por suicídio. Era uma senhora grávida de nove meses, disse que foi muito triste. Outro acidente, foi na estação Ômega, chegando a Uberlândia, onde uma senhora que era esposa de um telegrafista suicidou.

Outra pergunta, foi se os participantes tinham parentesco ou proximidade com alguém da comunidade que vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário. Quatorze participantes responderam que tiveram parentesco com pessoas que conheceram o transporte ferroviário. Entre os familiares descritos, incluíram pais, mães, esposa, filhos, irmãos, tios, cunhados e amigos. A maioria deles trabalhavam no

transporte ferroviário da CMEF ou RMV, tinham foguista, maquinista, manobrador e chefe de estação. Somente três que não tiveram parentesco ou contato com pessoas que vivenciaram o transporte ferroviário.

Em seguida, foi perguntado sobre qual lembrança compartilhada por este membro da comunidade que foi mais marcante para o participante. Quatorze participantes compartilharam lembranças e quatro não tinham.

A maioria dos entrevistados tiveram a oportunidade de entrar na jornada de trabalho da ferrovia por meio da ajuda de seus familiares que já eram empregados da companhia ferroviária. Um deles, quando criança, disse que o pai o levava para ver o trem e isso que desencadeou sua vontade de trabalhar na ferrovia. Dois dos entrevistados, receberam a ajuda de seus sogros, um acolheu o genro na casa dele, a casa do telegrafista, durante quatro meses. Outro funcionário entrou na Mogiana e ficou trabalhando lá durante cinco anos, por meio do apoio de seu irmão. Depois pediu para sair para estudar a noite na cidade.

Portanto, depois que entravam na companhia, segundo um dos entrevistados, havia uma convivência muito grande entre os funcionários da ferrovia, cada dia tinha uma viagem para um local. Tinha um maquinista que contava histórias, aventuras e os acidentes que ocorriam.

Um deles, lembrou que no dia 4 de janeiro de 1988, quando assinou um contrato com a companhia ferroviária, mas ele não sabia que já teria que entrar na sala de aula de imediato. O prazo era de um dia para se deslocar. Ele não tinha levado nada, quando chegou no local, tinha uma república de um sargento aposentado onde só ficavam os ferroviários, e foi aí que conheceu seu colega manobrador.

Houve muitos relatos sobre o uso do transporte de passageiros. Um deles falou que embarcava com sua família na plataforma da segunda estação ferroviária de Uberaba, em uma locomotiva à vapor. Disse que seu pai vivia dentro da estação, viajavam juntos. Outro participante falou, que aos finais de semana viajava com seu pai para visitar o seu avô que trabalhava na manutenção de trilhos da linha férrea e morava nas estações (Mangabeira, Irara e Casa Branca). Disse que viajou a vida inteira de trem, só parou quando os trens pararam.

Assim, era feito o aviso para os passageiros embarcarem no trem, por meio da buzina e apito.

Tinha um maquinista amigo de meu pai, [...] que em cada lugar que ele chegava dava umas repicadas no apito da máquina, por isso o pessoal já sabia quem era o maquinista. Outra coisa interessante também, quando a gente ia embarcar, o trem tinha um chefe ou inspetor de linha, que tinha um apito diferente. Quando estava próximo ao horário do trem sair, ele dava um apito e o maquinista respondia com a buzina. Até o terceiro apito o trem já saía (J.E.A., 2023).

A lembrança de um dos entrevistados está relacionada aos antigos integrantes da Folia de Reis dos Ferroviários que trabalharam na companhia ferroviária. Um dos integrantes da folia o chamou para fazer parte do grupo, mas o mesmo faleceu e a folia ficou parada dois anos. Após esse tempo, ele virou capitão e deu continuidade à folia.

Alguns integrantes relataram os acidentes compartilhados por membros da comunidade. Um deles junto ao tio foram viajar, morava em Itumirim, então pegaram o trem da Rede Mineira. Depois, pegaram em Uberaba o Amoroso Costa e foram para Itumirim, mas o trem tombou com eles, estavam dormindo. O maquinista ficou preso, o ajudante fechou o óleo e apagou o fogo, mas ele ainda queimou o braço com o vapor. Disse que seu pai trabalhou trinta e seis anos nessa estação. Outro acidente relatado, que havia acontecido em outra cidade, mas trouxeram seu pai para Uberaba, foi que uma cascavel tinha pegado ele na ferrovia. O filho não trabalhava na ferrovia na época, seu pai ficou internado por treze dias e depois sobreviveu.

Foi feito um questionamento sobre como a comunidade usa os pátios ferroviários do Pavilhão Mogiana, segunda e terceira estação. Onze participantes disseram que as pessoas não usam os pátios ferroviários, quatro falaram que usam e dois não souberam dizer por não terem mais contato com o local.

A maioria dos participantes relataram que a comunidade não usa os pátios ferroviários por não existir mais o transporte de passageiro. O uso se restringiu a empresa Valor da Logística Integrada - VLI para o transporte de cargas. Foi falado também, a ferrovia que funcionava na praça foi mudada para a Rua Espanha centralizando todo o complexo ferroviário, assim como a estação, o armazém, as oficinas e os escritórios.

Um deles disse que a comunidade não usa o pátio ferroviário devido a facilidade tecnológica na vida das pessoas. Ele acha que deveria ter um atrativo para que as pessoas visitem o lugar e seja um momento prazeroso para elas.

Outro relato sobre a como era usada a ferrovia naquela época, mas que hoje em dia a comunidade não usa mais. Conta também que a FCA tinha um programa para uma visita da comunidade na locomotiva.

Não tem como eles usarem, antes tinha um campo da Mogiana, o antigo estrelinha, onde o pessoal da ferrovia encontravam e jogavam futebol. Hoje, a Ferrovia Centro Atlântica - FCA tem aqueles encontros da família dos maquinistas, sendo um dia a cada seis meses. Eles vão dentro das oficinas, sobem nas locomotivas, mostram cada maquinista, explicando como foi a trajetória deles para as famílias. Estes encontros são importantes, muitas vezes os filhos não sabem como o pai trabalha. Então, a família fica mais próxima com o desempenho de cada atividade (F.S., 2023).

A maioria disse que não usam hoje, mas na época da Fepasa era aberta para a população, as crianças viam o trem. Um deles contou que ajudou a proteger a ferrovia porque era o segurança. Foi maquinista, escalante, manobrador e agente de estação. Para eles, Uberaba é uma estação fechada, a comunidade não tem acesso. Um deles, sugeriu em abrir um espaço para comunidade para o ferromodelismo.

Entre um dos entrevistados que acha que a comunidade usa o pátio ferroviário, disse que há um grande fluxo de famílias depois da última revitalização e reforma no entorno do complexo ferroviário. As pessoas usam esta área para lazer, como os jogos na quadra, passeios e piqueniques. As estações da cidade ganharam novos usos e significados, trouxeram movimento para o local.

Hoje não existe mais o transporte de passageiros, mas, no entanto, as antigas estações ganharam um novo significado, um novo uso, uma delas hoje é o Arquivo Público de Uberaba, onde recebe pesquisadores do Brasil inteiro. A outra estação hoje se tornou a Guarda Municipal de Uberaba, que colabora com a segurança da cidade. A praça possui uma Máquina Locomotiva muito antiga, considerada ponto turístico e de lazer para comunidade (J.R,F., 2023).

Um dos participantes narrou como era usado o complexo da primeira estação e o que influenciou na economia da cidade na época. Usou outro exemplo, atual, em relação a estação que sedia o Arquivo Público de Uberaba.

A comunidade usou muito o pátio ferroviário da Rua Melenick de Carvalho, porque marcava o fim da cidade no bairro Boa Vista. O uso foi intenso, porque normalmente como acontece com a rodoviária,

instala-se próximo a ela, um comércio muito importante que são, vendas, bares, pensões e inclusive prostíbulos. Porque chega gente e vai gastar, então tem o comércio efervescente. Então tinha uma atividade enorme, era um reflexo do que havia na cidade. Outro exemplo, foi a estação da Praça Mogiana que atualmente é o Arquivo Público. Essa estação está preservada devido a mudança do uso, porque senão teria sido abandonada ou demolida, aquilo foi espetacular e maravilhoso. E o Arquivo é um exemplo em Minas Gerais e em grande parte da localidade, porque ele não teria se desenvolvido como se desenvolveu lá (J.A.N., 2023).

Um integrante da Folia de Reis dos Ferroviários, manifestação popular em homenagem aos três reis magos, falou que o grupo usa o espaço da Praça Dr. José Rebouças, situada no entorno das estações.

A pesquisadora questionou sobre quais outros usos poderiam ocorrer nos pátios ferroviários Pavilhão Mogiana, segunda e terceira estações, para melhorar a qualidade de vida da comunidade. Treze participantes foram a favor de ter outros usos nos pátios ferroviários e quatro não foram.

A maioria dos entrevistados disseram em melhorar a segurança, em ter um museu ferroviário, ser mais acessível e ter um trem turístico. Um deles, disse que antigamente, a Secretaria de Turismo tinha um projeto para movimentar o turismo, pois Minas Gerais gasta mais com turismo do que arrecada, ou seja, os mineiros saem e investem mais em outros estados. Disse que é importante um projeto de instalação do turismo ferroviário, ligando Uberaba a Peirópolis, Ponte Alta, Conquista e Sacramento.

Um deles disse que o ideal seria criar cursos dentro dessas edificações para manter seu estado de conservação bom. Foi acrescentado, que deveria aprimorar os serviços que já existem para o cidadão para ter mais qualidade e terem mais possibilidades de aproveitar o espaço.

Em relação as instalações das antigas estações ferroviárias, os participantes acham que devem ser usadas, deveriam promover visitas e passeios nas estações com um atrativo itinerante. Antigamente, a FCA fazia este projeto uma vez por mês, acolhia a comunidade que não vivenciou esse momento. Outro participante, disse que na Rua Espanha há uma rota de linha, que o pessoal da vila utilizava, mas deveria ser reformada e colocada para visitação, assim como as antigas locomotivas.

Um deles ressaltou que foi bom para a comunidade a terceira estação ser ocupada pela Guarda Municipal, porque além de dar mais segurança para o pessoal, preserva o patrimônio e não fica abandonada. Um deles, sugeriu que na terceira

estação, projetada por Carlos Bratke, pudesse ter algo aberto ao público. Foi proposto que nesse local pudesse ser um museu ferroviário.

Alguns entrevistados falaram que os pátios ferroviários não deveriam ter outros usos devido a segurança, para eles poderiam causar acidentes. Um deles disse que deveria proibir o acesso de pessoas que não fazem parte do quadro de funcionários, o pátio não deve ser utilizado para melhorar a vida da comunidade, deve ser restrito à circulação de trens. Outro, salientou, que para melhorar para a comunidade só se mudasse a ferrovia de local.

Outra pergunta, foi sobre qual a importância dos pátios ferroviários Pavilhão Mogiana, segunda e terceira estação para os participantes. A maioria dos participantes disseram ter importância e quatro discordaram. Foi relatado pelos ex-ferroviários que o pátio teve um grande valor, pois dependeram dele para construir toda a sua vida junto a família. Muitos se emocionaram ao falar da paixão que tinham pela ferrovia e recordar várias lembranças e vivências.

Para mim era muito importante. O cara que é ferroviário, ele não quer sair da ferrovia, ele não quer nenhum emprego que ganha muito, o cara de ferroviário, ele quer ser ferroviário, porque é uma paixão a ferrovia. Mas só que hoje está degradante a ferrovia, ela não ajuda mais. Mas isso aí são lembranças de infância, então a gente tem recordação demais, amizades e uma turma boa (J.B.L., 2023).

Alguns deles disseram que a segunda estação de Uberaba é importante, porque funciona o Arquivo Público. Hoje, é considerado um espaço muito significativo para eles, onde desenvolvem suas atividades profissionais. A estação deixou de ter importância para o transporte ferroviário para ser utilizado por uma questão cultural.

Outros entrevistados falaram que era uma lembrança muito antiga, sendo de suma importância para a cidade, porque antigamente a movimentação de carga era grande, os armazéns tinham carregamentos de adubo, torete e vinhos. Hoje, a empresa é logística.

O pátio ferroviário é muito importante para a comunidade. Foi falado que seria importante retomar as atividades de lazer aos finais de semana, para que as pessoas frequentassem mais o local, como por exemplo a feira de carro que existia antigamente.

Um relato importante de um dos ex-ferroviários, foi referente as mudanças das transições da Fepasa para Ferrobán.

Para mim não é só o pátio ferroviário não, a ferrovia em si entra na veia das pessoas, você começa a trabalhar lá e vai ser ferroviário a vida inteira. Em 1985 à 2003, pedi conta para sair e ir para outra empresa. Com as mudanças das transições, vieram muita gente transferida para Uberaba. Chegou uma certa ocasião, em 24 de dezembro, fase que marcou a minha vida, o gerente geral de Araguari me ligou com a instrução para falar com os encarregados que não precisam prestar contas para Ribeirão Preto e Campinas, só em Araguari. Era a mudança de Fepasa para Ferrobán. Era para eu fazer uma lista do pessoal que queria sair pelo acordo e de quem queria permanecer (W.T.S.J., 2023).

Os participantes que discordaram sobre a importância dos pátios ferroviários, relataram vários motivos, como a falta de utilidade e da acessibilidade para a comunidade. Foi sugerido por um deles que a ferrovia deveria sair daquele local. Outro participante, disse que a ferrovia teve importância histórica e afetiva somente nos anos em que ele trabalhou lá, mas que atualmente, para ele não tem mais relevância, apenas para a comunidade. Entende que o pátio de Uberaba foi muito bom e tem uma importância para a cidade, porque ali foi instalada a Guarda Municipal, na terceira estação de Uberaba.

Ao final, foi feita uma indagação sobre o que deveria ser feito para preservar o patrimônio ferroviário. Dezesesseis participantes estão insatisfeitos com a preservação do patrimônio ferroviário e propuseram algumas providências que deveriam ser tomadas pelas autoridades. Apenas um está satisfeito com a atual situação.

A maioria disse que há necessidade de um investimento no turismo para a reativação das linhas ferroviárias de Uberaba, a volta do transporte de passageiros por meio de uma política integrada do Governo Federal, Estadual, Municipal e da Secretaria de Turismo. Além disso, é importante que os órgãos federais fiscalizem e façam cumprir o termo de concessão, principalmente ao longo dos quinze metros do leito da linha, inclusive na preservação das estações.

Um deles destacou que nas concessões que o governo faz quando privatiza, tinha que ter um contrato semelhante ao fizeram com a Vale, um dos poucos lugares que o trem de passageiro não acabou. Os vagões são de última geração, com ar condicionado, cozinha americana e todos possuem freio de válvula eletrônica. Se desde que privatizou a ferrovia em Uberaba tivesse mantido esse modelo de contrato, hoje teria um trem de maria fumaça ativo. Ele finalizou a sua fala dizendo que o romantismo da ferrovia passou a perder espaço para o capitalismo.

Outros participantes enfatizaram que a empresa que administra a ferrovia não está preocupada em preservar, somente em receber. Teria que ter um investimento para preservar o patrimônio ferroviário, não deixar as estações acabarem e serem tomadas por vândalos. Então, quando fizerem a concessão da malha ferroviária, a responsabilidade pela preservação das estações deveria pertencer a concessionária. Um deles, deu exemplo da preservação da segunda estação, atual sede do Arquivo Público e da terceira estação, sedia a Guarda Municipal.

Um dos participantes, J.R.F., disse: “Acredito que algumas ações são fundamentais, mas a mais importante e a prioritária é a conscientização da população da importância do patrimônio ferroviário para história de Uberaba. [...]” Exemplificou que a Máquina Locomotiva “Maria Fumaça” situada na praça, no entorno desse pátio ferroviário, como exemplo da ferrovia da cidade, hoje está sendo utilizada mais como brinquedo do que como símbolo da prosperidade do engrandecimento do município que ela possibilitou a construção. Um deles, W.T.S.J. ressaltou “É importante registrar a história da ferrovia, por meio das pesquisas junto as Universidades”. Foi falado sobre a realização do tombamento das estações e das locomotivas, também sugerido a criação de museus ferroviários.

O único participante que ficou satisfeito com a preservação do patrimônio ferroviário, relatou que melhorou muito. Antigamente, as estações eram abandonadas, mas com o Arquivo Público foi uma grande alegria para a população.

2.2. Complexo ferroviário Peirópolis

O conjunto arquitetônico e paisagístico de Peirópolis está implantado na área rural de Uberaba, pertencente a linha Catalão, KM 580,341 na MG 2529, linha inativa. Peirópolis está localizado às margens da rodovia BR-262, a cerca de 20 km do perímetro urbano. Em 1889, foi inaugurado o posto telegráfico nomeado de Paineiras. Em 1918, recebeu a denominação de Cambará e em 1924, foi alterado para Peirópolis em homenagem a Frederico Peiró. Nesse período, o posto foi promovido para estação (Giesbrecht, 2021).

Durante o período de 1889 a 1960, Peirópolis teve como suas principais fontes de sustentação econômica, a agricultura, a pecuária e a mineração de calcário para a fabricação da cal. Em 1945, foram descobertos os primeiros fósseis, durante a construção de um trecho ferroviário próximo à estação de Mangabeira, localizada ao norte de Uberaba. As pesquisas e escavações realizadas no local foram conduzidas pelo paleontólogo Llewellyn Ivor Price (Ribeiro, 2014).

Em 1986, a estação foi desapropriada, permanecendo abandonada. Com isso, foi criada pela comunidade uma organização não governamental denominada Associação dos amigos do Sítio Paleontológico de Peirópolis, composta por moradores e defensores das causas científicas, para buscar melhores condições de tratamento dos fósseis. Para preservar as escavações e a manutenção dos fósseis, o grupo conseguiu encerrar as atividades de uma mineradora na região, por meio de um processo judicial contra a empresa. Desse modo, em 1992, houve a inauguração do Centro de Pesquisas Paleontológicas “Llewellyn Ivor Price” - CPPLIP e do MD, antiga estação férrea, que possibilitaram uma potencialização das atividades na paleontologia (Silva; Pereira, 2021).

Em 2000, o conjunto de Peirópolis foi tombado pelo Conselho de Patrimônio Histórico e Artístico de Uberaba - CONPHAU pelo Decreto nº 2544/2000. Em 2010, CPPLIP passou a integrar a Universidade Federal do Triângulo Mineiro – UFTM para desenvolver atividades de ensino e pesquisa voltadas para a temática paleontológica.

As edificações que compõem os remanescentes do patrimônio ferroviário, encontram-se preservadas, assim como o Museu dos Dinossauros (estação), casa do turista (residência de Frederico Peiró), casa de hóspedes, pousada, armazéns, restaurantes, sorveteria, casa dos doces, casa do trole, casa do telefonista e casa do contador. A linha férrea, os trilhos e os dormentes já não existem mais.

Foto 37 - Estação de Peirópolis.



Fonte - Agustin G. Martinelli, 1980.

Foto 38 – Complexo ferroviário de Peirópolis.



Fonte: Sérgio Teixeira, 2002.

Foto 39 - Estação de Peirópolis, atual Museu dos Dinossauros.



Fonte - Elaborada pela autora, 14/06/2023.

Foto 40 – Estação de Peirópolis, atual Museu dos Dinossauros.



Fonte: elaborada pela autora, 14/06/2023.

Foto 41 – Interior da estação de Peirópolis, atual Museu dos Dinossauros.



Fonte: elaborada pela autora, 14/06/2023.

Foto 42 – Interior da estação de Peirópolis, atual Museu dos Dinossauros.



Fonte: elaborada pela autora, 14/06/2023.

Foto 43 – Laboratório de fósseis da estação de Peirópolis, atual Museu dos Dinossauros.



Fonte: elaborada pela autora, 14/06/2023.

Foto 44 – Casa de apoio a estação de Peirópolis.



Fonte: elaborada pela autora, 14/06/2023.

Foto 45 – Casa de apoio a estação de Peirópolis.



Fonte: elaborada pela autora, 14/06/2023.

Foto 46 – Vista da casa do telefonista de Peirópolis.



Fonte: elaborada pela autora, 14/06/2023.

Foto 47 – Vista da pousada de Peirópolis.



Fonte: elaborada pela autora, 14/06/2023.

Foto 48 – Antigos armazéns de Peirópolis.



Fonte: elaborada pela autora, 14/06/2023.

Foto 49 – Antiga residência de Frederico Peiró, fundador de Peirópolis, atual Casa do Turista.



Fonte: elaborada pela autora, 14/06/2023.

Foto 50 – Centro de Pesquisas Paleontológicas “Llewellyn Ivor Price” de Peirópolis.



Fonte: elaborada pela autora, 14/06/2023.

Atualmente, Peirópolis é conhecido como um centro de pesquisas e referência paleontológica no Brasil. Faz parte do macroprojeto Geopark de Uberaba, voltado para desenvolvimento do turismo sustentável na região, visando obter a chancela junto à Unesco.

A estação Peirópolis, atual Museu dos Dinossauros, segue a mesma tipologia das estações construídas pela Companhia Mogiana Estrada de Ferro – CMEF. Possui pequeno porte com uma planta retangular, implantada acima do nível de onde existia a linha férrea, com um acesso feito por meio de escadas e rampas. Tem dois volumes, o menor provavelmente construído posteriormente a estação. A estrutura é em alvenaria de tijolos maciços de barro, com cobertura em duas águas com estrutura em madeira e telha de barro do tipo francesa.

A plataforma, antigamente usada para embarque e desembarque dos passageiros, é coberta por um prolongamento da água do telhado sustentado por mãos francesas de madeira, fixadas na alvenaria. Há um sistema de calhas para a captação das águas pluviais, escoado por dutos locados ao lado dos pilares. Alguns são embutidos abaixo da plataforma.

Nas fachadas há pilares ressaltados e um barrado em blocos. Acima das vergas retas dos vãos, destaca-se a presença de sobrevergas em massa. Na fachada posterior, há uma pequena cobertura sustentada por mãos francesas com telha em zinco protegendo a porta de acesso. Nas fachadas menores, a empena é triangular em cimalha e com a inscrição do nome da estação “Peirópolis”.

As portas são de madeira, de duas folhas de correr e também têm as de madeira e vidro, de abrir, em verga reta. As janelas são de madeira e vidro, de quatro folhas, sendo as internas com duas folhas lisas, em venezianas de abrir e as externas de duas folhas do tipo guilhotina, em verga reta. Estas, apresentam os peitoris ressaltados com cornija. As janelas menores são em estrutura metálica e vidro. Esses vãos são todos emoldurados em massa na parte superior.

Houve uma modificação nos cômodos em relação ao projeto original. Foram feitos ambientes para atender ao uso do museu, a bilheteria, as salas de exposições, o laboratório de fósseis, a sala de souvenir e o banheiro.

Peirópolis passou por intervenções, em 1991, iniciou-se o processo de restauro para instalação do CPPLIP e MD. Externamente, a edificação manteve a volumetria e as fachadas. Houve um acréscimo em uma cobertura, na fachada posterior, para proteção da porta de acesso. Internamente, sofreu intervenções para adequar ao uso

do museu paleontológico. No espaço museológico foram criados grandes painéis de madeira pintados na cor preta, estes não permitem a visualização das esquadrias. O forro de madeira também foi pintado de preto. O piso das salas foi modificado com um tipo de laminado de madeira (CARILI,2015). Atualmente, houve a instalação de corrimão e guarda corpo para a acessibilidade.

O conjunto ferroviário de Peirópolis possui um estado geral de conservação bom. A estrutura do MD, antiga estação, mantém-se íntegra, com as características originais. As portas e janelas de madeira e vidro, encontram-se no local. Na cobertura, as telhas francesas e o beiral apoiado em mãos francesas de madeira foram preservados. Parcialmente, uma das ripas de madeira apresenta descascamento da pintura. A pintura das fachadas está bem preservada.

Durante a pesquisa, foram aplicados questionários para as pessoas que habitam, trabalham e/ou frequentam o complexo ferroviário Peirópolis. O objetivo era saber sobre os usos e as percepções das pessoas em relação a este conjunto ferroviário. Por se tratar de uma área rural, em que há uma comunidade no entorno, houve uma facilidade em abordar os cinco participantes.

Inicialmente, foi perguntado aos participantes se conheciam a trajetória histórica do pátio ferroviário Peirópolis. Todos afirmaram conhecer a história desse pátio ferroviário.

Em seguida, foi questionado sobre quais as modificações que ocorreram ao longo do tempo neste pátio ferroviário. Um dos participantes, relatou as mudanças que ocorreram ao longo da história de Peirópolis, quando ainda era um ramal chamado Cambará. Em 1889, foi inaugurada a estação ferroviária denominada Cambará. Era feita em tijolinho, local onde armazenou a cal e a produção de agronegócio, mas com o tempo foi rebocada. Tinha também as casas das doceiras que eram em tijolão de cerâmica a vista. Na malha ferroviária havia o trem de transporte de cargas e o vagão de transporte de pessoas. No pátio não havia caixa de água original, pois a locomotiva não necessitava de reposição de água, era movida à lenha. Ao decorrer do tempo, desenvolveu em volta desse pátio ferroviário um povoado. Fazia parte desse conjunto, a Fundação Peirópolis, a casa do Frederico Peiró, a mercearia e a máquina de arroz. Em 1896, Frederico Peiró chegou em Peirópolis e trouxe consigo um exemplar do livro de espiritismo do Alan kaderk. Considerada o berço do espiritismo, teve apoio de Langerton Neves da Cunha, ajudante de escavação do Price. Por volta da década de 1940, Llewellyn Ivor Price chegou a Peirópolis atraído pelas caieiras e pela

paleontologia. O primeiro fóssil foi encontrado próximo à estação de Mangabeira, atualmente não existente. Em 1947 a 1974, o pesquisador Price coletou material fóssil e levou para o Rio de Janeiro. Com a morte de Frederico Peiró, Paineiras, a antiga Cambará, passou a ser chamada de Peirópolis em sua homenagem. Então a pesquisa paleontológica andou junto com a estação por muito tempo. O material, vinha uma vez ou duas vezes ao ano que era levado para a coleção do Departamento Nacional de Produção Mineral. Hoje esse material foi transferido para o Museu de Ciências da Terra dos Serviços Geológicos do Brasil. Por volta de 1980, a ferrovia parou de vez, ficou desmantelada, tiraram os trilhos de ferro e ficou totalmente abandonada. E foi em 1988, representantes da comunidade e a equipe da prefeitura foram até o Rio de Janeiro para que fosse construído um Centro de Pesquisas Paleontologia e implantado um museu para resguardar o material encontrado. No dia 17 de julho de 1992 foi inaugurado o Centro de Pesquisas Paleontológicas “Llewellyn Ivor Price”, onde foi diretor até 2009.

Uma modificação relatada por um morador de Peirópolis foi quando o governador de São Paulo desativou a Fepasa. Há quarenta anos atrás, ele viu que tinham levado as portas da frente da estação e a estrutura começou a deteriorar. Nessa época, tinha uma empresa mineradora que estava danificando os fósseis dos dinossauros. Logo, a justiça foi acionada e houve o fechamento dessa empresa. Posteriormente, foi inaugurado na antiga estação o Museu dos Dinossauros e foi fundada a Associação dos Amigos de Peirópolis. A maioria dos participantes falaram que a estação ficou abandonada por muito tempo, antes de virar o museu.

Outro membro da comunidade falou, que na década de 20 e 30, o movimento da ferrovia era mais para o transporte em geral. Depois da década de 30, teve início a fábrica de cimento em Ponte Alta, tendo que fazer uma adaptação na rota. Antigamente, a ferrovia estendia ao estado de São Paulo, até o porto de Santos.

Durante a entrevista, foi perguntado aos participantes se vivenciaram o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário e qual a lembrança mais marcante para eles. Os quatro participantes vivenciaram esse momento e um não teve experiência com o transporte ferroviário, pois a linha já tinha sido desativada.

Um residente, relatou que quando era criança, lembra que seu pai ia ao domingo de trem para Uberaba. Teve essa lembrança do vagão, pois foi a única vez que andou de trem. Quando era menino brincava em cima do trolinho.

Um dos participantes, contou que a primeira pessoa que o trouxe foi o seu professor e a sua avó. Na ocasião, foi feito um vídeo da sua avó tocando violino e

saindo de dentro do trem de ferro, ela estava descendo para vir a Peirópolis. Ele disse que vivenciou tudo, desde o fechamento até o dia da reinauguração do pátio ferroviário.

Em relação as lembranças mais marcantes, duas moradoras mais antigas falaram sobre a facilidade do transporte ferroviário para ir a Uberaba. Outro membro da comunidade, relatou que era muito comum o pessoal aos finais de semana jogar bola, soltar pipa ou ficar na estação vendo quem passava. Era comum ficar olhando, onde ganhava bala e buscava água para eles. A comunidade inteira vinha aos domingos por ser o dia que tinha mais gente diferente dentro do trem.

Um dos moradores, narrou como foi a transição da mudança de uso da antiga estação ferroviária de Peirópolis para abrigar o Museu dos Dinossauros.

A lembrança que eu tenho é que quando eu vim em Peirópolis em uma das vezes, eu não tinha olhado, mas quando olhei eu vi escrito “Marselha” na telha da estação, isso aí é importado e acho que eles nem sabiam. Eu tinha que restaurar tudo com delicadeza, mas saber como usar isso e a telha foi que me deu força para valorizar esse pequeno projeto do Museu dos Dinossauros e que virou grande (B.T., 2023).

O único entrevistado que não vivenciou o funcionamento do transporte ferroviário, ouviu de sua família um relato histórico que marcou o desenvolvimento econômico de Uberaba.

No dia 15 de novembro de 1889, dia da proclamação da República, surgiu o primeiro Zebu comercial em Uberaba, o boi Lontra. Meu trisavô Antônio Borges de Araújo e o seu irmão Zacarias Borges de Araújo compraram o boi Guzerá, trazido para Uberaba pela ferrovia, ao qual passou por Peirópolis no ano da sua inauguração (L.C.B.R., 2023).

Outro questionamento, foi se os participantes tinham parentesco ou proximidade com alguém da comunidade que vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário e qual a lembrança compartilhada por este membro da comunidade que foi mais marcante para ele. Quatro participantes responderam que tiveram parentesco com pessoas que conheceram o transporte ferroviário. Entre os familiares descritos, incluíram avôs, avós, trisavô, pais, mães, filhos, irmãos e amigos. Estes compartilharam várias lembranças. Somente um que não tinha parentesco e nem lembranças.

Uma participante relatou que seu avô Frederico Peiró, um dos precursores de Peirópolis, fez a sua casa próximo a Mogiana, pois a sua esposa ia muito para Santa Maria para as sessões de espiritismo por meio do transporte ferroviário.

Outro relato importante de um dos entrevistados, foi referente a influência da ferrovia na descoberta dos primeiros fósseis de dinossauros em Peirópolis.

Um fato interessante está relacionado aos primeiros fósseis de Uberaba, encontrados nas terras José Caetano Borges na região da Mangabeira. Foram achados os fósseis quando foi feito um desvio da ferrovia, pois a serra era muito íngreme e as máquinas não tinham força e descarrilhavam. Minha mãe me contou que o pai dela falou que descarrilhou um trem na serrinha. Em 1945, com a mudança desse traçado foi que encontraram os primeiros fósseis e o primeiro ovo de dinossauro, inscrito na América do Sul pelo Price em 1951. No entanto, há uma relação da ferrovia com a descoberta dos primeiros fósseis. Ela foi o fio condutor do desenvolvimento do transporte das pessoas e dos produtos (L.C.B.R., 2023).

Na época do transporte ferroviário, um dos moradores era menino, sua avó costumava fazer muita pamonha com a família, mas estava preocupada devido à ausência de um de seus parentes. Na época, estavam acontecendo vários acidentes de trens na Engenheiro Lisboa e Córrego dos Dourados. O tio do participante só não morreu, porque na última parada do trem um amigo dele o chamou para tocar sanfona em Guaxima, desceu antes. No acidente morreram muitas pessoas. Essa história ficou marcada para as pessoas toda vez que vão pescar nesse lugar. Disse, que até hoje tem saco de cimento endurecido no rio devido ao acidente.

Foi feita uma pergunta sobre como a comunidade usa o pátio ferroviário Peirópolis. A maioria dos participantes disse que a comunidade usa a estação ferroviária como Museu dos Dinossauros. Para um deles, trouxe várias recordações do passado.

Usam de várias formas, como lazer, cultura e turismo. Hoje se for analisar é o espaço físico mais aproveitado que a comunidade tem, porque usa a estação ferroviária de lembranças. Minhas tias por exemplo, quando mocinhas elas vinham para plataforma do trem para ver os rapazes que passavam no trem. É uma atração até hoje, a estação está restaurada abrigando o museu. Ainda tem as lembranças, onde passavam o trilho, as portas que se abriam e o armazém (J.I.S., 2023).

Um dos entrevistados explanou que o conjunto de Peirópolis foi tombado pelo Conselho do Patrimônio Histórico e Artístico de Uberaba – CONPHAU. Atualmente, a única estrutura que está degradada e sem cuidados de manutenção é a Fundação Peirópolis e a máquina de arroz. O entorno é muito bem cuidado, todos os moradores ajudam a manter. As pessoas possuem uma qualidade de vida excepcional, tem vários tipos de serviços assim como doceiras que exploram o espaço, restaurantes, entre outros. Segundo ele, o turismo floriou, e por isso foi feita a proposta de criação do Geoparque. Criou-se um sentimento de pertencimento muito grande da comunidade. Assim como o movimento de transformação da estação em um museu. Na semana dos dinossauros são realizados projetos educacionais e treinamento dos estudantes da Faculdade. Geoturismo dos fósseis, gera uma cadeia produtiva de restaurantes, pousadas, visita as cachoeiras e outros negócios. Estes produtos dão a sustentabilidade econômica e turismo. Tem iniciativa privada, participação pública da Prefeitura de Uberaba, UFTM e iniciativa da comunidade local. Educação, conservação e desenvolvimento sustentável são elementos fundamentais do Geoparque.

Um morador antigo, disse que Peirópolis teve duas fases, uma em que comunidade de estava tomando conta e a outra que há dez anos atrás a Universidade Federal do Triângulo Mineiro – UFTM passou a ter usufruto pelo período de trinta anos. A comunidade usa o local para fazer piquenique e slackline.

A pesquisadora questionou sobre quais outros usos poderiam ocorrer no pátio ferroviário Peirópolis para melhorar a qualidade de vida da comunidade. A maioria dos participantes disseram que a UFTM, gestora do local, deveria melhorar o turismo em Peirópolis por ser considerado um Geoparque.

Em Peirópolis há projetos educacionais, pesquisas e exposições, destacou outro integrante. Ressaltou que os fósseis de dinossauros foram os elementos que fizeram com que o lugar não entrasse em extinção. Em 1992, criou-se o Centro de Pesquisas Paleontológicas “Llewellyn Ivor Price” e o Museu dos Dinossauros na antiga estação.

Outro participante, disse que poderia instalar lojas de conveniências na estação para expor materiais daquela época, isso beneficiaria não só a comunidade, mas o turismo também, para informação das pessoas.

Atualmente é feito o ciclo de bicicletas, reuniões de motos, festival de inverno e a semana dos dinossauros, ressaltou um morador. Disse, que entrou em pauta da prefeitura para que o ano que vem tenha a semana da primavera. Complementou que

os alunos das escolas usam o pátio, todos usam, para fazerem piquenique ou irem aos restaurantes.

Outra pergunta, foi sobre qual a importância do pátio ferroviário Peirópolis para o participante. Todos disseram que o pátio é importante. Algumas pessoas relataram sobre a importância turística do local, pois recebem muitos ônibus para visitas de crianças. Segundo uma moradora, o lugar proporciona à comunidade uma qualidade de vida tranquila, saudável e segura.

Um dos relatos de um dos participantes, foi que na culminância de seu trabalho veio a Peirópolis para ser diretor do Centro de Pesquisa, na época que a estação ainda estava abandonada. Aos poucos, o local foi transformado em um Sítio do Patrimônio Internacional Geológico, do Zebu e do Chico Xavier. Para ele, foi parte da sua vida, de trinta sete anos de geólogo, passou trinta e dois anos em Uberaba.

[...] Quando eu tinha quatorze anos, meu tio escritor da revista Globo Rural, ia receber um físico Roberto Lobo. Me levou a Peirópolis junto com eles, para ver os fósseis. Passei em frente à estação e não me dei conta, lembro dos fósseis. Chegou na época do vestibular, meu tio deu uma sugestão lembrando a visita de Peirópolis, foi aonde eu decidir ser geólogo. Isso aqui representa grande parte da minha vida, mas tenho muita gratidão por ter vivenciado isso (L.C.B.R., 2023).

Outro morador da comunidade, disse que tem lembranças ao encontrar alguns amigos no final de semana. Um amigo dele veio fotografar Peirópolis, e ele pode falar um pouco sobre paleontologia, história da estação para que levassem essa experiência para outros amigos de Franca e para o pai dele que trabalhou como chefe da Estação.

Um participante descreveu a importância e as melhorias de Peirópolis. Calçaram todas as passarelas, tiraram as árvores que ficavam em frente a linha, dando uma limpeza geral. Foi colocado um pergolado para o pessoal sentar e conversar. Também foi fechada a rua para o pessoal passar e ver isso tudo. Na entrada de Peirópolis foi colocado as câmeras de segurança. Então, em breve virá um estacionamento e uma ampliação para fazer duas pistas. Ele diz achar importante haver o uso comunitário, social, cultural e científico.

Ao final, foi feita uma indagação sobre o que deveria ser feito para preservar o patrimônio ferroviário. Os quatro participantes falaram que estão insatisfeitos com a preservação de Peirópolis, apenas um está satisfeito. A maioria acha que a ferrovia deveria continuar, pelo menos o trecho de Uberaba até Peirópolis, por causa do turismo

e do Geoparque. Assim como destacou um dos participantes, sobre a importância de preservar as construções antigas do patrimônio ferroviário.

[...] Acho que deve manter viva a memória da ferrovia em Uberaba, cada estação poderia se transformar em um marco. Colocar de volta o trem, que eu já cheguei a andar de Uberaba até São Simão, era um vagão de passageiros e último era um restaurante, era muito gostoso ver as paisagens. Imagina restaurar, já tem a linha férrea. Combinar com ferrovia Centro Atlântica - FCA e VLI que são da Vale, um plano junto com Ministério Público, empresários, Ministério do Turismo, já que somos Geoparque com uma importância mundial, reviver essa linha entre Uberaba e Uberlândia, passando pelas estações, se puderem ser revitalizadas como ponto de exposições sobre a ferrovia, a produção agrícola de grãos, milho, soja, canavieira e bichos da região do cerrado. Cada parada, expor o que Uberaba tem de bom na produção de alimentos, como sendo um território da história, cultura, águas cristalinas, estações que trouxeram o Zebu, ocupada pelo Museu dos Dinossauros. Essa linha poderia sair de Peirópolis até chegar a Uberlândia. Daqui até Uberaba seria a parte mais cara, teria que voltar a linha na bitola certa. De Uberaba até Uberlândia a linha já existe, só colocar o vagão. É um projeto milionário, restaurar essas estações e aos poucos montar pequenos museus da vocação da cidade, dando identidade ao território de Uberaba (L.C.B.R., 2023).

O participante satisfeito, acha importante que Peirópolis deve continuar com o uso comunitário, social, cultural e científico.

2.3. Complexo ferroviário Palestina

A estação Palestina está implantada na área rural de Uberaba, pertencente a linha Catalão, KM 647,178 na MG 2530. Inaugurada em 1895, era denominada durante a construção de “Pato Cru”. Em 1986, foi desativada, servindo apenas como posto de cruzamento, pois os trens de passageiros haviam sido suprimidos nos anos de 1990 (Giesbrecht, 2021).

Em 2021, a estação foi inventariada pelo Conselho do Patrimônio Histórico e Artístico de Uberaba – CONPHAU. Atualmente é usada como residência de um morador da comunidade.

Na área de entorno, encontram-se a estação, capela, casa de serviços, casa dos funcionários e caixa d'água. A linha férrea está ativa, com o trilho e os dormentes. A vegetação do entorno é de grande a médio porte.

Foto 51 - Estação Palestina.



Fonte - Flávio Salge Cunha, 3/8/2023.

Foto 52 - Estação Palestina e entorno.



Fonte - Flávio Salge Cunha, 3/8/2023.

Foto 53 – Estação Palestina e a máquina locomotiva.



Fonte: Flávio Salge Cunha, 3/8/2023.

Foto 54 – Capela no entorno da Estação Palestina.



Fonte: Flávio Salge Cunha, 3/8/2023.

A estação Palestina segue a mesma tipologia das estações construídas pela Companhia Mogiana Estrada de Ferro – CMEF. Possui pequeno porte com uma planta retangular, implantada acima do nível da linha férrea, com um acesso feito por meio de escada. Tem dois volumes, o menor provavelmente construído posteriormente a estação. A estrutura da estação é em alvenaria de tijolos maciços de barro, com cobertura em duas águas com estrutura em madeira e telha de barro do tipo francesa.

A plataforma, era usada para embarque e desembarque dos passageiros, é coberta por um prolongamento da água do telhado sustentado por mãos francesas de madeira, fixadas na alvenaria.

Nas fachadas, nota-se a presença de pilares ressaltados e barrado em blocos. Há um quadro de avisos próximo à entrada principal. Nas fachadas menores, a empena é triangular com cimalthas e com a inscrição “Palestina”.

As portas são de madeira, de duas folhas de abrir, em verga arqueada. As janelas são de madeira e vidro, do tipo guilhotina, em verga arqueada.

Internamente, a estação Palestina sofreu intervenções para adequar ao uso de moradia. Os cômodos se dividiram em sala, quartos, cozinha e banheiro.

O conjunto ferroviário Palestina possui um estado geral de conservação bom. A estrutura da estação, mantém-se íntegra, com as características originais. A cobertura e as esquadrias foram preservadas. Uma das ripas de madeira apresenta empenamento. A pintura das fachadas apresenta desgaste na parte superior devido às intempéries.

Durante a pesquisa, foram aplicados questionários para as pessoas que habitaram, trabalharam e frequentaram o complexo ferroviário Palestina. O objetivo era saber sobre os usos e as percepções das pessoas em relação a este conjunto ferroviário. Por se tratar de uma área rural, a abordagem foi mais restritiva com a participação de duas pessoas.

Inicialmente, foi perguntado aos entrevistados se conheciam a trajetória histórica do pátio ferroviário Palestina. Todos os participantes conheciam a história do pátio. Um deles, relatou que a estação foi um ponto estratégico, fazia parte de um entroncamento com a linha da rede ferroviária federal, há muito tempo atrás.

Outra questão, foi sobre as modificações que ocorreram ao longo do tempo no pátio ferroviário Palestina. Segundo um deles, relatou que houve a modernização da malha ferroviária, das locomotivas que eram movidas a óleo diesel há tempos atrás, eram as chamadas Maria Fumaça, traziam todo transporte. Disse que duas construções

de alvenaria já não existem mais no local. Os operadores que faziam os desvios foram substituídos por molas. Outro participante, falou que foi realizado um prolongamento do pátio ferroviário Palestina, para ampliar o espaço das locomotivas. Um dos desvios foi desativado, antigamente era utilizado para carregamentos e descarregamentos. A edificação da casinha da fornalha e a caixa d'água, que abastecia a máquina locomotiva na época, continuaram preservadas.

Em seguida, foi perguntado aos participantes se vivenciaram o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário e quais as lembranças marcantes para eles. Todos relataram que vivenciaram o período que existiam os trens de passageiros. Um deles, contou emocionado sobre os passeios que fazia para os bailes e Festa de Reis.

[...] o trem de passageiro era o auge, embarcava e desembarcava muita gente. Antigamente tinha os bailões lá também, era bem movimentado, cheguei a pegar essa época, era muito boa. Foi marcante, o trem de passageiro vivia lotado de gente, descia lá na festa, no outro dia voltava para Uberaba. Pessoal passava a noite lá nas festas, muita festa de reis, era muito bom, tenho saudade até hoje (A.C.F., 2023).

Complementou ainda, nessa época também tinha o transporte de carga, onde embarcava e desembarcava o gado e os carregamentos de toras de eucalipto que iam para Uberlândia. Antes disso, falou que não tinha energia elétrica, trabalhavam à base do lampião e da lamparina.

Outro questionamento, foi se os entrevistados tinham parentesco ou proximidade com alguém da comunidade que vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário e quais lembranças compartilhadas por este membro que foi mais marcante para eles. Todos responderam que tiveram parentesco com pessoas que conheceram o transporte ferroviário. Entre os familiares descritos, incluíram avô, avó e pai. Um deles, disse que seus avós e seu pai eram todos ferroviários, mas já eram falecidos. Uma das lembranças relatadas era o telégrafo e hoje utilizam a internet. Eram os maquinistas que levavam os estafes e mensagens para as próximas estações.

Foi feita uma pergunta sobre como a comunidade usa o pátio ferroviário Palestina. Um dos integrantes, relatou que hoje em dia é usado como moradia a margem dos trilhos. Outro participante, falou que o pátio funciona normalmente, sendo usado para cruzamento de trens e passagem de trem de carga.

A pesquisadora questionou sobre quais outros usos poderiam ocorrer no pátio ferroviário Palestina para melhorar a qualidade de vida da comunidade. Os dois

participantes falaram sobre a inserção de um posto de saúde. Além disso, deve ter melhorias no sistema de energia e água. Um deles disse que o local poderia também ser usado para mini cursos sobre as atividades, a serem ministrados pela SEBRAE, EMATER e SAGRI. O outro, disse que devido a estação ser em um lugar estratégico, tem muitos pontos turísticos.

Outra pergunta, foi sobre qual a importância do pátio ferroviário Palestina para os participantes. Todos disseram que o pátio é importante, um deles relatou que foi um local de muitas histórias, com famílias acolhedoras e trabalhadores das fazendas próximas, que utilizam o lugar como moradia. A família dele viveu neste local desde a década de 1970. Outro participante contou quando entrou na ferrovia com quinze anos, aprendeu a trabalhar e fazer as tarefas domésticas.

Ao final, foi feita uma indagação sobre o que deveria ser feito para preservar o patrimônio ferroviário. Os dois participantes demonstraram que estão insatisfeitos com a preservação do patrimônio ferroviário. Um deles, ex-ferroviário, destacou:

[...] Se a ferrovia ou a prefeitura deixasse alguém da família de ferroviário para que assumisse alguma casa ou estação abandonada para fazer uma reforma e tomar conta, iria ser a coisa maravilhosa do mundo. A ferrovia impregna no sangue da gente e não sai mais. Fiquei trinta anos lá, tenho saudade até hoje, te garanto que todos ferroviários são assim, todos tem saudade até hoje de voltar. Se a prefeitura e o pessoal da ferrovia ajudassem o ex-ferroviário a tomar conta e cuidar desse patrimônio, hoje estariam tudo em pé (A.C.F., 2023).

2.4. Complexo ferroviário Buriti

A estação Buriti está implantada na área rural de Uberaba, pertencente a linha Catalão, KM 670,850 na MG 2524. A estação foi inaugurada em 1895. Atualmente, encontra-se abandonada, apenas com a linha férrea ativa para transporte de cargas. No local, ainda existem os remanescentes ferroviários, como a estação, capela, casa do telegrafista, lavanderia, casa do feitor, casas dos funcionários, trolinho, casa do padre, cruzeiro, coreto e as duas caixas d'água de ferro fundido justapostas, sendo uma de 1902 e a outra de 1903 (Giesbrecht, 2019).

Em 2014, a estação Buriti, incluindo seu entorno, foi tombada pelo Conselho do Patrimônio Histórico e Artístico de Uberaba - CONPHAU pelo Decreto nº 2660/2014.

Foto 55 - Estação de Buriti e entorno.



Fonte - Flávio Salge Cunha, 3/8/2023.

Foto 56 - Estação de Buriti.



Fonte - Flávio Salge Cunha, 3/8/2023.

Foto 57 – Estação de Buriti.



Fonte: Flávio Salge Cunha, 3/8/2023.

Foto 58 – Caixa d'água da Estação de Buriti.



Fonte: Flávio Salge Cunha, 3/8/2023.

A estação Buriti segue a mesma tipologia das estações construídas pela Companhia Mogiana Estrada de Ferro – CMEF. Possui pequeno porte com uma planta retangular, implantada com um degrau acima do nível da linha férrea. Tem dois volumes, o menor provavelmente construído posteriormente a estação. A estrutura da estação é em alvenaria de tijolos maciços de barro, com cobertura em duas águas com estrutura em madeira e telha de barro do tipo francesa.

A plataforma, antigamente usada para embarque e desembarque dos passageiros, tinha bancos em madeira e estrutura em ferro. Nas paredes tinha lampião, com estrutura de ferro (IPAC, 1987). A plataforma era coberta por um prolongamento da água do telhado sustentado por mãos francesas de madeira, fixadas na alvenaria. Mas com o tempo, foi removido pela concessionária por possuir incompatibilidade com as dimensões dos novos modelos das máquinas. Atualmente, a linha férrea está ativa para o transporte de cargas.

Nas fachadas, nota-se a presença de elementos em massa ressaltados na alvenaria, formando um barrado em formato de blocos. Na fachada frontal, há presença de um quadro de avisos. Nas fachadas menores, as empenas são triangulares com pilares em tijolos aparentes arrematadas por cimalthas e moldura em massa com a inscrição “Buriti”.

Algumas das portas e janelas de madeira, de duas folhas, de abrir, em verga arqueada, foram retiradas. Uma das aberturas da fachada posterior da estação, foi tampada e há uma trinca profunda na parte superior.

O complexo ferroviário Buriti possui um estado geral de conservação ruim. Por permanecer abandonado e sem uso, o processo de degradação aumentou. Parcialmente, na estrutura da estação há algumas áreas que apresentam partes faltantes do tijolo. Algumas portas e janelas de madeira e vidro foram retiradas do local. Na cobertura, algumas telhas francesas estão quebradas e os beirais foram removidos. Com isso, provocou o aparecimento de umidade. A pintura das fachadas apresenta desgaste devido às intempéries, por isso os tijolos ficaram expostos.

Durante a pesquisa, foi aplicado um questionário para uma pessoa que habitou e frequentou o complexo ferroviário Buriti. O objetivo era saber sobre o uso e a percepção dele em relação a este conjunto ferroviário. Por se tratar de uma área rural, a abordagem foi mais restritiva com a contribuição de um morador, pois não havia uma vila próxima, apenas uma fazenda localizada na proximidade.

Inicialmente, foi perguntado ao participante se conhecia a trajetória histórica do pátio ferroviário Buriti. Ele disse que vivenciou a história desse pátio a partir de 1965, pois morou próximo à estação. Quando era criança, ele lembrava de todo o movimento e de todas atividades da comunidade ferroviária.

Lembro muito bem, por exemplo, do vagão do trem pagador que chegava ao final do mês e estacionava na estação. Fazia uma fila de gente que trabalhava para a ferrovia, aqueles prestadores de serviços, fornecedor de produto, de lenha que ficava ali recebendo. Então eu me lembro bem como era o pátio ferroviário Buriti (J.G.B., 2023).

Em 1950, com a entrada das máquinas à diesel, foram acabando as máquinas locomotivas, a caixa d'água e a lenha. Mantiveram a manutenção da linha com os funcionários, feitor, trolinho, troca de dormente, pino e reagrupamento das pedras. Ao final de 1960 e início de 1970, houve uma grande mudança na transição da gestão do modelo ferroviário estabelecido.

Depois, foi questionado sobre quais foram as modificações que ocorreram ao longo do tempo no pátio ferroviário Buriti. Ele disse que a principal foi quando mudou o trabalho que era feito localmente pela adoção de máquinas. Apesar de ser um trabalho braçal, era um emprego que fazia com que tivesse uma comunidade de funcionários da ferrovia.

Outra mudança importante, segundo ele, foi quando parou o trem passageiro, provavelmente, em 1985. Nele trabalhavam o chefe da estação, o telegrafista e o ajudante de telegrafista. Então, tinham três famílias para conduzir a parte do gerenciamento da estação, mais quatro a cinco das turmas, ou seja, cada estação tinha de oito a dez famílias. Entre Uberaba e Uberlândia, eram de dez a doze estações, na beira da linha vivia uma comunidade de trabalhadores da ferrovia de cento cinquenta pessoas.

A estação Buriti tinha seis famílias trabalhando, sem contar o chefe, telegrafista, quando eu falo família, era o homem com a esposa e os filhos morando ali. Então, naquela época tinha uma comunidade, tinha em média de seis famílias, eram vinte a vinte cinco pessoas morando na beira da linha. Cada estação dessa tinha uma turma que cuidava na metade do caminho, entre uma estação indo para o norte e para o sul. Aí chegava na metade do caminho, a turma da estação seguinte era a responsável. O trabalho era tão grande que entre uma estação e outra tinham as casinhas de turma na beira da linha para as pessoas que trabalhavam e viviam ali. [...] Então essa turma, como eu disse,

funcionou até o final dos anos 1960, trazia a cultura daquele pessoal (J.G.B., 2023).

O entrevistado lembrou do momento de sua infância, em que andava muito de trem, quando a ferrovia estava no auge. Recordou que tinham três trens que saíam cedinho de Ribeirão e iam até Araguari e voltavam todo dia em Uberaba. O trem misto, era um trem cargueiro em que o último vagão era de passageiros, saía de Uberaba e ia para Araguari. Havia um trem que fazia Uberaba e Araguari todos os dias. Uma vez por semana, tinha o trem Bandeirantes que saía de São Paulo e ia para Brasília, mas ele não parava nas estações, só parava em Uberaba e o de Uberlândia só parava nas cidades. O trem de prata era um trem que andava numa velocidade maior, era muito grande com oito a nove vagões, cheio de gente. Quando ele vinha, tinha que parar tudo e os trens cargueiro tinham que entrar nos desvios para o Bandeirante passar. Nos anos 1950 até 1960, o trem de passageiro teve muito valor porque dava muito lucro para a ferrovia. Ao final de 1960 e o início de 1970, começou a ter ônibus.

Disse como exemplo a Europa, em que as pessoas ainda usam muito o trem, mas no Brasil as empresas foram entrando em decadência e falindo. Para ele, um dos fatores que mudou, foi quando a ferrovia deixou de ser privada e passou a ser pública. No final de 1960, a Mogiana foi vendida para a Ferrovia Paulista S/A - Fepasa, empresa estatal que tinha interesse nos transportes de carga. A Fepasa tinha uma dívida do governo de São Paulo, sendo transferida para o governo federal. A RFFSA, que já estava falida, ficou com o trecho entre São Paulo e Brasília. Na década de 1990 que a concessão para explorar o trecho entrou em leilão. A Vale ganhou a concessão do trecho de Uberaba, onde passou a transportar só carga. Perdeu-se totalmente o interesse porque o trem de passageiros não dava retorno que o de carga dava, pelo contrário, exigia um custo operacional. Ressaltou que a sua esperança é que voltasse o trem de passageiro.

Durante o diálogo, foi perguntado ao participante se vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário e qual era a lembrança mais marcante para ele. Falou que vivenciou e relatou várias lembranças do período em que morava próximo à estação Buriti.

Na minha época, o mais marcante era o movimento dos trens passageiros na estação Buriti, porque minha avó e meu avô moravam pertinho, eram quatrocentos metros da casa deles até a estação. Então a gente corria, ouvia o apito do trem, ele vinha bem devagarzinho, então

dava tempo. Eu ficava sentado naquele banco da estação vendo aquela movimentação de gente subindo e descendo, era também um sobe e desce de carga e mala. Achava aquilo fascinante, aquele movimento. Nas minhas férias, eu comprava pão francês no vagão do restaurante do trem, porque a gente não tinha pão. Neste vagão serviam o almoço, cerveja, guaraná, pão com salame, geleia e pipoca. [...] Hoje eu lembro disso, o chefe da estação dava dois apitos para que quem estivesse na plataforma tinha que entrar para seguir viagem e quando ele dava o segundo apito a máquina saía. Ele dava um apito, a máquina dava um sinal, ele dava outro apito, a máquina saía devagarzinho e quem estava lá tinha que entrar correndo. Teve muitos casos, em que a gente ia viajar de trem, parava nas estações e ao ver um pé de manga maduras, corríamos lá para pegar antes do trem sair, assim como goiaba. Outra coisa que me chamou a atenção na época, eram os trens de embarque de gado. Então, tinha o trem cargueiro, que passava às dez da noite, mas minha avó não me deixava ver porque era muito tarde. Às vezes eu ia com meu tio e ficava sentado lá pra ver o trem passar, todo dia ele vinha de Uberlândia e descia numa velocidade danada. [...] O trem tinha que pegar o staff da estação Buriti, aí ele chegava e jogava na estação Palestina, esta pegava o staff da estação Buriti para liberar para a estação Mangabeira (J.G.B., 2023).

Outro questionamento, foi se ele tinha parentesco ou proximidade com alguém da comunidade que vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário e qual lembrança compartilhada por este membro da comunidade que foi mais marcante para o participante. Seus tios trabalharam na ferrovia e um deles era o chefe de estação. Lembrou que ele e seu tio desciam do trem para ir na estação tomar café de manhã e depois voltavam para o trem para ir embora.

Em seguida foi feita uma pergunta sobre como a comunidade usa o pátio ferroviário Buriti. O integrante relatou que, atualmente, as pessoas não usam o pátio ferroviário porque está abandonado. Ressaltou que tem feito a manutenção da estação.

A pesquisadora questionou sobre quais outros usos poderiam ocorrer no pátio ferroviário Buriti para melhorar a qualidade de vida da comunidade. Para o participante, o grande desafio dessas estações que estão abandonadas é em relação ao seu uso. A proposta dele para a estação Buriti, seria fazer uma área destinada a um viveiro de mudas, assim aproveitaria o abastecimento da caixa d'água. Com essa atividade, aberta a comunidade, fomentaria o turismo e serviria de apoio ao ciclismo. Exemplificou também outros usos, onde a caixa de água poderia ser usada durante o período da seca para abastecer os caminhões de bombeiros que fazem trabalho de controles de fogo. Segundo ele, também poderia ser usado pela comunidade para fazer encontros,

projetos, entre outras atividades. Por ser uma área que tem trânsito de trens, há uma responsabilidade com a segurança das pessoas. Teria que definir o responsável, quem iria cuidar do bem e o que iria fazer.

Outra pergunta, foi sobre qual a importância do pátio ferroviário Buriti para o participante. O membro da comunidade argumentou com sentimento de afetividade, pertencimento da estação.

Para mim é a minha história, minha infância. Estou lá até hoje, acho que teve um papel fundamental, mas não vejo isso com meus irmãos e com a minha família. Tenho um apego muito grande naquele lugar, acho o clima muito saudável e a minha infância foi muito boa ali, eu aproveitei muito. Hoje eu tenho certeza que eu era feliz e sabia que era feliz, eu gostava muito. É uma relação de afetividade com o lugar, um pertencimento em uma época que a gente tem aquilo tudo muito puro, uma pureza mesmo de vida. Eu me lembro da escolinha, de meus pais, da minha família, meus tios, todos passaram a vida ali e eu continuei próximo à estação (J.G.B., 2023).

Ao final, foi feita uma indagação sobre o que deveria ser feito para preservar o patrimônio ferroviário. O participante demonstrou insatisfação, destacou que deveria haver uma legislação em que os responsáveis que exploram comercialmente os pátios ferroviários assumissem um compromisso mais efetivo na preservação do patrimônio ferroviário. Exemplificou que, na Europa, ainda encontra estações preservadas. Além dos responsáveis pelas estações, é também importante envolver a própria comunidade para cuidar do patrimônio ferroviário.

2.5. Complexo ferroviário Irara

A estação Irara está implantada na área rural, próxima a divisa dos Municípios de Uberaba e Uberlândia, pertencente a linha Catalão, KM 600,527 na MG 1793. Inaugurada em 1895, o trem de passageiros passava por ali nesse período até 1998. Em fevereiro de 2009, existiam muitas casas de funcionários, um alojamento, todos com a inscrição "CM" e uma caixa d'água de ferro fundido com a data de 1903 (Giesbrecht, 2020).

Na área de entorno, atualmente, encontram-se construções de apoio a estação, assim como casas de serviços, funcionários, alojamento e uma caixa d'água. A linha férrea está ativa, ainda existem os trilhos e os dormentes. A vegetação do entorno é de grande a médio porte.

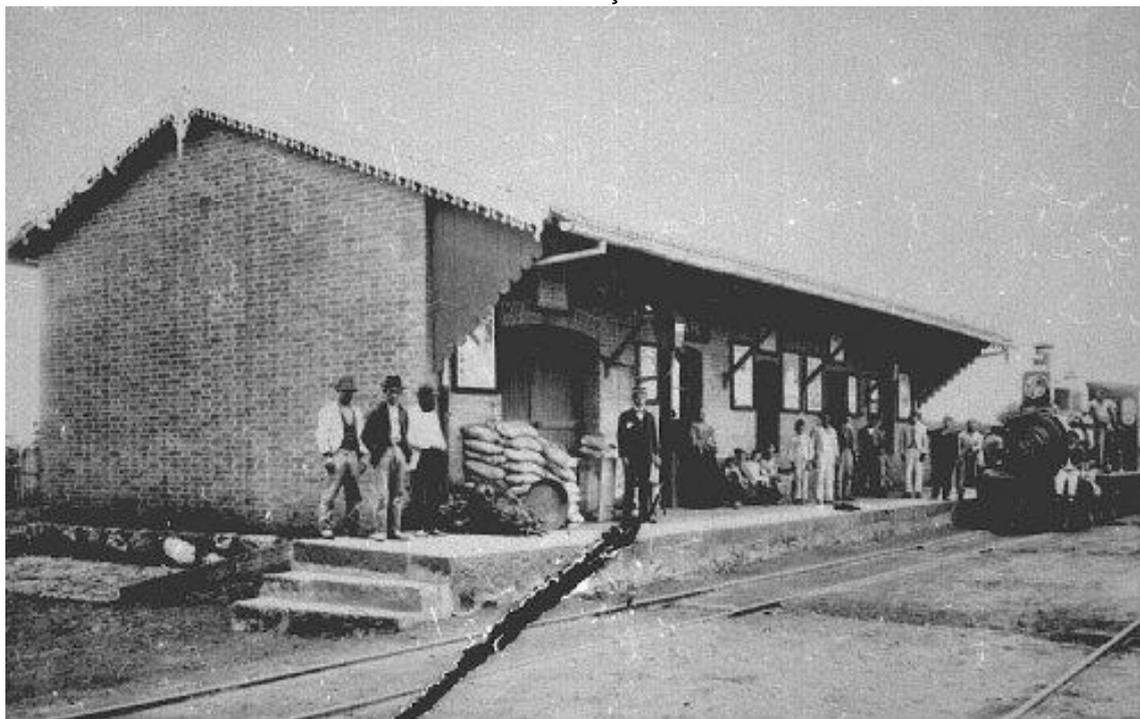
A estação Irara segue a mesma tipologia das estações construídas pela Companhia Mogiana Estrada de Ferro – CMEF. Possui pequeno porte com uma planta retangular, implantada com um degrau acima do nível da linha férrea. Tem dois volumes, o menor provavelmente construído posteriormente a estação. A estrutura da estação é em alvenaria de tijolos maciços de barro expostos, com cobertura em duas águas com estrutura em madeira e telha de barro do tipo francesa.

A plataforma, antigamente usada para embarque e desembarque dos passageiros, é coberta por um prolongamento da água do telhado sustentado por mãos francesas de madeira, fixadas na alvenaria. Estas, encontram-se danificadas com grande parte das madeiras e das telhas faltando.

Nas fachadas da estação, nota-se a presença de um barrado em blocos. Na fachada frontal, há presença de dois quadros de avisos. Nas fachadas menores, a empena é triangular com a cimalha e com a inscrição "Irara". As portas e janelas de madeira, uma folha, de abrir, em vergas arqueadas, foram retiradas.

O conjunto ferroviário Irara possui um estado geral de conservação ruim. Parcialmente, na estrutura da estação, em uma das laterais apresenta partes faltantes do tijolo. As portas e janelas de madeira e vidro foram retiradas do local. Na cobertura, grande parte do beiral apresenta partes faltantes da telha francesa. As mãos francesas, apresentam-se danificadas. Os tijolos das fachadas apresentam desgaste devido às intempéries.

Foto 59 - Estação Irara.



Fonte - Foto do álbum da Mogiana, 1910.

Foto 60 - Estação Irara.



Fonte - Flávio Salge Cunha, 3/8/2023.

Foto 61 – Estação Irara.



Fonte: Flávio Salge Cunha, 3/8/2023.

Foto 62 – Entorno da Estação Irara.



Fonte: Flávio Salge Cunha, 3/8/2023.

Foto 63 – Casa de serviços no entorno da Estação Irara.



Fonte: Flávio Salge Cunha, 3/8/2023.

Foto 64 – Casa de serviços no entorno da Estação Irara.



Fonte: Flávio Salge Cunha, 3/8/2023.

2.6. Caixa d'água e plataforma Mangabeira

A caixa d'água e parte do piso da plataforma, construções que restaram do complexo ferroviário Mangabeira, estão implantados na área rural de Uberaba, pertencente a linha Catalão, KM 625,722 na MG 0607. A estação foi inaugurada em 1895, era denominada Caracol, durante a construção era Boa Vista e por fim Mangabeira. Foi desativada, provavelmente na década de 1970, por ter apenas trezentos metros em linha reta, não podendo servir para o cruzamento de trens. Em 1986, a estação encontrava-se abandonada e depois foi demolida. Posteriormente, foi construída a cerca de 4 KM, a estação Mangabeira Nova com 1.800 metros em linha reta para o referido cruzamento (Giesbrecht, 2020).

Em 2021, a caixa d'água foi inventariada pelo Conselho do Patrimônio Histórico e Artístico de Uberaba - CONPHAU.

Na área de entorno, atualmente, ainda possui o trilho e os dormentes sobre a forração em pedra brita. Não há construções nas proximidades, apenas um cercamento em madeira e arames farpados. A vegetação do entorno é de grande a médio porte.

A caixa d'água era usada para o abastecimento de água da máquina locomotiva à vapor. Possui estrutura em concreto, com quatro pilares nas extremidades e base em tijolão. Na fachada principal, possui um acesso por meio de uma abertura, sem a porta. Na parte superior está instalada chapas metálicas, com uma inscrição "Oficinas Companhia Mogyana - 1900".

A caixa d'água e parte do piso da plataforma possuem estado de conservação regular. Por permanecerem abandonados e sem usos, o processo de degradação aumentou. A caixa d'água encontra-se com estrutura em boas condições, necessitando de reparo em um buraco na fachada lateral. Já no acesso, não há porta, apenas uma abertura. A pintura está desgastada e a ferragem apresenta ferrugem devido a exposição às intempéries.

Foto 65 - Estação Mangabeira antes de ser demolida.



Fonte - João Velasco, cedida por Gutierrez L. Coelho, 1950.

Foto 66 - Caixa d' água, o que restou de Mangabeira.



Fonte - Flávio Salge Cunha, 3/8/2023.

2.7. Complexo ferroviário Itiguapira

A estação Itiguapira está implantada na área rural de Uberaba, pertencente ao ramal Ibiá – Uberaba, KM 1.009,000 na MG 4389, atualmente inativo. Esta linha foi construída em 1926, ligando o tronco da Estrada de Ferro Oeste de Minas - EFOM, depois da Rede Mineira de Viação - RMV, à linha do Catalão e da Mogiana. Nessa época, ainda funcionava com os trens cargueiros. Em 1982, parte da linha que passava por dentro da cidade de Araxá foi erradicada com a construção de uma variante que margeia a cidade. A estação foi inaugurada em 1926 pela EFOM, projeto original da Estrada de Ferro Goiás - EFG. Possuía um nome provisório, “Estação Água Emendada”. Em 2011, era moradia e ainda preservava sua estrutura (Giesbrecht, 2019).

O complexo ferroviário Itiguapira é composto pela estação e poucas edificações de apoio, ainda existentes. A estação segue a mesma tipologia das estações construídas pela EFOM. Possui pequeno porte com uma planta retangular, implantada acima do nível da linha férrea, com um acesso feito por meio de rampas. A estrutura é em alvenaria de tijolos maciços de barro, com cobertura em duas águas com estrutura em madeira e telha de barro do tipo francesa.

A plataforma, antigamente usada para embarque e desembarque dos passageiros, é coberta por um prolongamento da água do telhado sustentado por mãos francesas de madeira, fixadas na alvenaria. Algumas delas, foram substituídas por outras, para evitar danos no beiral.

Nas fachadas, nota-se a presença de pilares ressaltados e um barrado em molduras. Nas fachadas menores, a empena é triangular com a inscrição “RFFSA Itiguapira”. As portas e janelas de madeira, de uma folha, de abrir, em verga reta emolduradas, foram retiradas.

Ao decorrer do tempo, foram retiradas as duas caixas d’água e a antena parabólica, usadas provavelmente para o apoio da estação quando era moradia. Em 2023, foi possível perceber a substituição de algumas estruturas de madeira da mão francesa do beiral, devido ao risco de queda.

Foto 67 – Vista do entorno da estação Itiguapira.



Fonte: SEMPAC - FCU, 2013.

Foto 68 - Estação Itiguapira.



Fonte - Flávio Salge Cunha, 6/8/2023.

Foto 69 - Estação Itiguapira.



Fonte - Flávio Salge Cunha, 6/8/2023.

Foto 70 – Entorno da Estação Itiguapira.



Fonte: Flávio Salge Cunha, 6/8/2023.

O conjunto possui um estado geral de conservação ruim. Por permanecer abandonado e sem uso, o processo de degradação aumentou. Parcialmente, na estrutura da estação, em uma das laterais apresenta partes faltantes do tijolo. Grande parte do piso da plataforma, apresenta ausência do cimento. As portas e janelas de madeira e vidro estão danificadas, muitas retiradas do local e outras apenas encostadas. Na cobertura, o beiral apresenta partes faltantes da telha francesa. Parcialmente, algumas ripas apresentam apodrecimento. Algumas das mãos francesas foram substituídas. A pintura, apresenta desgaste devido às intempéries.

2.8. Complexo ferroviário Batuíra

A estação Batuíra está implantada na área rural de Uberaba, pertencente ao ramal Ibiá - Uberaba, KM 1.025,000 na MG 4390, atualmente inativo. A estação foi inaugurada em 1926, pela Estrada de Ferro Oeste de Minas - EFOM, projetado originalmente pela Estrada de Ferro Goiás - EFG (Giesbrecht, 2019).

O complexo ferroviário Batuíra é composto pela estação e poucas edificações de apoio, ainda existentes. A estação segue a mesma tipologia das estações construídas pela EFOM. Possui pequeno porte com uma planta retangular, implantada acima do nível da linha férrea, com um acesso feito por meio de uma rampa. Possui dois volumes, o menor provavelmente construído posteriormente à estação. A estrutura é em alvenaria de tijolos maciços de barro, com cobertura em duas águas com estrutura em madeira e telha de barro do tipo francesa.

A plataforma, antigamente usada para embarque e desembarque dos passageiros, é coberta por um prolongamento da água do telhado sustentado por mãos francesas de madeira, fixadas na alvenaria. Algumas delas, foram substituídas por outras, para evitar danos no beiral.

Na fachada frontal, nota-se a presença de pilares ressaltados e um barrado em molduras. Nas fachadas menores, a empena é triangular com a inscrição “RFFSA Batuíra”. As portas e janelas são de madeira, uma folha de abrir com verga reta.

Posteriormente, foi colocada uma cobertura em telha de amianto em uma das áreas abertas, nas laterais da estação, próximo ao muro. Em 2023, foi possível perceber a colocação de reforços em madeira para a sustentação da mão francesa do beiral, devido ao risco de queda.

Foto 71 – Estação Bатуíra e entorno.



Fonte: Flávio Salge Cunha, 19/4/2019.

Foto 72 - Estação Bатуíra.



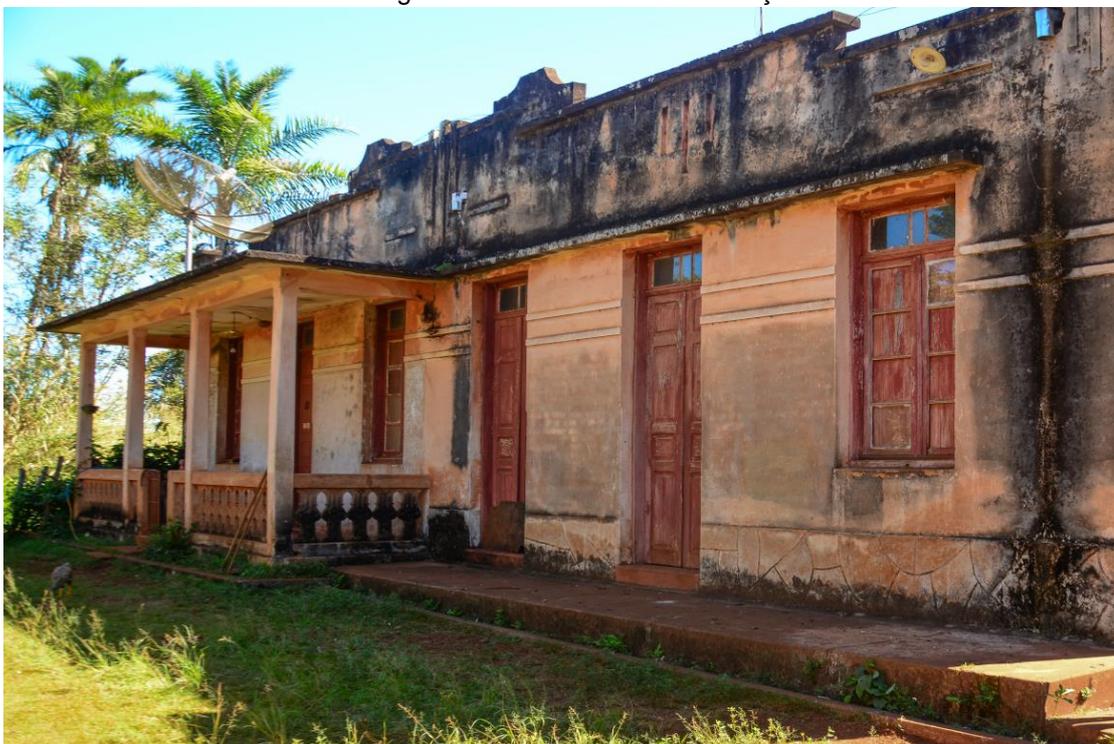
Fonte - Flávio Salge Cunha, 6/8/2023.

Foto 73 - Estação Bатуíra e a máquina locomotiva.



Fonte - Flávio Salge Cunha, 6/8/2023.

Foto 74 – Antiga fazenda no entorno da estação Bатуíra.



Fonte: Flávio Salge Cunha, 26/5/2019.

O conjunto ferroviário Batuíra possui um estado geral de conservação regular. Por permanecer abandonado e sem uso, o processo de degradação aumentou. A estrutura da estação apresenta um estado regular, com exceção de um dos pilares na extremidade apresentam partes faltantes do tijolo. O piso da plataforma apresenta partes ausentes do cimento. As portas e janelas de madeira e vidro estão danificadas, muitas retiradas do local e outras apenas encostadas. Na cobertura, o beiral apresenta partes faltantes da telha francesa. Parcialmente, algumas ripas apresentam apodrecimento. Além disso, uma das mãos francesas foi retirada. A pintura, apresenta desgaste devido às intempéries.

CAPÍTULO 3: POLÍTICA DE PRESERVAÇÃO FERROVIÁRIA EM UBERABA

O capítulo anterior abordou as edificações remanescentes dos complexos ferroviários dentro do contexto urbano e rural de Uberaba. Faz parte da área urbana, o Pavilhão Mogiana, a segunda e a terceira estações. Pertencem aos conjuntos ferroviários da área rural, Peirópolis, Palestina, Buriti, Irara, caixa água da antiga estação Mangabeira, Itiguapira e Batuíra.

Este capítulo discorrerá sobre a política da preservação ferroviária nas esferas federal, estadual e municipal. Para debater sobre o assunto, foram citadas brevemente sobre as principais legislações federais, o Decreto lei nº 25/1937, a Constituição Federal de 1988, nos artigos 215 e 216 e a lei 11.483/2007 referente à preservação do patrimônio ferroviário. Além destas leis, destacaram-se o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes - PRESERVE, a criação do Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário - PRESERFE, o Programa Ferroviário de Ação Cultural - PROFAC e a formação da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário - LPCF. Uma referência citada ao decorrer do texto, foi a Carta de Nizhny Tagil, apresentada pelo Internacional Council of Museums - ICOMOS. As legislações estaduais, apontam para o programa de incentivo a preservação do patrimônio, o ICMS do Patrimônio Cultural.

As legislações municipais serão analisadas de forma otimizada ao tema, assim como o Plano Diretor, a Lei de Uso e Ocupação do Solo, a Lei de Parcelamento do Solo Urbano e os Condomínios Urbanísticos, a lei 10.717/2008 de proteção ao patrimônio cultural de Uberaba - MG e a criação do Conselho de Patrimônio Histórico e Artístico de Uberaba - CONPHAU, o Regimento Interno do conselho, a lei do Fundo Municipal de Patrimônio Histórico e Artístico de Uberaba - FUMPHAU. Por fim, as atas das reuniões do CONPHAU, no período de 1989 à 2023, totalizando em trinta e quatro anos, referente ao tema.

Primeiramente, faz-se necessário conhecer um pouco sobre os órgãos de proteção do patrimônio cultural. Estes, em colaboração com a comunidade são responsáveis por implementarem a gestão da preservação dos bens tangíveis e intangíveis.

No âmbito federal, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN (2020), antigamente denominado como Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - SPHAN, foi criado pela Lei nº 378 de 13 de janeiro de 1937. O

instituto está ligado a uma autarquia federal, vinculada ao Ministério da Cultura, responsável pela preservação do Patrimônio Cultural Brasileiro.

Entre as normativas e legislações nacionais referentes à proteção do patrimônio, evidencia-se o Decreto lei nº 25 de 30 de novembro de 1937, que organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional e a Constituição Federal de 1988, nos artigos 215 e 216, que reconhece a existência de bens culturais de natureza material e imaterial, além de estabelecer as formas de preservação do patrimônio, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento, desapropriação e de outras formas de acautelamento (IPHAN, 2020).

No Brasil, apesar do abandono de grande parte do patrimônio ferroviário, foram realizadas ações de preservação desses bens, por meio do PRESERVE, PRESERFE, PROFAC e a LPCF. O PRESERVE, criado pela Portaria nº 126 de 1 de fevereiro de 1983, com a duração de 1980 a 1988. Tinha como meta a preservação dos bens imóveis e da memória ferroviária no Brasil, priorizando os grandes complexos ferroviários. O PRESERFE, criado na década de 1980 pelo PRESERVE, foi responsável pela manutenção e orientação dos trabalhos referentes à preservação da RFFSA. Em 1986, o setor elaborou um Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas que tinha como objetivo conduzir as diretrizes de intervenção para o restauro e a manutenção das edificações ferroviárias com ou sem valor histórico. Mas com o tempo, acabou encerrando suas atividades. O PROFAC, criado em 1990, pelo PRESERFE, tinha como objetivo estabelecer parcerias para a restauração e preservação das estações ferroviária (Carili, 2015).

Não se pode deixar de citar nesta dissertação, a criação da Comissão Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial (*TICCIH*), que elaborou uma carta (*Nizhny Tagil*) sobre o tema em 2003. O Comitê Brasileiro para a Conservação do Patrimônio Industrial, filiado desde 2004 ao *TICCIH*, tem como objetivo pesquisar, investigar, mapear, catalogar, inventariar, divulgar, proteger e conservar os bens materiais e imateriais do patrimônio industrial brasileiro. O patrimônio industrial compreende os vestígios¹³ da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico (Kuhl, 2006).

¹³ 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 infra-estruturas, assim como os locais onde se desenvolveram actividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação (TICCIH, 2003).

Em 2007, a União transferiu os bens imóveis e móveis operacionais para o Departamento Nacional de Infraestrutura de transporte - 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, por meio da Lei 11.483 de 31 de maio de 2007. Com a extinção da RFFSA, o IPHAN (2020), teve como responsabilidade a guarda e a manutenção do patrimônio ferroviário oriundo da RFFSA, onde estão incluídos as estações, armazéns, rotundas, terrenos e trechos de linha, vagões, locomotivas, maquinário, mobiliários, relógios, sinos, telégrafos e acervos documentais. Em 2008, foi instituída por meio da Portaria nº 208 do IPHAN, a Coordenação Técnica para o Patrimônio Ferroviário com o objetivo de conhecer e compreender o patrimônio ferroviário, promovendo debates acerca da temática.

Em 2010, publicou-se a Portaria nº 407 de 21 de dezembro de 2010, atualizada pela Portaria nº 17/2022, que estabelece critérios de valoração e o procedimento de inscrição de bens na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário - LPCF, visando à proteção da memória ferroviária. Para que o bem seja inscrito nessa lista, deve passar por uma avaliação da equipe da Superintendência do IPHAN na unidade da Federação onde está localizado o bem, percebida a pertinência do pedido de valoração, o remeterá para o Departamento de Patrimônio Material de Fiscalização - DEPAM e ao final a decisão é homologada pela Presidência do IPHAN. Os bens inseridos na lista gozam de proteção para evitar a sua degradação, apoiando a sua conservação, além de divulgar sua existência e fornecer suporte as ações administrativas e legais do poder público. Até a data de 5 de maio de 2023, foram inscritos 591 bens materiais ferroviários na LPCF. Nessa lista, foram encontradas três edificações do patrimônio ferroviário de Uberaba, dentre elas, uma estação e um abrigo para o trole em Peirópolis, a outra edificação não foi encontrada a identificação do local, ambas publicadas e homologadas pelo IPHAN-MG, em maio de 2012 (IPHAN, 2020).

A Superintendência do IPHAN em Minas Gerais promoveu a preservação do acervo documental do patrimônio ferroviário da RFFSA, que está em Belo Horizonte – MG. Em 2009, o Governo Federal criou um programa por meio da Secretaria do Patrimônio da União – SPU, órgão vinculado ao Ministério de Planejamento, Orçamento e Gestão, com objetivo de dar destinação aos bens não operacionais que estavam abandonados, originados da extinta RFFSA. Para isso, foi realizado pelo Departamento de Incorporação e Destinação de Imóveis, setor ligado a SPU, um Manual de incorporação e destinação de imóveis oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal S.

A. - RFFSA com diretrizes para incorporação e destinação dos bens imóveis não operacionais (Carili, 2015).

Na esfera estadual, o Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais - IEPHA - MG (2016), foi criado pela Lei nº 5.775 de 30 de setembro de 1971. Esta fundação está vinculada à Secretaria de Estado de Cultura que atua no campo das políticas públicas do patrimônio cultural. Cabe ao instituto pesquisar, proteger e promover os bens culturais de natureza material e imaterial de Minas Gerais, em parceria com os órgãos municipais e federal. Dentre suas principais iniciativas, o IEPHA - MG produz inventários, registros e tombamentos, salvaguardas do patrimônio de Minas Gerais, acompanha e realiza obras de restauração de bens culturais, implementa ações de cooperação municipal por meio do ICMS Patrimônio Cultural.

A partir da Lei 12.040 de 1995, chamada de “Lei Robin Hood”, houve uma redistribuição do ICMS de Minas Gerais, onde está inserida a preservação do patrimônio ferroviário. Uberaba participa do programa de ICMS do Patrimônio Cultural, desde o período de 1996 até a data atual. Este programa é uma forma de incentivo à preservação do patrimônio cultural do Estado. Em conformidade com o IEPHA-MG (2016), são realizados repasses dos recursos aos municípios que preservam seu patrimônio por meio de políticas públicas relevantes. O programa estimula as ações de salvaguarda dos bens protegidos pelos municípios, por meio do fortalecimento dos setores responsáveis pelo patrimônio das cidades e de seus conselhos, em uma ação conjunta com as comunidades locais. Atualmente, o Município ainda não possui nenhum bem ferroviário tombado na esfera estadual.

No início de dezembro de 2004, o Governo de Minas Gerais criou o Programa Trem de Minas, com objetivo de fomentar o turismo por meio do transporte ferroviário. A gestão do projeto era feita pela Secretaria de Estado de Transporte e Obras Públicas - SETOP, fazendo parte 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. O IEPHA - MG ficou responsável pelo diagnóstico e pelas obras emergenciais, inventário, tombamento e projeto de educação patrimonial. Mas ao final, o projeto não progrediu no seu objetivo principal (CARILI, 2015).

No âmbito Municipal, o Plano Diretor, instituído pela Lei Complementar nº 359 de 2006, alterada em 2014, no Art. 136 da seção do sistema de mobilidade do

Município, determina diretrizes¹⁴ para o sistema ferroviário, assim como a articulação com a Ferrovia Centro Atlântica - FCA para deslocamento do ramal ferroviário de cargas fora do perímetro da Área de Proteção Ambiental - APA do Rio Uberaba; a articulação com os órgãos federais e estaduais para implementar o turismo ferroviário com ativação das linhas e das estações; a definição e implantação do Plano de Gerenciamento de Risco em relação ao transporte de cargas perigosas; e por fim os sistemas de proteção que impeçam o acesso livre a faixa de domínio no perímetro urbano (UBERABA, 2014).

Em continuidade à análise do Plano Diretor do Município, no Art. 169 da seção de regularização urbanística e fundiária, consta que a área da antiga Ferrovia Companhia Mogiana e a Rua dos Ferroviários, chamada Rua Espanha, são localidades a serem regularizadas (Uberaba, 2014).

Na sequência, no Art. 205 da subseção de áreas de qualificação ambiental urbana, menciona que na Praça da Mogiana seriam feitas obras de melhoria arquitetônica e urbanística na Unidade Especial de Interesse Cultural do Complexo Ferroviário da Ferrovia Centro Atlântica - FCA, ao qual permitiria a reutilização do antigo galpão ferroviário, transformando-o em um Centro Cultural. Atualmente, foram realizadas obras de reforma e manutenção do complexo ferroviário da Mogiana e na máquina locomotiva. O uso previsto na lei não se concretizou, pois nesse conjunto foram instalados novos usos, na segunda estação foi instalada a sede da Superintendência de Arquivo Público de Uberaba e na terceira estação a sede da Guarda Municipal (Uberaba, 2014).

Prosseguindo nos Arts. 238 e 239, compreendem que o patrimônio ferroviário está inserido dentro das Unidades Especiais de Interesse Cultural - UEIC¹⁵, constituídos

¹⁴ São diretrizes específicas para o sistema ferroviário: I – articulação com a Ferrovia Centro Atlântica - FCA para o deslocamento do ramal ferroviário de cargas para fora do perímetro da APA do Rio Uberaba; II - articulação com os órgãos federais e estaduais para implementar linhas turísticas de passageiros e ativar as estações de passageiros de Uberaba, como o Ramal Ferroviário Turístico de Passageiros de Uberaba ao Circuito dos Lagos e o Ramal Ferroviário Turístico na APA do Rio Uberaba, incrementando o turismo no Município; III – solicitação ao concessionário da rede ferroviária em Uberaba para a definição e implantação do Plano de Gerenciamento de Risco, em função do transporte de cargas perigosas. IV – às concessionárias que explorarem o transporte ferroviário no município de Uberaba, caberá a obrigação de construir muros de proteção ou alambrado que impeçam o acesso livre a faixa de domínio no perímetro urbano, bem como manter limpa e conservada a faixa de domínio da ferrovia. (AC - Lei Comp. 472/2014) Parágrafo único - Para incrementar a linha férrea de passageiros e turística deverão ser promovidas ações junto ao órgão responsável pela Estação Ferroviária de Uberaba, para transferência para o Município, visando sua remodelação para fins turísticos e culturais (Uberaba, 2014).

¹⁵ Unidades Especiais de Interesse Cultural são um ou mais imóveis que formam ou não um conjunto edificado, que possuem elementos ou características de relevante significado da memória histórica, social, natural, artística e cultural de Uberaba, estando sujeitos à aplicação de políticas específicas voltadas à conservação e preservação patrimonial (Uberaba, 2014).

pelas antigas estações ferroviárias de Batuira, Serrinha, Itiguapira, Irara, Anil, Mangabeira, Palestina, Eli; as antigas sedes de fazendas situadas na área rural; as Caieiras do Meio, do Pântano e a Veadinho; a Usina do Monjolo e a Fábrica de Tecidos do Caçu. Estes bens, segundo esta legislação, deverão ter tratamento especial para fins de proteção ou preservação do patrimônio histórico e cultural, tendo por base o inventário feito pelo Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico - IEPHA-MG, em 1987, e outros que forem realizados pelo CONPHAU (Uberaba, 2014).

Destarte, no Art. 240, as UEIC a serem protegidas¹⁶ são compostas pelos bens tombados da cidade, incluindo o complexo ferroviário da Ferrovia Centro Atlântica - FCA e o primeiro pavilhão estação da Estrada de Ferro da Mogiana. Para proteção destes bens imóveis, no Art. 244, consta que qualquer intervenção nas UEIC ou no seu entorno deverá ser precedida de consulta à equipe técnica do CONPHAU (Uberaba, 2014).

Segundo a Lei de Uso e Ocupação do Solo de Uberaba, instituída pela Lei Complementar nº 376 de 2007, alterada em 2014, no Art.37, as áreas de proteção ambiental do Município compreendem os bens imóveis históricos e culturais considerados como patrimônio cultural, especialmente os inseridos em Áreas e Unidades Especiais de Interesse Cultural previstas na Lei do Plano Diretor de Uberaba (Uberaba, 2014).

O uso e a ocupação do solo nas Áreas Especiais de Interesse Cultural - AEIC, conforme o Art.42, serão analisados conforme a zona urbana em que se localizam, sendo que as diretrizes de ocupação deverão obedecer às normas e regulamentos previstos nesta Lei, assim como as definidas pelos órgãos tutelares e pelo CONPHAU (Uberaba, 2014).

¹⁶ Constituem-se Unidades Especiais de Interesse Cultural – UEIC, a serem protegidas, inseridas na Cidade de Uberaba: I - 4º Batalhão da Polícia Militar; II - Complexo Ferroviário da FCA; III – Sanatório Espírita de Uberaba; IV - Carmelo Coração Eucarístico de Jesus; V - Mosteiro Beneditino de Nossa Senhora da Glória; VI - Mosteiro Imaculada Conceição (Medalha Milagrosa); VII - Cine Vera Cruz; VIII - Parque de Exposições Fernando Costa; IX - Colégio Marista Diocesano, Cúria Metropolitana, Paróquia do Santíssimo Sacramento e Praça Dom Eduardo; X - Casa da Prece; XI - Museu Casa Chico Xavier; XII - 1º Pavilhão Estação da Estrada de Ferro da Mogiana; XIII – Fábrica de Tecidos Triângulo Mineiro (Companhia Têxtil do Triângulo Mineiro); XIV - Santuário Nossa Senhora da Abadia; XV – Estádio Municipal Eng.º João Guido - Uberabão; XVI – Igreja Nossa Senhora de Fátima e Praça Carlos Gomes; XVII – Fazenda Experimental Getúlio Vargas – EPAMIG; XVIII – Escola Estadual Marechal Humberto de Alencar Castelo Branco; XIX – Igreja Metodista de Uberaba (Uberaba, 2006).

No caso da altura máxima da edificação, descrito no Art.48, será exigida para imóveis situados nas AEIC, previstas na Lei do Plano Diretor de Uberaba, deverá ser apresentada solução arquitetônica contendo o número de pavimentos que não interfiram na visibilidade do bem tombado, com parecer do Grupo de Trabalho Executivo do Plano Diretor e do CONPHAU (Uberaba, 2014).

Em relação ao zoneamento do patrimônio ferroviário, ressalta-se que o conjunto de Peirópolis está situado dentro das Zonas Especiais 4 - ZESP 4, entre a área protegida pelo tombamento e o anel viário de contorno projetado, com parâmetros para o uso e a ocupação previstos na Lei Complementar nº 186/2000, alterada em 2016. Esta lei institui as normas urbanísticas e diretrizes básicas para o desenvolvimento urbano do Bairro Peirópolis. Visando garantir condições de desenvolvimento sustentável; a proteção ao meio ambiente e ao patrimônio histórico, artístico, cultural e paleontológico; definir estratégia para proteção associada ao uso racional e turístico do Sítio Paleontológico do Bairro Peirópolis; ordenar o processo de adensamento de forma a maximizar a utilização da infraestrutura e equipamentos urbanos; estabelecer os parâmetros para o parcelamento, uso e ocupação do solo no Perímetro Urbano do Núcleo de Desenvolvimento de Peirópolis; definir o sistema viário principal a ser implantado. No caso de qualquer intervenção o CONPHAU deve ser consultado (Uberaba, 2016).

Além das orientações básicas citadas, no Art. 4º, foram traçadas várias diretrizes para as políticas e ações e serem estabelecidas para o Núcleo de Desenvolvimento de Peirópolis, uma delas inclui a preservação do museu de paleontologia existente, que integra o Complexo Cultural e Científico de Peirópolis (Uberaba, 2016).

Ademais, no Art. 14, o perímetro urbano do Núcleo de Desenvolvimento de Peirópolis fica dividido não só em Zona Especial 4 - ZESP 4, mas também Área de Preservação Ambiental e Lazer - APAL, Área de Preservação ao Patrimônio Histórico Artístico e Cultural - APPH e Área de Pesquisa e Preservação ao Sítio Paleontológico - APPS. Em seguida, no Art. 18, §2º, o trajeto da ferrovia entre Uberaba e Peirópolis, da antiga Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, atualmente de propriedade da União, está desativada, por ser considerada uma área não edificante para reconstrução da linha férrea com fins de transporte de passageiro e turismo (Uberaba, 2016).

Outra legislação estudada foi a Lei de Parcelamento do Solo Urbano e os Condomínios Urbanísticos de Uberaba, instituída pela Lei Complementar nº 375 de 2007, alterada em 2014, no Art. 118, menciona que ao longo das faixas de domínio das

ferrovias será obrigatória uma faixa não edificável na largura de quinze metros de cada um dos limites das áreas de domínio. Dessa maneira, há uma proteção no entorno imediato do conjunto paisagístico de composição das ferrovias existentes na cidade (Uberaba, 2014).

Primordialmente, a lei 10.717/2008 dispõe sobre a proteção ao patrimônio cultural de Uberaba - MG e a criação do Conselho de Patrimônio Histórico e Artístico de Uberaba – CONPHAU. Conforme a lei, o patrimônio é composto pelos bens de natureza material e imaterial que tenham valores à identidade, à ação e à memória dos diferentes grupos formadores da comunidade local. As formas de acautelamento de proteção do patrimônio são realizadas por meio de inventário¹⁷, registro¹⁸, tombamento¹⁹, vigilância, desapropriação, entre outras (Uberaba, 2008).

O CONPHAU é um órgão de caráter colegiado, consultivo e deliberativo, destinado a orientar a formulação da política municipal de proteção ao patrimônio cultural. Possui autonomia administrativa, mesmo sendo vinculado a estrutura organizacional da Fundação Cultural de Uberaba.

Nas reuniões, o conselho segue um Regimento Interno instituído pelo Decreto nº976/2010, que regulamenta a sua organização e seu funcionamento (Uberaba, 2010). O CONPHAU tem uma dotação orçamentária própria pela lei nº 10.870/2009 do Fundo Municipal de Patrimônio Histórico e Artístico de Uberaba – FUMPHAU, vinculado a Fundação Cultural. O fundo tem por finalidade de prestar apoio financeiro a projetos e ações de preservação e conservação a serem realizados em patrimônio cultural material e imaterial da cidade (Uberaba, 2009).

Atualmente, o CONPHAU foi reconduzido pelo decreto nº 2.613 de 15 de julho de 2022, com mandato de dois anos, contendo o total de 15 membros, sendo 11

¹⁷ O inventário é o procedimento administrativo pelo qual o poder público identifica e cadastra os bens culturais do Município, com o objetivo de subsidiar as ações administrativas e legais de preservação (Uberaba, 2008).

¹⁸ O registro é o procedimento administrativo pelo qual o poder público reconhece, protege e inscreve em livro próprio como patrimônio cultural bens de natureza imaterial a fim de garantir a continuidade de expressões culturais referentes à memória, à identidade e à formação da sociedade do Município para o conhecimento das gerações presente e futura (Uberaba, 2008).

¹⁹ O tombamento é o procedimento administrativo pelo qual o Poder Público submete o bem cultural móvel ou imóvel de valor histórico, artístico, paisagístico, urbanístico, arquitetônico, etnográfico, arqueológico ou bibliográfico à proteção do Município, declarando-o Patrimônio Cultural de Uberaba (Uberaba, 2008).

conselheiros efetivos e 4 suplentes. Há uma diversidade de áreas na composição do conselho vigente, conforme tabela abaixo (Porta voz Uberaba, 2022).

Tabela 2 - Composição do Conselho de Patrimônio Histórico e Artístico de Uberaba - CONPHAU.

Composição do Conselho de Patrimônio Histórico e Artístico de Uberaba – CONPHAU	
Representantes Governamentais	Representantes da Sociedade Civil
Fundação Cultural de Uberaba – FCU (titular e suplente)	Conselho de Arquitetura e Urbanismo de Uberaba - CAU (titular)
Secretaria Municipal de Planejamento – SEPLAN (titular)	Conselho Regional de Engenharia e Agronomia - CREA (titular)
Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Turismo e Inovação – SEDEC (titular)	Instituto de Engenharia e Arquitetura do Triângulo Mineiro – IEATM (titular e suplente)
Secretaria Municipal de Educação – SEMED (titular e suplente)	Universidade de Uberaba – UNIUBE (titular e suplente)
Secretaria de Fazenda – SEFAZ (titular)	Complexo Cultural e Científico de Peirópolis – CCCP (titular)
Secretaria de Administração – SAD (titular)	

Fonte - Elaborada pela autora, 2023.

As decisões do CONPHAU são efetivadas pelo poder executivo, por meio do Departamento de fomento à Cultura e Patrimônio Histórico e a Seção Municipal de Patrimônio Histórico e Cultural - SEMPAC da Fundação Cultural de Uberaba – FCU, que realizam as ações de preservação do patrimônio material e imaterial. A equipe é composta por arquitetos, historiadores e estagiários.

Na legislação de proteção do patrimônio cultural de Uberaba prevê que qualquer intervenção²⁰ ocorrida em bens culturais, sejam eles inventariados ou tombados, serão previamente analisadas pelo CONPHAU. Caso haja descumprimento da lei, os responsáveis estarão sujeitos as penalidades de advertência, multa, suspensão da obra, reparação de danos causados, restritivas de direito e desapropriação. São classificadas em leves, médias e graves, o valor das multas é de 50% à 300% do valor de mercado do imóvel (Uberaba, 2008).

No cenário atual, observa-se que há uma ausência da política pública de preservação específica aos bens culturais ferroviários do Município, pois a maior parte deles estão abandonados e danificados. Ressalta-se, que não há uma preocupação com o legado ferroviário, visto que são poucos os exemplares que estão restaurados e que ainda mantém algum tipo de uso.

²⁰ Consideram-se intervenções as ações de destruição, demolição, pintura, mutilação, alteração, abandono, ampliação, reparação ou restauração dos bens ou em seu entorno, assim como a execução de obras irregulares (Uberaba, 2008).

Para analisar as ações de preservação, foram pesquisados os tipos de proteção dos remanescentes dos complexos ferroviários da cidade. Segue abaixo, o levantamento contendo a sua denominação, o tipo de proteção, o ano, a área e o uso.

Tabela 3 - Tipos de proteção dos complexos ferroviários de Uberaba.

Complexo Ferroviário	Proteção	Ano	Área	Uso
Máquina Locomotiva	Tombada/ Decreto 1901	1999	Urbana	Monumento público
Conjunto de Peirópolis	Tombada/ Decreto 2544	2000	Rural	Museu
Estação Buriti	Tombada/ Decreto 2660	2014	Rural	Abandonada
Pavilhão Mogiana	Inventariada	1987	Urbana	Abandonada
Segunda Estação de Uberaba	Inventariada	2009	Urbana	Superintendência de Arquivo Público de Uberaba
Terceira Estação de Uberaba	Não há	-	Urbana	Guarda Municipal de Uberaba
Residências dos Ferroviários	Não há	-	Urbana	Residencial
Estação Palestina	Inventariada	2021	Rural	Residencial
Estação Irara	Não há	-	Rural	Abandonada
Caixa Água Mangabeira	Inventariada	2021	Rural	Abandonada
Estação Itiguapira	Não há	-	Rural	Abandonada
Estação Batuira	Não há	-	Rural	Abandonada

Fonte - Elaborada pela autora, 2023.

Uberaba tem três bens do patrimônio ferroviário tombados pelo CONPHAU, a Máquina Locomotiva Maria Fumaça, o Conjunto de Peirópolis e a Estação Buriti. São quatro bens inventariados, o Pavilhão Mogiana, a segunda estação de Uberaba, a estação Palestina e a caixa d'água Mangabeira. Não possuem proteção a terceira estação, as estações Irara, Itiguapira, Batuira e as residências dos antigos ferroviários.

Pode-se observar que o tombamento ou o inventário do bem, apesar de garantir que os bens não sejam demolidos, não asseguram que sejam preservados ou utilizados, pois grande parte das estações rurais estão danificadas e abandonadas. As concessionárias que usam as linhas férreas, com a operação do transporte de cargas, também não garantem a conservação e manutenção das estações.

Para investigar as ações da política de gestão da preservação do patrimônio ferroviário do Município, foram pesquisadas nas atas das reuniões do CONPHAU, no período de 1989 à 2023, as pautas referentes ao tema. As tabelas apresentadas abaixo, sistematizam os dados encontrados, elas foram separadas em áreas urbanas e rurais.

Primeiramente, segue abaixo o levantamento das atas contendo os conjuntos ferroviários urbano da cidade, dividido por ano e com as deliberações do conselho.

Tabela 4 - Tabela cronológica da área urbana de Uberaba, 1989 a 2023, com as Atas do CONPHAU.

Tabela Cronológica da Área Urbana - 1989 - 2023 Atas do Conselho de Patrimônio Histórico e Artístico de Uberaba – CONPHAU	
Conjunto Ferroviário	Ano/ Deliberação do CONPHAU
Bem tombado Máquina Locomotiva Maria Fumaça	1999 - Aprovação da ratificação do Processo de Tombamento 003 - Máquina Locomotiva Maria Fumaça. - Aprovação para a vinda de um técnico para fazer o orçamento da restauração da Máquina Locomotiva Maria Fumaça. - Orçamento da restauração e cercadura da Máquina Locomotiva Maria Fumaça.
	2000 - Aprovação para a restauração da Máquina Locomotiva Maria Fumaça. - Cronograma de desembolso do restauro da Máquina Locomotiva Maria Fumaça. - Aprovação da despesa da restauração da Máquina Locomotiva Maria Fumaça, conforme proposta da empresa ASMAM - Caldeiras Engenharia de Inspeção e Manutenção, de notória especialização, com sede em Betim - MG.
	2001 - Aprovação para a liberação da verba para a reforma e manutenção da Máquina Locomotiva Maria Fumaça.
	2002 - Restauração da Máquina Locomotiva Maria Fumaça e colocação de alambrado no seu entorno.
	2003 - Aprovação da planta baixa e elevação da localização de quiosques de alvenaria no perímetro de entorno da Máquina Locomotiva Maria Fumaça, situada na Praça José Pereira Rebouças.
	2013 - Aprovação do álbum de figurinhas Patrimônio Ilustrado de Uberaba, proposto pela Fundação Cultural de Uberaba, contendo o patrimônio ferroviário.
	2014 - Aprovação do projeto de restauração e cobertura da Máquina Locomotiva Maria Fumaça, localizada na Praça José Pereira

<p>Bem tombado Máquina Locomotiva Maria Fumaça</p>	<p>Rebouças, Bairro Boa Vista, a ser pago pelo Fundo Municipal do Patrimônio Histórico e Artístico de Uberaba – FUMPHAU.</p> <p>- Aprovação do álbum de figurinhas Patrimônio Ilustrado de Uberaba com 190 cromos, incluindo Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis, Máquina Locomotiva Maria Fumaça, 1ª (primeira) Estação Ferroviária de Uberaba (Pavilhão Mogiana), 2ª (segunda) Estação Ferroviária de Uberaba (Galpão Mogiana) (atual sede do Arquivo Público de Uberaba) e Estação Buriti.</p>
	<p>2016</p> <p>- Aprovação do projeto da cobertura e revitalização da Máquina Locomotiva Maria Fumaça.</p>
	<p>2020</p> <p>- Aprovação do projeto de reforma e revitalização da Praça Doutor José Pereira Rebouças “Praça da Mogiana”, restauro da Máquina Locomotiva Maria Fumaça e instalação da cobertura. A máquina locomotiva ficará aberta para o contato direto da população, sem fechamento. Acredita-se que a partir da revitalização e dos novos usos, a população irá se apropriar do espaço, tornando-se responsável por cuidar e zelar do bem público. A estrutura ficará preparada para receber fechamento em vidro temperado, caso haja necessidade futuramente. O valor total previsto para a obra foi de R\$ 504.145,87, o projeto já foi aprovado pela Caixa Econômica Federal e estava em processo interno na Prefeitura Municipal de Uberaba para fazer a licitação.</p>
	<p>2022</p> <p>- Aprovação para a confecção e a instalação da placa de identificação da Máquina Locomotiva, localizada na Praça Dr. José Rebouças, custeada pelo Fundo de Patrimônio Histórico e Artístico de Uberaba - FUMPHAU. O valor estimado foi de R\$5.800,00 (cinco mil e oitocentos reais).</p>
	<p>2023</p> <p>- Aprovação para a colocação de gradil de ferro e placas de orientação no entorno da Máquina Locomotiva "Maria Fumaça" para a preservação do bem e a segurança dos visitantes.</p>
<p>Bem inventariado Pavilhão Mogiana da primeira estação ferroviária de Uberaba</p>	<p>2013/2014</p> <p>- Aprovação do álbum de figurinhas Patrimônio Ilustrado de Uberaba COM 190 cromos, incluindo Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis, Máquina Locomotiva Maria Fumaça, 1ª (primeira) Estação Ferroviária de Uberaba (Pavilhão Mogiana), 2ª (segunda) Estação Ferroviária de Uberaba (Galpão Mogiana) (atual sede do Arquivo Público de Uberaba) e Estação Buriti.</p>

Bem inventariado segunda estação ferroviária de Uberaba, atual sede da Superintendência de Arquivo Público de Uberaba	1989 - Criação do Conselho de Patrimônio para a preservação de Peirópolis, da área da Mogiana e seu entorno.
	2001 - Os galpões da 2ª Estação Ferroviária de Uberaba foram oferecidos à Fundação Cultural de Uberaba – FCU.
	2003 - Foi debatido sobre a construção de quiosques na Praça da Mogiana para que sejam retirados os trailers, pois poderá tirar a visibilidade dos visitantes em relação a ferrovia.
	2009 - Aprovação da retirada da pauta do assunto referente ao Museu de Música Sertaneja a ser instalada na antiga 2ª (segunda) Estação Ferroviária de Uberaba. O motivo foi devido à ausência da apresentação de projeto. Foi solicitado também o tombamento dessa estação.
	2010 - Aprovação do projeto de reforma e restauro da antiga 2ª (segunda) Estação Ferroviária de Uberaba para abrigar a sede da Superintendência de Arquivo Público de Uberaba.
	2013 - Aprovação para a retirada das calhas da antiga 2ª (segunda) Estação Ferroviária de Uberaba, atual sede da Superintendência de Arquivo Público de Uberaba. - Aprovação do álbum de figurinhas Patrimônio Ilustrado de Uberaba, proposto pela Fundação Cultural de Uberaba, contendo o patrimônio ferroviário. - Aprovação para a instalação de toldos na fachada da antiga 2ª (segunda) Estação Ferroviária de Uberaba, atual sede da Superintendência de Arquivo Público de Uberaba, para impedir a entrada de chuvas pelas portas.
2014 - Aprovação do álbum de figurinhas Patrimônio Ilustrado de Uberaba COM 190 cromos, incluindo Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis, Máquina Locomotiva Maria Fumaça, 1ª (primeira) Estação Ferroviária de Uberaba (Pavilhão Mogiana), 2ª (segunda) Estação Ferroviária de Uberaba (Galpão Mogiana) (atual sede do Arquivo Público de Uberaba) e Estação Buriti.	

Bem inventariado segunda estação ferroviária de Uberaba, atual sede da Superintendência de Arquivo Público de Uberaba	- Aprovação para a colocação de sistema de alarme na antiga 2ª (segunda) Estação de Uberaba, atual sede do Arquivo Público de Uberaba, localizado na Praça Doutor José Rebouças, nº 650.
	2018 - Aprovação para o reparo e a manutenção do sistema de segurança de prevenção e proteção contra incêndio da antiga 2ª (segunda) Estação Ferroviária de Uberaba, atual sede da Superintendência de Arquivo Público de Uberaba, localizada na Praça Doutor José Pereira Rebouças, nº 650, bairro Boa Vista.
	2021 - Aprovação para a supressão de 2 (dois) espécimes de espatódea (<i>Spathodea campanulata</i>), localizadas na Praça Doutor José Pereira Rebouças, pois encontram-se mortas. Na decisão o conselho delibera que em substituição devem ser plantadas, imediatamente após a supressão, espécies arbóreas adequadas conforme legislação ambiental.
	2022 - Aprovação para a execução de inventário das ruas de paralelepípedo da região da Mogiana e de Peirópolis. - Aprovação para a manutenção e reparos no telhado e nas calhas da antiga 2ª (segunda) Estação Ferroviária, atual sede da Superintendência de Arquivo Público de Uberaba, localizado na Praça Dr. José Rebouças, nº 650, Bairro Boa Vista, devido a vazamentos e infiltrações. Na decisão, o conselho deliberou com a condicionante que alguns exemplares das antigas tubulações de águas pluviais que se encontram em bom estado de conservação devem ser preservados.
	2023 - O conselho tomou ciência do Projeto Estação de Memórias Ferroviárias a ser implantado na antiga 2ª (segunda) Estação Ferroviária de Uberaba, atual sede da Superintendência de Arquivo Público de Uberaba, localizada na Praça Doutor José Pereira Rebouças, nº 650, Bairro Boa Vista. O projeto é uma iniciativa da Valor da Logística Integrada - VLI, realizado pela Agência de Iniciativas Cidadãs com apoio da Prefeitura Municipal de Uberaba. Será montada uma exposição colaborativa sobre a memória ferroviária na cidade. Começaram com a procura pelas memórias ferroviárias, histórias, objetos, documentos, fotografias, tudo que, de alguma forma, tenha relação com a ferrovia.
Bem inventariado terceira estação ferroviária de Uberaba, atual sede da Guarda Municipal	1989 - Criação do Conselho de Patrimônio para a preservação de Peirópolis, da área da Mogiana e seu entorno.
	2003 - Foi debatido sobre a construção de quiosques na Praça da

Bem inventariado terceira estação ferroviária de Uberaba, atual sede da Guarda Municipal	Mogiana para que sejam retirados os trailers, pois poderá tirar a visibilidade dos visitantes em relação a ferrovia.
	2022 - Aprovação para a execução de inventário das ruas de paralelepípedo da região da Mogiana e de Peirópolis. - Aprovação para a colocação de placas de identificação da antiga 3ª (terceira) Estação Ferroviária de Uberaba, atual sede da Guarda Municipal, localizada na Praça Dr. José Rebouças, nº 866, Bairro Boa Vista. Na decisão, o conselho deliberou favorável a colocação de 1 (um) adesivo no vidro abaixo da laje, 1 (um) na parte em cima da estrutura da edificação com exceção da marquise. Os 2 (dois) brasões da lateral da entrada deverão ser colocados na parte externa para valorização da entidade, sem obstruir a visibilidade do bem. - Aprovação para a supressão de 2 (duas) espécimes de figueiras em local inadequado, próximas ao muro do prédio da antiga 3ª (terceira) Estação Ferroviária de Uberaba, atual sede da Guarda Municipal, localizada na Praça Dr. José Rebouças, nº 866, Bairro Boa Vista. A decisão ficou condicionada a implantação de espécimes de ipês na Praça.

Fonte - Elaborada pela autora/ATAS do CONPHAU, 2023.

Legenda

	Bem inventariado Pavilhão Mogiana da primeira estação ferroviária de Uberaba
	Bem inventariado segunda estação ferroviária de Uberaba
	Bem inventariado terceira estação ferroviária de Uberaba
	Bem tombado Máquina Locomotiva Maria Fumaça

Em análise da tabela cronológica da área urbana do conjunto ferroviário de Uberaba, no período de 1989 a 2023, o bem tombado Máquina Locomotiva “Maria Fumaça” e o bem inventariado segunda estação, atual sede da Superintendência de Arquivo Público de Uberaba, tiveram mais visibilidade que os demais complexos ferroviários para o CONPHAU. A terceira estação, atual sede da Guarda Municipal, teve uma evidência mediana. Já o bem inventariado Pavilhão Mogiana foi mencionado uma única vez.

O bem tombado Máquina Locomotiva “Maria Fumaça” está localizado no canteiro central da Praça Doutor José Pereira Rebouças, conhecida como “Praça da Mogiana”, no Bairro Boa Vista. Nas atas, durante o período de 1999 a 2023, houveram diversas ações de preservação do bem deliberadas pelo CONPHAU, destacando-se o tombamento e a restauração da Maria Fumaça.

Ao decorrer da leitura das atas, verificou-se que no período do ano de 2000, 2002, 2014, 2016 e 2020, o conselho aprovou o restauro da máquina locomotiva, depois, a instalação de uma cobertura para proteção das intempéries e a reforma e revitalização da “Praça da Mogiana”. Essa obra foi entregue em outubro de 2020.

Observa-se, ao interpretar as atas, que houve uma dicotomia na proposta do projeto do fechamento ou não do entorno da máquina locomotiva, ou seja, de ser um espaço fechado ou aberto a população. No período de 1999 e 2002, havia uma proposta de fechamento envolta da locomotiva, provavelmente, para que não sofresse roubos de peças ou danificações causadas por vândalos. Já em 2020, houve uma preocupação do conselho em deixá-la aberta à comunidade, sem nenhum fechamento. Foi presumido pelos conselheiros que a partir da revitalização e dos novos usos, a população iria se apropriar do espaço, tornando-se responsável por cuidar e zelar do bem público. Mas, infelizmente, a questão do fechamento foi retomada neste ano e foi aprovada a colocação de gradil de ferro e placas de orientação no entorno da locomotiva para a preservação do bem e a segurança dos visitantes. Até o mês de dezembro deste ano, foram colocadas somente as placas e a máquina continua aberta ao público.

Outra aprovação importante do conselho, ocorrida em 2022, foi a colocação de uma placa de identificação na Maria Fumaça, fomentando assim a difusão do patrimônio ferroviário. Segundo a ata, seria custeada pelo Fundo de Patrimônio Histórico e Artístico de Uberaba - FUMPHAU.

O bem inventariado segunda estação ferroviária de Uberaba está situado na Praça Doutor José Pereira Rebouças, nº 650, Bairro Boa Vista. Nas atas, ao longo do período de 1989 a 2023, destacou-se a criação do conselho, em que este aprovou várias ações de preservação do bem, como a reforma da estação, manutenção e reparos no telhado e nas calhas, colocação de alarmes, manutenção no sistema de segurança de prevenção e proteção contra incêndio.

Conforme a ata da reunião, em 2001, a segunda estação foi oferecida à Fundação Cultural de Uberaba. Ao decorrer de 2009, houve uma intenção que fosse instalado um Museu de Música Sertaneja na estação, mas foi retirado de pauta por não ter sido apresentado o projeto.

Um ano após, o conselho aprovou um projeto de reforma da estação para abrigar a sede da Superintendência de Arquivo Público de Uberaba, em funcionamento atualmente. Nos anos de 2014 e 2018, preocupou-se com a segurança do local,

aprovando a colocação de alarmes e a manutenção do sistema de segurança de prevenção e proteção contra incêndio. Em 2022, o CONPHAU aprovou a manutenção e os reparos no telhado e nas calhas da estação, devido a vazamentos e infiltrações. Na decisão o conselho, deliberou com a condicionante que alguns exemplares das antigas tubulações de águas pluviais em bom estado de conservação devessem ser preservados. Neste ano, o conselho tomou ciência do projeto “Estação de Memórias Ferroviárias”, implantado na antiga estação, para resgatar as memórias ferroviárias da cidade e montar uma exposição.

A terceira estação ferroviária de Uberaba, está localizada na Praça Doutor José Pereira Rebouças, nº 866, Bairro Boa Vista. Em 2022, o conselho aprovou a colocação de placas de identificação para sediar a Guarda Municipal. Atualmente, a estrutura de estilo moderno possui bom estado de conservação.

O bem inventariado Pavilhão Mogiana, faz parte da primeira estação ferroviária de Uberaba, possui propriedade privada, está situado na Rua Menelick de Carvalho, nº 53, Bairro Boa Vista, foi mencionada uma vez nas atas do CONPHAU. No intervalo de 2013 e 2014, a única ação realizada pelo conselho foi a difusão do patrimônio ferroviário por meio de um álbum de figurinhas Patrimônio Ilustrado de Uberaba. Contemplaram no álbum também a Máquina Locomotiva “Maria Fumaça” e a segunda estação ferroviária de Uberaba.

Tendo em vista dos fatos mencionados nas atas do CONPHAU, foi possível concluir que houveram ações de preservação dos conjuntos ferroviários da área urbana de Uberaba, devido a sua localização e ao seu uso. A Máquina Locomotiva, a segunda e terceira estações ferroviárias, obtiveram mais investimentos de recursos por se tratarem de bens de propriedade pública, enquanto o Pavilhão Mogiana não houve grande interesse em ações de preservação por se tratar de um bem de propriedade particular.

Em complemento às ações da política de gestão da preservação do patrimônio ferroviário da área urbana da cidade, serão apresentados o levantamento contendo o conjunto ferroviário rural, divididos por ano e com as deliberações do conselho.

Tabela 5 - Tabela cronológica da área rural de Uberaba, 1989 a 2023, com as Atas do CONPHAU.

Tabela Cronológica da Área Rural - 1989 - 2023 Atas do Conselho de Patrimônio Histórico e Artístico de Uberaba – CONPHAU	
Conjunto Ferroviário	Assuntos da Deliberação do CONPHAU
Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	<p>1989</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aprovação para a criação do Conselho de Patrimônio. - Parecer favorável ao tombamento de Peirópolis. Foi solicitado a Secretaria de Planejamento um levantamento topográfico da área. - Criação do Conselho de Patrimônio para a preservação de Peirópolis, da área da Mogiana e seu entorno. - Parecer do perímetro de tombamento de Peirópolis.
	<p>1999</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aprovação da ratificação dos bens tombados: Processo 003 - Máquina Locomotiva Maria Fumaça, Processo 005 - Estação Ferroviária de Peirópolis, Sítio Paleontológico de Peirópolis e entorno.
	<p>2001</p> <ul style="list-style-type: none"> - Solicitação do projeto para estudo da preservação em Peirópolis. - Em Peirópolis foi feito o tombamento, mas não foi feito o levantamento das casas.
	<p>2002</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aprovação da construção do quiosque em Peirópolis, mas a sua localização não está apropriada. - Aprovação da prestação de serviço de consultoria, com diretrizes para 2002, assim como o levantamento das jazidas de fósseis em Peirópolis. Sessão do terreno para construção do quiosque em Peirópolis. - Construção do quiosque em Peirópolis, a pauta está sub judice. - Autorização para o funcionamento do restaurante Toca dos Dinossauros em Peirópolis, conclui-se que está fora do perímetro de tombamento. - Calçamento de Peirópolis em paralelepípedo e prolongamento do asfalto. O conselho fez ressalvas sobre as partes que não concordaram com o asfalto.

<p>Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Ressaltam sobre a importância da Lei Complementar nº 186 que institui normas urbanísticas e diretrizes básicas para o desenvolvimento urbano no bairro de Peirópolis. - Solicitação para a construção de um quiosque em Peirópolis, ao qual a legislação não permite. - Reclamações de outra construção que possui varanda com o fechamento de alvenaria na calçada. - Intervenção nos imóveis tombados de Peirópolis. - Aprovação para oficial o Secretário de Obras para que notifique o proprietário do imóvel em Peirópolis para a demolição das paredes construídas na calçada. - Apresentação do projeto de revitalização de Peirópolis, incluindo o laboratório de limpeza de fosses, Museu dos Dinossauros, Casa de Doces, Centro de Comercialização de Produtos Artesanais, Centro de Eventos, sanitários públicos, calçamento com paralelepípedo de rochas basálticas e iluminação da praça. O valor total do projeto liberado foi de R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais). Já o recurso para o calçamento e construção de sanitários será pela Empresa Brasileira de Turismo – EMBRATUR. - Aprovação da localização dos sanitários nas proximidades da Casa dos Hóspedes. - A colocação da estátua de Frederico Peiró, doada pela sua neta Lia Peiró, será implantada na rotatória de Peirópolis. - Quanto ao calçamento, aprovou-se a colocação de paralelepípedo rosa permeáveis. Em relação ao asfaltamento deverá ser feita a correção.
	<p>2003</p> <ul style="list-style-type: none"> - Foi informado que o embargo do promotor sobre a pavimentação asfáltica em Peirópolis não se refere a área tombada, porque as obras são apenas em área residencial. - Aprovação do perímetro em que serão colocados os paralelepípedos rosa em Peirópolis. - Aprovação da retificação do tombamento de Peirópolis, aumentando o seu entorno, englobando as edificações, mananciais e área de pesquisa.

<p>Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Foi solicitado que seja encaminhado ao conselho uma proposta de consultoria. - Foi cobrada a determinação da delimitação do passeio do Bar em Peirópolis. - Foi questionado sobre a situação da calçada do Bar de Peirópolis. - Foi informado que está sendo definido pelo Plano Diretor a área que será asfaltada e a que será em paralelepípedo em Peirópolis. - Aprovação para o envio de um ofício ao Diretor da Faculdade de Educação de Uberaba sobre a colocação de barracas no jardim da antiga Estação Ferroviária, atual Museu dos Dinossauros, no evento Semana dos Dinossauros. - Aprovação do encaminhamento de um ofício para o Diretor da Fundação Municipal de Ensino Superior de Uberaba – FUMESU informando que os quiosques e barracas deverão ser montados na área de estacionamento do Restaurante e Pousada em Peirópolis, e as réplicas de animais poderão ser colocadas no jardim. Outro ofício deverá ser enviado ao Centro Operacional de Desenvolvimento e Saneamento de Uberaba – CODAU, solicitando a ligação de água para que seja exclusiva aos jardins de Peirópolis, com isenção de pagamento de água utilizada. - Aprovação da reiteração da notificação ao proprietário do restaurante Colônia dos Dinossauros, sob pena de instauração de processo administrativo, devido a descaracterização do imóvel. - Encaminhar determinação ao proprietário do bar de Peirópolis para que o bar seja retornado ao seu estado original.
	<p>2004</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aprovação das obras de reparo e conservação das edificações em Peirópolis, incluindo a antiga Estação Ferroviária que foi submetida para sediar o Centro de Pesquisa Llewellyn Ivor Price e o Museu dos Dinossauros. - Aprovação do projeto do Sítio dos Dinossauros e da Oficina dos Dinossauros, em Peirópolis. - Aprovação da troca do telhado da Casa de Doces, localizada em Peirópolis, mantendo as mesmas características e padrões originais. - Aprovação para oficial a Secretaria de Obras para notificar o proprietário da Casa de Doces para retirada imediata da placa de propaganda que descaracteriza o conjunto de Peirópolis, tendo em

<p>Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis</p>	<p>vista em não haver autorização do CODEMPHAU, responsável pela preservação do patrimônio.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aprovação para o funcionamento do Restaurante Toca dos Dinossauros Ltda. em Peirópolis. - Aprovação do encaminhamento de ofício para a coordenadora da Casa de Doces em Peirópolis para a retirada da placa de propaganda e que seja feito um novo projeto para posterior deliberação.
	<p>2005</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aprovação da inscrição inicial requerida pela a Associação dos Amigos do Sítio Paleontológico de Peirópolis. - Aprovação do projeto de climatização da antiga Estação Ferroviária, atual Museu dos Dinossauros, localizado em Peirópolis.
	<p>2007</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aprovação da solicitação da exploração do restaurante, hotelaria em Peirópolis. Ressaltaram que qualquer intervenção que vier a ser feita no local passe por aprovação do CONPHAU. - Aprovação para à solicitação para o tombamento estadual de Peirópolis ao Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais – IEPHA-MG juntamente com o Governo Executivo Municipal.
	<p>2009</p> <ul style="list-style-type: none"> - Apresentação do projeto Túnel do Tempo em Peirópolis. O conselho solicitou o detalhamento do respectivo projeto.
	<p>2010</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aprovação do ofício para ser enviado a reitoria da Universidade Federal do Triângulo Mineiro - UFTM para a parceria com os alunos do curso de história e de geografia da UFTM para realizar os estudos para o possível tombamento estadual de Peirópolis.
	<p>2011</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aprovação da instalação de viveiro de mudas em Peirópolis.
	<p>2013</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aprovação da notificação para ser enviada a Universidade Federal do Triângulo Mineiro – UFTM, com prazo de 10 (dez) dias para a apresentação do projeto e da escritura cedida referente ao cercamento do entorno de Peirópolis. - Aprovação do projeto arquitetônico para a construção da Cozinha Industrial das Doceiras, localizada na Rua Etanislau Collenghi, nº 195, em Peirópolis. - Aprovação pela maioria dos conselheiros para o cercamento do entorno de Peirópolis com a altura máxima de 80 (oitenta)

<p>Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis</p>	<p>centímetros, desde que não interfira na visibilidade da antiga Estação Ferroviária, atual Museu dos Dinossauros e dos demais bens tombados. As passarelas deverão ser reabertas para dar acessibilidade ao público.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aprovação do projeto de ampliação do Museu que será em vidro, com recuo, sem interferir na construção da antiga estação. - Aprovação do Álbum de Figurinhas “Patrimônio Ilustrado”, proposto pela Fundação Cultural de Uberaba, contendo o patrimônio ferroviário. - Aprovação para o calçamento de Peirópolis com Basalto Preto.
	<p>2014</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aprovação do álbum de figurinhas denominado Patrimônio Ilustrado de Uberaba com 190 (cento e noventa figurinhas) cromos, incluindo Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis, Máquina Locomotiva Maria Fumaça, 1ª (primeira) Estação Ferroviária de Uberaba (Pavilhão Mogiana), 2ª (segunda) Estação Ferroviária de Uberaba (Galpão Mogiana) (atual sede do Arquivo Público de Uberaba) e Estação Buriti.
	<p>2015</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aprovação do pedido de asfaltamento da Rua Durvalina Quintino da Cruz, Rua Antônio José Luiz e Avenida Etanislau Collenghi em Peirópolis. - Aprovação do pedido de demolição parcial de uma parede interna da Casa do Turista em Peirópolis. - Aprovação para a solicitação do projeto para análise de edificação construída no perímetro de entorno de Peirópolis.
	<p>2016</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aprovação para a supressão de árvores Murtas na Rua Etanislau Collengui em Peirópolis. - Aprovação para a realização da vistoria do Restaurante Estação Peirópolis, localizado na Rua Etanislau Collengui em Peirópolis. - Aprovação do Restaurante Estação Peirópolis, localizado na Rua Etanislau Collengui, nº 338, em Peirópolis. - Aprovação para a solicitação da apresentação do projeto referente a construção irregular de um galpão para abrigar o restaurante Estação Peirópolis.
	<p>2017</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aprovação da reforma e manutenção da Casa do Turista e Casa dos Doces, localizados em Peirópolis.

<p>Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis</p>	<p>2018</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aprovação para a manutenção da antiga casa de doces, localizada em Peirópolis. - Aprovação para a afixação das placas do Geossítio de Peirópolis – Geopark Uberaba na área do Complexo Cultural e Científico de Peirópolis. - Aprovação dos projetos de acessibilidade, assim como a implantação de rampas, em Peirópolis.
	<p>2020</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aprovação para a supressão de 4 (quatro) espécies de árvores mortas localizadas próximas a antiga Estação Ferroviária, atual Museu dos Dinossauros, em Peirópolis, conforme relatório da Secretaria de Meio Ambiente - SEMAM. O motivo foi devido a uma denúncia de envenenamento das árvores em questão, que podem causar risco iminente de queda na área utilizada para recreação. - Apresentação do projeto de requalificação de Geossítio de Peirópolis. Propõe-se também a retomada da locomotiva no parque, justificando que a mesma marca o período de desenvolvimento local e a descoberta dos fósseis. O conselho não deliberou sobre o assunto, ainda ressaltaram sobre a importância de preservar o conjunto na sua forma atual, pois a população utiliza o espaço há muitos anos. O projeto não deve ser implementado sem a devida discussão com a sociedade, pois não deve perder o caráter popular e bucólico. - Aprovação para as supressões e os desmontes de 16 (dezesseis) de indivíduos arbóreos, localizados em Peirópolis, conforme relatório da Secretaria de Meio Ambiente – SEMAM. O motivo foi devido ao comprometimento estrutural irreversível causado pela morte, apresentando risco de queda.
	<p>2021</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aprovação para a instalação de corrimão e guarda corpo na antiga Estação Ferroviária, atual Museu dos Dinossauros, em Peirópolis. - Aprovação do projeto de uma praça na Casa do Turista, localizada em Peirópolis. A praça contemplará playground, deck de madeira, paisagismo, bancos de madeira, DML, sanitários adaptados, iluminação, calçada e estacionamento em paralelepípedo. - Aprovação do requerimento da Associação dos Amigos do Sítio Paleontológico de Peirópolis – AASPP para a construção de 3 (três) faixas de pedestres acima do nível da rua (lombo Faixa) a

<p>Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis</p>	<p>ser executada pela Secretaria de Serviços Urbanos e Obras - SESURB e a implantação de câmeras de vídeo monitoramento no bem Tombado Peirópolis.</p> <p>- Aprovação para a supressão de 1 (um) eucalipto (<i>Eucalyptus sp.</i>) de grande porte, localizado em frente ao imóvel da Rua Etanislau Colenghe, nº 338, Bairro de Peirópolis, pois há risco de queda por estar morto. Na decisão, o conselho deliberou que em substituição deve ser plantada, imediatamente após a supressão, espécie arbórea adequada conforme legislação ambiental.</p>
	<p>2022</p> <p>- Aprovação do local de implantação do pórtico na entrada de Peirópolis.</p> <p>- Aprovação para a participação de dois membros do CONPHAU no Conselho de Desenvolvimento de Peirópolis.</p> <p>- Aprovação para a execução de inventário das ruas de paralelepípedo da região da Mogiana e de Peirópolis.</p> <p>- Aprovação para a implantação de um pórtico na entrada de Peirópolis, próximo a rotatória de acesso ao bem. Houve ressalva de uma conselheira que solicitou a implantação da acessibilidade.</p> <p>- Aprovação da notificação para enviar ao permissionário da Casa do Turista, localizada em Peirópolis, pela execução de obra não autorizada na calçada.</p> <p>- Aprovação para a supressão de 3 (três) figueiras, sendo que uma apresenta problema estrutural propiciando situação de risco, outra está morta e a última é incompatível com o espaço que ocupa em Peirópolis. A decisão foi condicionada a implantação de espécimes no local conforme legislação.</p>
	<p>2023</p> <p>- Aprovação para a instalação de placa de identificação em pvc, dimensões 0,50m (cinquenta centímetros) x 1m (um metro) ao lado direito da porta de entrada ao bem tombado Museu dos Dinossauros.</p> <p>- Aprovação para a instalação de postes de madeira na altura aproximada de 50 (cinquenta) centímetros para conservar o jardim de Peirópolis e monitorar a invasão de carros.</p>
<p>Bem Tombado Estação Buriti</p>	<p>2013</p> <p>- Aprovação do Álbum de Figurinhas “Patrimônio Ilustrado”, proposto pela Fundação Cultural de Uberaba, contendo o patrimônio ferroviário.</p>

Bem Tombado Estação Buriti	2014	- Aprovação do tombamento provisório da Estação Buriti.
		- Aprovação do tombamento da Estação Buriti.
		- Aprovação do álbum de figurinhas denominado Patrimônio Ilustrado de Uberaba com 190 (cento e noventa figurinhas) cromos, incluindo Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis, Máquina Locomotiva Maria Fumaça, 1ª (primeira) Estação Ferroviária de Uberaba (Pavilhão Mogiana), 2ª (segunda) Estação Ferroviária de Uberaba (Galpão Mogiana) (atual sede do Arquivo Público de Uberaba) e Estação Buriti.
Bem Inventariado Caixa d'água Mangabeira	2016	- Aprovação para o apoio da iniciativa do projeto de recuperação da Estação Buriti.
	2021	- Aprovação dos inventários da Caixa d'água Mangabeira, Estação Buriti e Estação Palestina.
Bem Inventariado Estação Ferroviária da Palestina	2021	- Aprovação dos inventários da Caixa d'água Mangabeira, Estação Buriti e Estação Palestina.

Fonte - Elaborada pela autora/ATAS do CONPHAU, 2023.

Legenda

	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis
	Bem Inventariado Caixa d'água Mangabeira
	Bem Inventariado Estação Ferroviária da Palestina
	Bem Tombado Estação Buriti

Em análise da tabela cronológica da área rural do conjunto ferroviário de Uberaba, no período de 1989 a 2023, o bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis teve mais visibilidade que os demais complexos ferroviários para o CONPHAU. O bem tombado estação Buriti teve uma evidência mediana. Os bens inventariados caixa d'água Mangabeira e a estação ferroviária da Palestina foram mencionadas respectivamente, duas vezes e uma única vez. Já as estações Irara, Itiguapira e Batuira não foram citadas em nenhuma ata.

O bem tombado do Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis, nas atas, ao decorrer de 1989 a 2022, destacou-se a criação do conselho, em que este aprovou várias ações de preservação do bem, como a implementação da Lei Complementar nº 186, o tombamento do complexo, projeto de reforma e manutenção, acessibilidade, calçamento em paralelepípedo, entre outros.

Devido à preocupação do conselho com as intervenções irregulares no perímetro de tombamento e entorno do conjunto, em 2002, ressaltou sobre a importância da Lei Complementar nº 186 que instituiu normas urbanísticas e diretrizes básicas para o desenvolvimento urbano no bairro de Peirópolis. Em relação a acessibilidade, foi aprovada a colocação do calçamento em paralelepípedo rosa permeável. Além disso, foi apresentado um projeto de revitalização de Peirópolis, incluindo o laboratório de limpeza de fosséis, Museu dos Dinossauros, Casa de Doces, Centro de Comercialização de Produtos Artesanais, Centro de Eventos, sanitários públicos, calçamento com paralelepípedo de rochas basálticas e iluminação da praça. Outro assunto que constou na ata, foi a colocação da estátua de Frederico Peiró na rotatória de Peirópolis, doada pela sua neta Lia Peiró.

Um momento muito importante, em 2004, quando o conselho aprovou obras de reparo e conservação das edificações em Peirópolis, incluindo a antiga estação ferroviária que foi submetida para sediar o Centro de Pesquisa Llewellyn Ivor Price e o Museu dos Dinossauros. Foi aprovada também, a troca do telhado da Casa de Doces, pertencente ao complexo, mantendo as mesmas características e padrões originais. Um ano após, aprovou-se o projeto de climatização do museu.

Em 2007, o conselho permitiu a solicitação da exploração do restaurante e da hotelaria em Peirópolis, salientando que qualquer intervenção no local deveria passar pela aprovação do CONPHAU. Uma outra pauta, foi referente à solicitação para o tombamento estadual de Peirópolis ao Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais - IEPHA-MG juntamente com o Governo Executivo Municipal.

Depois, em 2013, o conselho liberou um projeto arquitetônico para a construção de uma cozinha industrial para as doceiras, localizada próxima a Casa do Turista, proposta atualmente executada. Neste mesmo ano, a maioria do conselho aprovou o cercamento do entorno de Peirópolis com a altura de oitenta centímetros, mas não poderia interferir na visibilidade do museu e dos demais bens tombados. Disseram ainda, que as passarelas deveriam ser reabertas para dar acessibilidade ao público. Outro assunto tratado nessa época, foi referente à aprovação do projeto de ampliação

do museu em vidro, com recuo, sem interferir na construção da antiga estação. Apesar de aprovado, já se passaram muitos anos e não foi executado este projeto, provavelmente para preservar a edificação com as características originais.

Em relação a infraestrutura da mobilidade urbana, no ano de 2015, o conselho aprovou o asfaltamento da Rua Durvalina Quintino da Cruz, Rua Antônio José Luiz e Avenida Etanislau Collenghi em Peirópolis. Nesse ínterim, concederam o pedido da demolição parcial de uma parede interna da Casa do Turista, antiga residência de Frederico Peiró.

Somente em 2017, o conselho autorizou a reforma e manutenção da Casa do Turista e da Casa dos Doces. Um ano após, o conselho aprovou o projeto de acessibilidade, assim como a implantação de rampas e também a afixação das placas do Geossítio de Peirópolis - Geopark Uberaba.

Durante o ano de 2020, foi feita uma apresentação de um Trabalho de Conclusão de Curso, sobre a requalificação de Geossítio de Peirópolis. O conselho não deliberou sobre o assunto, ressaltaram sobre a importância de preservar o conjunto na sua forma atual, pois a população utiliza o espaço há muitos anos. O projeto não deveria ser implementado sem a devida discussão com a sociedade para não perder o caráter popular e bucólico.

No intervalo de 2021, o conselho preocupado com a acessibilidade, liberou a instalação de corrimão e guarda corpo no museu. Foi aprovado o projeto de uma praça na Casa do Turista, ao qual contemplou playground, deck de madeira, paisagismo, bancos de madeira, DML, sanitários adaptados, iluminação, calçada e estacionamento em paralelepípedo. Esta obra foi executada neste ano. Devido ao grande fluxo de moradores e visitantes aos finais de semana, o conselho autorizou o requerimento da Associação dos Amigos do Sítio Paleontológico de Peirópolis – AASPP para a construção de três faixas de pedestres acima do nível da rua, executada pela Secretaria de Serviços Urbanos e Obras - SESURB e a implantação de câmeras de vídeo monitoramento no bem tombado.

Em 2022, o conselho concedeu a participação de dois membros do CONPHAU no Conselho de Desenvolvimento de Peirópolis. Outro assunto, foi a autorização para a execução de inventário das ruas de paralelepípedo do conjunto. Além disso, a aprovação para a implantação de um pórtico na entrada do conjunto, próximo a rotatória de acesso. Com a ressalva de uma conselheira solicitando a acessibilidade.

Neste ano, o conselho aprovou a instalação de placa de identificação ao lado direito da porta de entrada do museu. Ademais, liberou a instalação de postes de madeira de cinquenta centímetros de altura para conservar o jardim de Peirópolis e monitorar a invasão de carros.

No que se refere as atas sobre a estação Buriti, a estação Palestina e caixa d'água Mangabeira, foram mencionadas poucas vezes. No período de 2014, foi tombada a estação Buriti. No intervalo de 2013 a 2014, o conselho aprovou o álbum de figurinhas denominado Patrimônio Ilustrado de Uberaba, incluindo a área rural, a estação Buriti e o Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis. Em 2021, a caixa d'água Mangabeira e a estação Palestina foram inventariadas.

Tendo em vista dos acontecimentos mencionados nas atas do CONPHAU, foi possível concluir que houve uma gestão de política da preservação do patrimônio ferroviário com maior relevância no Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis. Esse complexo ferroviário obteve mais visibilidade e investimentos de recursos, devido a facilidade de acesso, a comunidade ser atuante na preservação do patrimônio, os novos usos e a gestão da Universidade Federal do Triângulo Mineiro – UFTM. Enquanto as demais estações, encontram-se abandonadas, devido à dificuldade de acesso, falta de uso e segurança. No entanto, observa-se que a comunidade de Peirópolis valoriza a memória ferroviária, por meio da preservação das edificações do conjunto ferroviário, mantendo as características da época, mas dão mais ênfase aos fósseis de dinossauros, encontrados quando estava ativa a mineradora. Atualmente, Peirópolis aguarda a chancela da Unesco para se tornar um Geoparque²¹.

²¹ Geoparques Mundiais da UNESCO (*UNESCO Global Geoparks*) são áreas geográficas unificadas, onde sítios e paisagens de relevância geológica internacional são administrados com base em um conceito holístico de proteção, educação e desenvolvimento sustentável (UNESCO).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Uberaba possui um amplo acervo dos bens materiais do patrimônio ferroviário, que fez parte da trajetória histórica da cidade aos longos dos anos. Na época, com a chegada da ferrovia pela Companhia Mogiana Estrada de Ferro – CMEF e depois pela Estrada de Ferro Oeste de Minas – EFOM, trouxe a modernidade, os novos costumes, as novas técnicas e estilos de construções aos uberabenses.

Atualmente, em relação as formas de acatamento no município, há apenas três bens tombados, a Máquina Locomotiva “Maria Fumaça”, o Conjunto de Peirópolis e a estação Buriti. No que se refere ao inventário, há um quantitativo maior, o Pavilhão Mogiana, a segunda estação de Uberaba, a estação Palestina e a caixa d’água Mangabeira. Já não possuem nenhuma proteção, a terceira estação, as estações Irara, Itiguapira, Batuira e as residências dos antigos ferroviários.

Em análise das atas das reuniões do Conselho de Patrimônio Histórico e Artístico de Uberaba - CONPHAU, no período de 1989 à 2023, pode-se observar que há uma preocupação na proteção de casos isolados, principalmente os localizados na área urbana que estão sobre a tutela do poder público. Como é o caso da Máquina Locomotiva, da Praça da Mogiana, da segunda estação ferroviária, atual sede da Superintendência de Arquivo Público de Uberaba. Nesta estação foi desenvolvido o projeto “Estação de Memórias” que resgatou as memórias ferroviárias da cidade com a colaboração da comunidade. A terceira estação ferroviária, atual sede da Guarda Municipal, foi mencionada algumas vezes nas reuniões do conselho. O Pavilhão Mogiana, de propriedade privada, não houve algum interesse na sua preservação.

Já na área rural, pode-se inteirar pelas atas, que houve maior proteção e investimento no conjunto ferroviário de Peirópolis. Apesar da sua localidade na área rural, o conjunto possui facilidade de acesso e tem potenciais históricos, científicos, naturais e turísticos, devido a paleontologia, a pecuária local e ao espiritismo. A possibilidade das pessoas usufruírem desses espaços e a conexão gerada pelo sentimento de pertencimento, são fatores significativos para a preservação do patrimônio ferroviário de Peirópolis. A estação Buriti, caixa d’água Mangabeira e estação Palestina tiveram uma evidência mediana nas atas analisadas. As estações Irara, Itiguapira e Batuira, localizadas mais afastadas da cidade, não foram citadas em nenhuma ata.

Tendo em vista os fatos mencionados, a política de preservação do patrimônio ferroviário é ineficaz, principalmente na área rural, pois os conjuntos encontram-se sem uso, abandonados, sofrendo degradação por intempéries e vandalismo. O único bem que está preservado na área rural é o complexo ferroviário de Peirópolis, devido aos seus múltiplos potenciais, a tutela da Universidade e a participação ativa da comunidade do entorno. Na área urbana, a preservação dos bens ferroviários é devido a sua localização e aos seus novos usos, advindos do poder executivo. A possibilidade da comunidade usufruir desses espaços e a vitalidade gerada pelo sentimento de pertencimento, foram também fatores relevantes para a preservação do patrimônio ferroviário da Praça Mogiana.

Sobretudo, a Constituição Federal de 1988 e Legislação Municipal 10717 de 2008 preveem as medidas de proteção do patrimônio cultural por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento, mas isso não garante que o bem ferroviário seja preservado. Assim, acontece com a atuação das gestões do conselho municipal, onde não houve um debate das propostas para uma prática da preservação ferroviária mais efetiva junto a gestão municipal e com a participação da sociedade. A política estadual de incentivo, realizada por meio do programa de ICMS do Patrimônio Cultural do Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais – IEPHA/MG, em que Uberaba participa desde o exercício de 1996, de fato não são implementadas no patrimônio ferroviário da cidade.

No contexto local, a aplicação dos questionários para a comunidade do entorno dos conjuntos ferroviários teve um papel relevante em relação ao conhecimento da história, das vivências e da memória da ferrovia em Uberaba. A análise apontou para os diversos usos e formas de apropriação que poderiam ter nas estações ferroviárias que estão abandonadas, assim como a inserção de ponto turístico, museu, posto de saúde, viveiro de mudas aproveitando a caixa d'água. Os participantes argumentaram ainda, que os moradores próximos poderiam cuidar do local, após a restauração dos bens para o devido uso. A maioria dos entrevistados disseram que deveria haver um investimento no turismo para a reativação das linhas ferroviárias da cidade, como a volta do transporte de passageiros, por meio de uma política integrada nas esferas Municipal, Estadual e Federal.

Pode-se concluir que, para que seja alcançada a preservação do patrimônio ferroviário é preciso de uma política de preservação mais efetiva e um conselho

municipal mais atuante nesse tema. Os bens ferroviários não devem ser tratados de forma isolada, mas como uma paisagem cultural ferroviária, para que posteriormente não sejam condenados ao desaparecimento. Ademais, deve haver uma legitimação pela sociedade, ou seja, um sentimento de pertencimento, apoiada a uma gestão com instrumentos de inclusão social e econômica. É de suma importância a ressignificação destes complexos, com usos que sejam compatíveis e com pequenos espaços para resgatar a memória ferroviária. Grande parte desses remanescentes de Uberaba, não possuem esses espaços, com exceção da segunda estação, sede da Superintendência de Arquivo Público de Uberaba, ao qual foi implantado um projeto expográfico com o tema. Nota-se também, que há uma falta de recursos financeiros e equipe especializada para realização de obras de restauro e manutenção dos complexos ferroviários. Além disso, há uma necessidade de gestão dos responsáveis ou concessionários para apoiarem a utilização dessas edificações, seja pelas comunidades do entorno.

Portanto, além do debate, a dissertação trouxe levantamentos para o aprofundamento da compreensão acerca da política de preservação do patrimônio ferroviário local. O estudo também pode ser utilizado como base de dados para realização de pesquisas, inventários e o tombamentos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMADA, Márcia e FERREIRA, Eliza Bartolozzi. **Mogiana: os trilhos da modernidade**. 1989.121p.

ANUNZIATA, Antonio Henrique Felice. **O patrimônio ferroviário e a cidade: a Companhia Mogiana de Estrada de Ferro e Campinas (1872 – 1971)**. Campinas SP, 2013.

APU. **Uberaba 200 anos no coração do Brasil**. Superintendência do Arquivo Público de Uberaba. Uberaba, 2020.794p.

BANDEIRA, Manuel. **Poema Trem de Ferro**. Disponível em:

<<https://www.culturagenial.com/poema-trem-de-ferro-manuel-bandeira/amp/>>

Acesso em: 17 ago. 2022.

BRASIL. **Decreto nº 5.137 de 13 de novembro de 1872**. Concede a companhia Mogiana de estradas de ferro de Campinas a Mogi Mirim autorização para funcionar e a aprovação dos seus estatutos. Diário Oficial da União. Brasília, 1872. 13p.

BRASIL. **Lei nº11.483 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. Diário Oficial da União. Brasília, 2007. 9p.

CARILI, Clayton França. **As Estações Ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação**. Programa de Pós- Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Uberlândia 2015. 417p.

<https://doi.org/10.5752/P.2316-1752.2016v23n32p62>

CERQUEIRA, Levy. **Salve Minas!** Jornal Lavoura e Comercio, Uberaba,1926.

FRANCISCO, Rita de Cássia. **As oficinas da Companhia Mogiana Estradas de Ferro: Arquitetura de um complexo produtivo**. São Paulo, 2007. 147p.

GERIBELLO, Denise Fernandes. **Habitar o patrimônio cultural: o caso do ramal ferroviário Anhumas – Jaguariúna**. Campinas, 2011. 165p.

<https://doi.org/10.20396/resgate.v19i21.8645710>

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações Ferroviárias do Brasil - Baturá - Município de Uberaba, MG**. Disponível em:

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/rmv_uberaba/baturá.htm>

Acesso em: 4 abr. 2022.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações Ferroviárias do Brasil - Buriti - Município de Uberaba, MG**. Disponível em:

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/mogiana_triangulo/buriti.htm>

Acesso em: 4 abr. 2022.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações Ferroviárias do Brasil - Irara - Município de Uberaba, MG.** Disponível em:

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/mogiana_triangulo/irara.htm>

Acesso em: 4 abr. 2022.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações Ferroviárias do Brasil - Itiquapira - Município de Uberaba, MG.** Disponível em:

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/rmv_uberaba/itiquapira.htm>

Acesso em: 4 abr. 2022.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações Ferroviárias do Brasil - Mangabeira - Município de Uberaba, MG.** Disponível em:

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/mogiana_triangulo/mangabeira.htm>

Acesso em: 4 abr. 2022.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações Ferroviárias do Brasil - Palestina - Município de Uberaba, MG.** Disponível em:

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/mogiana_triangulo/palestina.htm>

Acesso em: 4 abr. 2022.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações Ferroviárias do Brasil - Peirópolis - Município de Uberaba, MG.** Disponível em:

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/mogiana_triangulo/peiropolis.htm>

Acesso em: 4 abr. 2022.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações Ferroviárias do Brasil - Uberaba - Município de Uberaba, MG.** Disponível em:

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/mogiana_triangulo/uberaba.htm>

Acesso em: 4 abr. 2022.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações Ferroviárias do Brasil - Uberaba - Segunda Estação - Município de Uberaba, MG.** Disponível em:

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/mogiana_triangulo/uberaba-seg.htm>

Acesso em: 4 abr. 2022.

IEPHA-MG - Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais. **O Iepha, 2016.** Disponível em:

<<http://www.iepha.mg.gov.br/index.php/institucional/o-iepha#historia>>

Acesso em 14 de abr. de 2023.

IEPHA-MG - Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais. **Pavilhão da Mogiana**. Inventário de Proteção do Acervo Cultural de Minas Gerais – IPAC/MG. Minas Gerais, 1987.3p.

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Patrimônio Ferroviário**. <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>> Acesso em 14 de abr. de 2023.

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Apresentação, 2020**. Disponível em:

<<https://www.gov.br/iphan/pt-br/aceso-a-informacao/institucional/apresentacao>> Acesso em 14 de abr. de 2023.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Algumas questões relativas ao patrimônio industrial e à sua preservação**. São Paulo, 2006.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação**. São Paulo, Ateliê Editorial, 1998.

LUDOVICE, João José Frederico; OLIVEIRA, Wenceslau P. de; PENNA, Joaquim José de Oliveira; SILVA, Joaquim Antônio Gomes da. **A Mogiana em Uberaba**. Jornal Gazeta em Uberaba, 1889.

MENDONÇA, José. **História de Uberaba**. Editora Vitória Artes Gráficas Ltda. Uberaba: Academia de Letras do Triângulo Mineiro, 1974. 296 p.

NABUT, Jorge Alberto. **Desemboque: documentário Histórico e Cultural**. Uberaba: Fundação Cultural de Uberaba - Arquivo Público de Uberaba - Academia de Letras do Triângulo Mineiro, 1986. 298 p.

NOGUEIRA, Rayane de Lima. **As estações ferroviárias da Cia. Mogiana de Oswaldo Bratke**. Centro Universitário Estácio Uniseb. Ribeirão Preto - SP, 2017.

OLIVEIRA, Paulo Roberto de. **Para além do Rio Grande: os impactos da economia paulista sobre o Triângulo Mineiro**. História. São Paulo, 2008. <https://doi.org/10.1590/S0101-90742008000200010>

PMU, Prefeitura Municipal de Uberaba. **Peirópolis**. Disponível em:

<<http://www.uberaba.mg.gov.br/portal/conteudo,706>> Acesso em: 4 abr. 2022.

PMU, Prefeitura Municipal de Uberaba. **Estação Buriti será tombada e Prefeitura já estuda projeto de turismo para o local**. Disponível em:

<<http://www.uberaba.mg.gov.br/portal/conteudo,31363>> Acesso em: 4 abr. 2022.

PMU, Prefeitura Municipal de Uberaba. **Desenvolvimento Econômico promove mapeamento de conservação das estações ferroviárias de Uberaba**. Disponível em: <<http://www.uberaba.mg.gov.br/portal/conteudo,31363>> Acesso em: 4 abr. 2022.

- PONTES, Hildebrando. **História de Uberaba e a Civilização no Brasil Central**. 2. Edição. Uberaba: Academia de Letras do Triângulo Mineiro, 1978. 341 p.
- RIBEIRO, Luiz Carlos Borges. **Geoparque Uberaba - Terra dos Dinossauros do Brasil**. UFRJ. Rio de Janeiro, 2014. 140p.
- SAMPAIO, Antônio Borges. **Uberaba: História, fatos e homens**. 2. Edição – Uberaba, MG: Arquivo Público de Uberaba, 2001. 403p.
- SANTOS, Welber Luiz dos. **A estrada de ferro Oeste de Minas: São João del-Rei (1877-1898)**. Mariana, 2009.155p.
- SÃO PAULO. **Lei nº18 de 21 de março de 1872**. Concessão de privilegio e garantia de juros sobre o capital a Companhia Nacional ou Estrangeira, que se organizar para construir uma estrada de ferro, de Campinas a Mogy-mirim, ramal para o Amparo. Assembleia Legislativa de São Paulo. São Paulo, 1872. 2p.
- SÃO PAULO. **Lei nº1.598 de 6 de junho de 1952**. Autoriza o Poder Executivo a adquirir ações integralizadas da Cia. Mogiana de Estradas de Ferro. Assembleia Legislativa de São Paulo. São Paulo, 1952. 2p.
- SÃO PAULO. **Lei nº10.414 de 28 de outubro de 1971**. Dispõe sobre a situação do pessoal das ferrovias, em decorrência da constituição da FEPASA - Ferrovia Paulista S.A. Assembleia Legislativa de São Paulo. São Paulo, 1971. 6p.
- SILVA, Ercília de Fátima Pegorari. **Ferrovias: da produção de riquezas ao apoio logístico no Triângulo Mineiro**. Programa de Pós-Graduação em Geografia. Uberlândia 2008.131p.
- SILVA, Fernanda dos Santos. **Remanescências da arquitetura ferroviária em Minas Gerais: uma ferramenta de preservação das estações ferroviárias**. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura. Belo Horizonte 2019.131p.
- SILVA, Karen Pereira Freitas; PEREIRA, Laura de Barros. **Da ferrovia ao museu, uma viagem pelas memórias que constroem as identidades de Peirópolis (1970-2018)**. Disponível em:
 <<https://doi.org/10.11606/issn.2318-8855.v10i2p360-389>> Acesso em: 25 mai. 2022.
<https://doi.org/10.11606/issn.2318-8855.v10i2p360-389>
- SOUKEF JUNIOR, Antonio. **A diversidade dos conjuntos ferroviários brasileiros e a importância de sua preservação**. Revista Restauro, v. 01, p. 15-29, 2017.
- SOUZA, Manoel Felipe; TEIXEIRA, José Augusto de Paiva. **Prolongamento da via-férrea Mogyana**. Jornal o Waggon, Uberaba,1884.

TOTI, Gabriel. **O cincoentenario da Mogiana em Uberaba**. Jornal da Gazeta de Uberaba. Uberaba, 1939.

UBERABA. **Decreto nº2.613 de 15 de julho de 2022**. Dispõe sobre a recondução do Conselho de Patrimônio Histórico e Artístico de Uberaba - CONPHAU. Porta Voz de Uberaba, 2022.

UBERABA. **Decreto nº976 de 2010**. Dispõe sobre o Regimento Interno do Conselho de Patrimônio Histórico e Artístico de Uberaba - CONPHAU. Uberaba, 2010.

UBERABA. **Dossiê de tombamento da Máquina Locomotiva Maria Fumaça**. Fundação Cultural de Uberaba, 1999.

UBERABA. **Lei nº10.717 de 17 de dezembro de 2008**. Estabelece normas de proteção do patrimônio cultural do município de Uberaba. Câmara Municipal de Uberaba. Uberaba, 2008. 20p.

UBERABA. **Lei Complementar nº359 de 11 de outubro de 2006, alterada em 2014**. Institui o Plano Diretor do Município de Uberaba. Câmara Municipal de Uberaba. Uberaba, 2006. 178p.

UBERABA. **Lei Complementar nº375 de 18 de junho de 2007, alterada em 2014**. Dispõe sobre o parcelamento do solo urbano e os condomínios urbanísticos no Município de Uberaba. Câmara Municipal de Uberaba. Uberaba, 2007. 120p.

UBERABA. **Lei Complementar nº376 de 19 de junho de 2007, alterada em 2014**. Dispõe sobre o Uso e Ocupação do Solo no Município de Uberaba. Câmara Municipal de Uberaba. Uberaba, 2007. 62p.

UBERABA. **Lei nº10.870 de 2009**. Dispõe sobre o Fundo Municipal de Patrimônio Histórico e Artístico de Uberaba - FUMPHAU. Uberaba, 2009.

UBERABA. **Livro de atas do Conselho de Patrimônio Histórico e Artístico de Uberaba - CONPHAU**. Uberaba, 1989 a 2023.

UBERABA. **Oeste de Minas**. Jornal Lavoura e Commercio, Uberaba, 1925.

UBERABA. **E.F.O. Minas. O primeiro lastro chega a S. Benedito - A massa popular - Discursos**. Jornal Lavoura e Commercio, Uberaba, 1926.

UBERABA. **Inauguração do Ramal Ibiá-Uberaba - O regosijo imenso do Triangulo Mineiro**. Jornal Lavoura e Commercio, Uberaba, 1926.

UBERABA. **Um novo e formidavel elemento de progresso para o Triangulo e para Uberaba - O cavallo de ferro**. Jornal Lavoura e Commercio, Uberaba, 1926.

UFTM, Universidade Federal do Triângulo Mineiro. **Complexo Cultural e Científico de Peirópolis**. Disponível em: <<http://www.uftm.edu.br/proext/cccp>>

Acesso em: 4 abr. 2022.

UFTM, Universidade Federal do Triângulo Mineiro. **A estação paineiras e o fatídico acidente de trem em 1970.** Disponível em:

<<https://pethistoriauftm.blogspot.com/2020/04/a-estacao-paineiras-e-o-fatidico.html>>

Acesso em: 4 abr. 2022.

VLI. **A Ferrovia Centro Atlântica – FCA.** Disponível em:

<<https://www.fcatransforma.com.br/>> Acesso em: 25 mai. 2022.

INSTITUIÇÕES CONSULTADAS

Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico nacional – IPHAN

Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais – IEPHA/MG

Secretaria de Planejamento Urbano – SEPLAN – Prefeitura de Uberaba

Departamento de fomento à Cultura e Patrimônio Histórico – FCU

Conselho Municipal do Patrimônio Histórico e Artístico de Uberaba - CONPHAU

Superintendência de Arquivo Público de Uberaba - APU

APÊNDICE A

**Fichas de visitas de campo da 1^a, 2^a e 3^a estações de Uberaba,
Máquina Locomotiva, Complexos Ferroviários de Peirópolis, Palestina,
Buriti, Irara, Caixa d' água Mangabeira, Itiguapira e Batuira**

Pavilhão Mogiana

Ficha de visita de campo - Pavilhão Mogiana (antigo Complexo Ferroviário da Primeira Estação de Uberaba)	
Denominação	Pavilhão Mogiana.
Município	Uberaba.
Zona	Urbana.
Endereço	Linha Catalão - KM 604,500 - MG 0763. Rua Menelick de Carvalho, nº 53, Bairro Boa Vista.
Propriedade	Privada.
Inauguração	23/04/1889 - Sem trilhos.
Proteção	O pavilhão onde funcionava um depósito foi inventariado pelo Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais - IEPHA/MG em 1987.
Uso Original	Estação ferroviária.
Uso Atual	O complexo ferroviário foi demolido, restando apenas o pavilhão onde funcionava um depósito, atualmente está fechado e sem uso.
Situação	

Imagem 1 - Mapa de localização do Pavilhão Mogiana.



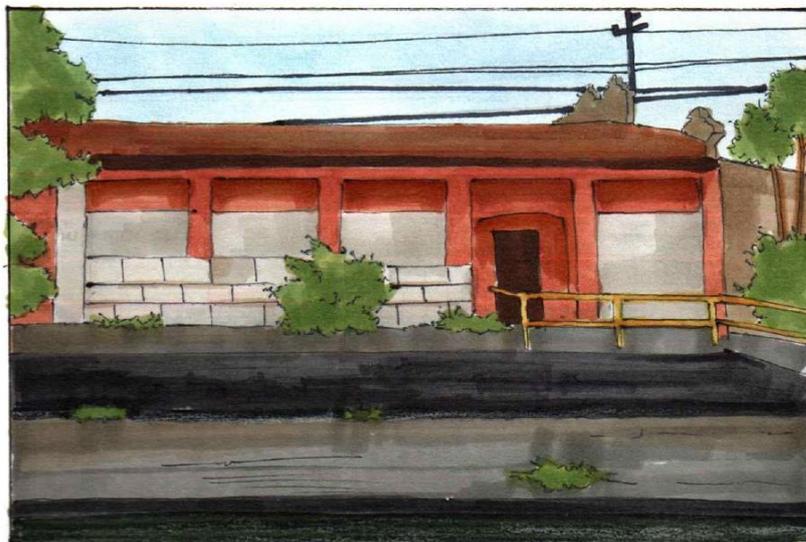
Fonte: Google Earth, 20/04/2023.

Análise do Entorno

O “Pavilhão Mogiana” está implantado na área urbana de Uberaba. No entorno possui o uso predominantemente residencial. A vegetação é de grande a médio porte.

Croqui

Imagem 2 – Croqui do “Pavilhão Mogiana”.



Desenho: Sophia Durão, 28/08/2023.

Breve Histórico

Entre 1888 e 1889, foi construída a linha Catalão com o trajeto contemplando as cidades de Uberaba, Uberlândia (1895) e Araguari (1896). Esta linha possuía continuação do Rio Grande, a partir da estação de Jaguará. A ideia da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro - CMEF era alcançar Catalão (Goiás) e seguir para Belém do Pará, mas isso não aconteceu. A Estrada de Ferro de Goiás - EFG foi quem construiu esse trecho, chegando até Goiânia e Brasília. Em 1915, o ramal de Igarapava foi prolongado até alcançar a linha Catalão, em Rodolfo Paixão. Apesar da nova linha ser mais econômica, entre Rio Grande e Uberaba, foi abandonada devido a construção da represa de Jaguará em 1976. Em 1979, o trecho de Uberaba foi incorporado ao ramal de Igarapava, retificado a partir de Ribeirão Preto até Araguari. Em 1997, os trens de passageiros foram suprimidos (Giesbrecht, 2023).

Em 23 de abril de 1889, foi inaugurada a linha férrea Mogiana em Uberaba pela CMEF com apoio do Major Joaquim José de Oliveira Pena, o “Senador Pena”. O projeto originou da Inglaterra e a construção teve mão de obra de procedência europeia (Ipac-MG, 1987).

Na época, a estação foi designada para ser a saída da estrada de ferro que a ligaria a Cuiabá, no Mato Grosso. Mas, em 1906 foi inaugurada a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil - EFNB a partir de Bauru, o que ocasionou o abandono do projeto inicial. Em 1948, a estação foi transferida de local, quando foi construído o segundo prédio na linha nova, abandonando o original (Giesbrecht, 2023).

O conjunto ferroviário foi demolido, restando apenas o “Pavilhão Mogiana”, onde funcionava um depósito de mercadorias da ferrovia.

Em 1987, o pavilhão foi inventariado pelo Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais - IEPHA/MG.

Atualmente, a propriedade do imóvel é privada, encontra-se fechado e sem uso.

Descrição Arquitetônica

O “Pavilhão Mogiana” possui pequeno porte com uma planta retangular, implantada acima do nível do passeio público com um acesso feito por meio de uma rampa. A construção segue a tipologia das estações construídas pela Companhia Mogiana Estrada de Ferro – CMEF. Possuem outros anexos, provavelmente construído posteriormente a estação. A estrutura é em alvenaria de tijolos maciços de barro, com cobertura em duas águas com estrutura em madeira e telha de barro do tipo francesa. A plataforma, antigamente usada para embarque e desembarque dos passageiros, não possui cobertura. Há um estreito jardim entre a plataforma e a edificação. Uma das portas é de ferro e madeira, duas folhas de abrir, em verga reta. A outra porta é de ferro, duas folhas de abrir, em verga reta. As demais já não existem mais, sendo que um dos vãos foi vedado. As janelas são de ferro e vidro, em verga reta. Nas fachadas, nota-se a presença de pilares ressaltados, recuos nos vãos de acesso,

em verga arqueada. Na fachada frontal, além dos pilares, há elementos em massa formando molduras e um barrado em blocos. Nas fachadas menores, a empena é triangular com cimalthas.

Intervenções

Grande parte das portas e janelas foram substituídas, uma das portas foi vedada e as demais não existem mais. Outra intervenção, foi referente a construção de outros anexos, provavelmente feitos posteriormente a estação.

Estado de Conservação

O “pavilhão Mogiana” possui um estado geral de conservação ruim. A estrutura mantém-se íntegra, mas grande parte das portas e janelas foram substituídas, uma das portas foi vedada e as demais não existem mais, há apenas os vãos. Na cobertura, as estruturas de madeira e as telhas francesas foram preservadas, mas necessitam de manutenção. Nas fachadas menores, próximo a cobertura, o arremate dos pilares apresenta partes faltantes. A pintura das fachadas apresenta pichações, sujidades e desgastes devido às intempéries.

Documentação Fotográfica

Foto 1 – Primeira estação da CMEF em Uberaba demolida, localizada na Rua Menelick de Carvalho.



Fonte: Superintendência de Arquivo Público de Uberaba, sem data.

Foto 2 - Primeira estação da CMEF em Uberaba demolida, localizada na Rua Menelick de Carvalho, no início do século XX.



Fonte: Arquivo Público de São Paulo, Circa 1900.

Foto 3 – Estação Ferroviária da CMEF em Uberaba demolida.



Fonte: Dimas Ornellas de Faria Careta, 1910.

Foto 4 – Estação mais antiga de Uberaba demolida.



Fonte: João Velasco e Gutierrez Coelho, 1920.

Foto 5 – Tropas no pátio da estação da CMEF, localizada na Rua Menelick de Carvalho.



Fonte: Superintendência do Arquivo Público de Uberaba, 1930.

Foto 6 – Locomotiva a vapor na estação da CMEF de Uberaba.



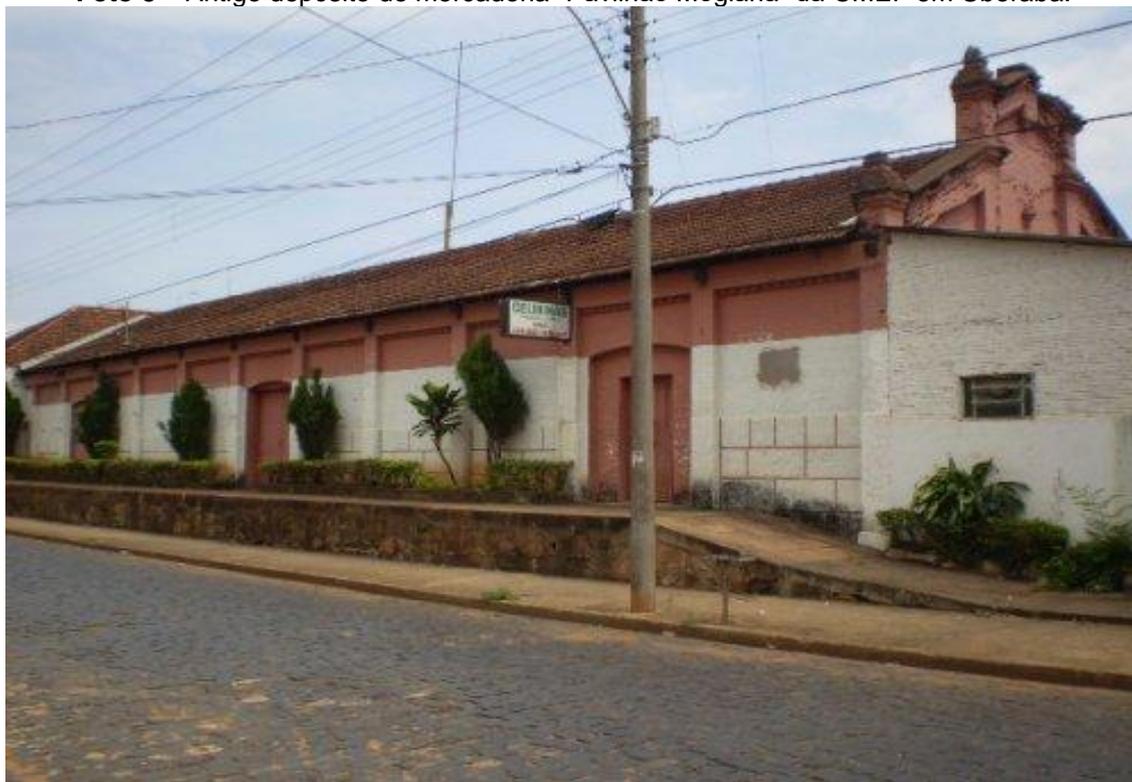
Fonte: Superintendência do Arquivo Público de Uberaba, 1940.

Foto 7 – Garagem de locomotiva (rotunda) e oficinas da CMEF em Uberaba demolida.



Fonte: Arquivo Público de São Paulo, Circa 1900.

Foto 8 – Antigo depósito de mercadoria “Pavilhão Mogiana” da CMEF em Uberaba.



Fonte: Flávio, 2008.

Foto 9 – Antigo depósito de mercadoria “Pavilhão Mogiana” da CMEF em Uberaba.



Fonte: elaborada pela autora, 22/08/2023.

Foto 10 – Entorno do antigo depósito de mercadoria “Pavilhão Mogiana” da CMEF em Uberaba.



Fonte: elaborada pela autora, 22/08/2023.

Foto 11 – Antigo depósito de mercadoria “Pavilhão Mogiana” da CMEF em Uberaba.



Fonte: elaborada pela autora, 22/08/2023.

Foto 12 – Antigo depósito de mercadoria “Pavilhão Mogiana” da CMEF em Uberaba.



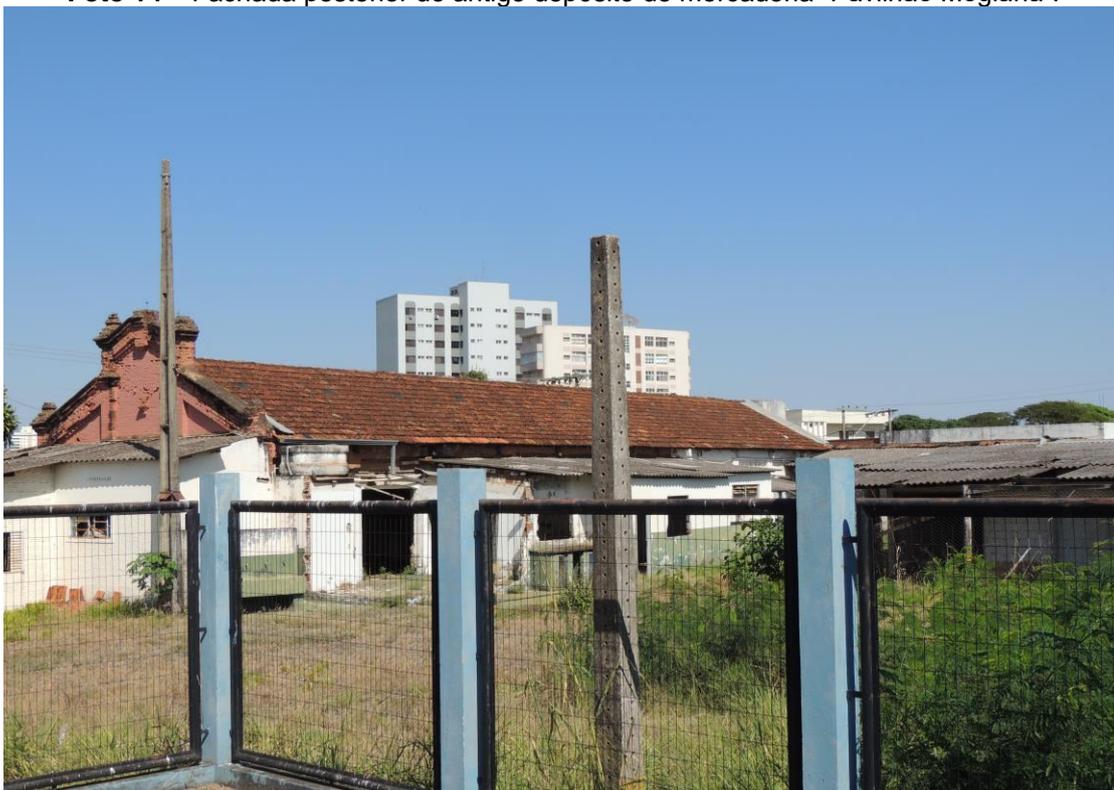
Fonte: elaborada pela autora, 22/08/2023.

Foto 13 – Detalhe da parte superior do antigo depósito de mercadoria “Pavilhão Mogiana”.



Fonte: elaborada pela autora, 22/08/2023.

Foto 14 – Fachada posterior do antigo depósito de mercadoria “Pavilhão Mogiana”.



Fonte: elaborada pela autora, 22/08/2023.

Elaboração

Daniela Velludo de Souza

Data: Junho/2023

Revisão: Agosto/2023

Segunda Estação de Uberaba

Ficha de visita de campo - Segunda Estação de Uberaba	
Denominação	Segunda Estação de Uberaba.
Município	Uberaba.
Zona	Urbana.
Endereço	Linha Catalão - KM 603,584 - MG3309. Praça Dr. José Pereira Rebouças, nº 650, Bairro Boa Vista.
Propriedade	União.
Concessionária	Prefeitura Municipal de Uberaba.
Inauguração	20/08/1947 - Com trilhos.
Proteção	Inventariada.
Uso Original	Estação ferroviária.
Uso Atual	Sede da Superintendência de Arquivo Público de Uberaba.
Situação	

Imagem 1 - Segunda estação de Uberaba.



Fonte: Google Earth, 20/04/2023.

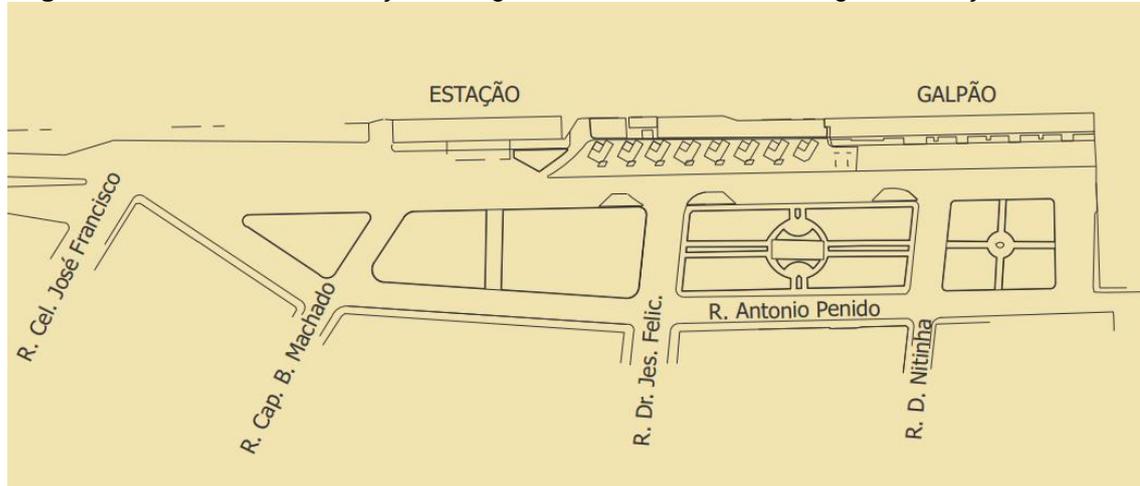
Análise do Entorno

A segunda estação de Uberaba, atual sede da Superintendência de Arquivo Público de Uberaba, está implantada na área urbana, com a linha férrea ativa. No entorno, encontram-se a terceira estação, a máquina locomotiva “Maria Fumaça”, a praça, a casa do artesão, as

residências dos antigos funcionários ferroviários, os quiosques, as lanchonetes e os bares. Na praça há uma vegetação de grande, médio e pequeno porte.

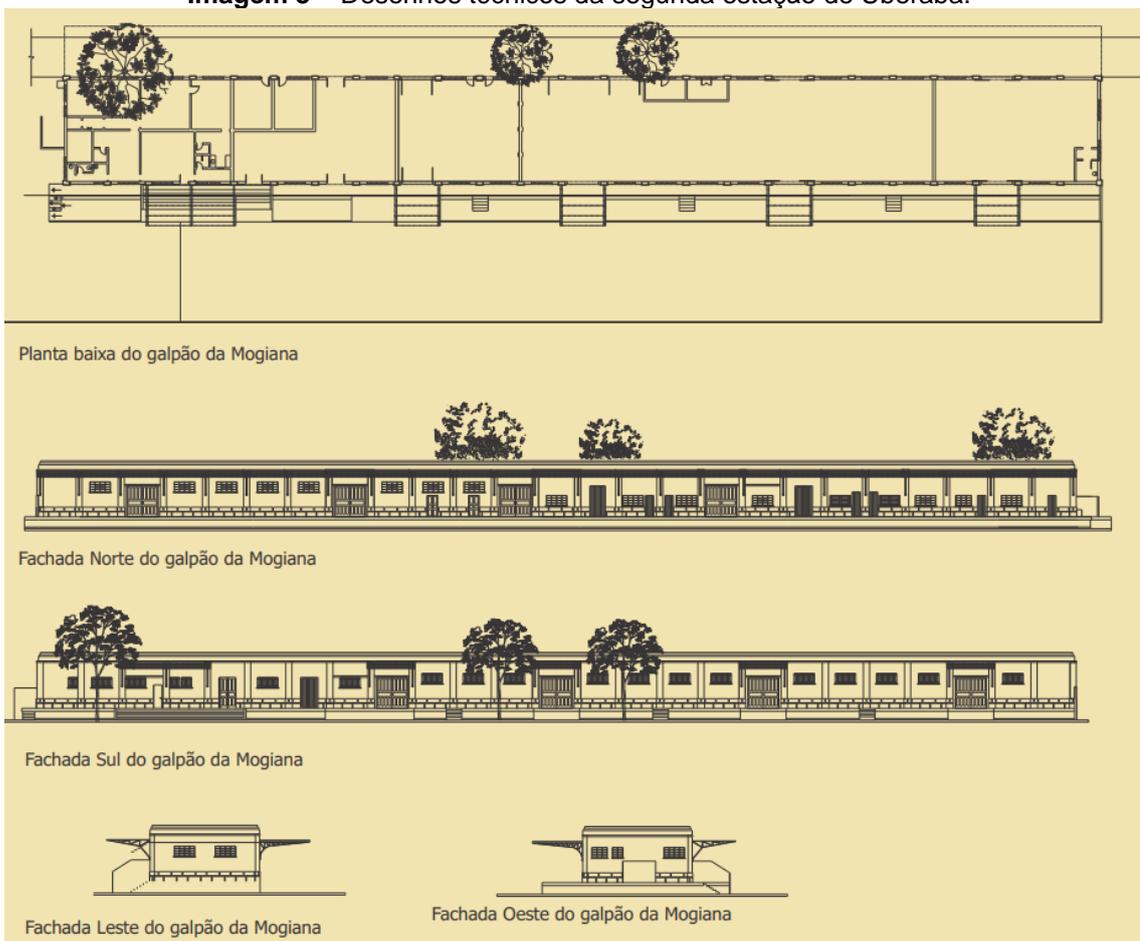
Desenhos técnicos/Croqui

Imagem 2 – Planta baixa da Praça da Mogiana, onde está locada a segunda estação de Uberaba.



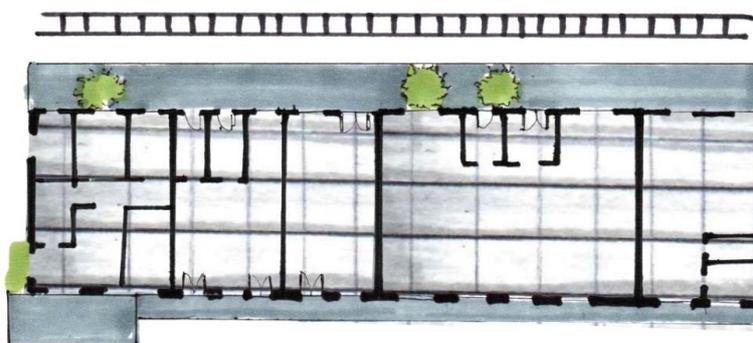
Fonte: SEMPAC, 2009.

Imagem 3 – Desenhos técnicos da segunda estação de Uberaba.



Fonte: SEMPAC, 2009.

Imagem 4 – Croqui da segunda estação de Uberaba.



Desenho: Sophia Durão, 28/08/2023.

Breve Histórico

Entre 1888 e 1889, foi construída a linha Catalão com o trajeto contemplando as cidades de Uberaba, Uberlândia (1895) e Araguari (1896). Esta linha possuía continuação do Rio Grande, a partir da estação de Jaguará. A ideia da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro - CMEF era alcançar Catalão (Goiás) e seguir para Belém do Pará, mas isso não aconteceu. A Estrada de Ferro de Goiás - EFG foi quem construiu esse trecho, chegando até Goiânia e Brasília. Em 1915, o ramal de Igarapava foi prolongado até alcançar a linha Catalão, em Rodolfo Paixão. Apesar da nova linha ser mais econômica, entre Rio Grande e Uberaba, foi abandonada devido a construção da represa de Jaguará em 1976. Em 1979, o trecho de Uberaba foi incorporado ao ramal de Igarapava, retificado a partir de Ribeirão Preto até Araguari. Em 1997, os trens de passageiros foram suprimidos.

Em 1947, a primeira estação, localizada na Rua Menelick de Carvalho, nº 53, Bairro Boa Vista, foi transferida de local para a segunda estação, situada na Praça Dr. José Pereira Rebouças, Bairro Boa Vista, funcionando até 1961. Esta passou a ser utilizada como depósito e ocasionalmente como plataforma de embarque e desembarque. No ano posterior, foi realocada para a terceira estação, localizada na mesma Praça (Giesbrecht, 2023).

Faz parte desse conjunto ferroviário, a sede da Superintendência de Arquivo Público de Uberaba (segunda estação), a sede da Guarda Municipal (terceira estação), a Máquina Locomotiva (bem tombado), as residências (antigos funcionários ferroviários) e a Praça Dr. José Pereira Rebouças.

Em 2008, a segunda estação passou por reforma para sediar a Superintendência de Arquivo Público de Uberaba. O projeto foi desenvolvido pelo arquiteto Eduardo Resende junto a Secretaria de Planejamento - SEPLAN, Secretaria de Administração - SAD e Fundação Cultural de Uberaba – FCU, inaugurado em 2012 (Carili, 2015, p. 326).

Em 2009, a segunda estação foi inventariada pelo Conselho do Patrimônio Histórico e Artístico de Uberaba - CONPHAU. Em 1999, a Máquina Locomotiva foi tombada pelo CONPHAU pelo Decreto nº 1901/1999.

Em 2023, foi implantado o “Projeto Estação de Memórias Ferroviárias” na segunda estação, com a iniciativa da Valor da Logística Integrada - VLI, realizado pela Agência de Iniciativas Cidadãs, com apoio da Prefeitura Municipal de Uberaba. A exposição colaborativa sobre a memória ferroviária na cidade, iniciou-se pela procura das histórias, objetos, documentos e fotografias sobre o tema (Ata 59 Conphau, 2023).

Descrição Arquitetônica

A segunda estação de Uberaba possui grande porte com uma planta retangular, horizontal e simétrica. Foi implantada acima do nível da linha férrea, com um acesso feito por meio de escada e rampa. A construção segue a tipologia das estações construídas pela Companhia Mogiana Estrada de Ferro – CMEF. Apresenta um volume compacto e maciço com um único pavimento em alvenaria de tijolos maciços de barro aparentes. A cobertura possui duas águas com estrutura em madeira. As telhas sanduíches envoltas por platibanda com cimalha foram colocadas posteriormente ao projeto original. As antigas plataformas de embarque e desembarque de passageiros assim como nas portas de acessos são cobertas por mãos francesas metálicas e telha de zinco. Entre a plataforma e a linha férrea, ativa para o transporte de cargas, há uma barreira metálica para a proteção contra acidentes. O acesso principal é feito por um hall elevado em concreto com estrutura metálica, fechamento em vidro temperado e brises metálicos, construído posteriormente. As portas são de madeira, duas folhas de correr, em vergas retas, as que abrem para passarela de acesso possuem uma folha. As janelas são em aço forjado, vidro, madeira, todas em verga reta. Nas fachadas, nota-se a presença de pilares estruturais ressaltados, salientando a platibanda. Além dos pilares, há elementos em massa, ressaltados na alvenaria formando um barrado em blocos. Internamente, a maioria do piso é de cimento rústico, com exceção do piso em parquet em alguns ambientes. Externamente, o piso é em concreto intertravado. Os ambientes estão divididos em hall, recepção, salas de consultas e pesquisas, diretoria, administrativo, auditório, arquivos, copa, almoxarifado e banheiros. Algumas salas foram modificadas para adequar ao novo uso, assim como o acréscimo de um mezanino com estrutura metálica em uma delas. Foram feitas divisórias em vidro temperado nas salas e adequações na copa, DML e banheiros. Nos forros foram colocados PVC.

Intervenções

Em 2008, houve intervenções para adequar ao novo uso, como a construção do hall de acesso em estrutura metálica com fechamento em vidro e cobertura em laje; adequação da acessibilidade; colocação de reservatório de água superior em concreto armado; retirada do reboco nas fachadas substituído pelo tijolo maciço; modificação do telhado com a troca das telhas de amianto por telhas acústicas e forro em PVC; colocação de guarda corpo tubular em estrutura metálica para demarcar a plataforma e evitar quedas; colocação de barreiras com perfis metálicos e vidro para isolamento da área operacional; substituição dos pisos em concreto usinado; criação de um mezanino em estrutura metálica e concreto em um dos cômodos (Carili, 2015, p. 326).

Ao decorrer do tempo, foi realizada a manutenção e os reparos no telhado e nas calhas, devido aos vazamentos e as infiltrações. Foram colocados toldos na fachada frontal para

impedir entrada de chuvas pelas portas. Além disso, para proteção do acervo, foram colocados alarmes na edificação. Foi realizada também a manutenção do sistema de segurança de prevenção e proteção contra incêndio.

Estado de Conservação

A segunda estação de Uberaba, atual sede da Superintendência de Arquivo Público de Uberaba, possui um estado geral de conservação bom. A estrutura mantém-se íntegra, com as características originais. As portas e janelas de madeira, ferro e vidro encontram-se no local. Na cobertura, o beiral apoiado em mãos francesas metálicas e telha em zinco foram preservados. As telhas em sanduiche foram colocadas posteriormente a construção da estação. A pintura das fachadas apresenta desgaste devido às intempéries.

Documentação Fotográfica

Foto 1 – Segunda estação da CMEF em Uberaba, quando era um depósito.



Fonte: Paulo Cury, 1985.

Foto 2 – Segunda estação da CMEF em Uberaba, antes da reforma.



Fonte: elaborada pela autora, 2006.

Foto 3 – Entorno da segunda estação da CMEF, atual sede do Arquivo Público de Uberaba.



Fonte: elaborada pela autora, 22/08/2023.

Foto 4 – Segunda estação da CMEF, atual sede do Arquivo Público de Uberaba.



Fonte: elaborada pela autora, 22/08/2023.

Foto 5 – Segunda estação da CMEF, atual sede do Arquivo Público de Uberaba.



Fonte: elaborada pela autora, 22/08/2023.

Foto 6 – Segunda estação da CMEF, atual sede do Arquivo Público de Uberaba.



Fonte: elaborada pela autora, 22/08/2023.

Foto 7 – Segunda estação da CMEF, atual sede do Arquivo Público de Uberaba.



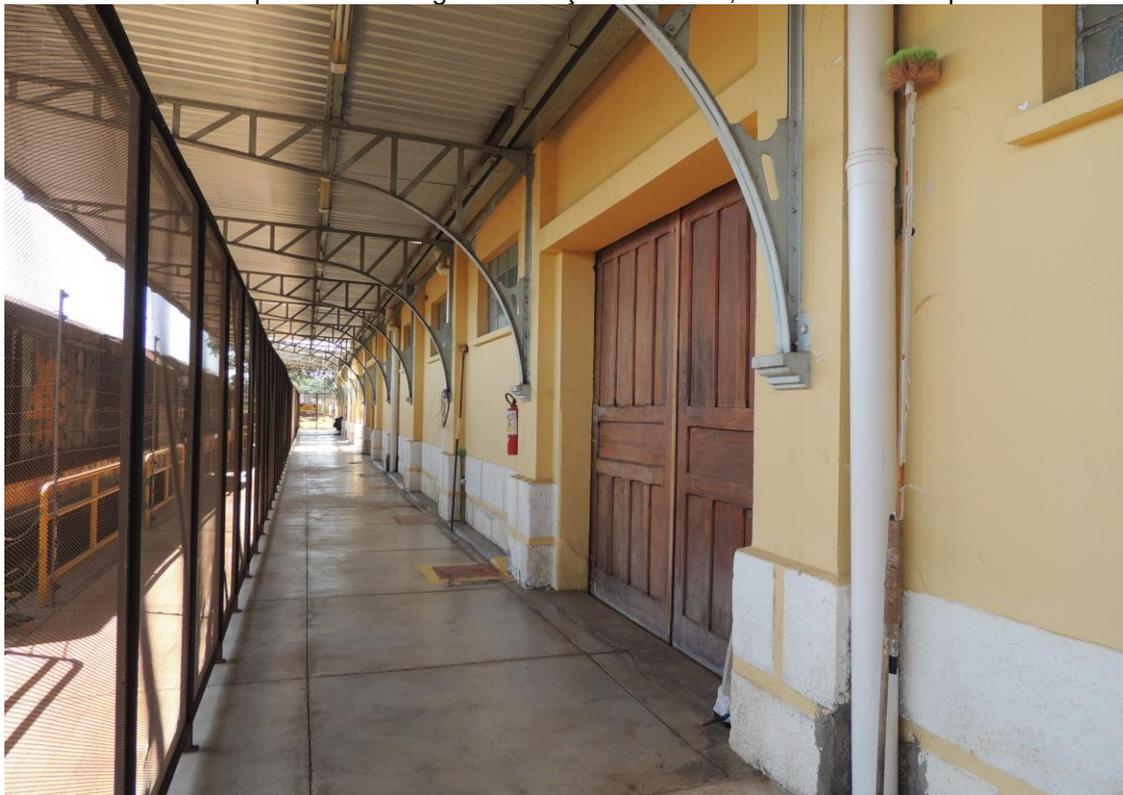
Fonte: elaborada pela autora, 22/08/2023.

Foto 8 – Hall da segunda estação da CMEF, atual sede do Arquivo Público de Uberaba.



Fonte: elaborada pela autora, 22/08/2023.

Foto 9 – Fachada posterior da segunda estação da CMEF, atual sede do Arquivo Público.



Fonte: elaborada pela autora, 22/08/2023.

Elaboração

Daniela Velludo de Souza

Data: Junho/2023

Revisão: Agosto/2023

Terceira Estação de Uberaba

Ficha de visita de campo - Terceira Estação de Uberaba	
Denominação	Terceira Estação de Uberaba.
Município	Uberaba.
Zona	Urbana.
Endereço	Linha Catalão - KM 604,500 - MG3310. Praça Dr. José Pereira Rebouças, nº 866, Bairro Boa Vista.
Propriedade	União.
Concessionária	Prefeitura Municipal de Uberaba.
Inauguração	20/12/1961 - Com trilhos.
Proteção	-
Uso Original	Estação ferroviária.
Uso Atual	Sede da Guarda Municipal.

Situação

Imagem 1 - Mapa de localização da terceira estação de Uberaba.



Fonte: Google Earth, 20/04/2023.

Análise do Entorno

A terceira estação de Uberaba, atual sede da Guarda Municipal, está implantada na área urbana, com a linha férrea ativa. No entorno, encontram-se a segunda estação, a máquina locomotiva “Maria Fumaça”, a praça, a casa do artesão, as residências dos antigos

funcionários ferroviários, os quiosques, as lanchonetes e os bares. Na praça há uma vegetação de grande, médio e pequeno porte.

Desenhos técnicos/Croqui

Imagem 2, 3, 4, 5 - Terceira estação de Uberaba.

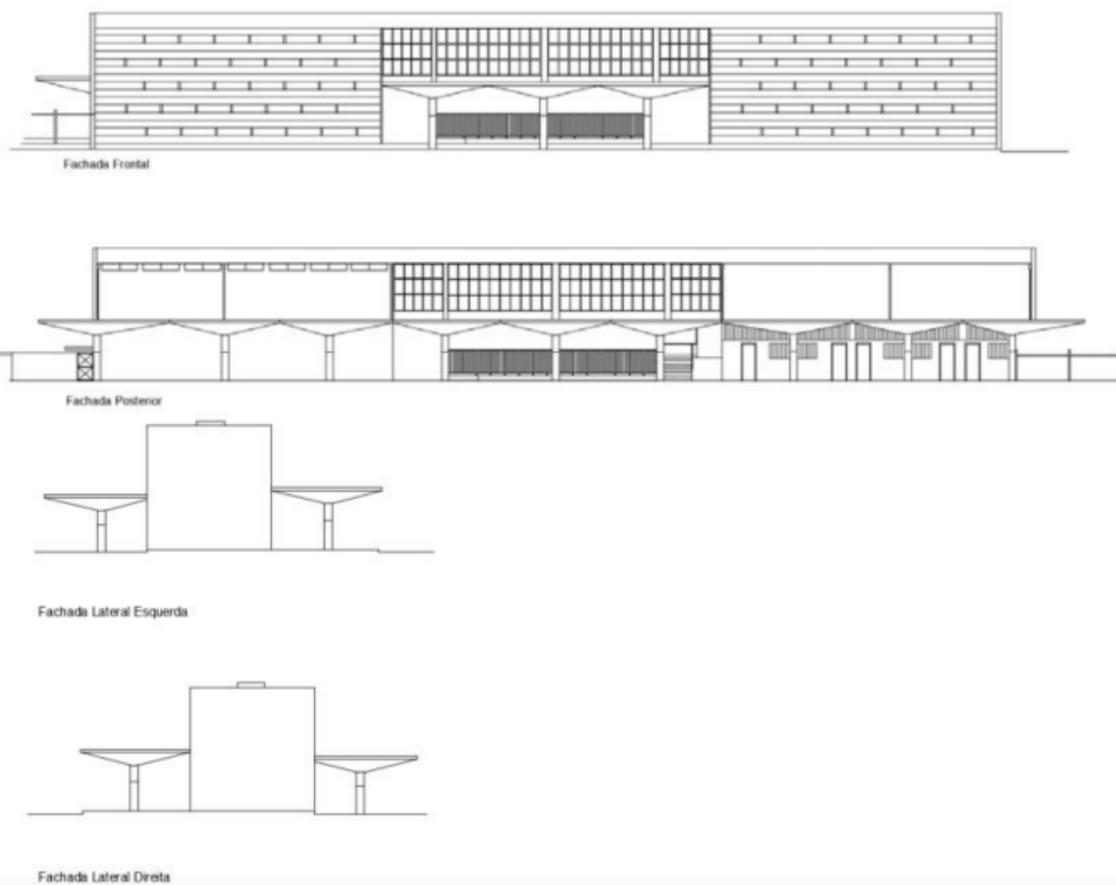


FIGURA 56 Estação Mogiana em Uberaba. Fonte: VILLELA, 2008.

Fonte: VILLELA, 2008.

Imagem 6 – Croqui da terceira estação de Uberaba.



Desenho: Sophia Durão, 28/08/2023.

Breve Histórico

Entre 1888 e 1889, foi construída a linha Catalão com o trajeto contemplando as cidades de Uberaba, Uberlândia (1895) e Araguari (1896). Esta linha possuía continuação do Rio Grande, a partir da estação de Jaguará. A ideia da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro - CMEF era alcançar Catalão (Goiás) e seguir para Belém do Pará, mas isso não aconteceu. A Estrada de Ferro de Goiás - EFG foi quem construiu esse trecho, chegando até Goiânia e Brasília. Em 1915, o ramal de Igarapava foi prolongado até alcançar a linha Catalão, em Rodolfo Paixão. Apesar da nova linha ser mais econômica, entre Rio Grande e Uberaba, foi abandonada devido a construção da represa de Jaguará em 1976. Em 1979, o trecho de Uberaba foi incorporado ao ramal de Igarapava, retificado a partir de Ribeirão Preto até Araguari. Em 1997, os trens de passageiros foram suprimidos.

Em 1947, a primeira estação, localizada na Rua Menelick de Carvalho, nº 53, Bairro Boa Vista, foi transferida de local para a segunda estação, situada na Praça Dr. José Pereira Rebouças, Bairro Boa Vista, funcionando até 1961. Esta passou a ser utilizada como depósito e ocasionalmente como plataforma de embarque e desembarque. No ano posterior, foi realocada para a terceira estação localizada na mesma Praça. Atualmente, sedia a Guarda Municipal de Uberaba, único exemplar na cidade de Uberaba em estilo moderno, projetada pelo arquiteto Oswaldo Arthur Bratke (Giesbrecht, 2023).

Faz parte desse conjunto ferroviário, a sede da Superintendência de Arquivo Público de Uberaba (segunda estação), a sede da Guarda Municipal (terceira estação), a Máquina Locomotiva (bem tombado), as residências (antigos funcionários ferroviários) e a Praça Dr. José Pereira Rebouças.

Descrição Arquitetônica

A terceira estação de Uberaba, atual sede da Guarda Municipal, é considerada o único exemplar desta modalidade (estação) na cidade de Uberaba em estilo moderno, projetada pelo arquiteto Oswaldo Arthur Bratke. Possui grande porte com uma planta retangular, implantada no nível do passeio público, com o acesso feito por meio de uma rampa. A construção segue a tipologia das estações de estilo moderno construídas pela Companhia Mogiana Estrada de Ferro – CMEF. A estrutura é em alvenaria de tijolos com uma camada em concreto vazado em formato de brises na vertical. Na plataforma, antigamente usada para embarque e desembarque dos passageiros, possui uma cobertura em balanço, no formato paraboloide hiperbólico em concreto aparente, cada módulo está sendo sustentado por um pilar central de seção quadrada. A fachada frontal possui três módulos, enquanto na fachada posterior há nove módulos, ambos demarcando os acessos. A fachada principal possui um recuo destinado ao estacionamento. As portas e janelas são de ferro e

vidro, em verga reta. Nas fachadas maiores, acima da cobertura em balanço, nota-se a presença de amplas aberturas em estrutura metálica e fechamento em vidro.

Intervenções

Antigamente, a viga superior, a cobertura em balanço e os pilares eram pintados na cor branca, depois passou a ser na cor vermelha e por fim azul. Algumas salas foram adaptadas para o novo uso da sede da Guarda Municipal. As aberturas das fachadas menores foram todas vedadas.

Estado de Conservação

A terceira estação de Uberaba, atual sede da Guarda Municipal, possui um estado geral de conservação bom. A estrutura mantém-se íntegra, com as características originais. As portas e janelas de ferro e vidro encontram-se no local, com exceção das fachadas menores. A cobertura e a platibanda foram preservadas. As fachadas apresentam desgaste devido às intempéries.

Documentação Fotográfica

Foto 1 – Terceira estação da CMEF em Uberaba, localizada na Praça Dr. José Pereira Rebouças.



Fonte: Superintendência do Arquivo Público de Uberaba, 1960.

Foto 2 – Plataforma da terceira estação da CMEF em Uberaba.



Fonte: Paulo Cury, 1987.

Foto 3 – Entorno da terceira estação da CMEF, localizada na Praça Dr. José Pereira Rebouças.



Fonte: elaborada pela autora, 22/08/2023.

Foto 4 – Terceira estação da CMEF em Uberaba, localizada na Praça Dr. José Pereira Rebouças.



Fonte: elaborada pela autora, 22/08/2023.

Foto 5 – Terceira estação da CMEF em Uberaba, localizada na Praça Dr. José Pereira Rebouças.



Fonte: elaborada pela autora, 22/08/2023.

Foto 6 – Terceira estação da CMEF em Uberaba, localizada na Praça Dr. José Pereira Rebouças.



Fonte: elaborada pela autora, 22/08/2023.

Foto 7 – Terceira estação da CMEF em Uberaba, localizada na Praça Dr. José Pereira Rebouças.



Fonte: elaborada pela autora, 22/08/2023.

Foto 8 – Terceira estação da CMEF em Uberaba, localizada na Praça Dr. José Pereira Rebouças.



Fonte: elaborada pela autora, 22/08/2023.

Foto 9 – Interior da terceira estação da CMEF, localizada na Praça Dr. José Pereira Rebouças.



Fonte: elaborada pela autora, 22/08/2023.

Foto 10 – Interior da terceira estação da CMEF, localizada na Praça Dr. José Pereira Rebouças.



Fonte: elaborada pela autora, 22/08/2023.

Foto 11 – Cobertura da plataforma da terceira estação da CMEF, em Uberaba.



Fonte: elaborada pela autora, 22/08/2023.

Foto 12 – Entorno da terceira estação da CMEF em Uberaba.



Fonte: elaborada pela autora, 22/08/2023.

Foto 13 – Placa localizada no entorno da terceira estação da CMEF em Uberaba.



Fonte: elaborada pela autora, 22/08/2023.

Elaboração

Daniela Velludo de Souza

Data: Junho/2023

Revisão: Agosto/2023

Máquina Locomotiva “Maria Fumaça”

Ficha de visita de campo – Máquina Locomotiva “Maria Fumaça”	
Denominação	Máquina Locomotiva “Maria Fumaça”.
Município	Uberaba.
Zona	Urbana.
Endereço	Praça Dr. José Pereira Rebouças, s/n, Bairro Boa Vista.
Propriedade	Prefeitura Municipal de Uberaba.
Inauguração	23/04/1889.
4/Proteção	Tombada pelo Decreto nº 5.347/1994.
Uso Original	Máquina Locomotiva “Maria Fumaça”.
Uso Atual	Aberta ao público para contemplação.

Situação

Imagem 1 - Mapa de localização da Máquina Locomotiva “Maria Fumaça”.



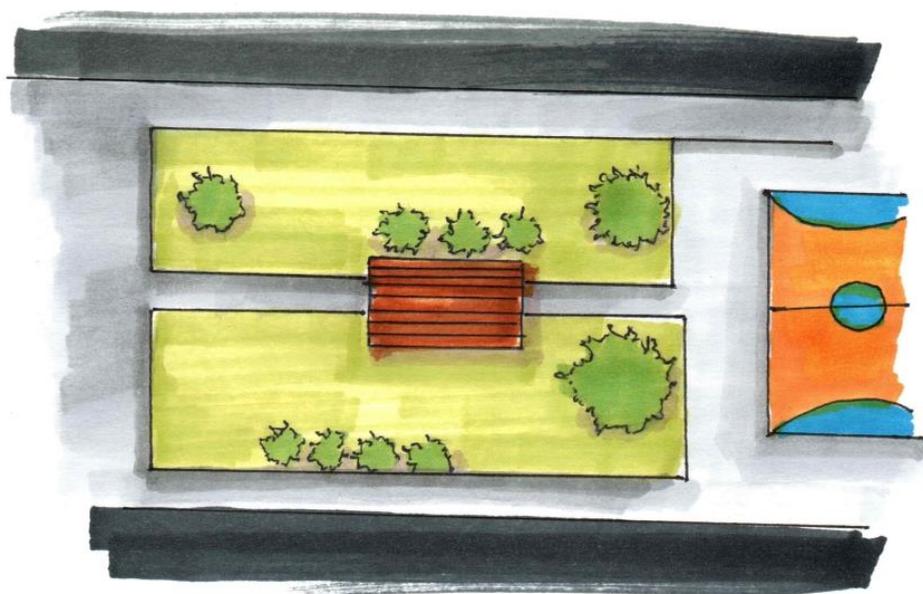
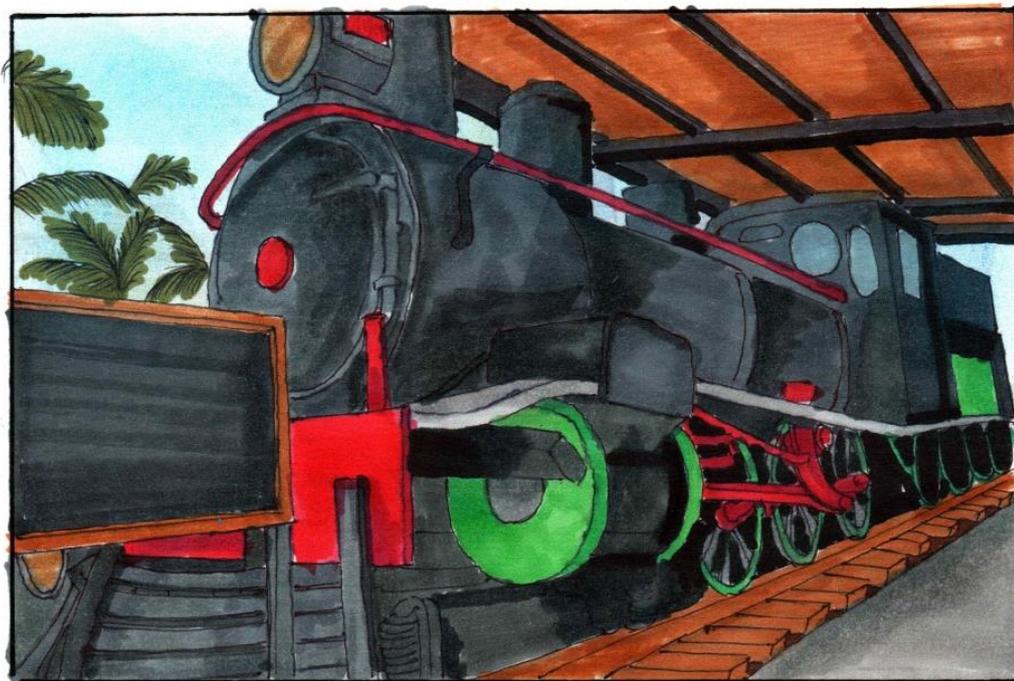
Fonte: Google Earth, 20/04/2023.

Análise do Entorno

A máquina locomotiva “Maria Fumaça” está implantada na área central da Praça Dr. José Rebouças, área urbana de Uberaba. No entorno, encontram-se a segunda e a terceira estações de Uberaba, a casa do artesão, as residências dos antigos funcionários ferroviários, os quiosques, as lanchonetes e os bares. Na praça há uma vegetação de grande, médio e pequeno porte.

Croqui

Imagem 2 – Croqui da Máquina Locomotiva “Maria Fumaça”.



Desenho: Sophia Durão, 28/08/2023.

Breve Histórico

Entre 1888 e 1889, foi construída a linha Catalão com o trajeto contemplando as cidades de Uberaba, Uberlândia (1895) e Araguari (1896). Esta linha possuía continuação do Rio Grande, a partir da estação de Jaguará. A ideia da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro - CMEF era alcançar Catalão (Goiás) e seguir para Belém do Pará, mas isso não aconteceu. A Estrada de Ferro de Goiás - EFG foi quem construiu esse trecho, chegando até Goiânia e Brasília. Em 1915, o ramal de Igarapava foi prolongado até alcançar a linha Catalão, em Rodolfo Paixão. Apesar da nova linha ser mais econômica, entre Rio Grande e Uberaba, foi abandonada devido a construção da represa de Jaguará em 1976. Em 1979, o trecho de Uberaba foi incorporado ao ramal de Igarapava, retificado a partir de Ribeirão Preto até Araguari. Em 1997, os trens de passageiros foram suprimidos (Giesbrecht, 2023).

Em 1889, com a chegada da estrada de ferro a Uberaba, a Máquina Locomotiva, denominada popularmente como “Maria Fumaça”, torna-se um símbolo da prosperidade e do progresso para a cidade. A Mogiana fomentou o comércio local e a chegada de imigrantes.

Na década de 70, a “Maria Fumaça” foi instalada no canteiro central da Praça Dr. José Pereira Rebouças, conhecida como a “Praça da Mogiana”. Em 1961, próximo a locomotiva, foi construída a Estação ferroviária da Companhia Mogiana.

Em 1999, a Máquina Locomotiva foi tombada pelo Conselho do Patrimônio Histórico e Artístico de Uberaba - CONPHAU pelo Decreto nº 1901/1999.

Descrição

A Máquina Locomotiva “Maria Fumaça” de Uberaba é uma locomotiva a vapor, identificada por “tipo 301”, procedente da Inglaterra. Era uma das cinco máquinas do tipo A6-0 / Tenwheel, fabricada por Beyer Peacock, que a Companhia Mogiana possuía. Os números dessas cinco máquinas, na série de fabricação, era de 3823 a 3827. O número 303 está inscrito na lateral esquerda da locomotiva, refere-se à série a que pertence, identificando a estrada em que atuava na Mogiana (Uberaba, 1999).

Intervenções

No dia 10 de junho de 2020, iniciou-se o serviço de reforma e revitalização da Praça Doutor José Pereira Rebouças “Praça da Mogiana” e o restauro da Máquina Locomotiva “Maria Fumaça”. A ação fez parte do projeto “Geopark Uberaba - Terra de Gigantes” e das comemorações de 200 anos de Uberaba (G1 Triângulo e Alto Paranaíba, 2020).

No dia 29 de outubro de 2020, foi realizado o restauro da Máquina Locomotiva e a instalação de uma cobertura. O trabalho foi dividido em duas etapas, a primeira foi pela busca de peças perdidas e a segunda, a revitalização das cores originais em preto e vermelho, detalhes verdes e brancos. Além disso, foi feita a recolocação do farol e da sineta, confeccionada pela Fundação Artística de Sinos Uberaba - FASU (G1 Triângulo e Alto Paranaíba, 2020).

A Máquina Locomotiva ficou aberta para o contato direto da população, sem nenhum fechamento. Acreditou-se que a partir da revitalização e dos novos usos, a população apropriou do espaço, tornando-se responsável por cuidar e zelar do bem público. A estrutura ficou preparada para receber fechamento em vidro temperado, caso haja necessidade futuramente (Ata 24 Conphau, 2020).

Estado de Conservação

A Máquina Locomotiva “Maria Fumaça” possui um estado geral de conservação ótimo. A estrutura mantém-se íntegra, com as características originais, pois foi restaurada recentemente, em 2020. Além disso, foi construída uma cobertura para proteção do bem tombado contra às intempéries.

Documentação Fotográfica

Foto 1 – Entorno da Máquina Locomotiva, localizada na Praça Dr. José Pereira Rebouças.



Fonte: elaborada pela autora, 22/08/2023.

Foto 2 – Máquina Locomotiva “Maria Fumaça”, localizada na Praça Dr. José Pereira Rebouças.



Fonte: elaborada pela autora, 22/08/2023.

Foto 3 – Máquina Locomotiva “Maria Fumaça”, localizada na Praça Dr. José Pereira Rebouças.



Fonte: elaborada pela autora, 22/08/2023.

Foto 4 – Máquina Locomotiva “Maria Fumaça”, localizada na Praça Dr. José Pereira Rebouças.



Fonte: elaborada pela autora, 22/08/2023.

Foto 5 – Máquina Locomotiva “Maria Fumaça”, localizada na Praça Dr. José Pereira Rebouças.



Fonte: elaborada pela autora, 22/08/2023.

Foto 6 – Entorno da Máquina Locomotiva, localizada na Praça Dr. José Pereira Rebouças.



Fonte: elaborada pela autora, 22/08/2023.

Elaboração

Daniela Velludo de Souza

Data: Junho/2023

Revisão: Agosto/2023

Complexo ferroviário Peirópolis

Ficha de visita de campo - Complexo Ferroviário Peirópolis	
Denominação	Complexo Ferroviário Peirópolis.
Município	Uberaba.
Zona	Rural.
Endereço	Linha Catalão - KM 580,341 - MG 2529.
Propriedade	Prefeitura Municipal de Uberaba.
Concessionária	Universidade Federal do Triângulo Mineiro – UFTM.
Inauguração	23/04/1889 - Sem trilhos.
Proteção	Tombada pelo Decreto nº 2544/2000.
Uso Original	Estação ferroviária.
Uso Atual	Museu dos Dinossauros.
Situação	

Imagem 1 - Complexo ferroviário Peirópolis.



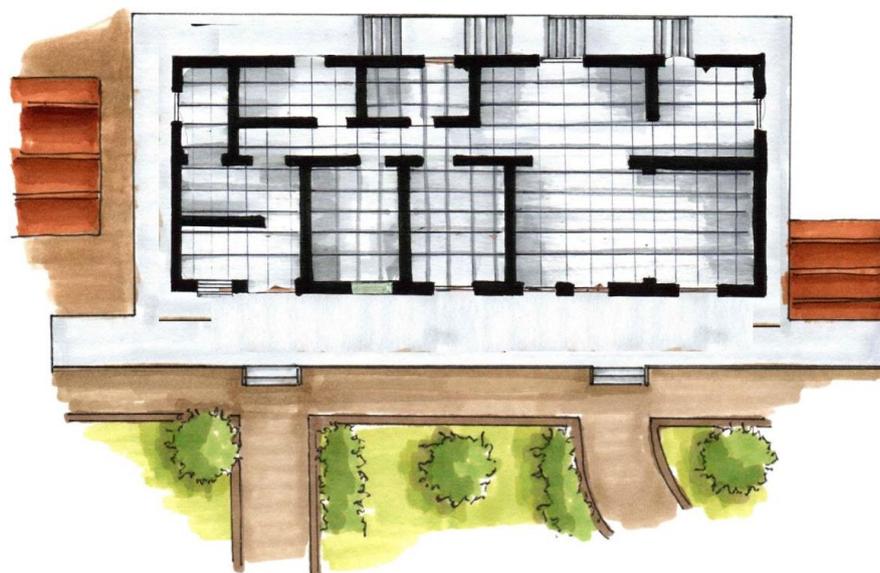
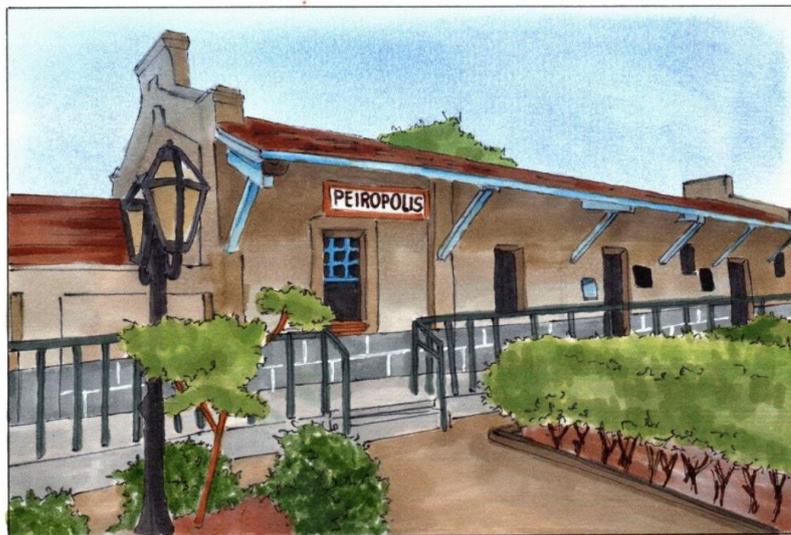
Fonte: Google Earth, 25/03/2022.

Análise do Entorno

O conjunto de Peirópolis está implantado na área rural de Uberaba. No entorno, encontram-se o Museu dos Dinossauros (estação), a casa do turista (residência de Frederico Peiró), a casa de hóspedes, a pousada, os armazéns, os restaurantes, a sorveteria, a casa dos doces, trole, telefonista e contador. A linha férrea, os trilhos e dormentes não existem mais. A vegetação do entorno é de grande, médio e pequeno porte.

Croqui

Imagem 2 – Croqui da estação ferroviária Peirópolis.



Desenho: Sophia Durão, 28/08/2023.

Breve Histórico

Entre 1888 e 1889, foi construída a linha Catalão com o trajeto contemplando as cidades de Uberaba, Uberlândia (1895) e Araguari (1896). Esta linha possuía continuação do Rio Grande, a partir da estação de Jaguará. A ideia da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro - CMEF era alcançar Catalão (Goiás) e seguir para Belém do Pará, mas isso não aconteceu. A Estrada de Ferro de Goiás - EFG foi quem construiu esse trecho, chegando até Goiânia e Brasília. Em 1915, o ramal de Igarapava foi prolongado até alcançar a linha Catalão, em Rodolfo Paixão. Apesar da nova linha ser mais econômica, entre Rio Grande e Uberaba, foi abandonada devido a construção da represa de Jaguará em 1976. Em 1979, o trecho de Uberaba foi incorporado ao ramal de Igarapava, retificado a partir de Ribeirão Preto até Araguari. Em 1997, os trens de passageiros foram suprimidos.

Peirópolis fazia parte da linha Catalão, distrito rural de Uberaba, localizado às margens da rodovia BR-262, a cerca de 20 km da cidade. Em 1889, foi inaugurado o posto telegráfico nomeado de Paineiras. Em 1918, recebeu a denominação de Cambará e em 1924, foi alterado para Peirópolis em homenagem a Frederico Peiró. Nesse período, o posto foi promovido para estação. Em 1986, a estação foi desapropriada e ficou abandonada até 1992. Peirópolis foi considerada um centro de pesquisas paleontológicas, onde atualmente funciona o Museu dos Dinossauros, situado na antiga estação (Giesbrecht, 2023).

No período de 1889 a 1960, Peirópolis teve como suas principais fontes de sustentação econômica, a agricultura, a pecuária e a mineração de calcário para a fabricação da cal. Em 1945, foram descobertos os primeiros fósseis, durante a construção de um trecho ferroviário próximo à estação de Mangabeira, localizada ao norte de Uberaba. O paleontólogo Llewellyn Ivor Price, foi convidado para conduzir as pesquisas e escavações realizadas neste local (Ribeiro, 2014).

Em setembro de 1970, ocorreu um grave acidente na ferrovia encerrando as suas atividades, interferindo no fluxo de passageiros e mercadorias, conforme consta no trecho da reportagem do Jornal Lavoura e Comércio. Nessa época, Peirópolis passou por uma crise econômica, motivo pelo qual causou a migração de parte da população local. Em 1986, a estação foi desapropriada, permanecendo abandonada. Com isso, foi criada pela comunidade uma organização não governamental denominada Associação dos amigos do Sítio Paleontológico de Peirópolis, composta por moradores e defensores das causas científicas, para buscar melhores condições de tratamento dos fósseis. Para preservar as escavações e a manutenção dos fósseis, o grupo conseguiu encerrar as atividades da mineradora na região, por meio de um processo judicial contra a empresa. Desse modo, em 1992 houve a inauguração do Centro de Pesquisas Paleontológicas “Llewellyn Ivor Price” e do Museu dos

Dinossauros, antiga estação férrea, possibilitando uma potencialização das atividades da paleontologia (Silva; Pereira, 2021).

Na década de 80, houve um declínio na produção agrícola, com a desativação das caieiras e a paralização da ferrovia, gerando uma crise na economia em Peirópolis. Mas, em 1992, teve início de um novo ciclo da paleontologia regional com a implantação do Centro de Pesquisas Paleontológicas Llewellyn Ivor Price - CPPLIP e Museu dos Dinossauros - MD, por meio da Prefeitura de Uberaba (Ribeiro, 2014).

Em 2000, Peirópolis foi tombado pelo Conselho de Patrimônio Histórico e Artístico de Uberaba - CONPHAU pelo Decreto nº 2544/2000. Em 2010, CPPLIP passou a integrar a Universidade Federal do Triângulo Mineiro - UFTM, atual gestora do conjunto tombado. A Universidade desenvolve atividades de ensino e pesquisa voltadas na temática paleontológica. As demais edificações que compõem os remanescentes do patrimônio ferroviário, encontram-se preservadas, assim como a Casa do Turista (residência de Frederico Peiró), o Museu dos Dinossauros (estação), a casa de hóspedes, a pousada, os armazéns, os restaurantes, a sorveteria, a casa dos doces, trole, telefonista e contador. Atualmente, Peirópolis é conhecido como um centro de pesquisas e referência paleontológica no Brasil. Faz parte do macroprojeto Geopark de Uberaba, voltado para desenvolvimento do turismo sustentável na região, visando obter a chancela junto à Unesco.

Descrição Arquitetônica

A estação de Peirópolis possui pequeno porte com uma planta retangular, implantada acima do nível de onde existia a linha férrea com um acesso feito por meio de escadas e rampas. A construção segue a tipologia das estações construídas pela Companhia Mogiana Estrada de Ferro – CMEF. Possui dois volumes, o menor provavelmente construído posteriormente a estação. A estrutura é em alvenaria de tijolos maciços de barro, com cobertura em duas águas com estrutura em madeira e telha de barro do tipo francesa. A plataforma, antigamente usada para embarque e desembarque dos passageiros, é coberta por um prolongamento da água do telhado, ou seja, um beiral estendido sustentado por mãos francesas de madeira, fixadas na alvenaria. Há um sistema de calhas para a captação das águas pluviais, escoado por dutos locados ao lado dos pilares. Alguns são embutidos abaixo da plataforma. As portas são de madeira, de duas folhas de correr, tem também as de madeira e vidro, de abrir, em vergas retas. As janelas são de madeira e vidro, de quatro folhas, sendo as internas com duas folhas lisas, em venezianas de abrir e as externas com duas folhas, do tipo guilhotina, em vergas retas. Estas apresentam os peitoris ressaltados com cornija. As janelas menores são em estrutura metálica e vidro. Esses vãos são todos emoldurados em massa na parte superior. Nas fachadas, nota-se a presença de pilares ressaltados. Na fachada frontal, além dos pilares, há elementos em massa ressaltados na alvenaria, formando um barrado em

blocos. Acima das vergas retas dos vãos, destaca-se a presença de sobrevergas em massa. Na fachada posterior, há uma pequena cobertura sustentada por mãos francesas com telha em zinco, protegendo a porta de acesso. Nas fachadas menores, a empena é triangular em cimalha e com as inscrições do nome da estação “Peirópolis”. Atualmente, os cômodos estão divididos em bilheteria, salas de exposições, laboratório de fósseis, sala de souvenir e banheiro.

Intervenções

Em 1991, iniciou-se o processo de restauro para instalação do Centro de Pesquisa em Paleontologia Llewelly Ivor Price, antiga estação e atual sede do Museu dos Dinossauros. Externamente, a edificação manteve a sua volumetria e as suas fachadas. Houve um pequeno acréscimo de uma cobertura na fachada posterior para proteção da porta de acesso. Internamente, sofreu intervenções para adequar ao uso do museu paleontológico. No espaço museológico foram criados grandes painéis de madeira pintados na cor preta, estes não permitem a visualização das esquadrias. O forro de madeira também foi pintado de preto. O piso das salas foi modificado com um tipo de laminado de madeira (Carili,2015). Atualmente, houve a instalação de um corrimão e de um guarda corpo para a acessibilidade.

Estado de Conservação

O complexo ferroviário de Peirópolis possui um estado geral de conservação bom. A estrutura da estação, atual Museu dos Dinossauros, mantém-se íntegra, com as características originais. As portas e janelas de madeira e vidro, encontram-se no local. Na cobertura, as telhas francesas e o beiral apoiado em mãos francesas de madeira foram preservados. Parcialmente, uma das ripas de madeira apresenta descascamento da pintura. A pintura das fachadas está bem preservada.

Documentação Fotográfica

Foto 1 – Estação de Peirópolis.



Fonte: Agustin G. Martinelli, 1980.

Foto 2 – Complexo ferroviário de Peirópolis.



Fonte: Sérgio Teixeira, 2002.

Foto 3 – Estação de Peirópolis, atual Museu dos Dinossauros.



Fonte: Ralph M. Giesbrecht, 28/12/2005.

Foto 4 – Estação de Peirópolis, atual Museu dos Dinossauros.



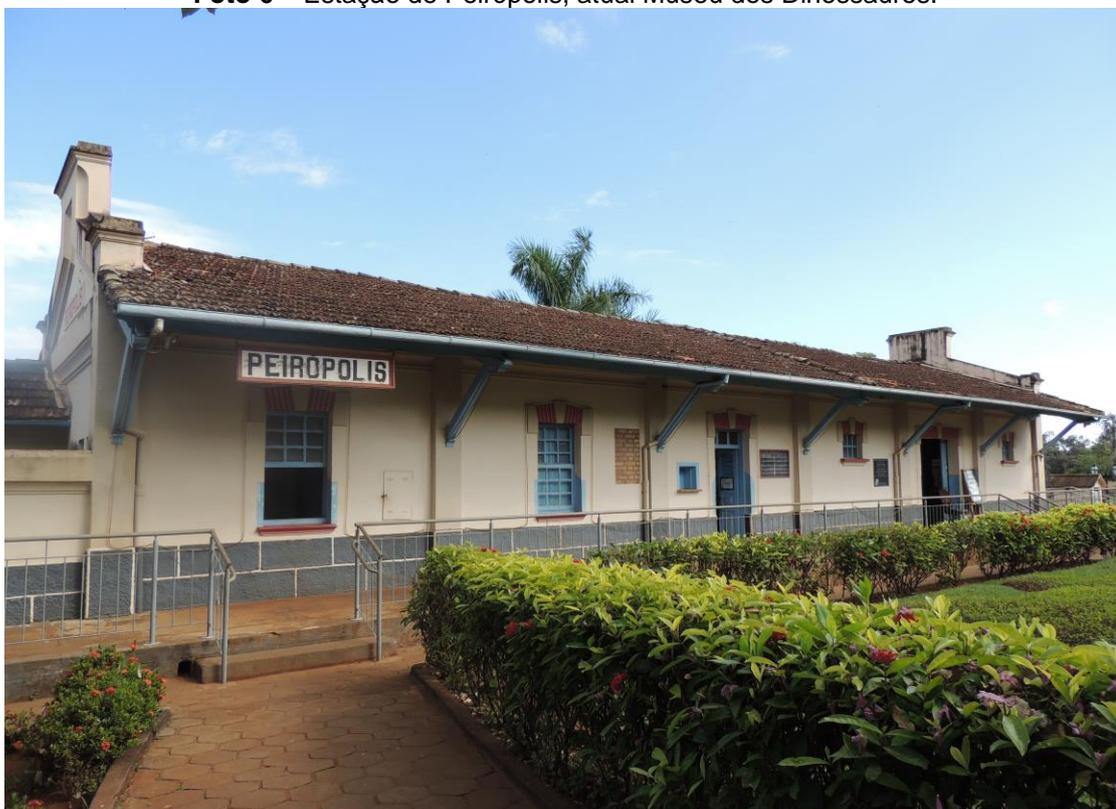
Fonte: Ralph M. Giesbrecht, 28/12/2005.

Foto 5 – Estação de Peirópolis, atual Museu dos Dinossauros.



Fonte: elaborada pela autora, 14/06/2023.

Foto 6 – Estação de Peirópolis, atual Museu dos Dinossauros.



Fonte: elaborada pela autora, 14/06/2023.

Foto 7 – Estação de Peirópolis, atual Museu dos Dinossauros.



Fonte: elaborada pela autora, 14/06/2023.

Foto 8 – Estação de Peirópolis, atual Museu dos Dinossauros.



Fonte: elaborada pela autora, 14/06/2023.

Foto 9 – Estação de Peirópolis, atual Museu dos Dinossauros.



Fonte: elaborada pela autora, 14/06/2023.

Foto 10 – Estação de Peirópolis, atual Museu dos Dinossauros.



Fonte: elaborada pela autora, 14/06/2023.

Foto 11 – Estação de Peirópolis, atual Museu dos Dinossauros.



Fonte: elaborada pela autora, 14/06/2023.

Foto 12 – Entorno da estação de Peirópolis.



Fonte: elaborada pela autora, 14/06/2023.

Foto 13 – Interior da estação de Peirópolis, atual Museu dos Dinossauros.



Fonte: elaborada pela autora, 14/06/2023.

Foto 14 – Interior da estação de Peirópolis, atual Museu dos Dinossauros.



Fonte: elaborada pela autora, 14/06/2023.

Foto 15 – Interior da estação de Peirópolis, atual Museu dos Dinossauros.



Fonte: elaborada pela autora, 14/06/2023.

Foto 16 – Laboratório de fósseis da estação de Peirópolis, atual Museu dos Dinossauros.



Fonte: elaborada pela autora, 14/06/2023.

Foto 17 – Casa de apoio a estação de Peirópolis.



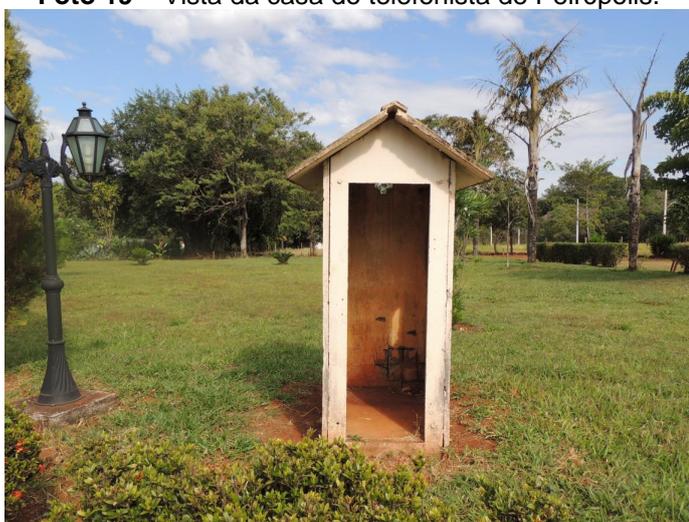
Fonte: elaborada pela autora, 14/06/2023.

Foto 18 – Casa de apoio a estação de Peirópolis.



Fonte: elaborada pela autora, 14/06/2023.

Foto 19 – Vista da casa do telefonista de Peirópolis.



Fonte: elaborada pela autora, 14/06/2023.

Foto 20 – Vista da pousada de Peirópolis.



Fonte: elaborada pela autora, 14/06/2023.

Foto 21 – Antigos armazéns de Peirópolis.



Fonte: elaborada pela autora, 14/06/2023.

Foto 22 – Vista da sorveteria de Peirópolis.



Fonte: elaborada pela autora, 14/06/2023.

Foto 23 – Antiga residência de Frederico Peiró, fundador de Peirópolis, atual Casa do Turista.



Fonte: elaborada pela autora, 14/06/2023.

Foto 24 – Centro de Pesquisas Paleontológicas “Llewellyn Ivor Price” de Peirópolis.



Fonte: elaborada pela autora, 14/06/2023.

Elaboração

Daniela Velludo de Souza

Data: Junho/2023

Revisão: Agosto/2023

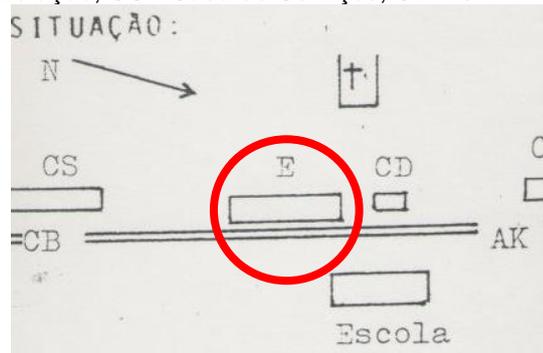
Complexo ferroviário Palestina

Ficha de visita de campo - Complexo Ferroviário Palestina

Denominação	Complexo Ferroviário Palestina.
Município	Uberaba.
Zona	Rural.
Endereço	Linha Catalão - KM 647,178 - MG 2530.
Propriedade	União.
Concessionária	Ferrovias Centro Atlântica – FCA.
Inauguração	21/12/1895 - Sem trilhos.
Proteção	Inventariada.
Uso Original	Estação ferroviária.
Uso Atual	Moradia.

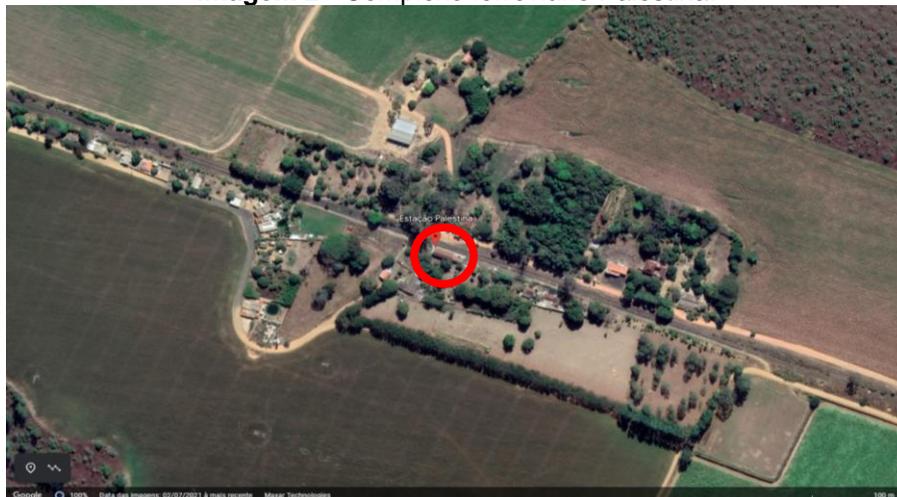
Situação

Imagem 1 – Planta de Situação da estação Palestina e entorno
(E - Estação, CS - Casa de Serviços, CD - Caixa d'água)



Fonte: FEPASA: relatório de Instalações Fixas, 1986.

Imagem 2 - Complexo ferroviário Palestina.



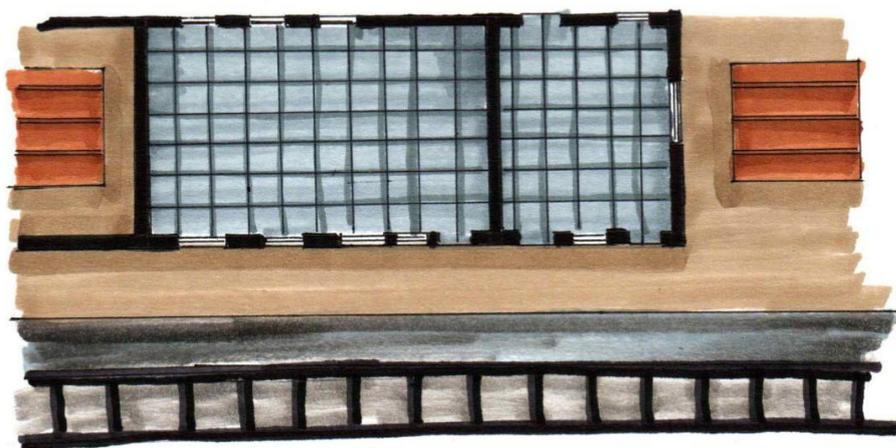
Fonte: Google Earth, 02/07/2021.

Análise do Entorno

A estação Palestina está implantada na área rural de Uberaba. No entorno, encontram-se a estação, a capela, a casa de serviços, as casas dos funcionários e a caixa d'água. Na linha férrea ainda existem os trilhos e os dormentes. A vegetação é de grande a médio porte.

Croqui

Imagem 3 – Croqui da estação ferroviária Palestina.



Desenho: Sophia Durão, 28/08/2023.

Breve Histórico

Entre 1888 e 1889, foi construída a linha Catalão com o trajeto contemplando as cidades de Uberaba, Uberlândia (1895) e Araguari (1896). Esta linha possuía continuação do Rio Grande, a partir da estação de Jaguara. A ideia da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro - CMEF era alcançar Catalão (Goiás) e seguir para Belém do Pará, mas isso não aconteceu. A Estrada de Ferro de Goiás - EFG foi quem construiu esse trecho, chegando até Goiânia e Brasília. Em 1915, o ramal de Igarapava foi prolongado até alcançar a linha Catalão, em Rodolfo Paixão. Apesar da nova linha ser mais econômica, entre Rio Grande e Uberaba, foi abandonada devido a construção da represa de Jaguara em 1976. Em 1979, o trecho de Uberaba foi incorporado ao ramal de Igarapava, retificado a partir de Ribeirão Preto até Araguari. Em 1997, os trens de passageiros foram suprimidos.

A estação Palestina, foi inaugurada em 1895, denominada durante a construção de “Pato Cru”. Em 1986, foi desativada, servindo apenas como posto de cruzamento, pois os trens de passageiros haviam sido suprimidos nos anos 1990 (Giesbrecht, 2021).

Em 2021, a estação foi inventariada pelo Conselho do Patrimônio Histórico e Artístico de Uberaba – CONPHAU. Atualmente é usada como residência de um morador da comunidade.

Descrição Arquitetônica

A estação Palestina possui pequeno porte com uma planta retangular, implantada acima do nível da linha férrea com um acesso feito por meio de uma escada. A construção segue a tipologia das estações construídas pela Companhia Mogiana Estrada de Ferro – CMEF. Possui dois volumes, o menor provavelmente construído posteriormente a estação. A estrutura da estação é em alvenaria de tijolos maciços de barro, com cobertura em duas águas com estrutura em madeira e telha de barro do tipo francesa. A plataforma, antigamente usada para embarque e desembarque dos passageiros, é coberta por um beiral sustentado por mãos francesas de madeira, fixadas na alvenaria. As portas são de madeira, de duas folhas de abrir, em verga arqueada. As janelas são de madeira e vidro, do tipo guilhotina, em verga arqueada. Nas fachadas, nota-se a presença de pilares ressaltados. Na fachada frontal, além dos pilares, há elementos em massa ressaltados na alvenaria, formando um barrado em blocos. Há um quadro de avisos próximo à entrada principal. Nas fachadas menores, a empena é triangular com cimalkas e com a inscrição “Palestina”.

Intervenções

Internamente, a estação Palestina sofreu intervenções para adequar ao uso de moradia. Os atuais cômodos se dividiram em sala, quartos, cozinha e banheiro.

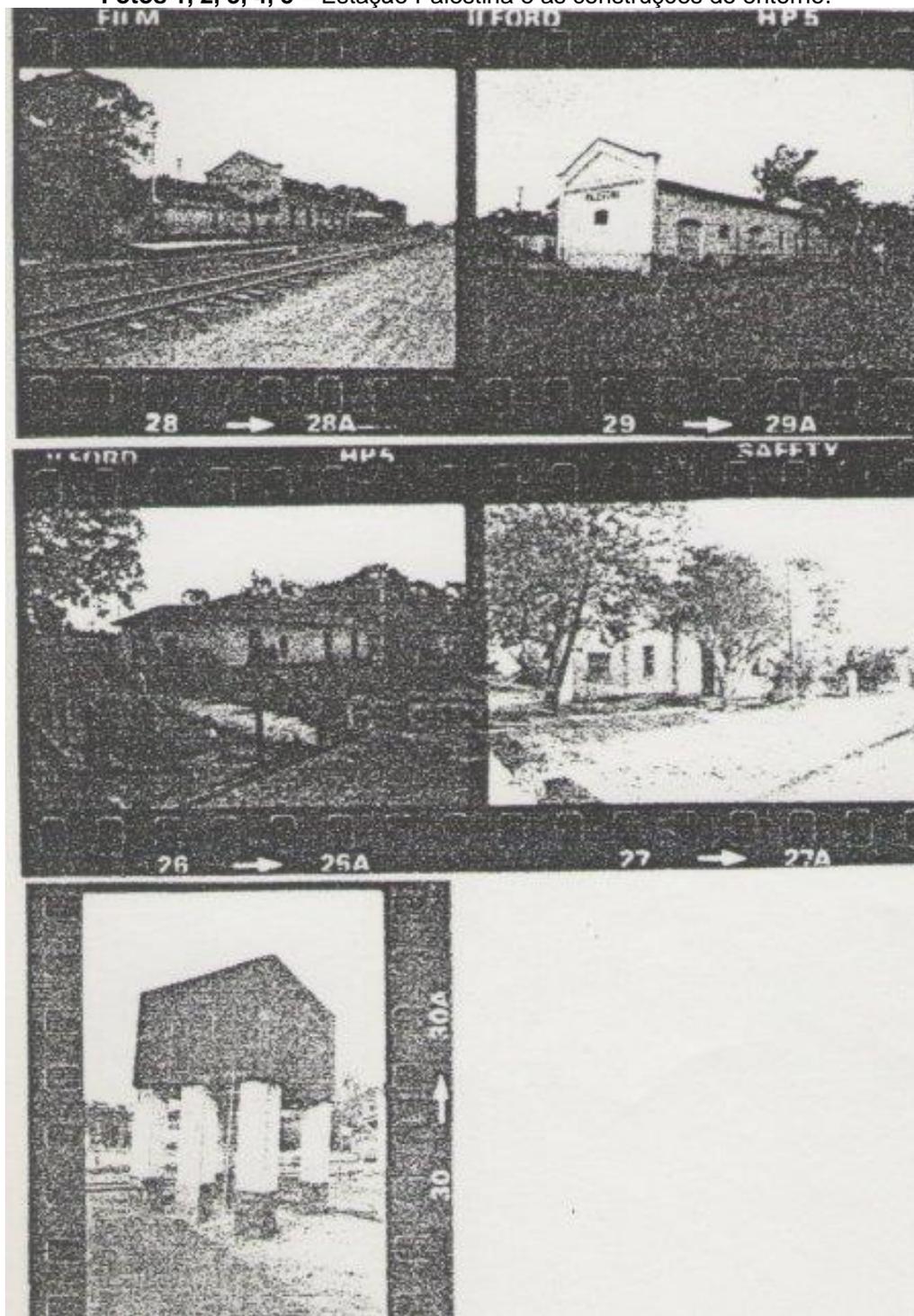
Estado de Conservação

O complexo ferroviário Palestina possui um estado geral de conservação bom. A estrutura da estação, mantém-se íntegra, com as características originais. As portas e janelas de

madeira e vidro, encontram-se no local. Na cobertura, as telhas francesas e o beiral apoiado em mãos francesas de madeira foram preservados. Parcialmente, uma das ripas de madeira apresenta empenamento. A pintura das fachadas apresenta pequeno desgaste na parte superior, devido às intempéries.

Documentação Fotográfica

Fotos 1, 2, 3, 4, 5 – Estação Palestina e as construções do entorno.



Fonte: FEPASA: relatório de Instalações Fixas, 1986.

Foto 6 – Estação Palestina e o entorno.



Fonte: Gilmar de Oliveira, 1998.

Foto 7 – Estação Palestina e o entorno.



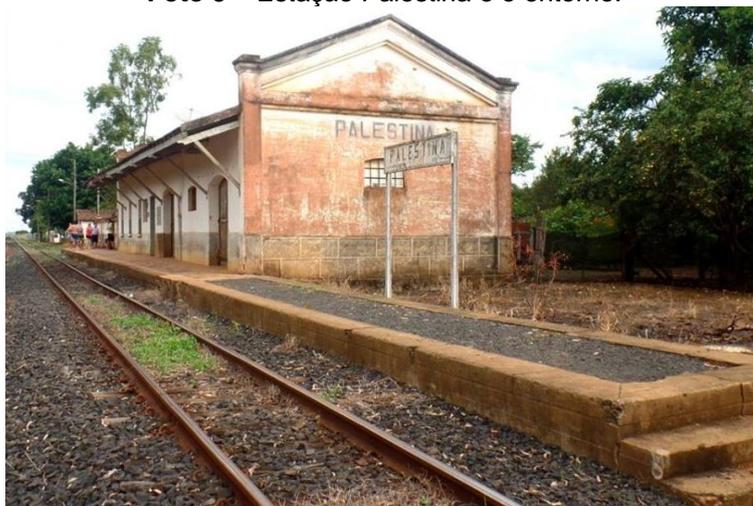
Fonte: Danilo Costa, 02/2004.

Foto 8 – Estação Palestina e o entorno.



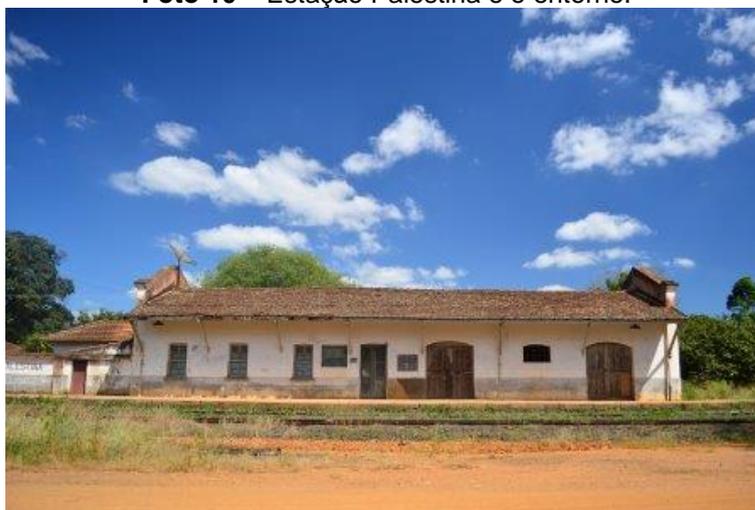
Fonte: Fernando Picarelli Martins, 02/2004.

Foto 9 – Estação Palestina e o entorno.



Fonte: Glaucio Henrique Chaves, 02/2016.

Foto 10 – Estação Palestina e o entorno.



Fonte: Leonardo Figueiredo, 2013.

Foto 11 – Estação Palestina e a máquina locomotiva.



Fonte: Flávio Salge Cunha, 3/8/2023.

Foto 12 – Estação Palestina.



Fonte: Flávio Salge Cunha, 3/8/2023.

Foto 13 – Estação Palestina.



Fonte: Flávio Salge Cunha, 3/8/2023.

Foto 14 – Estação Palestina e a caixa d'água.



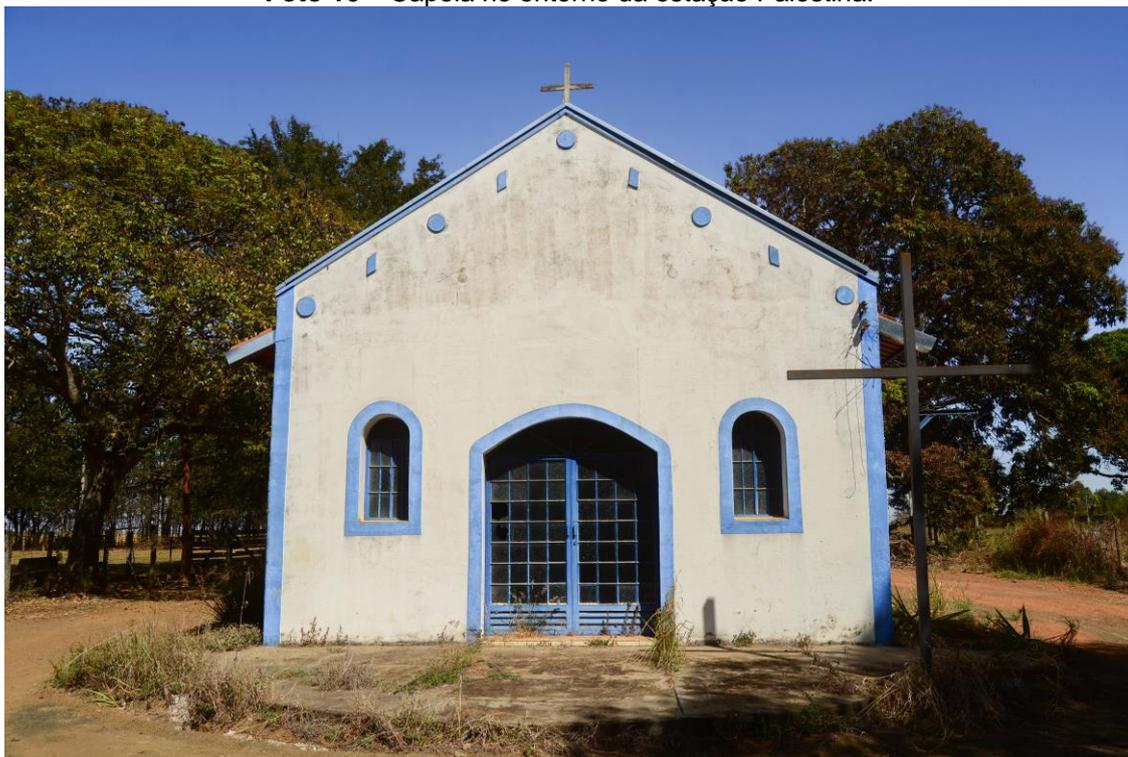
Fonte: Flávio Salge Cunha, 3/8/2023.

Foto 15 – Estação Palestina.



Fonte: Flávio Salge Cunha, 3/8/2023.

Foto 16 – Capela no entorno da estação Palestina.



Fonte: Flávio Salge Cunha, 3/8/2023.

Elaboração

Daniela Velludo de Souza

Data: Junho/2023

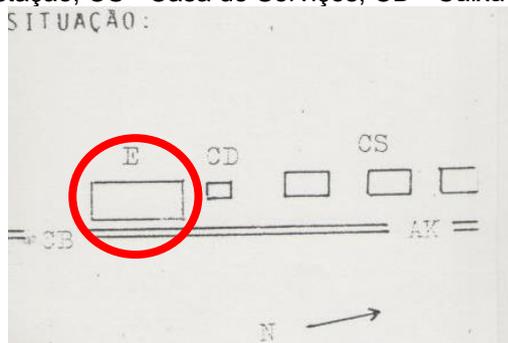
Revisão: Agosto/2023

Complexo ferroviário Buriti

Ficha de visita de campo - Complexo Ferroviário Buriti	
Denominação	Complexo Ferroviário Buriti.
Município	Uberaba.
Zona	Urbana.
Endereço	Linha Catalão - KM 670,850 - MG 2524.
Propriedade	União.
Concessionária	Ferrovia Centro Atlântica – FCA.
Inauguração	21/12/1895 - Com trilhos.
Proteção	Tombada pelo Decreto nº 2660/2014.
Uso Original	Estação Ferroviária.
Uso Atual	Abandonada.

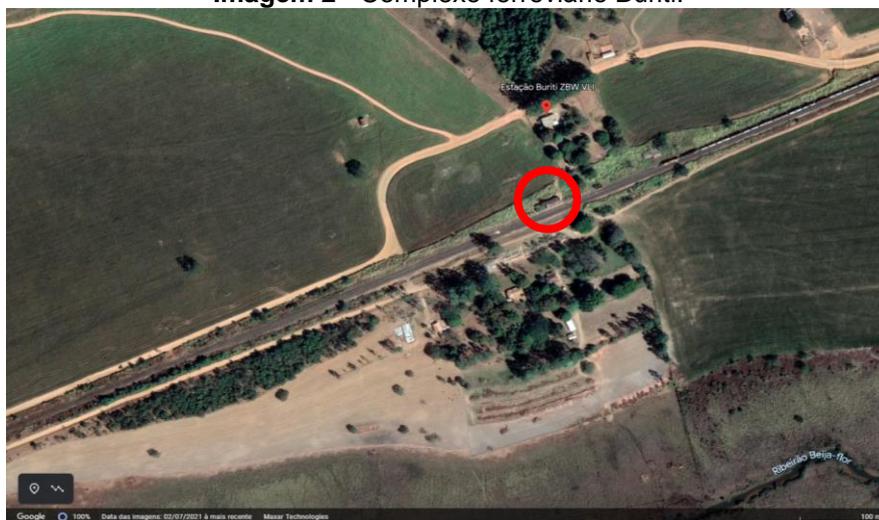
Situação

Imagem 1 – Planta de situação da estação Buriti e do entorno.
(E - Estação, CS - Casa de Serviços, CD - Caixa d'água)



Fonte: FEPASA: relatório de Instalações Fixas, 1986.

Imagem 2 - Complexo ferroviário Buriti.



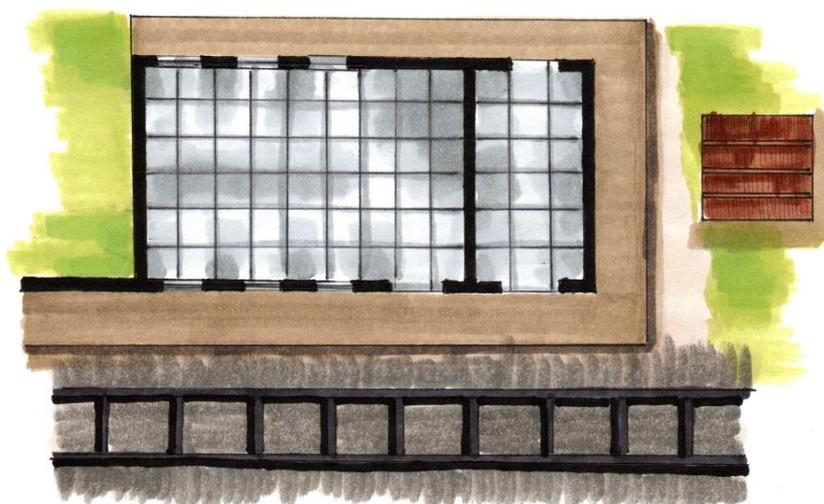
Fonte: Google Earth, 02/07/2021.

Análise do Entorno

A estação Buriti está implantada na área rural de Uberaba. No entorno, encontram-se a estação, a capela, a casa do telegrafista, a lavanderia, a casa do feitor, as casas dos funcionários, a casa do trolinho, a casa do padre, o cruzeiro, o coreto e as duas caixas d'água. Na linha férrea ainda existem os trilhos e os dormentes. A vegetação do entorno é de grande a médio porte.

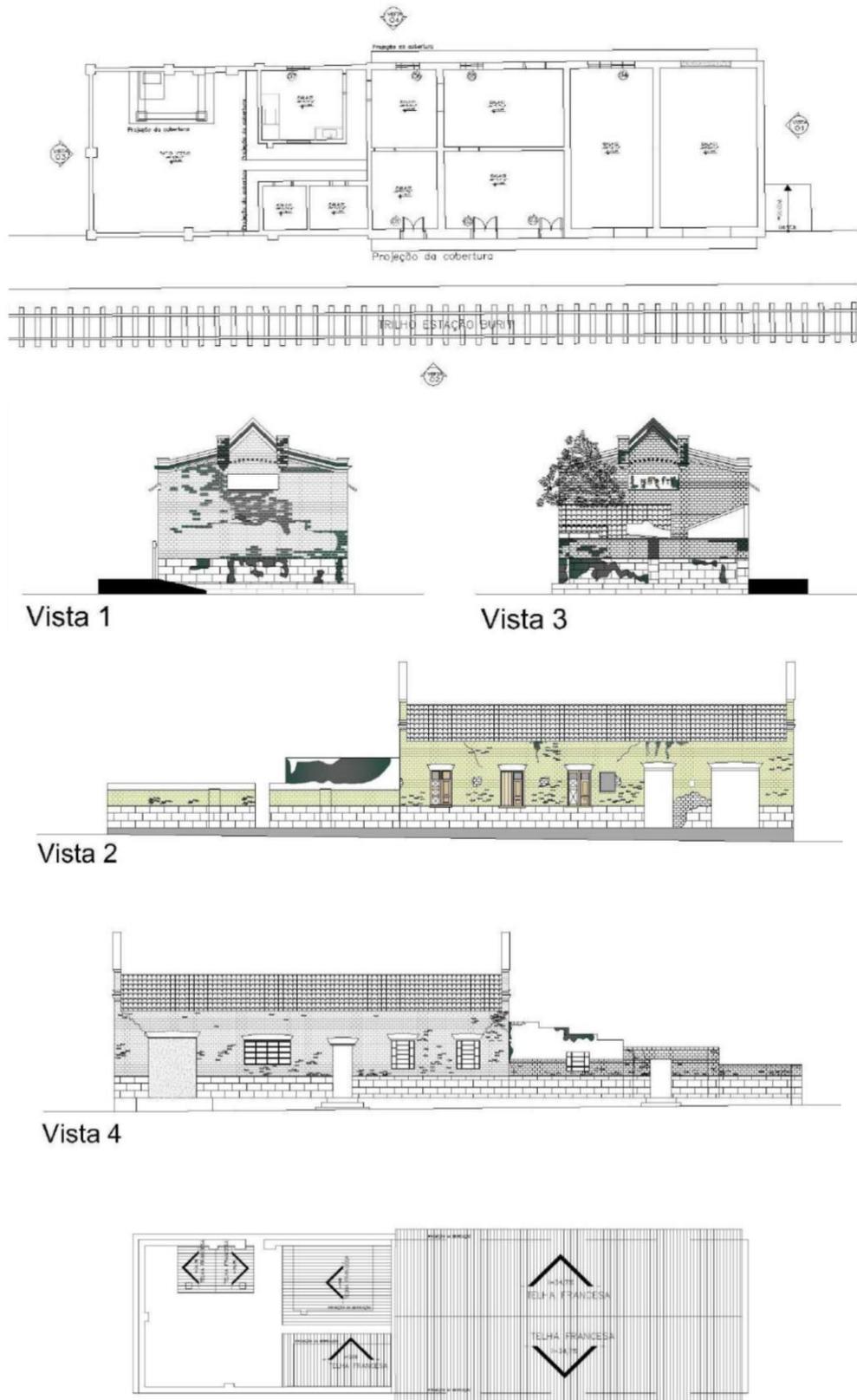
Croqui

Imagem 3 – Croqui da estação Buriti.



Desenho: Sophia Durão, 28/08/2023.

Imagem 3, 4, 5, 6, 7, 8 - Projetos arquitetônicos da estação Buriti.



Fonte: Levantamento Arquitetônico dos alunos da Disciplina Restauro do Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário do Triângulo/Unitri, Abril de 2015.

Breve Histórico

Entre 1888 e 1889, foi construída a linha Catalão com o trajeto contemplando as cidades de Uberaba, Uberlândia (1895) e Araguari (1896). Esta linha possuía continuação do Rio Grande, a partir da estação de Jaguara. A ideia da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro - CMEF era alcançar Catalão (Goiás) e seguir para Belém do Pará, mas isso não aconteceu. A Estrada de Ferro de Goiás - EFG foi quem construiu esse trecho, chegando até Goiânia e Brasília. Em 1915, o ramal de Igarapava foi prolongado até alcançar a linha Catalão, em Rodolfo Paixão. Apesar da nova linha ser mais econômica, entre Rio Grande e Uberaba, foi abandonada devido a construção da represa de Jaguara em 1976. Em 1979, o trecho de Uberaba foi incorporado ao ramal de Igarapava, retificado a partir de Ribeirão Preto até Araguari. Em 1997, os trens de passageiros foram suprimidos. A Estação Buriti foi inaugurada em 1895, fazendo parte da linha Catalão (Giesbrecht, 2019).

No local, existia uma antiga vila composta pelos remanescentes ferroviários existentes, como a estação, a capela, a casa do telegrafista, a lavanderia, a casa do feitor, as casas dos funcionários, a casa do trolinho, a casa do padre, o cruzeiro, o coreto e as duas caixas d'água de ferro fundido justapostas, sendo uma de 1902 e a outra de 1903 (Carili, 2015).

Em 2014, a estação foi tombada pelo Conselho do Patrimônio Histórico e Artístico de Uberaba - CONPHAU pelo Decreto nº 2660/2014.

Descrição Arquitetônica

A estação Buriti possui pequeno porte com uma planta retangular, implantada com um degrau acima do nível da linha férrea. A construção segue a tipologia das estações construídas pela Companhia Mogiana Estrada de Ferro – CMEF. Possui dois volumes, o menor provavelmente construído posteriormente a estação. A estrutura da estação é em alvenaria de tijolos maciços de barro, com cobertura em duas águas com estrutura em madeira e telha de barro do tipo francesa. A plataforma, antigamente usada para embarque e desembarque dos passageiros, era coberta por um prolongamento da água do telhado, ou seja, um beiral sustentado por mãos francesas de madeira fixada na alvenaria. Mas estes, foram removidos pela concessionária por possuir incompatibilidade com as atuais composições das máquinas locomotivas. Algumas portas e janelas de madeira, de duas folhas de abrir, em verga arqueada, foram retiradas. Nas fachadas, nota-se a presença de elementos em massa ressaltados na alvenaria, formando um barrado em formato de blocos. Na fachada frontal, há presença de um quadro de avisos. Nas fachadas menores, as empenas são triangulares, com pilares em tijolos aparentes arrematadas por cimalthas e moldura em massa com as inscrições “Buriti”. Próximo à estação, tem a caixa d'água, a casa do telegrafista e o alojamento.

Intervenções

Antigamente, na plataforma tinha bancos em madeira com a estrutura em ferro. Nas paredes, tinha lampião com a estrutura de ferro (IPAC, 1987). Uma das aberturas da fachada posterior da estação foi tampada. Próximo a esta abertura, há uma trinca profunda chegando até a cobertura. Os beirais, apoiados em mãos francesas de madeira, foram retirados.

Estado de Conservação

O complexo ferroviário Buriti possui um estado geral de conservação ruim. Por permanecer abandonado e sem uso, o processo de degradação aumentou. Parcialmente, na estrutura da estação, há algumas áreas que apresentam partes faltantes dos tijolos. Algumas portas e janelas de madeira e vidro foram retiradas do local. Na cobertura, algumas telhas francesas estão quebradas e os beirais foram removidos pela concessionária por possuir incompatibilidade com as atuais composições das máquinas locomotivas. Com isso, provocou o aparecimento de umidade. A pintura das fachadas apresenta desgaste devido às intempéries, por isso os tijolos ficaram expostos.

Documentação Fotográfica

Foto 1 – Estação Buriti.



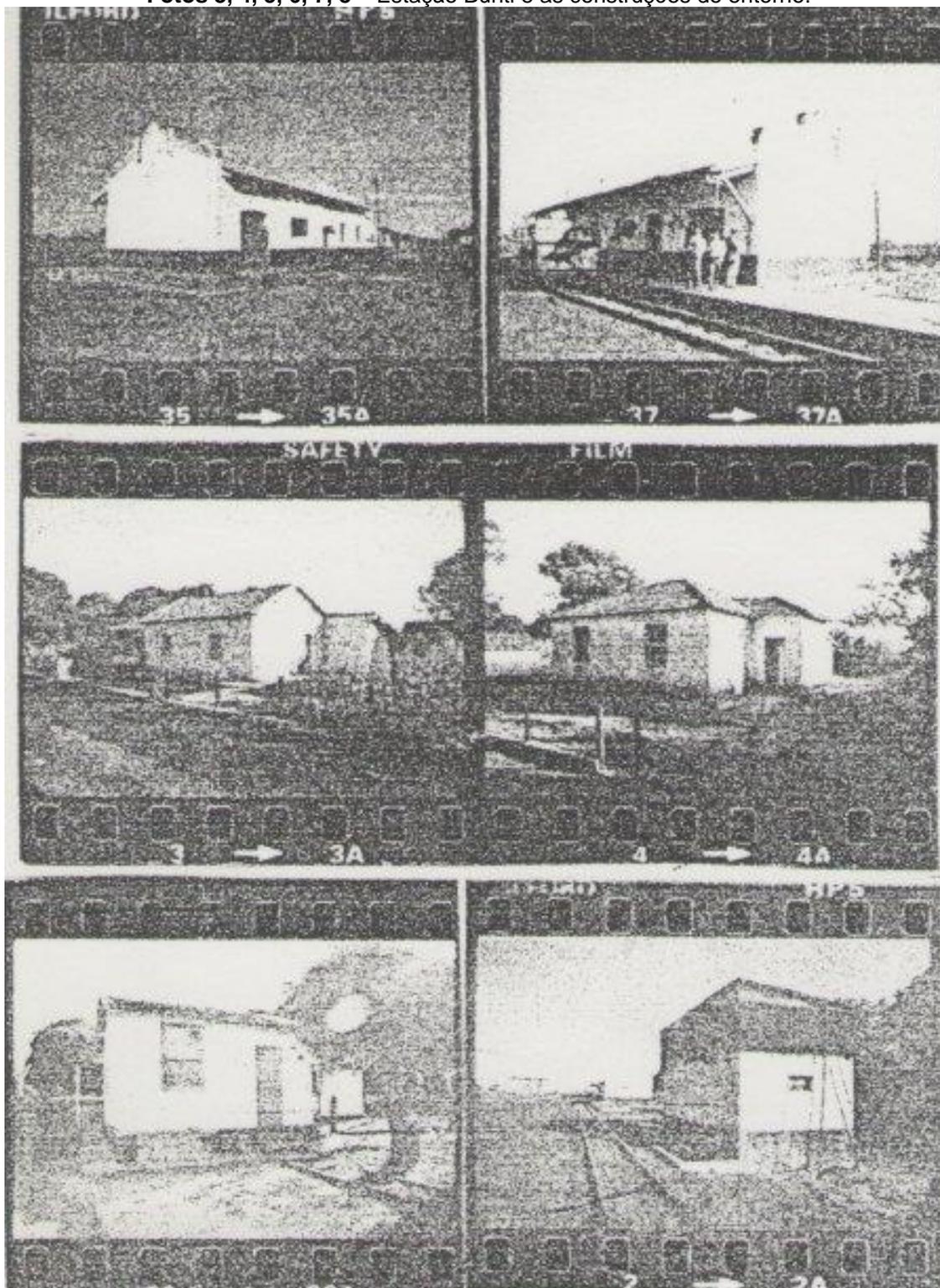
Fonte: IPAC-MG/IEPHA-MG, 1987.

Foto 2 – Estação Buriti.



Fonte: IPAC-MG/IEPHA-MG, 1987.

Fotos 3, 4, 5, 6, 7, 8 – Estação Buriti e as construções do entorno.



Fonte: FEPASA: relatório de Instalações Fixas, 1986.

Foto 9 – Estação Buriti e o entorno.



Fonte: Fernando Picarelli Martins, 2004.

Foto 10 – Estação Buriti.



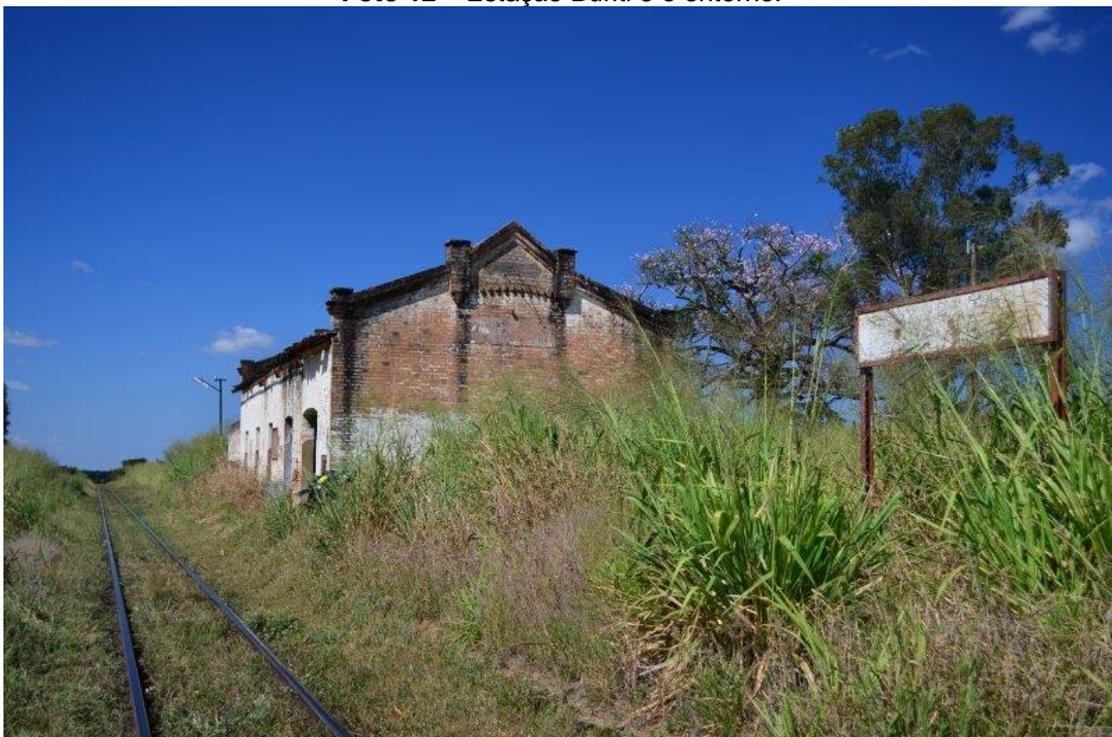
Fonte: Leonardo Fonseca Figueiredo, 2010.

Foto 11 – Estação Buriti.



Fonte: Leonardo Fonseca Figueiredo, 2010.

Foto 12 – Estação Buriti e o entorno.



Fonte: Leonardo Fonseca Figueiredo, 2010.

Foto 13 – Estação Buriti.



Fonte: Flávio Salge Cunha, 3/8/2023.

Foto 14 – Estação Buriti e o entorno.



Fonte: Flávio Salge Cunha, 3/8/2023.

Foto 15 – Estação Buriti.



Fonte: Flávio Salge Cunha, 3/8/2023.

Foto 16 – Estação Buriti.



Fonte: Flávio Salge Cunha, 3/8/2023.

Foto 17 – Estação Buriti.



Fonte: Flávio Salge Cunha, 3/8/2023.

Foto 18 – Caixa d'água da Estação Buriti.



Fonte: Flávio Salge Cunha, 3/8/2023.

Elaboração

Daniela Velludo de Souza

Data: Junho/2023

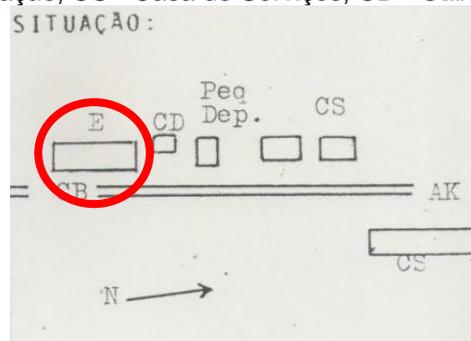
Revisão: Agosto/2023

Complexo ferroviário Irara

Ficha de visita de campo - Complexo Ferroviário Irara	
Denominação	Complexo Ferroviário Irara.
Município	Uberaba.
Zona	Rural.
Endereço	Linha Catalão - KM 600,527 - MG 1793.
Propriedade	União.
Concessionária	Ferrovia Centro Atlântica – FCA.
Inauguração	21/12/1895 - Com trilhos.
Proteção	Inventariada.
Uso Original	Estação ferroviária.
Uso Atual	Abandonada.

Situação

Imagem 1 – Planta de situação da estação Irara e do entorno.
(E - Estação, CS - Casa de Serviços, CD - Caixa d'água)



Fonte: FEPASA: relatório de Instalações Fixas, 1986.

Imagem 2 - Complexo ferroviário Irara.



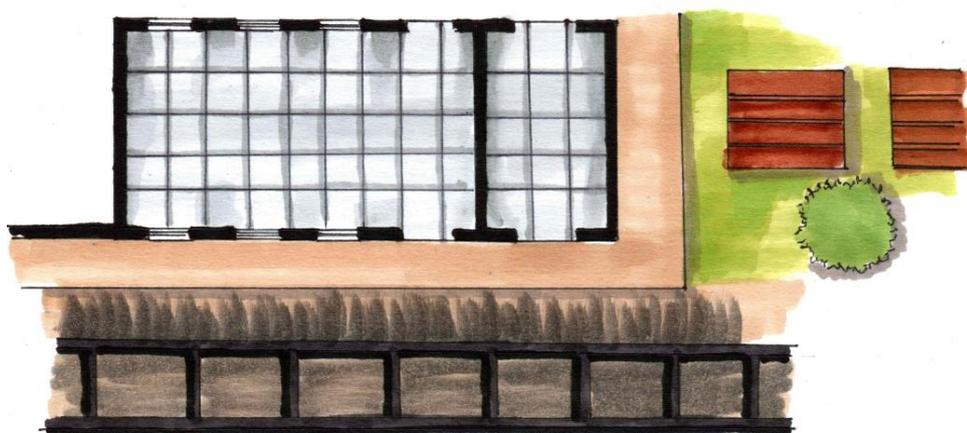
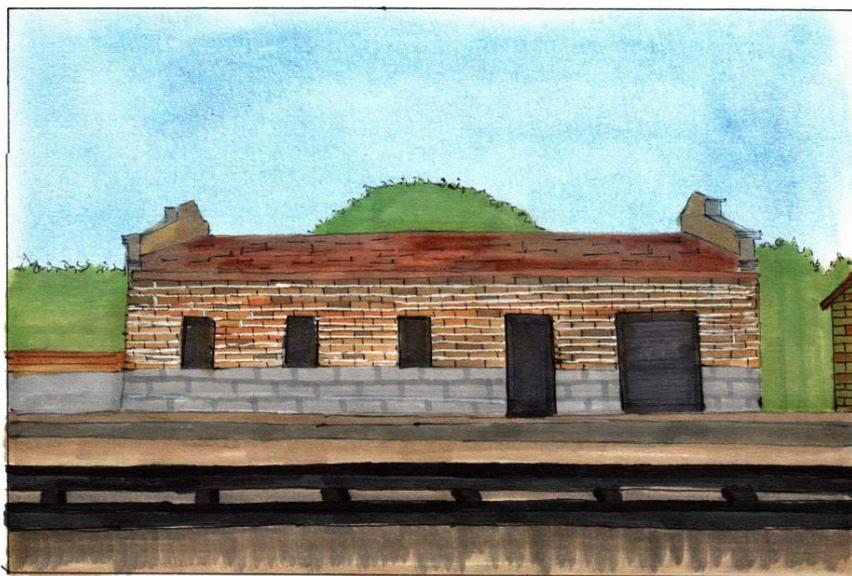
Fonte: Google Earth, 02/07/2021.

Análise do Entorno

A estação Irara está implantada na área rural de Uberaba. No entorno, encontram-se as construções de apoio da estação, assim como as casas de serviços, funcionários, alojamentos e uma caixa d'água. Na linha férrea, ainda existem os trilhos e os dormentes. A vegetação do entorno é de grande a médio porte.

Croqui

Imagem 3 – Croqui da estação ferroviária Irara.



Desenho: Sophia Durão, 28/08/2023.

Breve Histórico

Entre 1888 e 1889, foi construída a linha Catalão com o trajeto contemplando as cidades de Uberaba, Uberlândia (1895) e Araguari (1896). Esta linha possuía continuação do Rio Grande, a partir da estação de Jaguara. A ideia da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro - CMEF era alcançar Catalão (Goiás) e seguir para Belém do Pará, mas isso não aconteceu. A Estrada de Ferro de Goiás - EFG foi quem construiu esse trecho, chegando até Goiânia e Brasília. Em 1915, o ramal de Igarapava foi prolongado até alcançar a linha Catalão, em Rodolfo Paixão. Apesar da nova linha ser mais econômica, entre Rio Grande e Uberaba, foi abandonada devido a construção da represa de Jaguara em 1976. Em 1979, o trecho de Uberaba foi incorporado ao ramal de Igarapava, retificado a partir de Ribeirão Preto até Araguari. Em 1997, os trens de passageiros foram suprimidos.

A estação Irara foi inaugurada em 1895, aberta em 1986, faz parte da linha Catalão. Até 1998, o trem de passageiros passava por ali. Em fevereiro de 2009, existiam muitas casas de funcionários, alojamento, todos com a inscrição "CM" e uma caixa d'água de ferro fundido com a data de 1903 (Giesbrecht, 2021).

Descrição Arquitetônica

A estação Irara possui pequeno porte com uma planta retangular, implantada com um degrau acima do nível da linha férrea. A construção segue a tipologia das estações construídas pela Companhia Mogiana Estrada de Ferro – CMEF. Possui dois volumes, o menor provavelmente construído posteriormente a estação. A estrutura da estação é em alvenaria de tijolos maciços de barro expostos, com cobertura em duas águas com estrutura em madeira e telha de barro do tipo francesa. A plataforma, antigamente usada para embarque e desembarque dos passageiros, é coberta por um beiral sustentado por mãos francesas de madeira, fixadas na alvenaria. Estas, encontram-se danificadas com grande parte das madeiras e das telhas faltando. As portas e janelas de madeira, de uma folha de abrir, em vergas arqueadas, foram retiradas. Nas fachadas da estação, nota-se a presença de um barrado em blocos. Na fachada frontal, há presença de dois quadros de avisos. Nas fachadas menores, a empena é triangular com a cimalha e com a inscrição “Irara”.

Intervenções

A estação Irara não sofreu intervenções. Já a caixa d'água recebeu uma cobertura.

Estado de Conservação

O complexo ferroviário Irara possui um estado geral de conservação ruim. Parcialmente, na estrutura da estação, em uma das laterais, apresenta partes faltantes do tijolo. As portas e janelas de madeira e vidro foram retiradas do local. Na cobertura, grande parte do beiral apresenta partes faltantes da telha francesa. As mãos francesas, apresentam-se danificadas. Os tijolinhos das fachadas apresentam desgaste devido às intempéries.

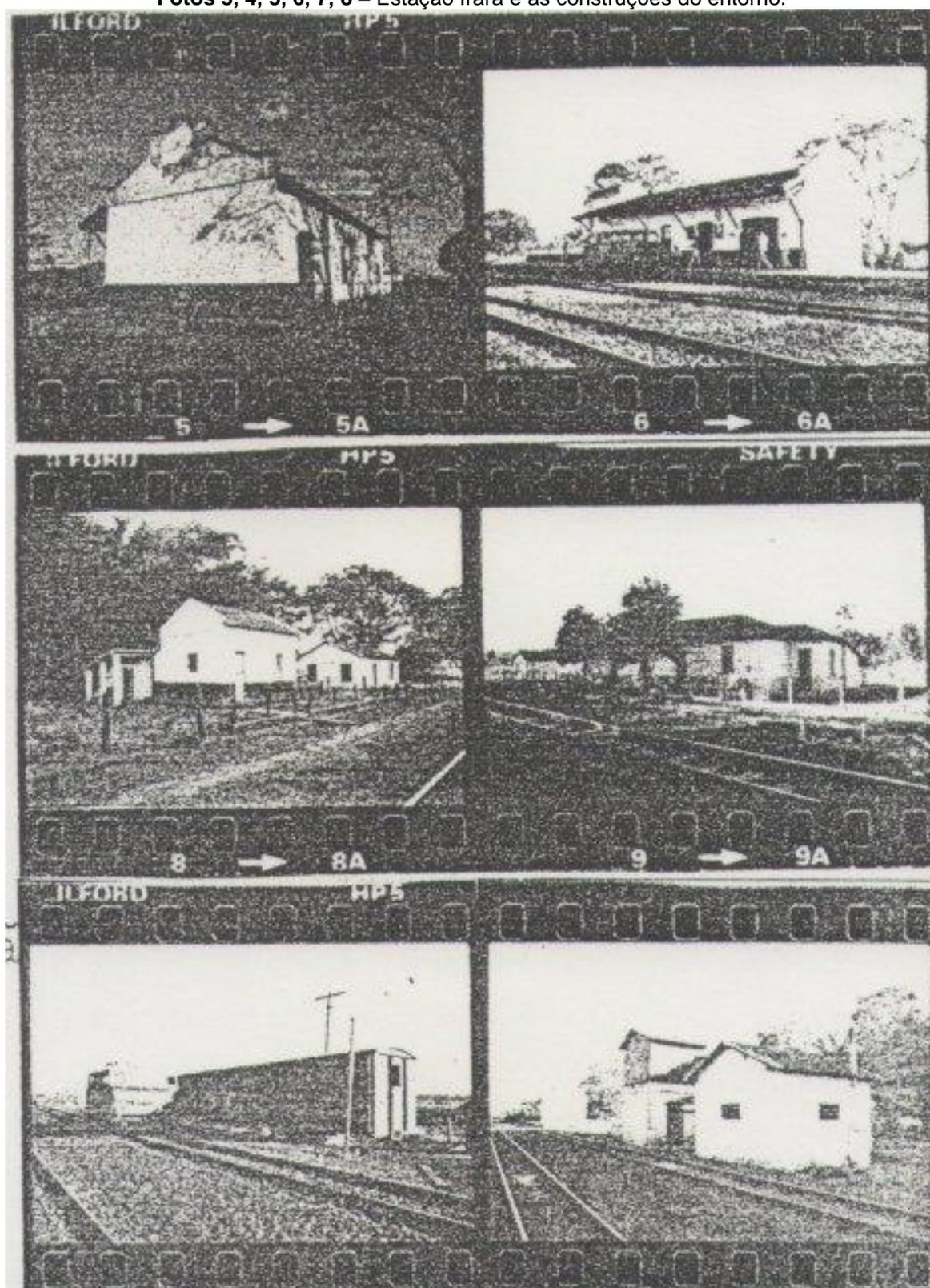
Documentação Fotográfica**Foto 1 – Estação Irara.**

Fonte: Foto do álbum da Mogiana, 1910.

Foto 2 – O trem chegando na estação Irara.

Fonte: FEPASA: relatório de Instalações Fixas, 1986.

Fotos 3, 4, 5, 6, 7, 8 – Estação Irara e as construções do entorno.



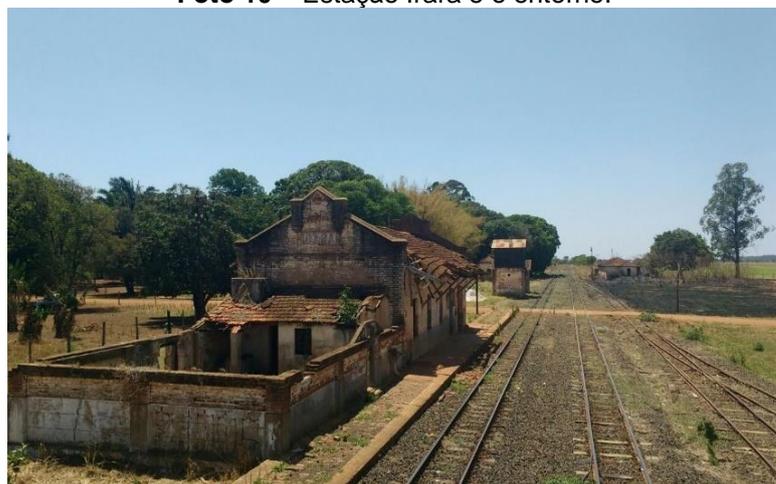
Fonte: FEPASA: relatório de Instalações Fixas, 1986.

Foto 9 – Estação Irara.



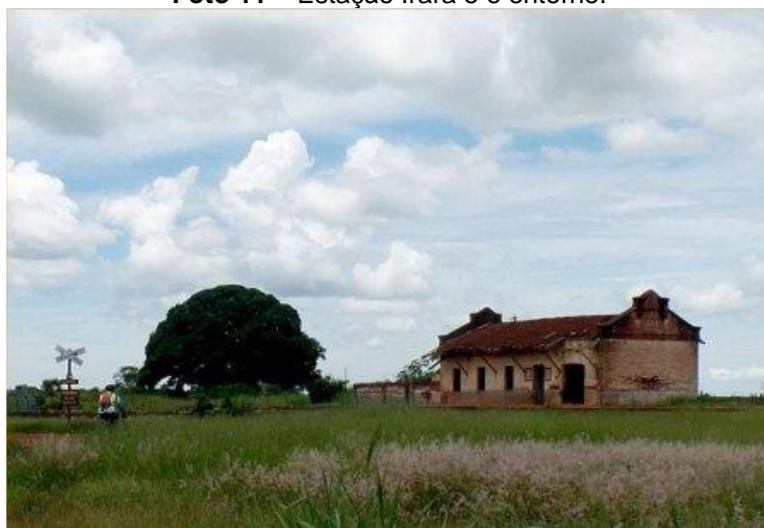
Fonte: Fernando Picarelli Martins, 02/2004.

Foto 10 – Estação Irara e o entorno.



Fonte: autor desconhecido, 2017.

Foto 11 – Estação Irara e o entorno.



Fonte: Glaucio Henrique Chaves, 2016.

Foto 12 – O trem e a estação Irara.



Fonte: Glaucio Henrique Chaves, 02/2016.

Foto 13 – Estação Irara e o entorno.



Fonte: trem_uai/Instagram, 10/08/2021.

Foto 14 – Estação Irara e o entorno.



Fonte: Flávio Salge Cunha, 3/8/2023.

Foto 15 – Estação Irara.



Fonte: Flávio Salge Cunha, 3/8/2023.

Foto 16 – Estação Irara.



Fonte: Flávio Salge Cunha, 3/8/2023.

Foto 17 – Entorno da Estação Irara.



Fonte: Flávio Salge Cunha, 3/8/2023.

Foto 18 – Depósito e caixa d'água no entorno da Estação Irara.



Fonte: Flávio Salge Cunha, 3/8/2023.

Foto 19 – Casa de serviços no entorno da Estação Irara.



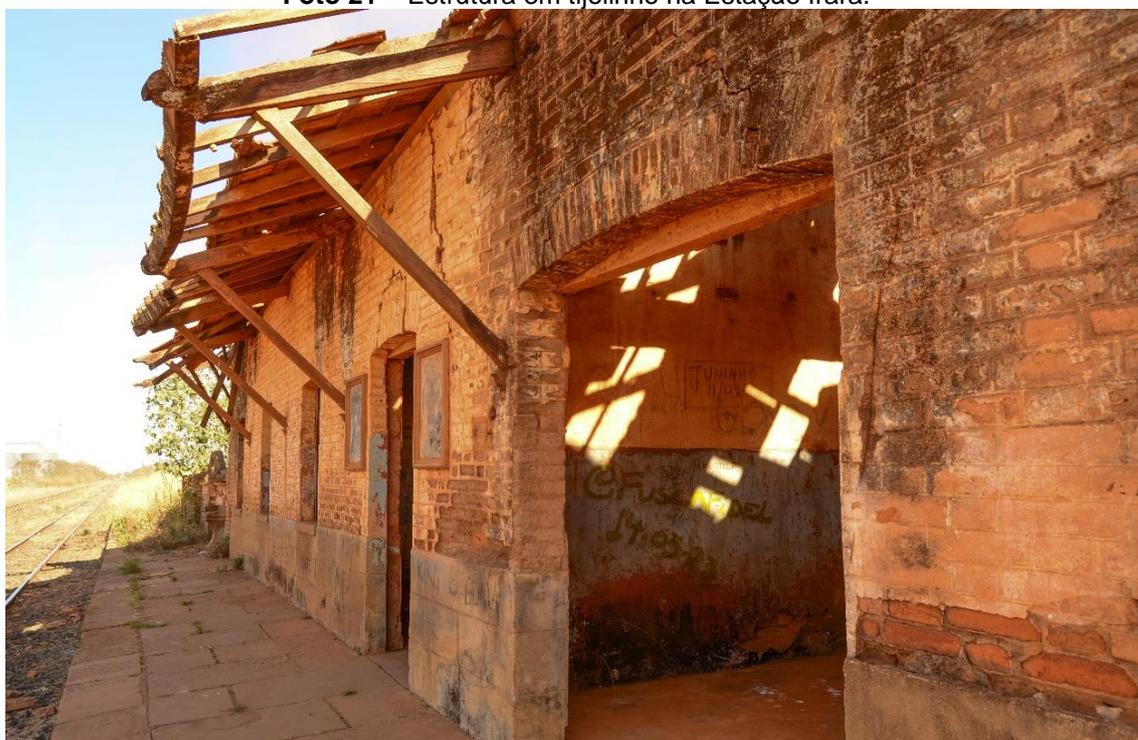
Fonte: Flávio Salge Cunha, 3/8/2023.

Foto 20 – Estação Irara.



Fonte: Flávio Salge Cunha, 3/8/2023.

Foto 21 – Estrutura em tijolinho na Estação Irara.



Fonte: Flávio Salge Cunha, 3/8/2023.

Foto 22 – Casa de serviços no entorno da Estação Irapá.



Fonte: Flávio Salge Cunha, 3/8/2023.

Elaboração

Daniela Velludo de Souza

Data: Junho/2023

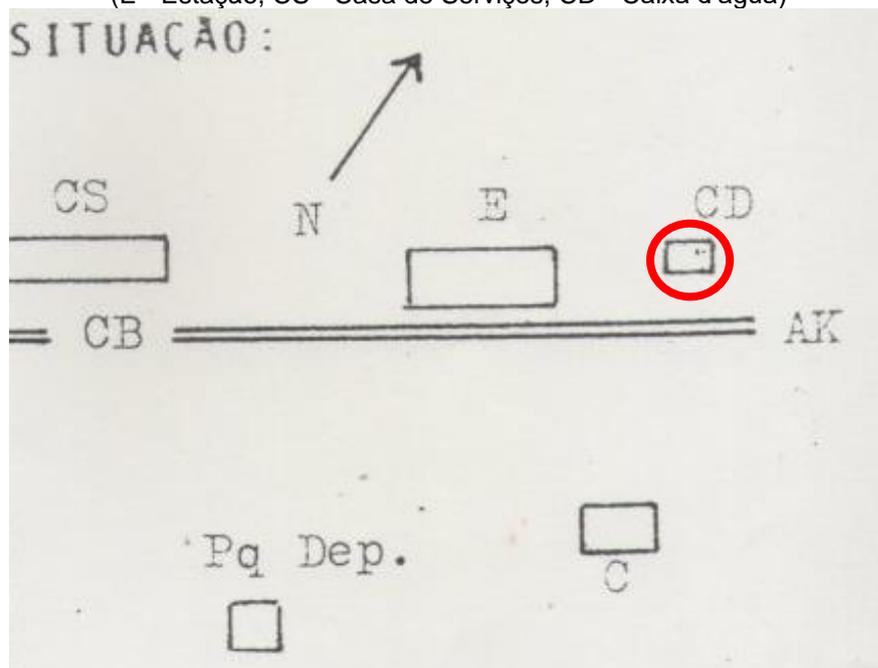
Revisão: Agosto/2023

Caixa d'água Mangabeira

Ficha de visita de campo - Caixa d'água Mangabeira	
Denominação	Caixa d'água Mangabeira.
Município	Uberaba.
Zona	Rural.
Endereço	Linha Catalão - KM 625,722 - MG 0607.
Propriedade	União.
Concessionária	Ferrovia Centro Atlântica – FCA.
Inauguração	21/12/1895 - Com trilhos.
Proteção	Inventariada.
Uso Original	Caixa d'água para abastecimento da máquina locomotiva.
Uso Atual	Abandonada.

Situação

Imagem 1 - Planta de situação da estação Mangabeira e do entorno.
(E - Estação, CS - Casa de Serviços, CD - Caixa d'água)



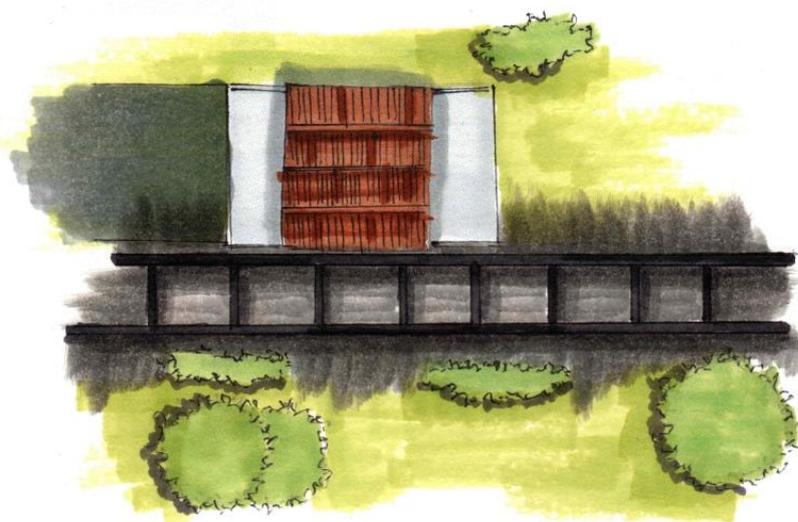
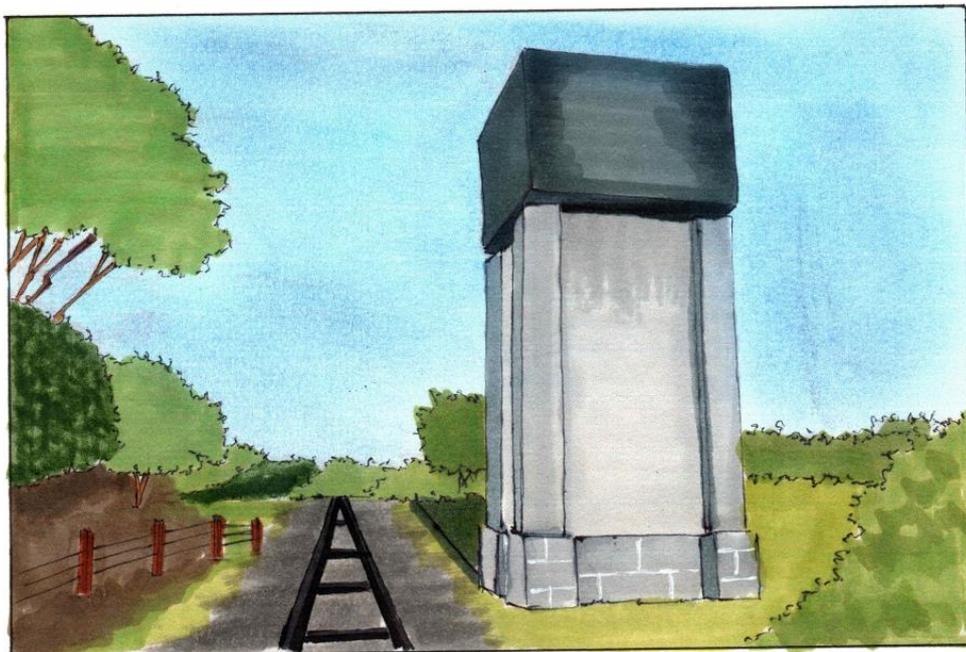
Fonte: FEPASA: relatórios de Instalações Fixas, 1986.

Análise do Entorno

A caixa d'água Mangabeira e o piso da plataforma existente estão implantados na área rural de Uberaba. No entorno deles, possuem os trilhos e os dormentes sobre a forração em pedra brita. Não há construções nas proximidades, apenas um cercamento em madeira e arames farpados. A vegetação do entorno é de grande a médio porte.

Croqui

Imagem 2 – Croqui da caixa d'água e da plataforma Mangabeira.



Desenho: Sophia Durão, 28/08/2023.

Breve Histórico

Entre 1888 e 1889, foi construída a linha Catalão com o trajeto contemplando as cidades de Uberaba, Uberlândia (1895) e Araguari (1896). Esta linha possuía continuação do Rio Grande, a partir da estação de Jaguara. A ideia da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro - CMEF era alcançar Catalão (Goiás) e seguir para Belém do Pará, mas isso não aconteceu. A Estrada de Ferro de Goiás - EFG foi quem construiu esse trecho, chegando até Goiânia e Brasília. Em 1915, o ramal de Igarapava foi prolongado até alcançar a linha Catalão, em Rodolfo Paixão. Apesar da nova linha ser mais econômica, entre Rio Grande e Uberaba, foi abandonada devido a construção da represa de Jaguara em 1976. Em 1979, o trecho de Uberaba foi incorporado ao ramal de Igarapava, retificado a partir de Ribeirão Preto até Araguari. Em 1997, os trens de passageiros foram suprimidos.

A estação Mangabeira foi inaugurada em 1895, fazia parte da linha Catalão. Anteriormente, era denominada Caracol, durante a construção era Boa Vista e por fim Mangabeira, em 1896. A estação foi desativada, provavelmente na década de 1970, devido ter apenas 300 metros em linha reta, não podendo servir para o cruzamento de trens. Em 1986, a estação estava abandonada e depois foi demolida. Logo, foi construída a cerca de 4 KM, a estação Mangabeira Nova, com 1.800 metros em linha férrea reta para o referido cruzamento (Giesbrecht, 2020).

Atualmente, preservam-se a caixa d'água e parte da plataforma. Em 2021, a caixa d'água foi inventariada pelo Conselho do Patrimônio Histórico e Artístico de Uberaba - CONPHAU.

Descrição

A caixa d'água é uma das construções que restou após a demolição da estação Mangabeira, era usada para o abastecimento de água da máquina locomotiva à vapor. Possui estrutura em concreto, com quatro pilares nas extremidades e base em tijolão. Na fachada principal, possui um acesso por meio de uma abertura, sem a porta. Na parte superior está instalada chapas metálicas, com uma inscrição "Oficinas Companhia Mogiana - 1900".

Intervenções

Após a demolição da estação Mangabeira e das edificações do entorno, não houve intervenções na caixa d'água e na plataforma existente.

Estado de Conservação

A caixa d'água e parte da plataforma possuem estado de conservação regular. Por permanecerem abandonadas e sem uso, o processo de degradação aumentou.

A caixa d'água, encontra-se com estrutura em boas condições, necessitando de reparo em um buraco na fachada lateral. Já no acesso, não há porta, apenas uma abertura. A pintura está desgastada e a ferragem apresenta ferrugem, devido a exposição às intempéries.

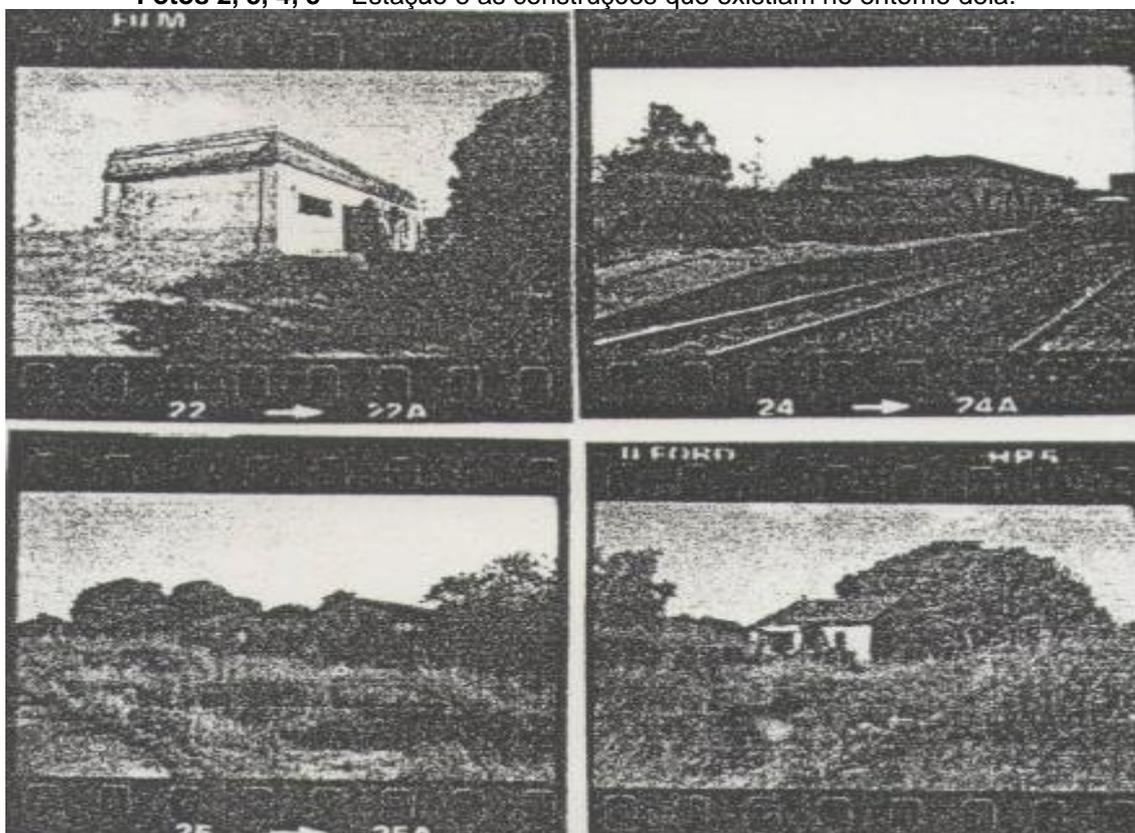
Documentação Fotográfica

Foto 1 – Estação Mangabeira demolida.



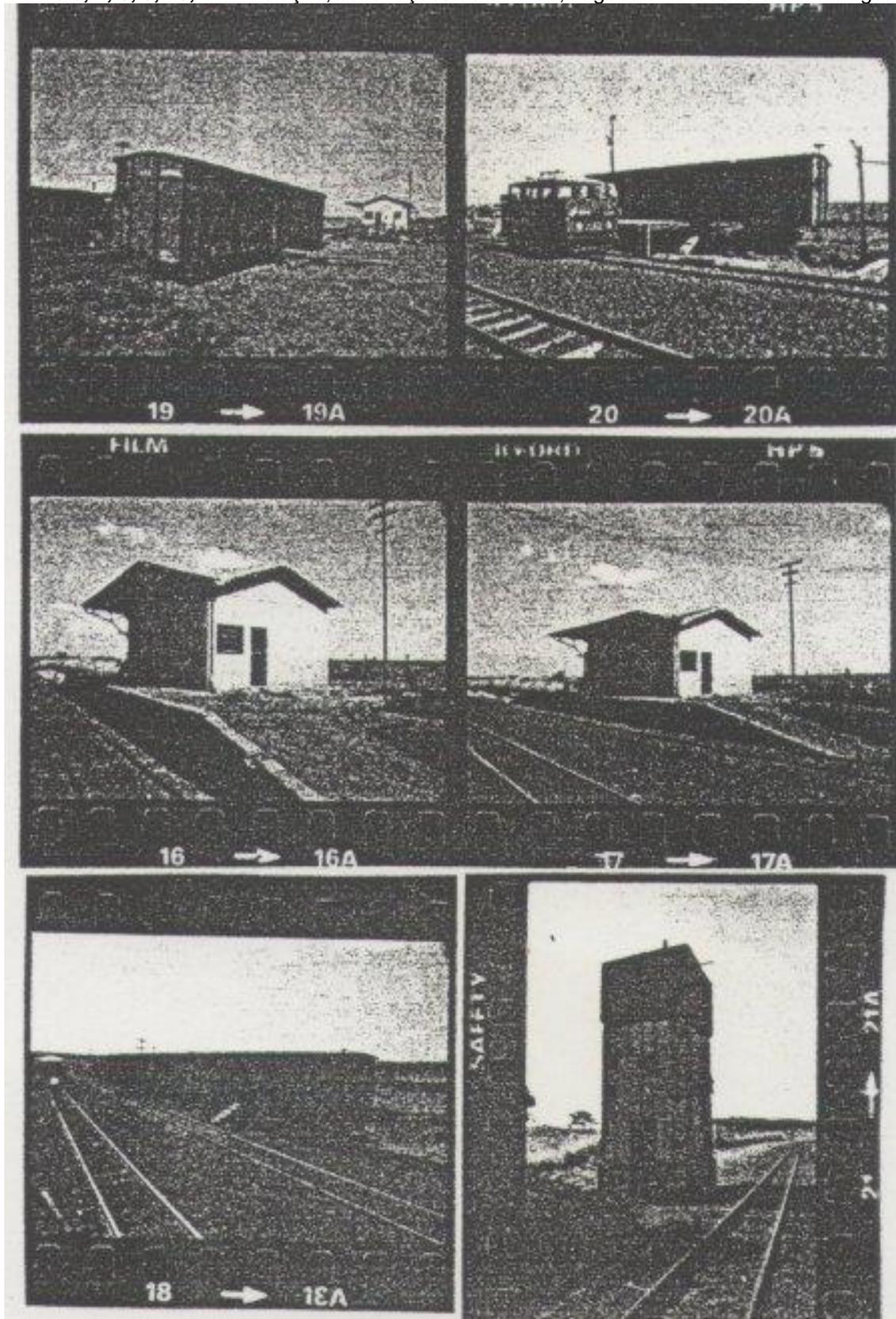
Fonte: João Velasco, cedida por Gutierrez L. Coelho, 1950.

Fotos 2, 3, 4, 5 – Estação e as construções que existiam no entorno dela.



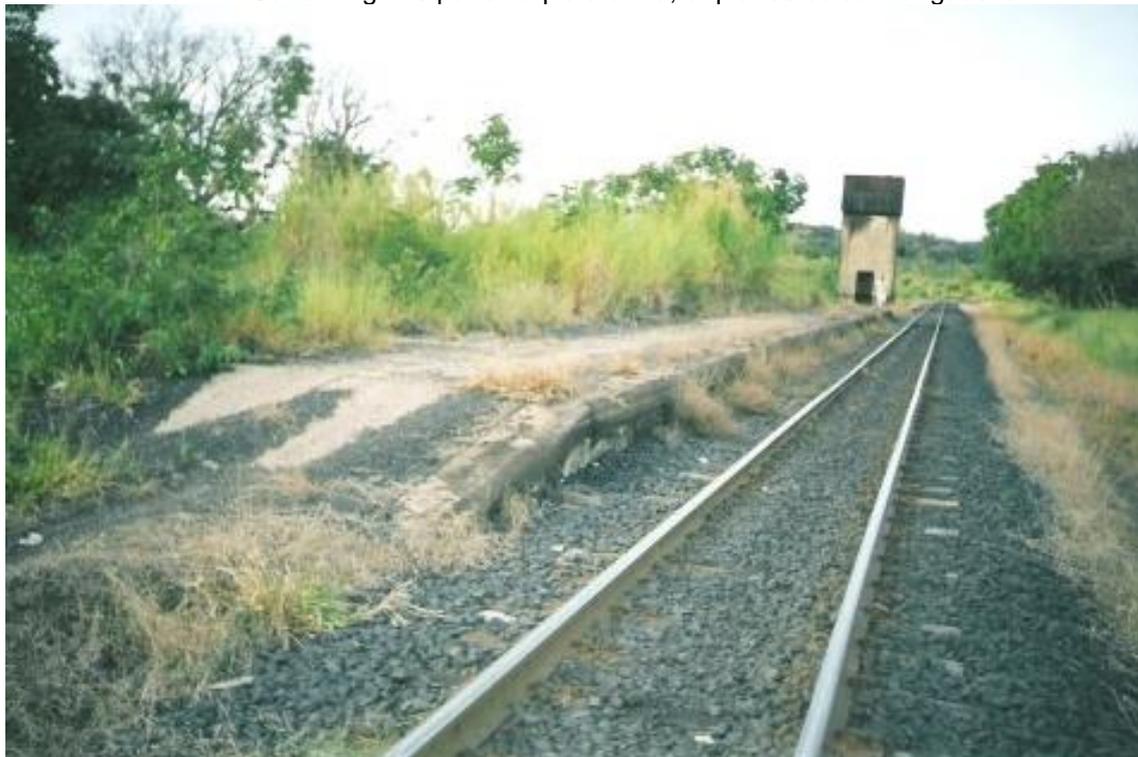
Fonte: FEPASA: relatórios de Instalações Fixas, 1986.

Fotos 6, 7, 8, 9, 10, 11 – Estação, construções do entorno, vagões enfileirados e caixa d'água.



Fonte: FEPASA: relatórios de Instalações Fixas, 1986.

Foto 12 – Caixa d'água e parte da plataforma, o que restou da Mangabeira.



Fonte: Domingos Tiveron Filho, 2005.

Foto 13 – Caixa d'água, o que restou da Mangabeira.



Fonte: Flávio Salge Cunha, 3/8/2023.

Foto 14 – Caixa d'água, o que restou da Mangabeira.



Fonte: Flávio Salge Cunha, 3/8/2023.

Elaboração/Revisão

Daniela Velludo de Souza

Data: Junho/2023

Revisão: Agosto/2023

Complexo ferroviário Itiguapira

Ficha de visita de campo - Complexo Ferroviário Itiguapira	
Denominação	Complexo Ferroviário Itiguapira.
Município	Uberaba.
Zona	Rural.
Endereço	Ramal Ibiá - Uberaba - KM 1.009,000 - MG 4389.
Propriedade	União.
Concessionária	Ferrovia Centro Atlântica – FCA.
Inauguração	15/11/1926 - Com trilho.
Proteção	-
Uso Original	Estação ferroviária.
Uso Atual	Abandonada.

Situação

Imagem 1 - Complexo ferroviário Itiguapira.



Fonte: Google Earth, 08/08/2021.

Análise do Entorno

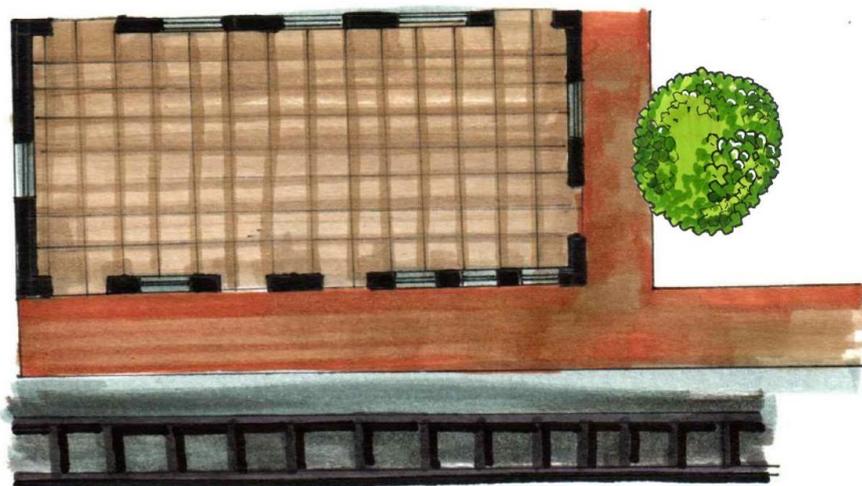
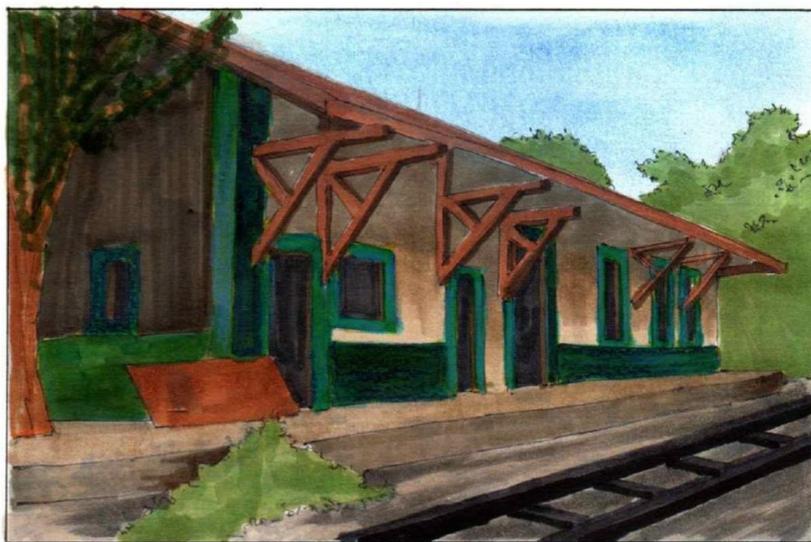
A estação Itiguapira está implantada na área rural de Uberaba. No entorno, encontra-se uma construção de apoio à estação.

Na linha férrea ainda existem os trilhos e os dormentes.

A vegetação do entorno é de grande a médio porte.

Croqui

Imagem 2 – Croqui da estação ferroviária Itiguapira.



Desenho: Sophia Durão, 28/08/2023.

Breve Histórico

Em 1926, foi construída a linha Ibiá - Uberaba, ligando o tronco da Estrada de Ferro Oeste de Minas - EFOM, depois da Rede Mineira de Viação - RMV. A linha, ainda funciona com os trens cargueiros. Em 1982, parte dela que passava por dentro da cidade de Araxá, foi erradicada com a construção de uma variante que margeia a cidade.

A estação Itiguapira faz parte da linha Ibiá - Uberaba, inaugurada em 1926 pela EFOM, projeto original da Estação Ferroviária Goiás - EFG. Possuía um nome provisório, “estação Água Emendada”. Desde 2011, funciona como moradia e ainda preserva sua estrutura (Giesbrecht, 2019).

Descrição Arquitetônica

A estação Itiguapira possui pequeno porte com uma planta retangular, implantada acima do nível da linha férrea, com um acesso feito por meio de rampas. A construção segue a tipologia das estações construídas pela Companhia Mogiana Estrada de Ferro – CMEF. A estrutura é em alvenaria de tijolos maciços de barro, com cobertura em duas águas com estrutura em madeira e telha de barro do tipo francesa. A plataforma, antigamente usada para embarque e desembarque dos passageiros, é coberta por um prolongamento da água do telhado, ou seja, um beiral sustentado por mãos francesas de madeira, fixadas na alvenaria. Algumas delas foram substituídas por outras para evitar danos no beiral. As portas e janelas de madeira, de uma folha de abrir, em verga reta emolduradas, foram retiradas. Nas fachadas, nota-se a presença de pilares ressaltados. Na fachada frontal, além dos pilares, há elementos em massa ressaltados na alvenaria, formando um barrado em molduras. Nas fachadas menores, a empena é triangular com a inscrição “RFFSA Itiguapira”.

Intervenções

Após o ano de 2011, foram retiradas as duas caixas d’água e a antena parabólica, usadas provavelmente para o apoio da estação, quando era moradia. Em 2023, foi possível perceber a substituição de algumas estruturas de madeira da mão francesa do beiral, devido ao risco de queda.

Estado de Conservação

O complexo ferroviário Itiguapira possui um estado geral de conservação ruim. Por permanecer abandonado e sem uso, o processo de degradação aumentou. Parcialmente, na estrutura da estação, em uma das laterais apresenta partes faltantes do tijolo. Grande parte do piso da plataforma, apresenta ausência do cimento. As portas e janelas de madeira e vidro estão danificadas, muitas retiradas do local e outras apenas encostadas. Na cobertura, o beiral apresenta partes faltantes da telha francesa. Parcialmente, algumas ripas apresentam apodrecimento. Algumas das mãos francesas foram substituídas. A pintura, apresenta desgaste devido às intempéries.

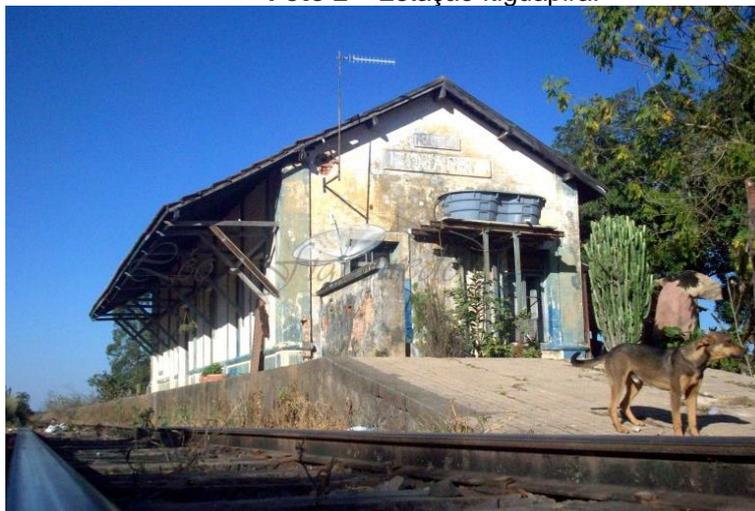
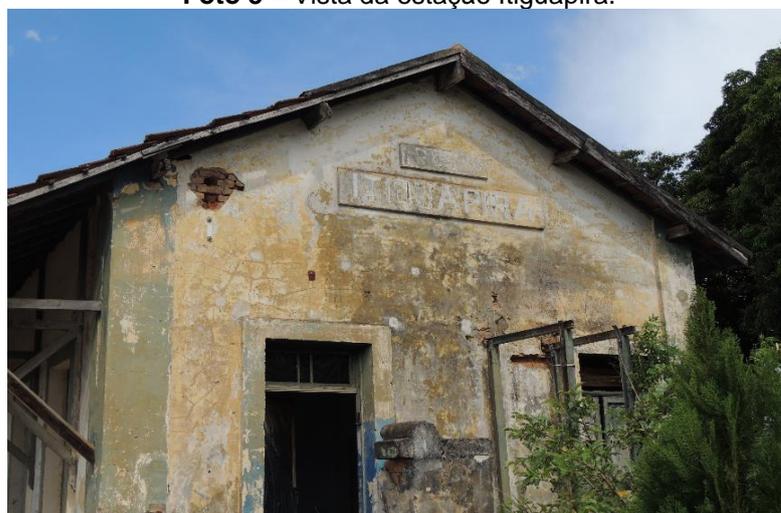
Documentação Fotográfica**Foto 1 – Estação Itiguapira.****Fonte:** Leonardo Figueiredo, 2011.**Foto 2 – Estação Itiguapira.****Fonte:** Leonardo Figueiredo, 2011.**Foto 3 – Estação Itiguapira e o entorno.****Fonte:** SEMPAC - FCU, 2013.

Foto 4 – Estação Itiguapira e o entorno.



Fonte: SEMPAC - FCU, 2013.

Foto 5 – Vista da estação Itiguapira.



Fonte: SEMPAC - FCU, 2013.

Foto 6 – Vista do entorno da estação Itiguapira.



Fonte: SEMPAC - FCU, 2013.

Foto 7 – Estação Itiguapira.



Fonte: Flávio Salge Cunha, 6/8/2023.

Foto 8 – Estação Itiguapira.



Fonte: Flávio Salge Cunha, 6/8/2023.

Foto 9 – Entorno da estação Itiguapira.



Fonte: Flávio Salge Cunha, 6/8/2023.

Elaboração

Daniela Velludo de Souza

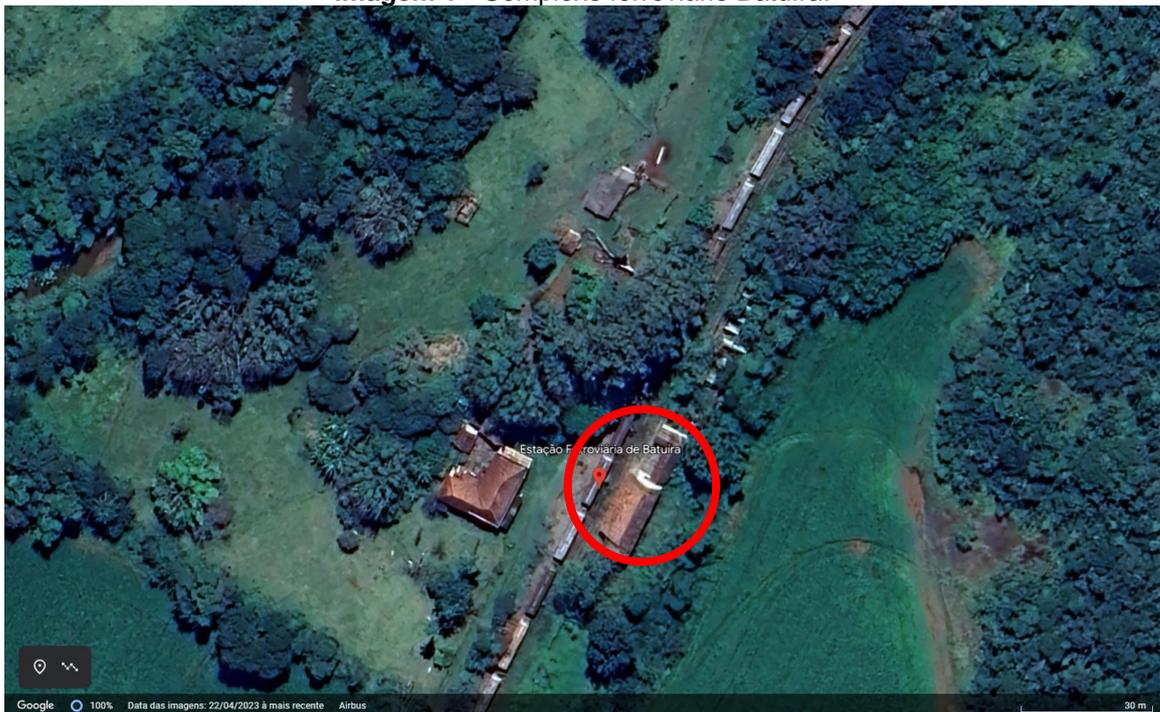
Data: Junho/2023

Revisão: Agosto/2023

Complexo ferroviário Batuira

Ficha de visita de campo - Complexo Ferroviário Batuira	
Denominação	Complexo Ferroviário Batuira.
Município	Uberaba.
Zona	Rural.
Endereço	Ramal Ibiá - Uberaba - KM 1.025,000 - MG 4390.
Propriedade	União.
Concessionária	Ferrovia Centro Atlântica – FCA.
Inauguração	15/11/1926 - Com trilhos.
Proteção	-
Uso Original	Estação ferroviária.
Uso Atual	Abandonada.
Situação	

Imagem 1 - Complexo ferroviário Batuira.



Fonte: Google Earth, 22/04/2023.

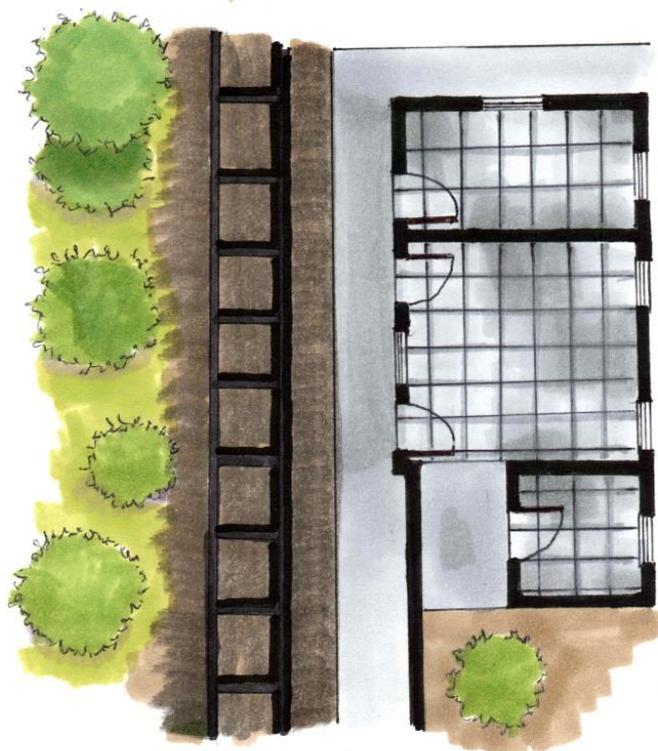
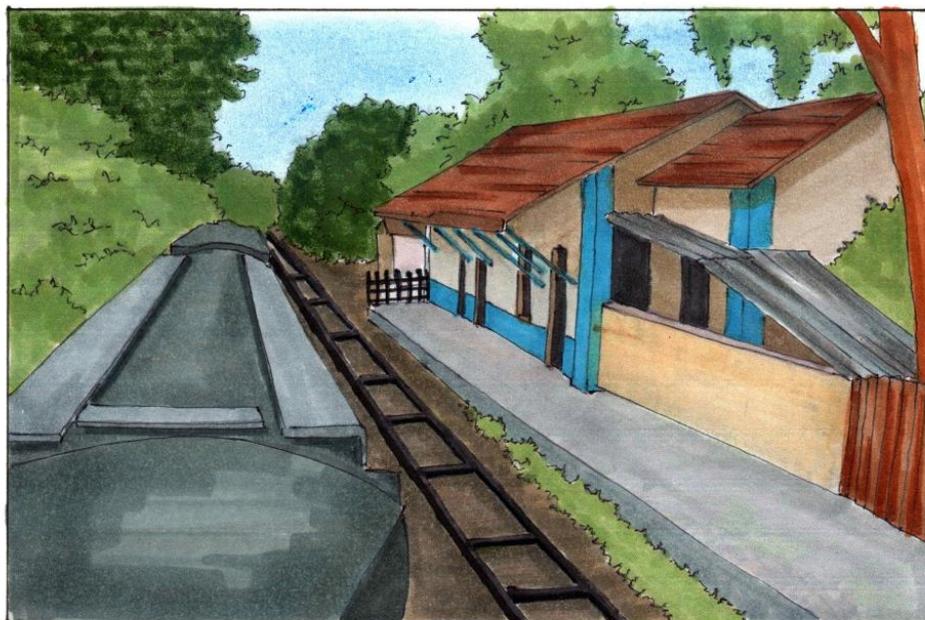
Análise do Entorno

A estação Batuira está implantada na área rural de Uberaba. No entorno, próximo à estação, encontra-se uma antiga fazenda.

Na linha férrea ainda existem os trilhos, os dormentes e um trem com vários vagões parado. A vegetação do entorno é de grande a médio porte.

Croqui

Imagem 2 – Croqui da estação ferroviária Batuíra.



Desenho: Sophia Durão, 28/08/2023.

Breve Histórico

Em 1926, foi construída a linha Ibiá - Uberaba, ligando o tronco da Estrada de Ferro Oeste de Minas - EFOM, depois da Rede Mineira de Viação - RMV. A linha, ainda funciona com os trens cargueiros. Em 1982, parte dela que passava por dentro da cidade de Araxá, foi erradicada com a construção de uma variante que margeia a cidade.

A estação Batuira faz parte da linha Ibiá - Uberaba, inaugurada em 1926 pela EFOM, projeto original pela Estrada de Ferro Goiás - EFG (Giesbrecht, 2019).

Descrição Arquitetônica

A estação Batuira possui pequeno porte com uma planta retangular, implantada acima do nível da linha férrea, com um acesso feito por meio de uma rampa. A construção segue a tipologia das estações construídas pela Companhia Mogiana Estrada de Ferro – CMEF. Possui dois volumes, o menor provavelmente construído posteriormente a estação. A estrutura é em alvenaria de tijolos maciços de barro, com cobertura em duas águas com estrutura em madeira e telha de barro do tipo francesa. A plataforma, antigamente usada para embarque e desembarque dos passageiros, é coberta por um prolongamento da água do telhado, ou seja, um beiral sustentado por mãos francesas de madeira, fixadas na alvenaria. Algumas delas, foram substituídas por outras para evitar danos no beiral. As portas e janelas são de madeira, uma folha de abrir, em verga reta. Nas fachadas, nota-se a presença de pilares ressaltados. Na fachada frontal, além dos pilares, há elementos em massa ressaltados na alvenaria, formando um barrado em molduras. Nas fachadas menores, a empena é triangular com a inscrição “RFFSA Batuira”.

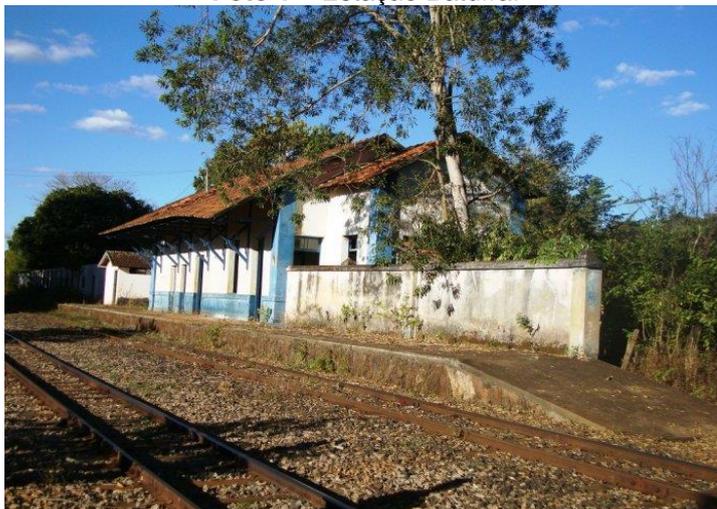
Intervenções

Após o ano de 2010, foi colocada uma cobertura em telha de amianto em uma das áreas abertas das laterais da estação, próximo ao muro. Em 2023, foi possível perceber a colocação de reforços em madeira para a sustentação da mão francesa do beiral, devido ao risco de queda.

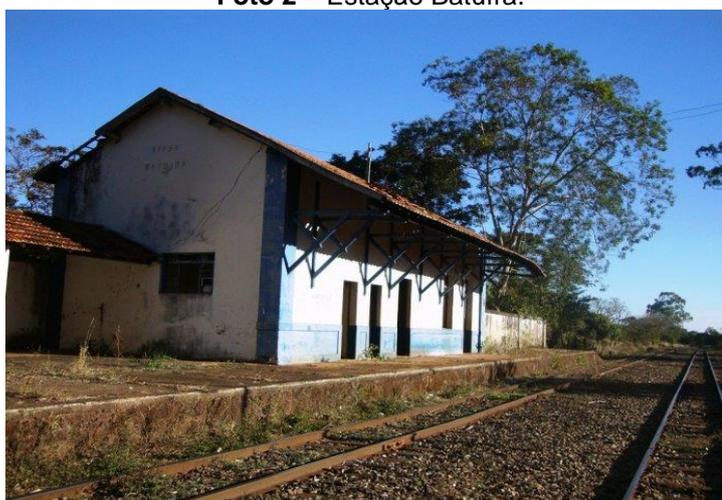
Estado de Conservação

O complexo ferroviário Batuira possui um estado geral de conservação regular. Por permanecer abandonado e sem uso, o processo de degradação aumentou.

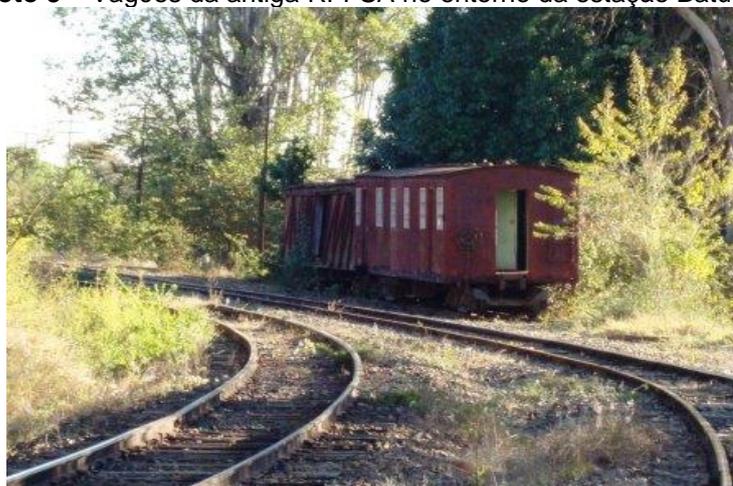
A estrutura da estação apresenta um estado regular, com exceção de um dos pilares na extremidade que apresenta partes faltantes do tijolo. O piso da plataforma apresenta partes ausentes do cimento. As portas e janelas de madeira e vidro estão danificadas, muitas retiradas do local e outras apenas encostadas. Na cobertura, o beiral apresenta partes faltantes da telha francesa. Parcialmente, algumas ripas apresentam apodrecimento. Além disso, uma das mãos francesas foi retirada. A pintura, apresenta desgaste devido às intempéries.

Documentação Fotográfica**Foto 1 – Estação Batuíra.**

Fonte: Thiago de Freitas, Julho de 2010.

Foto 2 – Estação Batuíra.

Fonte: Thiago de Freitas, Julho de 2010.

Foto 3 – Vagões da antiga RFFSA no entorno da estação Batuíra.

Fonte: Thiago de Freitas, Julho de 2010.

Foto 4 – Estação Bатуíra e o entorno.



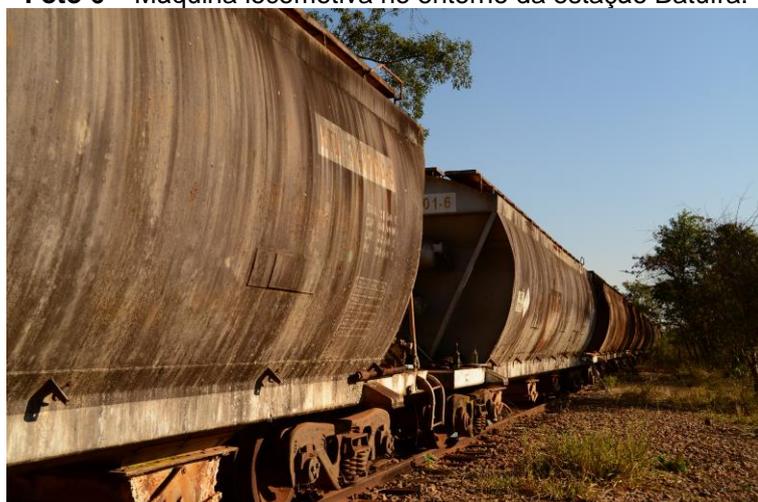
Fonte: Flávio Salge Cunha, 19/4/2019.

Foto 5 – Estação Bатуíra.



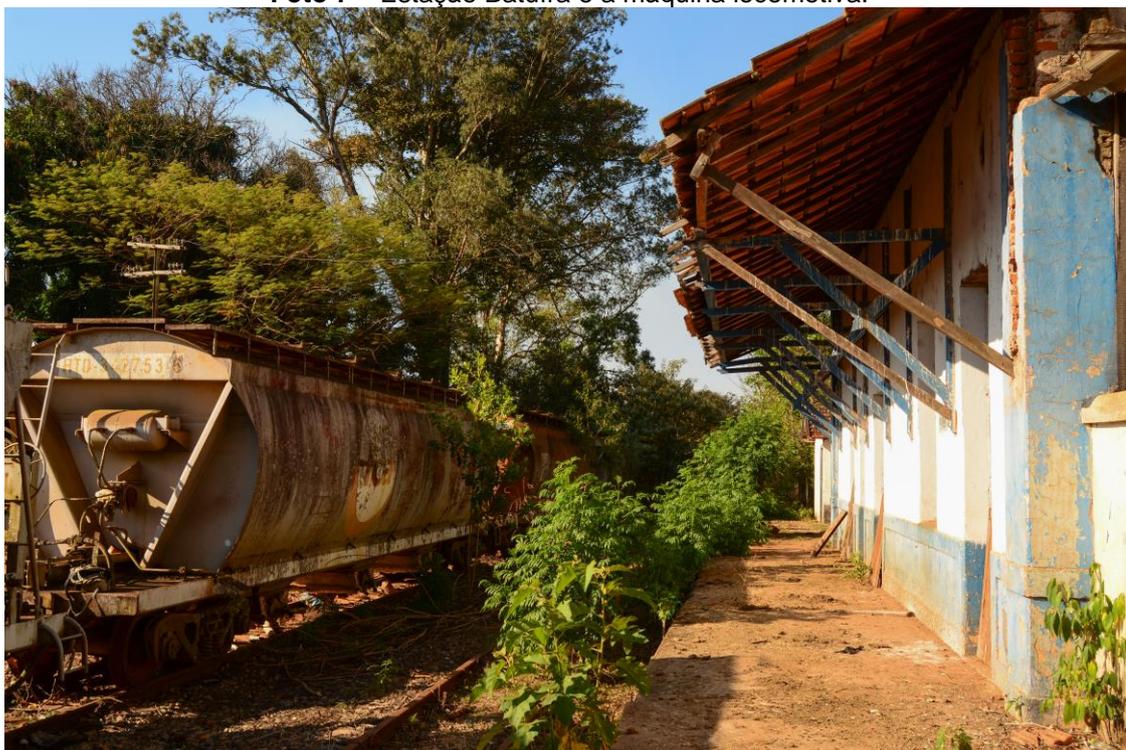
Fonte: Flávio Salge Cunha, 6/8/2023.

Foto 6 – Máquina locomotiva no entorno da estação Bатуíra.



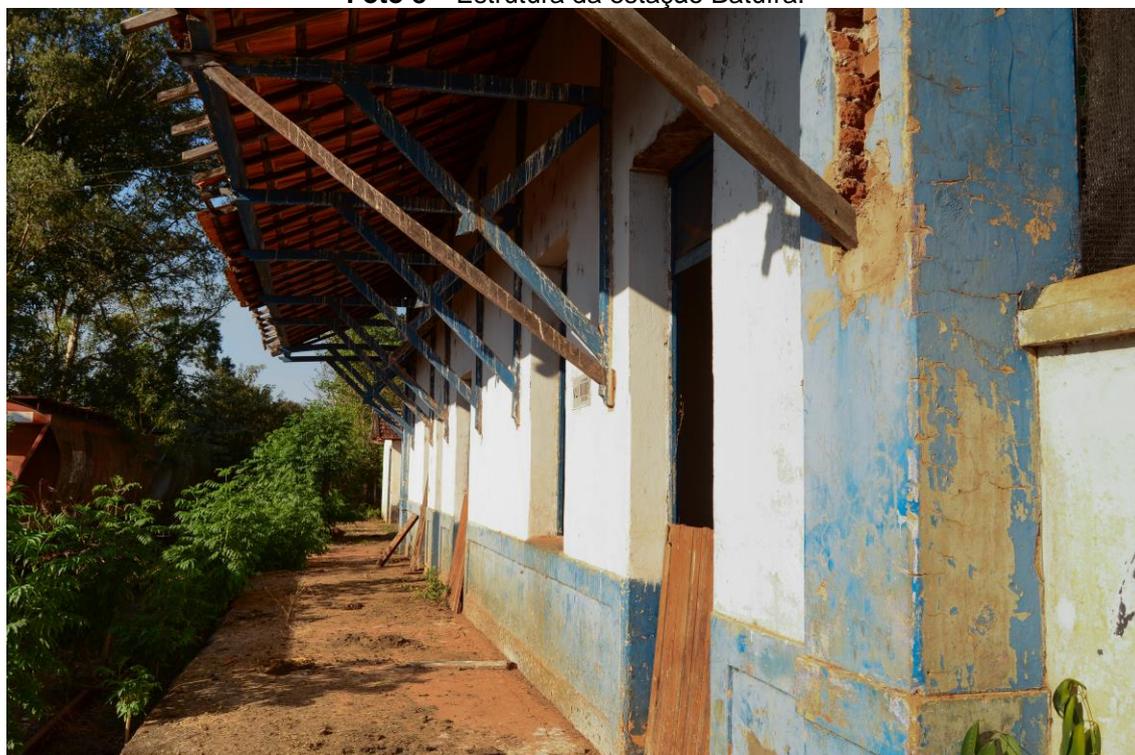
Fonte: Flávio Salge Cunha, 6/8/2023.

Foto 7 – Estação Batuíra e a máquina locomotiva.



Fonte: Flávio Salge Cunha, 6/8/2023.

Foto 8 – Estrutura da estação Batuíra.



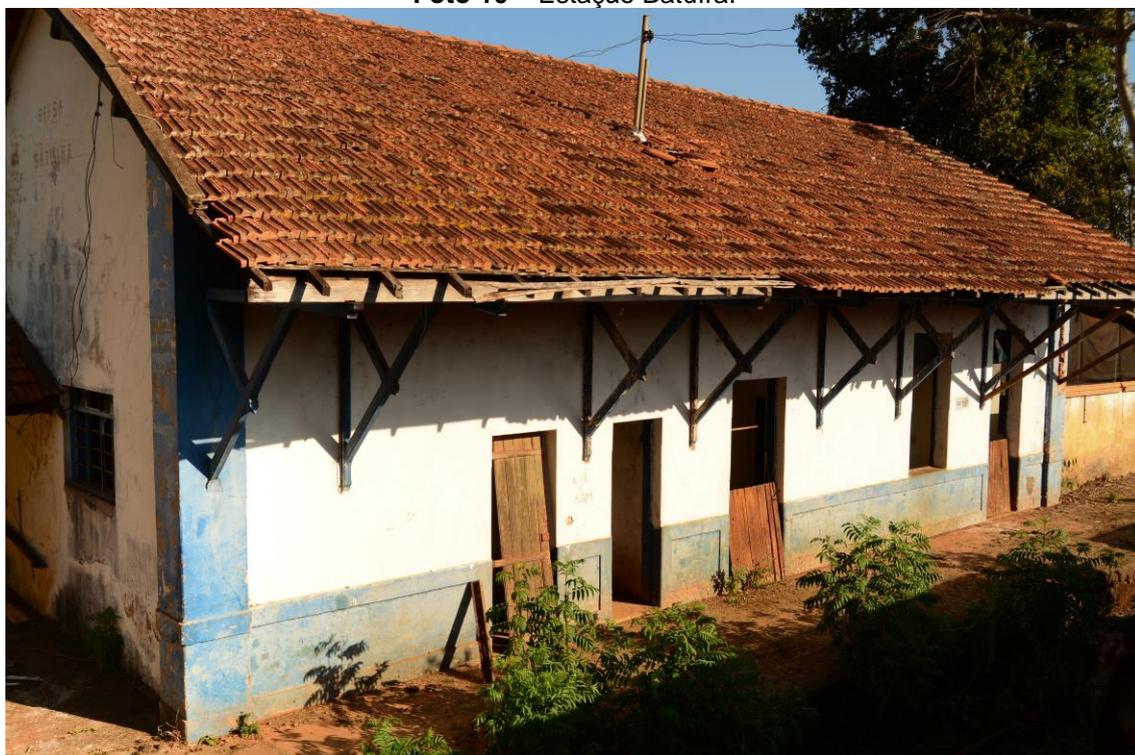
Fonte: Flávio Salge Cunha, 6/8/2023.

Foto 9 – Inscrição “RFFSA Bатуíra” na estação.



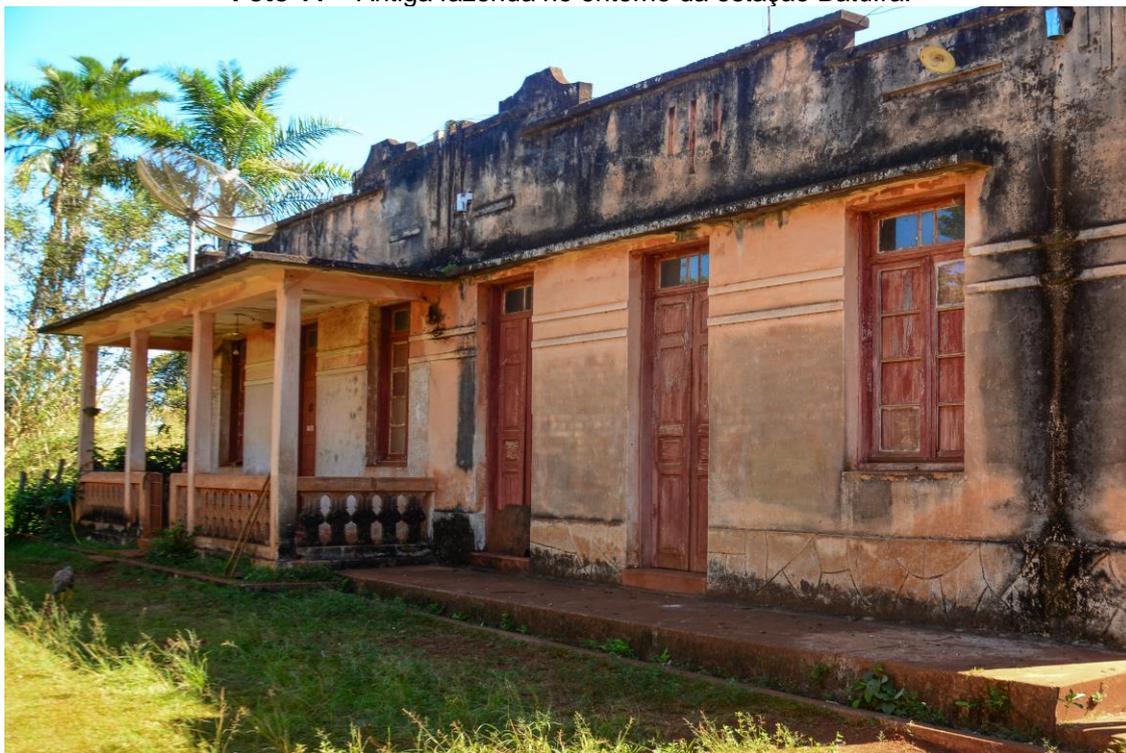
Fonte: Flávio Salge Cunha, 6/8/2023.

Foto 10 – Estação Bатуíra.



Fonte: Flávio Salge Cunha, 6/8/2023.

Foto 11 – Antiga fazenda no entorno da estação Bатуíra.



Fonte: Flávio Salge Cunha, 26/5/2019.

Elaboração

Daniela Velludo de Souza

Data: Junho/2023

Revisão: Agosto/2023

APÊNDICE B

**Aplicação dos questionários para as pessoas que habitam,
trabalham e/ou frequentam os Complexos Ferroviários:**

- 1ª, 2ª e 3ª estações de Uberaba

- Peirópolis

- Palestina

- Buriti

**Aplicação dos questionários para as pessoas
que habitam, trabalham e/ou frequentam os
Complexos Ferroviários da 1ª, 2ª e 3ª estações de Uberaba**

QUESTIONÁRIO

Código de identificação:

J.R.F.

1 - Conhece a trajetória histórica deste pátio ferroviário? (1ª, 2ª e 3ª Estações)

Sim

Não

2 - Quais modificações que ocorreram ao longo do tempo neste local?

Algumas modificações que eu lembro, foi quando o prédio do Arquivo Público de Uberaba (2ª Estação) era um depósito. A estação ferroviária era próxima ao depósito e tinha o transporte ferroviário de passageiros. Na década de 1980, embarquei ali para Ribeirão Preto, onde hoje é a sede da Guarda Municipal de Uberaba (3ª Estação).

3 - Você vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

Sim

Não

4 - Qual sua lembrança mais marcante sobre a época de funcionamento da ferrovia?

Tenho duas lembranças, a primeira quando fiz um passeio de trem com a minha família, com trajeto de Uberaba até Ribeirão Preto. A segunda memória ainda presente, por eu trabalhar perto da linha do trem, que passo por ali todos os dias, são as lembranças dos sons, da sirene e do apito. Essas não saem da cabeça nem quando eu durmo.

5 - Tem parentesco ou proximidade com alguém da comunidade que vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

Sim

Não

Meu pai José Rodrigues de Resende e minha mãe Lourdes Nair P. Resende vivenciaram o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário, mas não trabalharam no transporte ferroviário.

6 - Qual lembrança compartilhada por este membro da comunidade que foi mais marcante para você?

Eram as viagens que faziam para Belo Horizonte, que na época a rodovia não era asfaltada e o único meio de transporte viável era a ferrovia.

7 - Como a comunidade usa este pátio ferroviário?

Hoje não existe mais o transporte de passageiros, mas, no entanto, as antigas estações ganharam um novo significado, um novo uso, uma delas hoje é o Arquivo Público de Uberaba, onde recebe pesquisadores do Brasil inteiro. A outra estação, hoje se tornou a Guarda Municipal de Uberaba que colabora com a segurança da cidade. A praça possui uma Máquina Locomotiva muito antiga, considerada ponto turístico e de lazer para comunidade.

8 - Quais outros usos poderiam ocorrer neste pátio ferroviário para melhorar a qualidade de vida da comunidade?

Acredito que deve aprimorar os serviços que já existem para o cidadão para ter mais qualidade no turismo, serviço e terem mais possibilidades de aproveitar o espaço.

9 - Qual a importância deste pátio ferroviário para você?

Especificamente, uma das áreas desse conjunto hoje é o Arquivo Público de Uberaba, onde eu tenho a oportunidade de trabalhar. É um espaço muito significativo para mim, onde eu desenvolvo as minhas atividades profissionais. O entorno também me agrada muito, pela possibilidade de passear, caminhar, fazer a parte social, usar isso como um meio de comunicação e interação social.

10 - O que você acha que deveria ser feito para preservar o patrimônio ferroviário?

Acredito que algumas ações são fundamentais, mas a mais importante e a prioritária é a conscientização da população sobre a importância do patrimônio ferroviário para história de Uberaba. Por exemplo, a Maria Fumaça que existe na Praça, no entorno desse pátio ferroviário, como exemplo da ferrovia da cidade, hoje é utilizada mais como brinquedo que símbolo da prosperidade do engrandecimento do município que ela possibilitou a construção.

QUESTIONÁRIO

Código de identificação:

L.H.C.C.

1 - Conhece a trajetória histórica deste pátio ferroviário? (1ª, 2ª e 3ª Estações)

Sim

Não

Conheci quando a estação era um depósito de mercadorias (2ª Estação). O trem de cargas parava nesse galpão e descarregava as mercadorias, depois caminhões eram carregados para ir para Uberaba e outras cidades vizinhas. Lembro também quando era estação ferroviária, onde já embarquei.

2 - Quais modificações que ocorreram ao longo do tempo neste local?

Lembro da estação ferroviária, quando embarcava de Uberaba a Ribeirão Preto e seguia viagem até São Carlos. Na época, eu estudava em Uberaba e minha família morava em São Carlos. Utilizei muito a estação ferroviária, atual sede da Guarda Municipal de Uberaba (3ª Estação). Mas tudo se transformou, quando foi interrompido o transporte de passageiros, a estação ficou abandonada durante algum tempo sendo refúgio de mendigos, moradores de rua. Agora já está sendo ocupada pela Guarda Municipal e a sede da Superintendência de Arquivo Público de Uberaba. Vivenciei também a reforma da Máquina Locomotiva.

3 - Você vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

Sim

Não

Lembro da estação (3ª Estação), inaugurada na década de 1970. Utilizei ela para ir a Ribeirão Preto e seguia até São Carlos. Usava as linhas da Companhia Mogiana e Paulista. Conheci pessoas que usavam a estação (2ª Estação) como embarque de passageiros, antes de construir a nova estação (3ª Estação).

4 - Qual sua lembrança mais marcante sobre a época de funcionamento da ferrovia?

Já utilizei muito o trem de passageiro de Uberaba a Ribeirão Preto que fazia o percurso em 3 (três) horas, um pouco mais que o ônibus. Existia também o trem noturno, chamado Bandeirante, parava em Uberaba a meia noite e seguia em direção ao estado de São Paulo. No trajeto tem como contemplar a paisagem e caminhar dentro do trem.

5 - Tem parentesco ou proximidade com alguém da comunidade que vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

(x) Sim

() Não

Meu pai, minha falecida esposa Abadia Cristina e sua família utilizavam a estação ferroviária (2ª Estação).

6 - Qual lembrança compartilhada por este membro da comunidade que foi mais marcante para você?

Minha falecida esposa Abadia Cristina e a sua família embarcavam na estação ferroviária (2ª Estação). Quando era pequena, ela e seus irmãos utilizavam a plataforma, andavam pelos trilhos. No trajeto era utilizado uma alavanca com uma "bola amarela" para mudar o curso do trilho, ao qual seu irmão André chegou a chutar pensando que era uma bola e quebrou o dedo do pé. Na época, era usado uma locomotiva a vapor. Meu pai vivia dentro da estação ferroviária, viajava junto com ele.

7 - Como a comunidade usa este pátio ferroviário?

A comunidade hoje em dia não está usando, pois não tem mais o transporte de passageiro. Quem usa é a empresa VLI para transporte de cargas. O que o pessoal reclama é sobre os barulhos das manobras que a empresa faz durante a madrugada.

8 - Quais outros usos poderiam ocorrer neste pátio ferroviário para melhorar a qualidade de vida da comunidade?

Antigamente, a Secretaria de Turismo tinha um projeto para movimentar o turismo em Minas Gerais, pois Minas gasta mais com turismo do que arrecada, ou seja, os mineiros saem e investem mais em outros estados. É importante um projeto de instalação do turismo ferroviário, ligando Uberaba a Peirópolis, Ponte Alta, Conquista e Sacramento.

9 - Qual a importância deste pátio ferroviário para você?

É importante porque funciona o Arquivo Público, onde trabalho. Deixou de ter importância para o transporte ferroviário para ser utilizado por uma questão cultural.

10 - O que você acha que deveria ser feito para preservar o patrimônio ferroviário?

Tentar através da Secretaria de Turismo um projeto para construção de uma via ferroviária turística que envolvesse a cidade de Uberaba e os povoados próximos. Além do turismo seria uma opção de lazer aos finais de semana. Poderia estar relacionada a reativação do patrimônio ferroviário com o Geoparque.

QUESTIONÁRIO**Código de identificação:**

J.E.A

1 - Conhece a trajetória histórica deste pátio ferroviário? (1ª, 2ª e 3ª Estações)

Sim

Não

2 - Quais modificações que ocorreram ao longo do tempo neste local?

Lembro de vir na estação (2ª Estação), onde funcionava uma cooperativa e também era um depósito de guarda de materiais que vinham tanto das cidades adjacentes como de outras localidades, de outros estados. Conheci também as outras estações (1ª e 3ª Estações). Nessa época, fazíamos compras com meu pai. As máquinas eram à diesel e tinham as Marias Fumaças, depois foram extintas. Quando papai era ferroviário, viajávamos só de trem, saíamos de Uberaba a São Paulo, pois a irmã da mamãe morava lá. Enquanto a estrada de ferro e o trem de passageiro existiram, levaram muita fatura para as cidades próximas. Quando trem parava nas estações para abastecer, tinham as pessoas que vendiam biscoitos e salgados. De certa forma, o trem levava uma ajuda para complementar a renda familiar dos moradores próximos das estações.

3 - Você vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

Sim

Não

4 - Qual sua lembrança mais marcante sobre a época de funcionamento da ferrovia?

Quando chegava nas vésperas de natal, quando eu tinha 5 (cinco) anos, a Companhia Mogiana dava presentes de Papai Noel. Ficavam 3 (três) vagões parados, passávamos por cada um, onde tinha o Papai Noel e os presentes. Tenho essas lembranças que por sinal são muito boas. Outra lembrança, no trem que saia de Uberaba para Ribeirão Preto, o cozinheiro do restaurante ia para último vagão pegava um garfo e espetava um bife e logo vinha um gavião que ia comer a carne na árvore. Uma lembrança que não sai da minha memória, é que a paisagem da janela do trem é muito marcante, quando passava próximo a determinadas fazendas eu me lembro daquelas senhoras que ficava ali paradas nas janelas esperando o trem passar. A estação para quem viveu tem uma simbologia sentimental muito grande.

5 - Tem parentesco ou proximidade com alguém da comunidade que vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

Sim

Não

Meu pai Ronan de Araújo era ferroviário, trabalhou como foguista e depois como maquinista na Companhia Mogiana. Ele aposentou no início da década de 1980. Meu irmão mais velho também chamado Ronan. O amigo de meu pai Sebastião Martins e seu filho.

6 - Qual lembrança compartilhada por este membro da comunidade que foi mais marcante para você?

Tinha um maquinista amigo de meu pai, Benedito Amaral, que em cada lugar que ele chegava dava umas repicadas no apito da máquina, por isso o pessoal já sabia quem era o maquinista. Outra coisa interessante também, quando a gente ia embarcar, o trem tinha um chefe ou inspetor de linha, que tinha um apito diferente. Quando estava próximo ao horário do trem sair, ele dava um apito e o maquinista respondia com a buzina. Até o terceiro apito o trem já saía.

7 - Como a comunidade usa este pátio ferroviário?

Hoje, depois da última revitalização e reforma que teve, a Polícia Civil usa o espaço para tirar a carteira de motorista, o pessoal faz um passeio nas pistas de caminhada no

período da manhã e à tarde fazem piquenique debaixo das árvores com as crianças. Com a construção da quadra, a comunidade vem brincar e jogar. Tem também o Arquivo Público que traz movimento para o local. Atualmente, com essas mudanças, há um grande fluxo de famílias.

8 - Quais outros usos poderiam ocorrer neste pátio ferroviário para melhorar a qualidade de vida da comunidade?

Não só aqui, mas em outros locais que ainda tem estações em boas condições, o ideal seria criar cursos dentro dessas edificações para mantê-las em seu melhor estado de conservação. Ao lado dos quiosques desativados, faria um anexo tentando fazer a réplica da primeira estação para abrigar um museu dos ferroviários. Assim, teria condições da geração vindoura de ver as estações (1ª, 2ª e 3ª Estações) e todas estariam situadas no mesmo complexo ferroviário. Acredito que em termos turístico, poderia trazer mais pessoas.

9 - Qual a importância deste pátio ferroviário para você?

Hoje a importância deste pátio ferroviário para mim é porque o Arquivo Público está localizado aqui, melhor espaço físico que o Arquivo teve.

10 - O que você acha que deveria ser feito para preservar o patrimônio ferroviário?

Eu acho que a questão do turismo, por exemplo estação de Peirópolis, Erial e Palestina. Se tivesse uma boa vontade política do Governo Federal, Estadual, Municipal e da Secretaria de Turismo, poderiam reativar as linhas ferroviárias e as estações com pontos turísticos.

QUESTIONÁRIO

Código de identificação:

W.T.S.J

1 - Conhece a trajetória histórica deste pátio ferroviário? (1ª, 2ª e 3ª Estações)

(x) Sim

() Não

2 - Quais modificações que ocorreram ao longo do tempo neste local?

Não teve muitas modificações drásticas na ferrovia, tinha as reformas e pinturas. Havia a manutenção do equipamento para o funcionamento nos trechos da linha e no pátio. No Brasil, a ferrovia sempre foi algo sustentável. Houve mudanças nas transições da empresa, assim como nas estações, remanejamento de pessoas, projetos, entre outros. Hoje, o tráfego do transporte de carga é controlado eletronicamente, via satélite. A estação tornou-se inoperante, só se usa o pátio e as oficinas para manutenção e reparos. Não houve transformações físicas no prédio, a não ser quando ela é denegrida, devido ao capitalismo por não dar mais lucro à empresa. A maioria das estações foram acampadas por vândalos ou destruídas.

3 - Você vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

Sim

Não

Meu avô que trabalhou na estação da Companhia Mogiana (2ª Estação).

Em 1985, entrei na Fepasa, trabalhava na manutenção de vagões e depois fui encarregado das locomotivas. Permaneci na empresa até 2004. Viajava muito dando manutenção e ao mesmo tempo no processo de instrução e coordenação dos novos funcionários que entravam.

4 - Qual sua lembrança mais marcante sobre a época de funcionamento da ferrovia?

Vivenciei a construção do gerador de locomotivas e vagões. Fui eu que coloquei a primeira locomotiva nesse gerador. Era uma responsabilidade muito grande, pois tem que ter amplo conhecimento e experiência.

5 - Tem parentesco ou proximidade com alguém da comunidade que vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

Sim

Não

Meu pai e meu avô Evaristo Torquato. Meu avô trabalhou na área de manobras na época da Companhia Mogiana.

6 - Qual lembrança compartilhada por este membro da comunidade que foi mais marcante para você?

Quando criança, meu pai levava a gente para ver o trem e isso foi desencadeando esse gosto pela ferrovia.

7 - Como a comunidade usa este pátio ferroviário?

A comunidade não usa, quem usa é só por necessidade, do contrário não vai. Hoje está muito corrido, temos a facilidade maior de adquirir tudo pela internet. Não adianta ter só o local, tem que promover para que a pessoa visite o lugar. É um fato que a pessoa fala que é bonito, bom de se ver, custo alto, mas não é prazeroso.

8 - Quais outros usos poderiam ocorrer neste pátio ferroviário para melhorar a qualidade de vida da comunidade?

A comunidade não pode ter acesso ao pátio ferroviário, o transporte e a ferrovia. Já as instalações das antigas estações ferroviárias, concordo em serem usadas pelas pessoas. Acho que devem promover visitas e passeios nas estações com um atrativo itinerante. Antigamente, a FCA fazia este projeto uma vez por mês, acolhia a comunidade que não vivenciou esse momento.

9 - Qual a importância deste pátio ferroviário para você?

Para mim não é só o pátio ferroviário não, a ferrovia em si entra na veia das pessoas, você começa a trabalhar lá e vai ser ferroviário a vida inteira. Em 1985 à 2003, pedi conta para sair e ir para outra empresa. Com as mudanças das transições, veio muita gente transferida para Uberaba. Chegou uma certa ocasião, em 24 de dezembro, fase que marcou a minha vida, o gerente geral de Araguari me ligou com a instrução para falar com os encarregados que não precisam prestar contas para Ribeirão Preto e Campinas, só em Araguari. Era a mudança de Fepasa para Ferrobán. Era para eu fazer uma lista do pessoal que queria sair pelo acordo e de quem queria permanecer.

10 - O que você acha que deveria ser feito para preservar o patrimônio ferroviário?

É importante registrar a história da ferrovia, por meio das pesquisas junto as Universidades. Eu passei a enxergar isso depois que comecei a estudar mais um pouco, hoje faço antropologia, não só para conhecer as pessoas, mas a história e a cultura.

QUESTIONÁRIO

Código de identificação:

A.V.O.

1 - Conhece a trajetória histórica deste pátio ferroviário? (1ª, 2ª e 3ª Estações)

Sim

Não

Tenho 76 anos, moro no bairro há quase 50 (cinquenta) anos. Andei muito de trem de ferro quando era mais jovem. Tinha uma linha de Uberaba à Ribeirão Preto, no qual o trajeto levava 2 (duas) horas. Mas agora acabou, só tem o transporte de carga e não se tem mais acesso.

2 - Quais modificações que ocorreram ao longo do tempo neste local?

Foi feita uma reforma na praça e na máquina locomotiva em frente à estação ferroviária, tornando-se um ambiente mais familiar. Antigamente, a estação ferroviária era um depósito, onde hoje funciona o Arquivo Público (2ª Estação) e a outra atende a Guarda Municipal (3ª Estação).

3 - Você vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

Sim

Não

Particpei do trem de passageiro, depois passou a ser transporte de carga.

4 - Qual sua lembrança mais marcante sobre a época de funcionamento da ferrovia?

Quando tinha 8 (oito) anos passeava de trem por morar perto da linha férrea. Tenho saudade daquele tempo, mas não volta mais. Tinha também a linha de ferro de Peirópolis, estações do Gama, Guaxima, Engenheiro Lisboa, Conquista, mas acabou.

5 - Tem parentesco ou proximidade com alguém da comunidade que vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

Sim

Não

Tive proximidade com Arnaldo, pai do Arlei da Folia de Reis dos Ferroviários, que trabalhou na Companhia Ferroviária. Além de outros integrantes da Folia.

6 - Qual lembrança compartilhada por este membro da comunidade que foi mais marcante para você?

A lembrança que tenho está relacionada aos antigos integrantes da Folia de Reis dos Ferroviários que trabalharam na Companhia Ferroviária. Tinha um folião que chamava Abel, ele me chamou para fazer parte do grupo. Mas o mesmo faleceu e a Folia ficou parada 2 (dois) anos. Após esse tempo, tornei capitão da Folia.

7 - Como a comunidade usa este pátio ferroviário?

O grupo de Folia de Reis dos Ferroviários dá uma volta na Praça José Pereira Rebouças em frente às antigas estações. Depois se apresenta na minha casa, localizada próxima ao conjunto ferroviário.

8 - Quais outros usos poderiam ocorrer neste pátio ferroviário para melhorar a qualidade de vida da comunidade?

Poderia melhorar a segurança.

9 - Qual a importância deste pátio ferroviário para você?

É uma lembrança muito antiga, pois mudei para o local em 1976. Na época tinham poucas casas.

10 – O que você acha que deveria ser feito para preservar o patrimônio ferroviário?

A intenção é conservar, para mim está bom, pois melhorou muito. Antigamente, era abandonado, mas com o Arquivo Público foi uma grande alegria para a população.

QUESTIONÁRIO

Código de identificação:

V.S.S.

1 - Conhece a trajetória histórica deste pátio ferroviário? (1ª, 2ª e 3ª Estações)

Sim

Não

Quando entrei na ferrovia, em 1982.

2 - Quais modificações que ocorreram ao longo do tempo neste local?

A modificação primordial foi a retirada do transporte de passageiros. Antigamente, o trem de passageiro era diário, ia até Campinas e Araguari, e aos sábados e domingos, tinha o bandeirantes que saía de Brasília ia até São Paulo.

3 - Você vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

Sim

Não

4 - Qual sua lembrança mais marcante sobre a época de funcionamento da ferrovia?

A saudade maior que fica é o trem de passageiros, ao qual trabalhei muito como ajudante. Depois, trabalhei como maquinista, mas já estava sendo extinto o trem de passageiros.

5 - Tem parentesco ou proximidade com alguém da comunidade que vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

Sim

Não

Fui o primeiro na minha família.

6 - Qual lembrança compartilhada por este membro da comunidade que foi mais marcante para você?

Não há.

7 - Como a comunidade usa este pátio ferroviário?

Hoje, na minha visão o uso é limitado, a ferrovia funcionava na praça e hoje mudou para Rua Espanha. Então, centralizou e construiu todo o complexo ferroviário, assim com a estação, o armazém, as oficinas e os escritórios.

8 - Quais outros usos poderiam ocorrer neste pátio ferroviário para melhorar a qualidade de vida da comunidade?

Na Rua Espanha há uma rota de linha, que o pessoal da vila utilizava, mas deveria ser reformada e colocada para visitação, assim como as antigas locomotivas.

9 - Qual a importância deste pátio ferroviário para você?

É de suma importância para a cidade, antigamente a movimentação de carga era grande, os armazéns tinham carregamentos de adubo, torete e vinhos. Hoje a empresa é logística.

10 - O que você acha que deveria ser feito para preservar o patrimônio ferroviário?

Na minha primeira avaliação, os órgãos federais deveriam fiscalizar e fazer cumprir o que está no termo de concessão, principalmente ao longo dos 15m do leito da linha, inclusive na preservação das estações.

QUESTIONÁRIO

Código de identificação:

F.S.

1 - Conhece a trajetória histórica deste pátio ferroviário? (1ª, 2ª e 3ª Estações)

(x) Sim

() Não

2 - Quais modificações que ocorreram ao longo do tempo neste local?

Tiveram várias modificações, entrei como maquinista em agosto de 1982 e sai em 2009. Durante esse período, nós passamos por uma mudança muito grande na estrutura da empresa. A FEPASA deixou de existir e os funcionários foram transferidos para Ferrovia Centro Atlântica. Formou-se um grupo da VLI que originou a Ferrovia Centro Atlântica - FCA. Ela fez mudanças, tirou ajudante de maquinista e o maquinista passou a trabalhar sozinho nas locomotivas. Os funcionários sentiram essa mudança um pouco brusca, mas foi se adaptando ao tempo. Outra mudança, foi o sistema de licenciamento de trens, antes tinha o aparelho de staff, telegrafistas em cada estação (Uberaba, Uberlândia e Ribeirão Preto). Cada estação, tinha seu auxiliar que fazia o licenciamento

do trem através do centro de controle que ficava em Ribeirão Preto. Em 2000, a FCA assumiu, trouxe o sistema de auto traque que fazia transmissão de mensagens através de CCO automático. O maquinista fazia o licenciamento do trem sozinho, com autorização CCO. Os trens passaram a circular dessa forma. Na época a FEPASA, tinha em média 17.500 funcionários e foi reduzido em 3.500. Muitos funcionários passaram a ser mais proativos, cada um desempenhava a sua função sem desvio. Mas, quando foi fazer a troca de equipe, não tinha uma empresa para fazer isso, o próprio maquinista ia dirigindo o carro e voltava, antes era proibido.

3 - Você vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

Sim

Não

4 - Qual sua lembrança mais marcante sobre a época de funcionamento da ferrovia?

O convívio e troca de experiência com o pessoal.

5 - Tem parentesco ou proximidade com alguém da comunidade que vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

Sim

Não

6 - Qual lembrança compartilhada por este membro da comunidade que foi mais marcante para você?

Não há.

7 - Como a comunidade usa este pátio ferroviário?

Não tem como eles usarem, antes tinha um campo da Mogiana, o antigo estrelinha, onde o pessoal da ferrovia encontravam e jogavam futebol. Hoje, a FCA tem aqueles encontros da família dos maquinistas, sendo 1 (um) dia a cada 6 (seis) meses. Eles vão dentro das oficinas, sobem nas locomotivas, mostram cada maquinista, explicando como foi a trajetória deles para as famílias. Estes encontros são importantes, muitas vezes os filhos não sabem como o pai trabalha. Então, a família fica mais próxima com o desempenho de cada atividade.

8 - Quais outros usos poderiam ocorrer neste pátio ferroviário para melhorar a qualidade de vida da comunidade?

Tiveram várias estações que fecharam em outros locais. Uberaba é um exemplo, diferente das estações de Ribeirão Preto e Uberlândia, que estão praticamente destruídas. Uberaba trouxe a Guarda Municipal, que hoje ocupa o prédio da antiga estação (3ª Estação). Para comunidade em si foi bom, porque além de dar mais segurança para o pessoal, preserva o patrimônio e não fica abandonada.

9 - Qual a importância deste pátio ferroviário para você?

A importância é mais histórica e afetiva dos anos que trabalhei lá. As recordações eu trago comigo. Atualmente, não vejo uma importância para mim, mas para comunidade eu entendo que o pátio de Uberaba foi muito bom e tem uma importância para cidade, porque ali foi instalada a Guarda Municipal (3ª Estação).

10 – O que você acha que deveria ser feito para preservar o patrimônio ferroviário?

As empresas deveriam cuidar mais do patrimônio, não deixar estas estações acabarem e serem tomadas por vândalos. Então, quando fizeram a concessão da malha ferroviária, a responsabilidade pela preservação das estações pertence a concessionária. Entendo que as estações de Uberaba, o Arquivo Público (2ª Estação) e a Guarda Municipal (3ª Estação), sirvam como exemplo para outras cidades, como Ribeirão Preto e Uberlândia, pois fazem parte do tronco ferroviário.

QUESTIONÁRIO

Código de identificação:

J.A.O.

1 - Conhece a trajetória histórica deste pátio ferroviário? (1ª, 2ª e 3ª Estações)

(x) Sim

() Não

2 - Quais modificações que ocorreram ao longo do tempo neste local?

Aposentei em 1995, depois disso não tive mais contato com a ferrovia. Mudou da FEPASA para outra empresa, onde modificou muito, antes o pátio ferroviário era aberto e agora é fechado.

3 - Você vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

Sim

Não

4 - Qual sua lembrança mais marcante sobre a época de funcionamento da ferrovia?

São tantas, todos os dias convivia com as pessoas e os colegas de trabalho.

5 - Tem parentesco ou proximidade com alguém da comunidade que vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

Sim

Não

Conheci o amigo Carlos Magno, padrinho de uma das minhas filhas.

6 - Qual lembrança compartilhada por este membro da comunidade que foi mais marcante para você?

A convivência era muita, cada dia era uma viagem para um local.

7 - Como a comunidade usa este pátio ferroviário?

Hoje não sei, não tive contato depois.

8 - Quais outros usos poderiam ocorrer neste pátio ferroviário para melhorar a qualidade de vida da comunidade?

No tempo que trabalhei na ferrovia, era aberto. Creio que hoje não deveria ter outros usos devido a segurança, pois poderia causar acidentes.

9 - Qual a importância deste pátio ferroviário para você?

Na minha época, era tudo para gente, o dia a dia, era o ciclo da ferrovia. Mas, com 26 (vinte seis) anos de aposentado, não tenho mais acesso ao pátio ferroviário.

10 - O que você acha que deveria ser feito para preservar o patrimônio ferroviário?

A empresa que administra a ferrovia não está preocupada em preservar, somente em receber. Teria que ter um investimento para preservar o patrimônio ferroviário.

QUESTIONÁRIO**Código de identificação:**

L.A.J.S.

1 - Conhece a trajetória histórica deste pátio ferroviário? (1ª, 2ª e 3ª Estações)

Sim

Não

Entrei em 4 de janeiro de 1988.

Tive vivência no pátio ferroviário, porque meu pai também foi ferroviário, hoje já aposentado, sempre que ele ia trabalhar levava a gente para ver o trem, desde pequeno. Depois, eu fui crescendo, ele já levava a gente aos sábados para trabalhar no pátio e oficina. Logo virei funcionário, primeiro entrei como aprendiz, depois como ajudante de maquinista, maquinista, inspetor, técnico especializado, engenharia, inspetor de operações ferroviárias e por fim de consultoria ferroviária.

2 - Quais modificações que ocorreram ao longo do tempo neste local?

Mudança de escala, o alojamento que era embaixo foi para o pavimento acima, o armazém hoje sedia a biblioteca, antes tinha também medicina ocupacional e dentista. No andar acima era escritório da via permanente, quando entrei. Quando veio a FCA virou auditório e sala de treinamento. Na parte debaixo da estação, houve várias mudanças, tinha a sala do chefe, a sala da composição onde tinha o pessoal de operação, a inspetoria, a sala geral e a cozinha. Tinha um virador, um triângulo de locomotiva, para mudar a locomotiva aqui. A oficina também mudou.

3 - Você vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

Sim

Não

Vivenciei e fiz parte, quando eu era pequeno viajava só de trem. Meus avós moravam em Campinas, pegava o trem na linha velha e na nova. Ao logo do trabalho participei de todo o processo.

4 - Qual sua lembrança mais marcante sobre a época de funcionamento da ferrovia?

Trabalhei 34 (trinta e quatro) anos na ferrovia, acabei aposentando com 39 (trinta e nove), e ainda trabalhei mais 5 (cinco) anos. O que mais marca você é que tem que acompanhar o progresso, mas tem o saudosismo e a estação. Por exemplo, daqui a Uberlândia ou Campinas tinham várias estações, hoje só tem o pátio. Mas não tem o pessoal que trabalhava na ferrovia. Hoje mudou, antes você viajava e tinha o maquinista e o ajudante e agora só tem o maquinista sozinho. Uma sobrinha minha entrou agora para ser maquinista, antigamente não poderia ser uma mulher.

5 - Tem parentesco ou proximidade com alguém da comunidade que vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

Sim

Não

Meu pai Luís dos Santos e meus amigos.

6 - Qual lembrança compartilhada por este membro da comunidade que foi mais marcante para você?

Tenho lembrança com meu amigo Lobato. Quando entrei na ferrovia, meu pai e eu chegamos para assinar um contrato com a companhia ferroviária no dia 4 de janeiro de 1988, mas não sabia que eu tinha que ficar ali. Eles deram 1 (um) dia para me deslocar. Chegamos as 8h em Ribeirão e assinamos o contrato, e me falaram que eu já podia entrar para sala de aula. Eu não tinha levado nada, quando chegou lá, tinha uma república de um sargento aposentado com uns 30 (trinta) quartos, onde só ficavam ferroviários, e cai em um quarto que estava o Lobato, que era manobrador. Depois trabalhamos juntos na ferrovia, ele foi o primeiro a me ensinar fazer o arroz.

7 - Como a comunidade usa este pátio ferroviário?

Hoje não usam os pátios ferroviários e as estações estão abandonadas. Existia um conceito o que é uma estação aberta ou fechada? Atualmente, Uberaba é uma estação

fechada, antes o pátio era aberto. A comunidade hoje não tem acesso aos pátios ferroviários. Tinha um programa da FCA para uma visita da comunidade na locomotiva. Montava-se uma sala e passava um filme sobre a ferrovia, depois dava uma voltinha na locomotiva.

8 - Quais outros usos poderiam ocorrer neste pátio ferroviário para melhorar a qualidade de vida da comunidade?

Não tem jeito, para melhorar para a comunidade só se mudasse a ferrovia daqui. Entre ferrovia e comunidade não tem muito como ajudar, por causa da segurança.

9 - Qual a importância deste pátio ferroviário para você?

A importância foi a vivência que tive, construí toda minha vida e família ali.

10 - O que você acha que deveria ser feito para preservar o patrimônio ferroviário?

Acho que nas concessões que o governo faz quando privatiza, tinha que ter um contrato igual fez na Vale, um dos poucos lugares que rola um trem de passageiro que não deixou acabar. Deve-se manter da melhor forma possível, lá os vagões são de última geração, com ar condicionado, cozinha americana e os vagões são com freio de válvula eletrônica. Se desde que privatizou a ferrovia em Uberaba e a tivesse mantido, hoje teria um trem de Maria Fumaça. O romantismo da ferrovia passa a perder espaço para o dinheiro.

QUESTIONÁRIO

Código de identificação:

J.C.V.

1 - Conhece a trajetória histórica deste pátio ferroviário? (1ª, 2ª e 3ª Estações)

(x) Sim

() Não

2 - Quais modificações que ocorreram ao longo do tempo neste local?

A primeira modificação foi alongar o pátio que era da Mogiana, depois da FEPASA. A partir da década de 70, começou a fazer a linha nova, tiraram o trevo de Peirópolis e

passou a ir direto para Ribeirão Preto, mudando o trajeto. A primeira estação velha, segundo os antigos ferroviários, na década de 30 começou a fazer a mudança da linha férrea de Uberaba para Mangabeira. O que nós lamentamos foi a retirada dos trens de passageiros, aqui tinha trem para Belo Horizonte, São Paulo, Brasília, era a linha Bandeirantes.

3 - Você vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

Sim

Não

4 - Qual sua lembrança mais marcante sobre a época de funcionamento da ferrovia?

Foi na época da década de 50 e 60, a Maria Fumaça passou a ser a tração à diesel. A ferrovia chegou a Uberaba em 1889, tudo era transportado por ela. Por exemplo, fui em São Paulo na década de 60 com meu avô, ele me deu uma bicicleta que veio de lá para cá de trem, demorou 15 (quinze) dias, mas veio. Aqui na estação tinha correio, bar, era o ponto mais movimentado de Uberaba, na época. Todo mundo se reunia na estação, muitos namoros começavam lá, era ponto de encontro, sendo referência da cidade.

5 - Tem parentesco ou proximidade com alguém da comunidade que vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

Sim

Não

Meu avô Arnaldo Ferreira, meu pai Alberto Velasco Filho, meu tio Domingos Ferreira, meu cunhado Onilson e meus amigos.

6 - Qual lembrança compartilhada por este membro da comunidade que foi mais marcante para você?

Meu avô Arnaldo Ferreira trabalhava na manutenção de trilhos da linha férrea e morava nas estações (Mangabeira, Irara e Casa Branca). Aos sábados e domingos, eu e meu pai íamos para lá. Viajei a vida inteira de trem, só parei quando os trens pararam.

7 - Como a comunidade usa este pátio ferroviário?

Não usa hoje, na época da FEPASA era aberta e os meninos viam o trem. Poderia abrir um espaço para comunidade, e ter um outro espaço para o ferromodelismo.

8 - Quais outros usos poderiam ocorrer neste pátio ferroviário para melhorar a qualidade de vida da comunidade?

Se tivesse um trem turístico de Uberaba a Peirópolis. E um espaço para as mães e os pais levarem as crianças para um ponto de observação de trem.

9 - Qual a importância deste pátio ferroviário para você?

A minha família dependeu desse pátio, o trem chegou e meus bisavôs vieram da Itália. Foram instaladas as ruas dos ferroviários, clube dos ferroviários e depois virou cinema.

10 - O que você acha que deveria ser feito para preservar o patrimônio ferroviário?

Se as autoridades não tomarem a frente não terá jeito, pois depende delas.

QUESTIONÁRIO

Código de identificação:

B.D.S.

1 - Conhece a trajetória histórica deste pátio ferroviário? (1ª, 2ª e 3ª Estações)

(x) Sim

() Não

2 - Quais modificações que ocorreram ao longo do tempo neste local?

Nós trocamos os trilhos do pátio de Uberaba até de Uberlândia, foram 5 (cinco) anos essa trajetória. Dentro desse período, teve muito acontecimentos, acidentes com os colegas de trabalho. Trabalhei com 5 (cinco) chefes, não deixei inimizade nem com os companheiros de serviço e nem com os chefes. De tarefeiro eu fui a ajudante de feitor de turno especial, pela forma de trabalhar e comportar.

3 - Você vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

(x) Sim

() Não

4 - Qual sua lembrança mais marcante sobre a época de funcionamento da ferrovia?

Chegamos a estação de Buriti e aconteceu um acidente por suicídio de uma senhora grávida de 9 (nove) meses, muito triste. Outro acidente, foi na estação Ômega, chegando a Uberlândia, onde uma senhora esposa do telegrafista suicidou.

5 - Tem parentesco ou proximidade com alguém da comunidade que vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

(x) Sim

() Não

Meu irmão Agostinho Dias de Souza.

6 - Qual lembrança compartilhada por este membro da comunidade que foi mais marcante para você?

Entre na Mogiana através do meu irmão, surgiu essa oportunidade de entrar, fiquei trabalhando por 5 (cinco) anos lá. Depois pedi para sair para estudar a noite na cidade.

7 - Como a comunidade usa este pátio ferroviário?

A parte de passageiro acabou, agora só mesmo os trens de cargas. Ninguém usa o pátio ferroviário, a comunidade passa de passagem.

8 - Quais outros usos poderiam ocorrer neste pátio ferroviário para melhorar a qualidade de vida da comunidade?

A gestão pública procurou melhorar muito a praça da estação, é uma área de lazer para comunidade.

9 - Qual a importância deste pátio ferroviário para você?

É muito interessante, é uma área de lazer que tem aqui e que o pessoal reúne muito.

10 - O que você acha que deveria ser feito para preservar o patrimônio ferroviário?

Nós estamos precisando da volta do trem de passageiro, seria muito bom se nós conseguíssemos.

QUESTIONÁRIO

Código de identificação: C.M.R

1 - Conhece a trajetória histórica deste pátio ferroviário? (1ª, 2ª e 3ª Estações)

Sim

Não

2 - Quais modificações que ocorreram ao longo do tempo neste local?

Durante minha trajetória, não houve melhora no pátio. Quando aposentei, estava do mesmo jeito, teve uma melhora no trecho novo de Uberaba a Ribeirão, inaugurado em 1978. No pátio onde eu trabalhei há 25 (vinte cinco) anos, entrava e saía e estava do mesmo jeito. Em 1978, quando inauguraram as estações, eram todas boas, zeladas pela FEPASA, então tinha o trem passageiro e todas as estações tinham funcionários. Depois que acabou o trem de passageiro, as estações passaram para a Vale. O trecho velho e de Igarapava ficaram conservados, o resto está tudo acabado. As estações de Uberaba a prefeitura cuida, então está conservada. Já a estação de Ribeirão Preto está acabada.

3 - Você vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

Sim

Não

4 - Qual sua lembrança mais marcante sobre a época de funcionamento da ferrovia?

Para mim foi bom, foi uma ótima ferrovia. Comecei lá embaixo e fui até o teto, não tenho o que reclamar. Eu tenho uma lembrança do dia 1º (primeiro) de abril de 1982, quando eu saí em um trem daqui, às 23:20, era uma locomotiva 3810 com mais de 80 (oitenta) vagões. Com o combustível vazio, cheguei às 23:40 na primeira estação que na época chamava 460, depois mudou o nome para Babaçu. O cara me deu sinal vermelho, eu parei em frente à estação e ele falou que ia cruzar um trem, eu estava com 80 (oitenta) vagões e não ia caber no pátio, mas o outro trem ia ter 40 (quarenta) vagões. O outro trem ia chegar em 57 minutos, em média 00:15 ou 00:20. Quando foi 23:50 o trem apontou, aí ele falou que a chave estava para cima de mim, no mesmo sentido que eu

e não fui lá fazer a chave, falei se não estava observado para entrar no desvio. Ele falou que estava, aí falei para dar um sinal vermelho que ele era obrigado a parar na chave, porque o regulamento manda isso, se vai lá faz a chave, entra para o desvio e vai embora. Fazer a chave significa fazer a mudança de via, antigamente era manual, aí ele não foi lá fazer a mudança para o trem mudar para o desvio e o trem estava na mesma linha que eu. Hoje tudo já é automático. O ajudante Valmir falou que o trem apontou, aí eu buzinei e pisquei o farol. Mas mesmo assim o trem foi entrando lá na chave. O ajudante pulou, quando vi o escapamento da máquina eu pulei também, bateu no trem porque estava parado. A sorte foi que eu tinha soltado o freio do trem, aí a máquina foi entrando debaixo dos tanques e eles foram tombando em cima da locomotiva. Eles estavam dormindo. Aí quando parou ninguém falava nada, chamei o ajudante, o Valmir para saber se eles estavam bem. Eles estavam bem, mas falei para irem lá na outra locomotiva, porque eles não tinham descido. Chegamos lá, eles estavam perdidos perguntando o que havia acontecido. Fui olhar a locomotiva e ela tinha um dispositivo de segurança, chamado de aletor, mas eles tinham isolado para dormir. Nessa época eu era maquinista, entrei na Mogiana quando ela era uma ferrovia pequena de Campinas e Araguari, mas era organizada. Todo ano na Mogiana tinha um quadro de carreira, aí prevalecia assiduidade, pontualidade, companheirismo. Eles olhavam tudo isso, se houvesse empate, prevalecia o tempo de serviço e se empatar prevalecia a idade pessoal. Em 9 de setembro de 1965 entrei como trabalhador referência 1. Em 1966 eu era referência 2, em 1967 referência 3, em 1968 referência 4, em 1969 referência 5 e ia até a 7. Mas na 5 eu fui para ajudante de maquinista, daí fui para referência 8, pulei duas e fui movido para Uberlândia. No dia 1º (primeiro) de agosto de 1970 eu fui promovido a ajudante de maquinista comissionado durante um ano, porque se fizesse alguma coisa errado você perdia o cargo. Em Uberlândia eu fiquei até janeiro de 1974, aí eu fui para Campinas fazer curso para ser maquinista, fiquei três meses até 30 de março. No curso estudava a locomotiva, a parte elétrica, o freio e o motor. Passei a ser maquinista de manobra, só no pátio fazendo manobra. No dia 30 acabou a escola e o chefe falou em uma reunião que eu, Wagner de Freitas Oliveira, José Aparecido Lobato, Geraldo Claudio, Benedito Valadares, deveríamos apresentar em Santos, dia 2 de abril. Em Santos fiquei lá até 10 de outubro de 1974, depois voltei para Uberlândia onde fiquei até 1975, aí vim para Uberaba. Já fui para trem de carga, estagiava no trem de carga, mais 400 (quatrocentas) horas, onde tinha um monitor. Viajava 3 (três) dias para Ribeirão, 3 (três) para Araguari, 3 (três) para

Jaguara, fazia as 400 (quatrocentas) horas com um inspetor acompanhando. Quando foi 1976, fui estagiar no trem de passageiro, aí fazia qualquer trem, carga, passageiro. Em 1985 fui direto para passageiro, dormia um dia em casa e outro em Araguari. Essa foi a minha trajetória, em 1978 quando inaugurou essa linha nova, eu fiz o primeiro trem de passageiro para Ribeirão Preto, porque quando entrei para Mogiana só tinha o trecho para Igarapava, Tangará, Delta, Aramina, São Joaquim da Barra, Ribeirão Preto, entre outras. Tinha a linha de Jaguara que ia até Franca e também saía em Ribeirão, Preto, depois em 1970 criou a usina que tampou a ponte, aí ficou só a ponte aqui, mas também era só carga. A Mogiana entrou em Uberaba em 1989, com trajeto via Franca, Ribeirão Preto, Pedregulho e Rifaina, passava na estação do Cipó em Sacramento, Jaguara, Conquista e depois Guaxima. Em 1905 fez o trecho de Igarapava e em 1978 fechou de Igarapava e abriu aqui para Ribeirão Preto. Mas quando entrei na Mogiana melhorou muito, tinha máquina a vapor, trabalhei 2 (dois) anos na reparação delas, 2 (dois) anos no freio de locomotiva a diesel. Tinha uma das que sofreu acidente em Tancredo França. A Mogiana era pequena, tinha a GM e GL8, depois de um tempo que ela comprou as alemãs em 1970, depois de 1974 veio as U20, 116 U20, eu ainda busquei 4 (quatro) lá no porto, as 2 (duas) primeiras vieram em navio, depois foram montadas em Campinas.

5 - Tem parentesco ou proximidade com alguém da comunidade que vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

(x) Sim

() Não

Meu pai Alcides Alves dos Reis foi manobrador da Rede Mineira de Viação. Meu tio Cincinato Alves foi inspetor de tráfego em Belo Horizonte. Meu tio que foi chefe de oficina em São João del Rei. Outro tio que chamava Antônio Israel dos Reis, trabalhou na Mogiana e morreu de acidente.

6 - Qual lembrança compartilhada por este membro da comunidade que foi mais marcante para você?

Eu e esse outro tio fomos viajar, ele morava em Itumirim, pegamos um trem da Rede Mineira de estação que saía da estação de lá. Depois pegamos aqui o Amoroso Costa e fomos para Itumirim, mas o trem tombou com a gente as 5 (cinco) horas da manhã, estávamos dormindo. O maquinista ficou preso, ainda sei que hora que a máquina a

óleo cru foi tombar, o ajudante fechou o óleo e apagou o fogo, mas ele ainda queimou o braço com o vapor, aí ficou parado lá no meio do mato ao meio dia em Campo Belo. Meu pai trabalhou 36 (trinta e seis) anos nesta estação.

7 - Como a comunidade usa este pátio ferroviário?

No tempo da Mogiana todo mundo conhecia, era uma família. Agora acabou, ninguém conhece nada ali. A Mogiana tinha uma cooperativa em Ribeirão Preto que tinha de tudo, roupa de cama e comida. Nós saíamos daqui, às vezes ia 4 (quatro) a 5 (cinco) famílias dentro do trem de passageiros. Ia lá em Ribeirão, fazíamos compras e pegávamos o trem de volta, aí nos encontrávamos ou íamos junto com as outras famílias, agora hoje já acabou. Não tem mais ajudante de maquinista, ele é sozinho, lá você não entra de jeito nenhum, fica fechado. Na época da Mogiana o pátio era aberto, a gente ia para lá, levava as crianças, colocava os filhos dentro da locomotiva, andava ali perto, meus parentes mesmo iam lá e entravam dentro da locomotiva. Mas hoje, eu entrei lá tem uns três anos em uma eleição da CIPA, não pode ir lá ver locomotiva, não pode nada. Antigamente eles faziam um dia de visita, mas não estão fazendo mais.

8 - Quais outros usos poderiam ocorrer neste pátio ferroviário para melhorar a qualidade de vida da comunidade?

Eu não posso falar isso, porque não conheço mais o pátio, mas teve melhoria aí. Se tivesse o trem de passageiro seria bom, deveria reativar. A comunidade andava no trem cheio, mas melhoria no pátio eu sei que fizeram por ouvir dos outros. Na minha época possuía um triângulo que virava a máquina locomotiva com 40 (quarenta) vagões junto. Depois, foi feita uma rotunda em Araguari que virava uma locomotiva. Conteí duas histórias para o povo, tem gente que não acredita em anjo da guarda. Eu acredito. Aconteceu duas coisas comigo na ferrovia, um eu estava trabalhando em Uberlândia na locomotiva U20, ia de Uberlândia e voltava para Uberaba. Tinha duas GM que fazia Uberlândia e Araguari com média de 30km, aí largava os vagões do Araguari em Uberlândia, a gente pegava com a GM, ia em Araguari e entregava. Fazia um vai e vem ali a noite inteira, das 19h às 7h, eu e Eliziario Monte. Nós tínhamos uma república lá e quando fui dormir, as 16:30, Joaquim Luiz chegou lá e falou que eu ia para Araguari com 4 (quatro) tanques de combustível preto, aqueles óleos pretos. Falei para o Joaquim que tinha sonhado que lá no quilômetro 676 tinha caído uma barreira. Como sonhei, fiquei mais esperto, pois estava chovendo quando foi chegando lá, eu nem

lembrava mais, estava 40km por hora na subida, foi quando olhei para o Eliziario e falei que a linha estava toda entupida, a máquina ainda bateu no lugar que eu sonhei. Outro dia eu cochilei trabalhando de noite também na mesma linha, essa locomotiva antiga não tinha o alertor, mas tinha um ajudante, eu sendo o maquinista mais novo e mais velho chamado Francisco Centena. Na chegada a Araguari, era umas 7:30 da manhã, o sono me roubou, eu levei um tapa na cabeça, eu acordei, se não acordo eu ia entrar lá no pátio. Eu senti um tapa, ainda danei com o Centena e ele falou que não era ele. Fui feliz nessa ferrovia.

9 - Qual a importância deste pátio ferroviário para você?

Para mim não tem importância, eu acho que deveria sair dali. Ferrovia é o seguinte, não adianta mudar, porque quando mudou para cá não tinha nada. Ribeirão Preto quando a cidade mudou era um brejo, ninguém queria nada lá, hoje está dentro da cidade. Em 1970, a estação de Uberlândia era sozinha no meio do mato, onde catava gabirola, agora está no meio da cidade e não adianta mudar.

10 – O que você acha que deveria ser feito para preservar o patrimônio ferroviário?

Essas firmas como a VALE não preservam, querem apenas faturar. Eles pegaram a linha e as estações arrumadinhas, mas não preservaram. Corríamos 90km por hora no trem de passageiro. A estação está preservada por causa da prefeitura, mas ela não tem condições de preservar pois é da VALE. Tinha que ter investimento no patrimônio ferroviário porque vai acabando. Na época que era do estado de São Paulo era limpinho e tinha o pessoal que morava nos trechos. Hoje não tem manutenção.

QUESTIONÁRIO

Código de identificação: J.A.N.

1 - Conhece a trajetória histórica deste pátio ferroviário? (1ª, 2ª e 3ª Estações)

Sim

Não

Conheço a trajetória de várias estações, de Jaguara até Uberaba, porque trabalhei com todas elas. Sendo as estações da Rua Menelick de Carvalho e da Praça da Mogiana.

2 - Quais modificações que ocorreram ao longo do tempo neste local?

A imagem que tenho da Mogiana e Menelick de Carvalho é muito remota da infância mesmo, são imagens bem diluídas, mas que eu aproveitei delas no meu livro. Porque os meus tios moravam na João Pinheiro, então nós atravessávamos a área que pertencia a Mogiana, então ela já estava em ruínas. Eu não a acompanhei inteira, já estava abandonada e crescendo mato. A gente passava, já tinham aquelas mamonas crescendo que brincávamos de jogar no outro. Então são essas as imagens que tenho, mas assim que inaugurou a estação nova, nós fomos lá ver e tirar fotos. O interesse que me provocou foi porque nós morávamos ali na concha acústica que era a Praça da Gameleira, era muito próximo da estação da Mogiana. Os funcionários da Mogiana eram fregueses do meu pai Elias Nabut na venda que ele tinha, era a primeira casa da Marquês do Paraná, onde nasci e vivi. Então tive um contato muito próximo com os ferroviários. Ficava na venda, curioso, ouvia muito as conversas e tinha um hábito de vender por caderneta, assinavam e depois pagavam. Muitos funcionários da Mogiana eram fregueses do meu pai. E houve um período de grande decadência da Mogiana, em que ela mal pagava os funcionários e aí meu pai os ajudava. Então diante disso tudo, fez gerar o meu interesse pela história da Mogiana, da sua importância para Uberaba. E aí primeiro fiz um filme em 1976, chamado estações e alguns anos depois fiz reportagens sobre essas estações.

3 - Você vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

Sim

Não

Um pouco, cheguei a viajar de trem com meu pai para receber a conta em Araminas, acabou sendo um passeio. E quando vou onde tem trem de ferro, eu ando. A última viagem de trem que fiz foi para ver um show do Milton Nascimento.

4 - Qual sua lembrança mais marcante sobre a época de funcionamento da ferrovia?

As duas lembranças citadas anteriormente, a com meu pai e o Milton.

5 - Tem parentesco ou proximidade com alguém da comunidade que vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

Sim

(x) Não

Minha família era descendente de libaneses.

6 - Qual lembrança compartilhada por este membro da comunidade que foi mais marcante para você?

Não tem.

7 - Como a comunidade usa este pátio ferroviário?

A comunidade usou muito o pátio ferroviário da Rua Melenick de Carvalho, porque marcava o fim da cidade no bairro Boa Vista. O uso foi intenso, porque normalmente como acontece com a rodoviária, instala-se próximo a ela, um comércio muito importante que são, vendas, bares, pensões e inclusive prostíbulos. Porque chega gente e vai gastar, então tem o comércio efervescente. Então tinha uma atividade enorme, era um reflexo do que havia na cidade. Outro exemplo, foi a estação da Praça Mogiana (2ª Estação) que atualmente é o Arquivo Público. Essa estação está preservada devido a mudança do uso, porque senão teria sido abandonada ou demolida, aquilo foi espetacular e maravilhoso. E o Arquivo é um exemplo em Minas Gerais e em grande parte da localidade, porque ele não teria se desenvolvido como se desenvolveu lá.

8 - Quais outros usos poderiam ocorrer neste pátio ferroviário para melhorar a qualidade de vida da comunidade?

A estação nova do Carlos Bratke é espetacular, um prédio maravilhoso, teria que se pensar em como a utilizar, mas precisa se ter muito cuidado porque o prédio é muito delicado. De certa forma, ele é muito vazado, a estrutura é pequena como construção, não tem muitos cômodos. Então, acho que tem que ser bem pensado para não interferir na pureza da arquitetura. Agora está sendo usado pela Guarda Municipal, mas poderia ser algo aberto ao público, pelo menos preservado. Agora quanto a praça a polícia está cuidando.

9 - Qual a importância deste pátio ferroviário para você?

Assim como foi dito anteriormente, o pátio ferroviário é muito importante para a comunidade. Talvez seja importante retomar um pouco as atividades, para que as

peças frequentem mais, assim como as atividades domingueiras, como começou a feira de carro, mas já tiraram.

10 – O que você acha que deveria ser feito para preservar o patrimônio ferroviário?

Gostaria de falar de um trabalho que fiz e que deu resultado, quando eu era diretor da Fundação Cultural, quando a estação de Peirópolis passou para o município. A intenção era restaurar, colocar um vagão na porta como memória, a Mogiana ia ceder lampiões, telégrafos, mas coincidiu que um particular adquiriu os armazéns das peças de dinossauro. Quando estavam negociando o projeto foi barrado, porque seria uma estação para visita e conhecimento. Foi colocado os esqueletos dos dinossauros lá, isso não quer dizer que o museu não seja bacana. Outro exemplo perfeito é a estação de Conquista, porque a adquiriram e a restauraram, colocando a sede da câmara, com museu e auditório. Então ali foi um exemplo espetacular, a prefeitura usou muito bem, tem feira aos sábados ou aos domingos, movimentando o local. Sacramento restaurou com intervenção política. O Brasil ainda não descobriu uma forma de explorar turisticamente o patrimônio ferroviário.

QUESTIONÁRIO

Código de identificação: J.B.L

1 - Conhece a trajetória histórica deste pátio ferroviário? (1ª, 2ª e 3ª Estações)

Sim

Não

2 - Quais modificações que ocorreram ao longo do tempo neste local?

Esse pátio foi modificado muitas vezes. Tanto a parte do lado de cá, como em Uberlândia e a saída do lado de Ribeirão Preto. E do lado do Araxá também, era um triângulo que virava locomotiva, desmancharam ele e fizeram virador elétrico. Alguns trajetos diminuíram e outros aumentaram. A estação mesmo não mudou, no mesmo local ficou.

3 - Você vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

Sim

Não

Na época, eu trabalhava na função de manobrador, era o pior serviço que tinha na ferrovia. Se não tivesse manobrador não tinha trem. Eu juntava um vagão no outro. Colocava por sequência, como Uberlândia e Araguari. Se errar a ordem dava problema. Porque quando chegava lá, tinha que fazer a manobra outra vez. Hoje acabou praticamente a função.

4 - Qual sua lembrança mais marcante sobre a época de funcionamento da ferrovia?

O que marcou foi um acidente em que Amadeu Duran com 42 anos de ferrovia suicidou. A esposa dele faleceu, passou um tempo ele se jogou na frente do trem. Outro também, trabalhou a vida inteira de ajudante geral, antes do trem chegar subiu na mangueira e caiu. Tem também a história do pai do Evane que era truqueiro, perdeu o pé na entrada do pátio. O trem puxava até lá na guarita, a estação aqui avisava a guarita que o trem podia partir. O truqueiro era o mecânico de vagão. Então o trem passava e tinha o truqueiro do horário que estava revisando o trem. O Cruz resolveu pegar a carona no trem. Mas a gente fazia isso, pulava ou pegava o trem a 30km, 40km por hora, eu fazia isso. Porque os trens da FEPASA não paravam para a gente, tínhamos que pegar o trem em movimento e pular. Então, o Cruz na hora de pular, não pegou no meio da escada, mas no tanque e ficou no rumo da roda. Ligaram lá pra liberar o trem e ao invés de parar, começou a embalar para ir embora. Estava sentado no banco da estação esperando o trem passar, o que ele fez, enfiou o pé no chão brecando o trem, ai só escutei o barulho e olhei pro chão. Machucou um pedaço do pé. Aí levamos ele até o carro na porta da estação.

5 - Tem parentesco ou proximidade com alguém da comunidade que vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

Sim

Não

Tenho meu pai, Marciniano Faria Lobato, trabalhava só com uma linha na via permanente.

6 - Qual lembrança compartilhada por este membro da comunidade que foi mais marcante para você?

Não foi em Uberaba que aconteceu, mas foi aqui que despejaram meu pai no dia em que a cascavel pegou ele na ferrovia. Quase que ele morreu, encostaram ele na plataforma de estação, não sei quem da minha família o pegou e levou embora. Eu não trabalhava na ferrovia na época, mas meu pai ficou internado por 13 (treze) dias.

7 - Como a comunidade usa este pátio ferroviário?

Hoje acabou, era tudo aberto e era o transporte para a cidade. Quando começou a mudar a ferrovia para FCA, eles batiam a cabeça em escala, faziam e não dava certo, mas depois todo mundo ficou satisfeito. Dia 25 de dezembro, no meu aniversário, cheguei 7h da manhã, 6h30 já me chamaram pra trabalhar, cheguei com as bolsas. Eu pegava depois das 7h. Cheguei e falaram que meu trem já estava lá em cima, pediram para eu subir e ir para Ribeirão Preto. Peguei as bolsas e fui lá pra plataforma e ai pediram para eu voltar pra trás, colocando outro no meu lugar.

8 - Quais outros usos poderiam ocorrer neste pátio ferroviário para melhorar a qualidade de vida da comunidade?

Aí de primeira aqui, não vou falar qualidade não, todos os sábados eles pegavam a sociedade, a família e dava uma volta na locomotiva. Podia também ter um museu ferroviário. Então tem muito espaço, ali mesmo na sede da Guarda Municipal (2ª Estação), mas as coisas boas ninguém tem mais. Eu, por exemplo, se você perguntar se eu tenho fotografias do meu tempo, eu não tenho. Carteirinha tenho.

9 - Qual a importância deste pátio ferroviário para você?

Para mim era muito importante. O cara que é ferroviário, ele não quer sair da ferrovia, ele não quer nenhum emprego que ganha muito, o cara de ferroviário, ele quer ser ferroviário, porque é uma paixão a ferrovia. Mas só que hoje está degradante a ferrovia, ela não ajuda mais. Mas isso aí são lembranças de infância, então a gente tem recordação demais, amizades e uma turma boa.

10 – O que você acha que deveria ser feito para preservar o patrimônio ferroviário?

Precisa de investimento e falta uma política de cobrança do responsável pela linha.

QUESTIONÁRIO

Código de identificação: E.G.O.

1 - Conhece a trajetória histórica deste pátio ferroviário? (1ª, 2ª e 3ª Estações)

Sim

Não

2 - Quais modificações que ocorreram ao longo do tempo neste local?

Bastante mesmo, a saída do lado de Araxá, tinha que desviar do triângulo. Alguns trajetos aumentaram, mas as estações não mudaram. Em 1961, também saía para Tambaú por causa do padre Donizete que fazia milagre lá. Eu morei na rua dos ferroviários.

3 - Você vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

Sim

Não

Demais, eu trabalhava na função de manobrador. Sem a manobra não saía o trem. A manobra é formar o trem, juntar os vagões. Era o cargo principal, o mais importante. Não era fácil não, tem que ter cabeça, tem que ser bom, tem desmanchar, formar e juntar de novo. Não tinha destino, as datas. Se errasse a ordem, o manobrador era o responsável. Porque quando chegava lá, tinha que fazer a manobra outra vez.

4 - Qual sua lembrança mais marcante sobre a época de funcionamento da ferrovia?

O que me marcou foi um acidente, o Amadeu Duran tinha 42 anos de ferrovia e suicidou. A vida dele era a ferrovia, só andava de uniforme, não falavam nada com ele, ficava só no portão. A esposa dele faleceu e passou um tempo se jogou na frente do trem. Eu estava na escolinha em Ribeirão Preto no dia. Outro acidente também, foi de um homem que trabalhou a vida inteira de ajudante geral, deram um cargo pra ele, porque ele era primo do governador. Ele subiu na mangueira antes do trem chegar, caiu e morreu. Outra lembrança que tenho, foi quando arranjei uma namorada no primeiro ano, era novo na ferrovia, aí ela foi perguntar meu nome e falei o nome do

colega Carlos Magno. O Carlinho não pode me ver hoje em dia, porque ela foi me procurar depois e chamou ele, mas foi sem querer.

5 - Tem parentesco ou proximidade com alguém da comunidade que vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

(x) Sim

() Não

Meu filho foi maquinista.

6 - Qual lembrança compartilhada por este membro da comunidade que foi mais marcante para você?

Não tenho.

7 - Como a comunidade usa este pátio ferroviário?

Hoje acabou. Ajudei a proteger a ferrovia porque eu era o segurança. Fui também maquinista, escalante, manobrador e agente de estação. Eu tinha o cargo de maquinista, mas eu era quebra galho, fazia de tudo lá.

8 - Quais outros usos poderiam ocorrer neste pátio ferroviário para melhorar a qualidade de vida da comunidade?

Podia ter um museu ferroviário, tem muito espaço.

9 - Qual a importância deste pátio ferroviário para você?

Para mim é muito bom. Te contar um negócio, se pode até não acreditar, o cara que é ferroviário, ele não quer sair da ferrovia, ele não quer nenhum emprego que ganha muito, o cara de ferroviário, ele quer ser ferroviário é uma paixão a ferrovia, é uma paixão.

10 – O que você acha que deveria ser feito para preservar o patrimônio ferroviário?

Acho que isso é uma questão política, precisa de investimento. Isso, porque depois que reformou, faltou uma política de cobrança de quem é responsável para cuidar da linha. Se vocês verem o mato que está lá, nossa.

QUESTIONÁRIO

Código de identificação:

V.C.S.O.

1 - Conhece a trajetória histórica deste pátio ferroviário? (1ª, 2ª e 3ª Estações)

Sim

Não

2 - Quais modificações que ocorreram ao longo do tempo neste local?

Mudança dos trilhos e dormentes, capina das margens e limpeza, construção de canaletas e muros de arrimo para controlar o deslizamento. Troca constante de pedras ao longo do trecho e pátios. Manutenção para evitar acidentes e constante treinamento do pessoal.

3 - Você vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

Sim

Não

4 - Qual sua lembrança mais marcante sobre a época de funcionamento da ferrovia?

O trem de passageiro era uma viagem divertida e as pessoas adoravam.

5 - Tem parentesco ou proximidade com alguém da comunidade que vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

Sim

Não

6 - Qual lembrança compartilhada por este membro da comunidade que foi mais marcante para você?

Meu sogro era maquinista, contava histórias e aventuras, mas o que mais marcou era a história dos acidentes que ocorriam.

7 - Como a comunidade usa este pátio ferroviário?

A comunidade não utilizava, era proibido a entrada de pessoas, mas uma vez ou outra utilizavam o pátio para atravessar de um bairro ao outro.

8 - Quais outros usos poderiam ocorrer neste pátio ferroviário para melhorar a qualidade de vida da comunidade?

Visando a segurança das pessoas, eu acredito que deveria proibir o acesso de pessoas que não fazem parte do quadro de funcionários. Portanto, o pátio não deve ser utilizado para melhorar a vida da comunidade. Deve ser restrito à circulação de trens.

9 - Qual a importância deste pátio ferroviário para você?

Abrigar vagões e locomotivas que aguardam autorização para circular.

10 - O que você acha que deveria ser feito para preservar o patrimônio ferroviário?

Tombamento das estações e das locomotivas. Criação de museus ferroviários.

QUESTIONÁRIO

Código de identificação:

E.A.S.

1 - Conhece a trajetória histórica deste pátio ferroviário? (1ª, 2ª e 3ª Estações)

Sim

Não

2 - Quais modificações que ocorreram ao longo do tempo neste local?

Quando acabou a FEPASA, a Prefeitura passou a tomar conta do prédio da estação.

3 - Você vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

Sim

Não

4 - Qual sua lembrança mais marcante sobre a época de funcionamento da ferrovia?

Foram 2 (dois) acidentes, um foi quando trabalhei na Estação do Eli, a chave estava errada, o trem passou e tombou 10 (dez) vagões carregados de móveis. Queriam me mandar embora, eu tinha apenas 6 meses de trabalho. O mestre José Ferreira escreveu uma carta dizendo que a causa do tombamento não foi a chave errada e sim o friso fino. Então, não fui advertido, isso me marcou muito. Outra coisa que me marca, foi quando eu estava na Palestina, dando uma folga lá, houve um acidente de 1 (uma) carga e 2 (duas) locomotivas.

5 - Tem parentesco ou proximidade com alguém da comunidade que vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

(x) Sim

() Não

Quando fui para Estação do Eli na vaga do meu cunhado que era chefe da estação.

6 - Qual lembrança compartilhada por este membro da comunidade que foi mais marcante para você?

Meu sogro me ajudou muito, me acolheu na casa dele, a casa do telegrafista, durante 4 (quatro) meses.

7 - Como a comunidade usa este pátio ferroviário?

Agora não sei, porque hoje não pode entrar lá. A comunidade visita a Máquina Locomotiva que está na Praça.

8 - Quais outros usos poderiam ocorrer neste pátio ferroviário para melhorar a qualidade de vida da comunidade?

O pessoal não pode entrar lá, mas deveria ser mais acessível.

9 - Qual a importância deste pátio ferroviário para você?

Hoje para mim não tem serventia nenhuma. Quando eu vim para Uberaba, era telegrafista na Estação do Eli, durante 8 (oito) anos.

10 - O que você acha que deveria ser feito para preservar o patrimônio ferroviário?

Vai ser mais difícil por ser do governo, mas deveria ter um investimento para reativar o patrimônio ferroviário.

**Aplicação dos questionários para as pessoas
que habitam, trabalham e/ou frequentam
Complexo Ferroviário de Peirópolis**

QUESTIONÁRIO

Código de identificação:

L.P.

1 - Conhece a trajetória histórica deste pátio ferroviário? (Peirópolis)

Sim

Não

A Mogiana foi colocada em Peirópolis devido meu avô Frederico Peiró.

2 - Quais modificações que ocorreram ao longo do tempo neste local?

A estação de Peirópolis ficou abandonada por muito tempo, mas depois virou Museu dos Dinossauros.

3 - Você vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

Sim

Não

4 - Qual sua lembrança mais marcante sobre a época de funcionamento da ferrovia?

Minha lembrança é que era fácil ir a Uberaba.

5 - Tem parentesco ou proximidade com alguém da comunidade que vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

Sim

Não

Meu pai, minha mãe, meu avô e minha avó.

6 - Qual lembrança compartilhada por este membro da comunidade que foi mais marcante para você?

Meu avô Frederico Peiró fez a sua casa próximo a Mogiana, pois a vovó ia muito para Santa Maria para as sessões de espiritismo por meio do transporte ferroviário.

7 - Como a comunidade usa este pátio ferroviário?

Utiliza a estação de Peirópolis como Museu dos Dinossauros.

8 - Quais outros usos poderiam ocorrer neste pátio ferroviário para melhorar a qualidade de vida da comunidade?

A Universidade Federal do Triângulo Mineiro - UFTM deveria melhorar o turismo em Peirópolis.

9 - Qual a importância deste pátio ferroviário para você?

Tem importância no turismo, pois sempre tem ônibus cheio de crianças. Gosto de morar em Peirópolis, no qual tenho uma vida tranquila, saudável e segura.

10 - O que você acha que deveria ser feito para preservar o patrimônio ferroviário?

Eu acho que a ferrovia deveria continuar em Peirópolis, pois poderia ser outra opção de transporte além do ônibus.

QUESTIONÁRIO

Código de identificação:

A.M.T.P.

1 - Conhece a trajetória histórica deste pátio ferroviário? (Peirópolis)

Sim

Não

A Companhia Mogiana foi feita em homenagem a Frederico Peiró. Naquela época, foi desmanchada pelo governador de São Paulo, Paulo Maluf, devido a construção da rodovia.

2 - Quais modificações que ocorreram ao longo do tempo neste local?

A estação de Peirópolis ficou abandonada, mas foi ativada por Wagner Nascimento para abrigar o Museu dos Dinossauros.

3 - Você vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

Sim

Não

4 - Qual sua lembrança mais marcante sobre a época de funcionamento da ferrovia?

Minha lembrança era que era fácil de ir a Uberaba, o trajeto ia até Franca.

5 - Tem parentesco ou proximidade com alguém da comunidade que vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

() Sim

(x) Não

6 - Qual lembrança compartilhada por este membro da comunidade que foi mais marcante para você?

Não tenho lembrança compartilhada por membro da comunidade.

7 - Como a comunidade usa este pátio ferroviário?

Utiliza como Museu dos Dinossauros, coordenada pela Universidade Federal do Triângulo Mineiro - UFTM.

8 - Quais outros usos poderiam ocorrer neste pátio ferroviário para melhorar a qualidade de vida da comunidade?

A Universidade Federal do Triângulo Mineiro - UFTM deveria melhorar o turismo em Peirópolis que é considerado como um Geoparque.

9 - Qual a importância deste pátio ferroviário para você?

É importante para estimular o turismo.

10 - O que você acha que deveria ser feito para preservar o patrimônio ferroviário?

É importante a preservação das construções antigas do patrimônio ferroviário.

QUESTIONÁRIO

Código de identificação:

L.C.B.R.

1 - Conhece a trajetória histórica deste pátio ferroviário? (Peirópolis)

(x) Sim

() Não

2 - Quais modificações que ocorreram ao longo do tempo neste local?

Até em 1887, Peirópolis era apenas um ramal chamado Cambará. Em 1889 foi inaugurada a estação ferroviária Cambará. Era feita em tijolinho, local onde armazenou a cal e a produção de agronegócio. Com o tempo, essa estrutura foi rebocada. Tinha também as casas das doceiras que eram em tijolão de cerâmica a vista. Na malha ferroviária havia o trem de transporte de cargas e o vagão de transporte de pessoas. No pátio não havia caixa de água original, pois a Maria Fumaça não necessitava de reposição de água, era movida à vapor, por meio das caldeiras que eram a lenha. Nessa época, começou a desenvolver um povoado em volta por causa das caieiras. De 1889 a 1900, a movimentação de cargas que saiam de Peirópolis eram pequenas. No dia 15 de novembro de 1889, dia da proclamação da República, surgiu o primeiro Zebu comercial em Uberaba, o boi Lontra. Meu trisavô Antônio Borges de Araújo e o seu irmão Zacarias Borges de Araújo compraram o boi Guzerá, trazido para Uberaba pela ferrovia, ao qual passou por Peirópolis no ano da sua inauguração. Desenvolveu em volta desse pátio ferroviário um povoado, no qual tinha uma máquina de arroz, a Fundação Peirópolis, a casa do Frederico Peiró e a mercearia. Entre 1900 a 1960 foi o auge da cal, teve mais pessoas do que existe hoje, em torno de 600 a 700 pessoas vivendo não só no povoado como também nas periferias das caieiras. Com o passar do tempo, por volta de 1946, Llewellyn Ivor Price chegou a Peirópolis atraído pelas caieiras e pela paleontologia. O primeiro fóssil foi encontrado próximo à Estação de Mangabeira, atualmente não existente. Logo, o local mudou-se de nome de Paineiras para Cambará. Em 1896, Frederico Peiró chegou em Peirópolis e trouxe consigo um exemplar do livro de espiritismo do Alan kaderk. Considerada o berço do espiritismo, teve apoio de Langerton Neves da Cunha, ajudante de escavação do Price. Em 1947 a 1974, o pesquisador Price coletou material fóssil e levou para o Rio de Janeiro. Com a morte de Frederico Peiró, Paineiras passou a ser chamado de Peirópolis em sua homenagem. Então a pesquisa paleontológica andou junto com a estação de Peirópolis por muito tempo. O Price vinha de trem e hospedava na casa dos Peirós. O material, vinha uma vez ou duas vezes ao ano que era levado para a coleção do Departamento Nacional de Produção Mineral. Hoje esse material foi transferido para o Museu de Ciências da Terra dos Serviços Geológicos do Brasil. Por volta de 1980, a ferrovia parou

de vez, ficou desmantelada, tiraram os trilhos de ferro e ficou totalmente abandonada. E foi em 1988, Beethoven, Jorge Nabut e equipe da Prefeitura de Uberaba foram até o Rio de Janeiro conversar com sucessor do Price, Diógenes de Almeida Campos, para que fosse construído um Centro de Pesquisas Paleontologia e implantado um Museu para resguardar o material encontrado. O intuito era gerar turismo e dar apoio as pesquisas. No dia 17 de julho de 1992 foi inaugurado o Centro de Pesquisas Paleontológicas “Llewellyn Ivor Price”, onde fui diretor até 2009.

3 - Você vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

() Sim

(x) Não

Quando cheguei em Peirópolis o transporte ferroviário já tinha sido desativado.

4 - Qual sua lembrança mais marcante sobre a época de funcionamento da ferrovia?

Narrei na questão 2 em cima de contos, fontes secundárias, ouvindo as pessoas.

5 - Tem parentesco ou proximidade com alguém da comunidade que vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

(x) Sim

() Não

Meu trisavô Antônio Borges de Araújo e os seus irmãos. Teve relação com a ferrovia, a fazenda Cassu, Fábrica de Tecidos Cassu e o gado Zebu. Seu filho José Caetano Borges foi responsável pela propulsão do Zebu. Ele fez a primeira exposição do zebu criando a raça indubrasil.

6 - Qual lembrança compartilhada por este membro da comunidade que foi mais marcante para você?

Um fato interessante está relacionado aos primeiros fósseis de Uberaba, encontrados nas terras José Caetano Borges na região da Mangabeira. Foram achados os fósseis quando foi feito um desvio da ferrovia, pois a serra era muito íngreme e as máquinas não tinham força e descarrilhavam. Minha mãe me contou que o pai dela falou que descarrilhou um trem na serrinha. Em 1945, com a mudança desse traçado foi que encontraram os primeiros fósseis e o primeiro ovo de dinossauro, inscrito na América

do Sul pelo Price em 1951. No entanto, há uma relação da ferrovia com a descoberta dos primeiros fósseis. Ela foi o fio condutor do desenvolvimento do transporte das pessoas e dos produtos.

7 - Como a comunidade usa este pátio ferroviário?

Atualmente, neste pátio ferroviário existe uma população entorno de 350 (trezentos e cinquenta) pessoas em ascensão, pois estão abrindo novos loteamentos. Os fósseis foram os elementos que fizeram com que Peirópolis não entrasse em extinção. No local há projetos educacionais, pesquisas e exposições. Em 1992, criou-se o Centro de Pesquisas Paleontológicas “Llewellyn Ivor Price” e Museu dos Dinossauros. A área da antiga ferrovia Mogiana ficou sobre o domínio do Governo Federal e depois passou para a Universidade Federal do Triângulo Mineiro - UFTM. O casario e entorno foi tombado pelo Conselho do Patrimônio Histórico e Artístico de Uberaba - CONPHAU. A única estrutura que está degradada e sem cuidados de manutenção é a Fundação Peirópolis e a máquina de arroz. O entorno é muito bem cuidado, todos os moradores ajudam a manter. As pessoas possuem uma qualidade de vida excepcional, tem vários tipos de serviços assim como doceiras que exploram o espaço, restaurantes, entre outros. O turismo floriu, graças a isso fizemos a proposta de criação do Geoparque. Foram inventariadas 31 localidades de geossítios ligados ao patrimônio geológico, ou seja, as roxas, os fosseis, os solos, o relevo, as cachoeiras, as cavernas e o patrimônio hidrológico. Criou-se um sentimento de pertencimento muito grande da comunidade. Assim como o movimento de transformação da estação em um museu, que deu origem a Associação dos Amigos do Sítio Paleontológico de Peirópolis. Na semana dos dinossauros são realizados projetos educacionais e treinamento dos estudantes da Faculdade. Geoturismo dos fósseis, gera uma cadeia produtiva de restaurantes, pousadas, visita as cachoeiras e outros negócios. Estes produtos dão a sustentabilidade econômica e turismo. Tem iniciativa privada, participação pública da Prefeitura de Uberaba, UFTM e iniciativa da comunidade local. Educação, conservação e desenvolvimento sustentável são elementos fundamentais do Geoparque.

8 - Quais outros usos poderiam ocorrer neste pátio ferroviário para melhorar a qualidade de vida da comunidade?

Narrei também na questão 7.

9 - Qual a importância deste pátio ferroviário para você?

A culminância de um trabalho, estou aqui há 32 (trinta dois) anos, vim para cá depois de fazer geologia, trabalhar com petróleo, ouro, como consultor em água mineral e acabei chegando aqui para ser diretor do Centro de Pesquisa, não tinha nada, era uma estação abandonada. Aos poucos conseguimos ir somando e convencendo as pessoas. Transformar esse lugar em um Sítio do Patrimônio Internacional, Geológico, Zebu, do Chico Xavier. Para mim é parte da minha vida, de 37 (trinta sete) anos de geólogo formado 32 (trinta dois) anos passei aqui, grandes achados, momentos muito importantes para mim como pessoa. Fui mortalizado dando nome ao maior dinossauro do Brasil. Quando eu tinha 14 (quatorze) anos, meu tio escritor da revista Globo Rural, ia receber um físico Roberto Lobo. Me levou a Peirópolis junto com eles, para ver os fósseis. Passei em frente à estação e não me dei conta, lembro dos fósseis. Chegou na época do vestibular, meu tio deu uma sugestão lembrando a visita de Peirópolis, foi aonde eu decidir ser geólogo. Isso aqui representa grande parte da minha vida, mas tenho muita gratidão por ter vivenciado isso.

10 - O que você acha que deveria ser feito para preservar o patrimônio ferroviário?

Acho que com Geoparque deu a volta desde Mangabeira até a estação de Irara. Existem muitos pátios ferroviários, estações, casas, estação de jaguara, Rifaina, Conquista. Acho que deve manter viva a memória da ferrovia em Uberaba, cada estação poderia se transformar em um marco. Colocar de volta o trem, que eu já cheguei a andar de Uberaba até São Simão, era um vagão de passageiros e o último era um restaurante, era muito gostoso ver as paisagens. Imagina restaurar, já tem a linha férrea. Combinar com a FCA e a VLI que são da Vale, um plano junto com Ministério Público, empresários, Ministério do Turismo, já que somos Geoparque, com uma importância mundial, reviver essa linha entre Uberaba e Uberlândia, passando pelas estações, se puderem ser revitalizadas como ponto de exposições sobre a ferrovia, produção agrícola de grãos, milho, soja, canaveira e bichos da região do cerrado. Cada parada expor o que Uberaba tem de bom na produção de alimentos, como sendo o território da história, cultura, águas cristalinas, estações que trouxeram o Zebu, ocupada pelo museu dos dinossauros. Essa linha poderia sair de Peirópolis até chegar a Uberlândia. Daqui até Uberaba seria a parte mais cara, teria que voltar a linha na bitola certa. De Uberaba até Uberlândia a linha já existe, só colocar o vagão. É um

projeto milionário, restaurar essas estações e aos poucos montar pequenos museus da vocação da cidade, dando identidade ao território de Uberaba.

QUESTIONÁRIO

Código de identificação:

J.I.S.

1 - Conhece a trajetória histórica deste pátio ferroviário? (Peirópolis)

Sim

Não

2 - Quais modificações que ocorreram ao longo do tempo neste local?

Na década de 20 e 30, o movimento da ferrovia era mais para o transporte em geral. Depois, começou a entrar a fábrica de cimento em Ponte Alta, na década de 30 e 40, tendo que fazer uma adaptação na rota. Mas antigamente, a ferrovia estendia ao estado de São Paulo, até o porto de Santos.

3 - Você vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

Sim

Não

Quando eu era menino, tinha uns 5, 6 ou 7 anos, lembro que meu pai ia no domingo de trem para Uberaba. Tenho essa lembrança do vagão, pois foi a única vez que eu andei de trem. Quando era menino brincava em cima do trolinho.

4 - Qual sua lembrança mais marcante sobre a época de funcionamento da ferrovia?

Era muito comum o pessoal nos finais de semana, porque não tinha muita atração, a gente jogava bola ou soltava pipa ou ficava na estação vendo quem passava. Era comum a gente ficar olhando, ai ganhava bala, buscava água para eles. A comunidade inteira vinha aos domingos por ser o dia que tinha mais gente diferente dentro do trem.

5 - Tem parentesco ou proximidade com alguém da comunidade que vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

(x) Sim

() Não

Meus avós, meu avô usou muito o trem porque ele era produtor de grãos.

Meu pai ajudou algumas vezes na manutenção.

6 - Qual lembrança compartilhada por este membro da comunidade que foi mais marcante para você?

Na época que eu era menino, minha avó costumava fazer muita pamonha, juntava família inteira para fazer pamonha, nesse dia meu tio não estava, chamava Valter Marques. Teve uma festa em conquista, fomos lá comer pamonha, chegamos lá minha avó estava quase louca, era na época que tiveram acidentes dos trens na Engenheiro Lisboa, córrego dos dourados, meu tio estava dentro do trem. Mas meu tio só não morreu, porque na última parada do trem um amigo dele chamou ele para tocar sanfona em Guaxima, ele desceu antes. No acidente morreram 114 (cento quatorze) pessoas. Isso ficou marcado, toda vez que vou nesse lugar pescar, todo mundo tem medo de pescar nesse lugar, até hoje tem saco de cimento endurecido no rio do acidente.

7 - Como a comunidade usa este pátio ferroviário?

Usam de várias formas, como lazer, cultura e turismo. Hoje se for analisar é o espaço físico mais aproveitado que a comunidade tem, porque ela usa a estação ferroviária de lembranças. Minhas tias por exemplo, quando mocinhas elas vinham para plataforma do trem para ver os rapazes que passavam no trem. É uma atração até hoje, a estação está restaurada abrigando o museu. Ainda tem as lembranças, onde passavam o trilho, as portas que se abriam e o armazém.

8 - Quais outros usos poderiam ocorrer neste pátio ferroviário para melhorar a qualidade de vida da comunidade?

Poderia se instalar lojas de conveniências que beneficiasse não só a comunidade, mas o turismo também, para informação. Melhor lugar para ver isso é na estação tombada, porque as pessoas entrariam no espaço e veriam as coisas daquela época.

9 - Qual a importância deste pátio ferroviário para você?

Lembrança, encontrar alguns amigos no final de semana. Um amigo veio fotografar Peirópolis, falei um pouco sobre paleontologia, história da estação para levar para alguns amigos de Franca e o pai dele que trabalhou como chefe da Estação.

10 - O que você acha que deveria ser feito para preservar o patrimônio ferroviário?

Pelo menos o trecho de Uberaba até Peiropolis, por causa do turismo. Não só aqui, mas para outros Municípios, como Sacramento e Araxá. Com Geoparque instalado em Peiropolis, vai ficar pequeno com volume de turismo que vai aparecer.

QUESTIONÁRIO

Código de identificação: B.T.

1 - Conhece a trajetória histórica deste pátio ferroviário? (Peirópolis)

(x) Sim

() Não

2 - Quais modificações que ocorreram ao longo do tempo neste local?

Primeira modificação foi quando o governador de São Paulo, o Maluf, desativou a FEPASA, aí passou para a estrada de ferro de São Paulo e depois desativou tudo. Há 40 (quarenta) anos atrás eu cheguei em Peirópolis e vi que já tinham levado as portas da frente da estação e tinha começado a danificar, aí eu falei que iria assumir. Wagner Nascimento, quando eu terminei de trabalhar no Circo do Povo, me perguntou, o que eu iria fazer. Eu falei que iria mudar para Peirópolis. Ele achou que eu era doido, mas aí ele fez um decreto, publicou e eu vim para cá. Quando eu cheguei aqui, tinha uma empresa mineradora dinamitando os esqueletos dos dinossauros. Fui ao promotor, Departamento Nacional da Produção Mineral, Departamento do subsolo da União e eles falaram que iriam fazer uma vistoria e anular o decreto. Para anular o decreto, eu tive que entrar na Justiça de Uberaba. Mas não era aqui, passou para Belo Horizonte, aí foi para a Justiça Federal, onde o primeiro juiz foi até o escritor da Academia de Letras com despacho em que fechavam a mineradora. Levou 4 (quatro) anos de trabalho, nisso resolvi desapropriar essa área todinha com o Wagner e começar a fazer o projeto do Museu dos Dinossauros. Montamos também a Associação dos Amigos de

Peirópolis, já faz 33 (trinta três) anos. Quando voltei aqui 6 (seis) meses, tinham 25 (vinte cinco) barras de ferro, que iam fazer a fábrica para moer os fósseis e o calcário. Fui para o Congresso Eco 92 em São Paulo ou Rio de Janeiro, saiu uma matéria no jornal, aí todo mundo começou a apoiar a primeira escavação em Peirópolis. Diógenes com a equipe do Museu Nacional falou que iríamos salvar a estação. Falei que seria ótimo, pois era isso que eu queria. Como ele é do departamento Nacional da Produção Mineral, ele trouxe estudantes para mostrar os fósseis. Um tempo depois, ele se tornou presidente da Academia de Ciências e da Associação de Paleontologia. Indo a Brasília e com o aval dele, solicitamos um recurso e fizemos o projeto. Encontrei Maria Elisa Costa em uma convenção, antes dela ser nomeada presidente do Instituto de Patrimônio Histórico Artístico Nacional – IPHAN. O projeto foi aprovado e inauguramos a estação de Peirópolis, deu muito certo. A arquiteta Dolabella, Secretária de Cultura de Sacramento, me ajudou na Fundação e na Associação de Peirópolis.

3 - Você vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

Sim

Não

Primeira pessoa que me trouxe foi meu professor e a minha avó. O Nabut fez um vídeo da minha avó tocando violino e saindo de dentro do trem de ferro, ela estava descendo para vir aqui para Peirópolis. Vivenciei tudo, desde que ela fechou até o dia que reinauguramos.

4 - Qual sua lembrança mais marcante sobre a época de funcionamento da ferrovia?

É quando você vê que a comunidade confiou em você. A lembrança que eu tenho é que quando eu vim em Peirópolis em uma das vezes, eu não tinha olhado, mas quando olhei eu vi escrito “Marselha” na telha da estação, isso aí é importado e acho que eles nem sabiam. Eu tinha que restaurar tudo com delicadeza, mas saber como usar isso e a telha foi que me deu força para valorizar esse pequeno projeto do Museu dos Dinossauros e que virou grande.

5 - Tem parentesco ou proximidade com alguém da comunidade que vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

Sim

() Não

Meu pai veio aqui uma vez em Peirópolis e minha mãe para fazerem uma filmagem. Tem mais duas pessoas que morreram recentemente. Conheço o Isaías também.

6 - Qual lembrança compartilhada por este membro da comunidade que foi mais marcante para você?

O pessoal da Fundação e da comunidade que me deram força para preservar a estação.

7 - Como a comunidade usa este pátio ferroviário?

Tem duas fases, uma que nós (comunidade de Peirópolis) estávamos tomando conta e a outra que há 10 (dez) anos atrás a Universidade Federal do Triângulo Mineiro – UFTM passou a ter usufruto de Peirópolis pelo período de 30 (trinta) anos. Como tinha gente que vinha fazer piquenique e skyline, a Universidade proibiu, mas nós fizemos uma audiência pública que derrubou eles de fechar a praça. Isso aqui é da comunidade.

8 - Quais outros usos poderiam ocorrer neste pátio ferroviário para melhorar a qualidade de vida da comunidade?

Nós fazemos o ciclo de bicicletas, as reuniões das motos onde teve 800 (oitocentos) motos, festival de inverno e a semana dos dinossauros. E agora entrou em pauta da prefeitura para que o ano que vem tenha a semana da primavera. Os alunos das escolas usam o pátio, todo mundo usa, fazem lanche e piquenique, vão também nos 4 (quatro) restaurantes daqui.

9 e 10 - Qual a importância deste pátio ferroviário para você? E o que você acha que deveria ser feito para preservar o patrimônio ferroviário?

O que eu achava que deveria, nós já tomamos uma providência, calçaram todas as passarelas, tiraram as árvores que ficavam em frente a linha, dando uma limpeza geral. Foi colocado um pergolado para o pessoal sentar e conversar. Também foi fechada a rua para o pessoal passar e ver isso tudo. Na entrada de Peirópolis foi colocado as câmeras de segurança, para não entrar no malandro de noite. Então, por agora vai vim estacionamento e ampliação para fazer duas pistas. Acho importante ter o uso comunitário, social, cultural e científico.

**Aplicação dos questionários para as pessoas
que habitam, trabalham e/ou frequentam
Complexo Ferroviário Palestina**

QUESTIONÁRIO

Código de identificação:

H.

1 - Conhece a trajetória histórica deste pátio ferroviário? (Palestina)

Sim

Não

2 - Quais modificações que ocorreram ao longo do tempo neste local?

Modernização da malha ferroviária, locomotivas movidas a óleo diesel e tempos atrás eram as chamadas Maria Fumaça que traziam todo transporte. Duas construções de alvenaria também já não existem mais. As entradas para o desvio hoje são de molas e antigamente precisavam de um operador para virar para a reta ou desvio (reta igual a linha principal).

3 - Você vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

Sim

Não

4 - Qual sua lembrança mais marcante sobre a época de funcionamento da ferrovia?

Mais marcante eram os trens de passageiros. Transporte de cargas e animais tem até hoje, mas de passageiros não temos mais na nossa região. Transporte barato e sem ter que pegar (transitar) por nossas terríveis rodovias.

5 - Tem parentesco ou proximidade com alguém da comunidade que vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

Sim

Não

6 - Qual lembrança compartilhada por este membro da comunidade que foi mais marcante para você?

A comunicação entre as estações era feita através do telégrafo. Hoje usam a internet. Os próprios maquinistas levavam os estafes (material cilíndrico que era usado para colocar informativos e mensagens para as próximas estações).

7 - Como a comunidade usa este pátio ferroviário?

Hoje em dia usam como moradia a margem dos trilhos ferroviários.

8 - Quais outros usos poderiam ocorrer neste pátio ferroviário para melhorar a qualidade de vida da comunidade?

Inserção de posto de saúde, energia e água. Mini cursos sobre as atividades poderiam ser ministrados também (SEBRAE, EMATER, SAGRI, etc).

9 - Qual a importância deste pátio ferroviário para você?

Local de muitas histórias, famílias acolhedoras, trabalhadores de fazendas próximas, que utilizam lá como moradia. Minha família vive neste local desde à década de 70. Trabalharam lá desde a época da Mogiana.

10 - O que você acha que deveria ser feito para preservar o patrimônio ferroviário?

Deveriam preservar as pessoas (famílias) que estão vivendo e conservando o local. Ao invés de perseguirem e nos intimidarem.

QUESTIONÁRIO

Código de identificação:

A.C.F.

1 - Conhece a trajetória histórica deste pátio ferroviário? (Palestina)

(x) Sim

() Não

Ali, a estação foi um ponto estratégico que a ferrovia montou, antigamente existiam muitos fazendeiros. No Eli e no Barreiro também tem a fábrica de argila, carregava e descarregava de tudo, embarque e desembarque de animal, carregamento de eucalipto

para Uberlândia. Fui para lá em 1994. Sei que era ponto estratégico, antigamente tinha entroncamento com a linha da rede ferroviária federal, a muito tempo atrás.

2 - Quais modificações que ocorreram ao longo do tempo neste local?

A mudança que foi feita na Palestina foi o prolongamento do pátio, antigamente cabiam 75 (setenta cinco) vagões e 3 (três) locomotivas pequenas, das antigas. Hoje cabem 110 (cento dez) vagões e 4 (quatro) locomotivas grandes, dessas mais novas. A fornalha foi desativada e tinha casinha perto da estação, quando colocaram energia. Tem um desvio morto que antigamente ainda era utilizado para carregar e descarregar, embarque e desembarque de animais. A caixa d'água continua lá até hoje, abastecia locomotiva Maria Fumaça na época, passavam trem de passageiro com vagões e tinha bancos de madeira. A locomotiva era a lenha. A casinha da fornalha e a caixa d'água foram mantidas lá até hoje.

3 - Você vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

Sim

Não

Eu vivenciei na época que embarcava e desembarcava o gado, tinha também os carregamentos de toras de eucalipto para Uberlândia. Antes disso, nem energia elétrica tinha, trabalhávamos a base do lampião e lamparina.

4 - Qual sua lembrança mais marcante sobre a época de funcionamento da ferrovia?

Época marcante foi na época dos trens de passageiros, ali era um vilarejo pertencente a Uberaba. Então, o trem de passageiro era o auge, embarcava e desembarcava muita gente. Antigamente tinha os bailões lá também, era bem movimentado, cheguei a pegar essa época, era muito boa. Foi marcante, o trem de passageiro vivia lotado de gente, descia lá na festa, no outro dia voltava para Uberaba. Pessoal passava a noite lá nas festas, muita festa de reis, era muito bom, tenho saudade até hoje.

5 - Tem parentesco ou proximidade com alguém da comunidade que vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

Sim

Não

Meus avós e meu pai eram todos ferroviários, mas já são falecidos. Hoje em dia o pessoal que está lá são bem mais novos, os antigos todos já são falecidos.

6 - Qual lembrança compartilhada por este membro da comunidade que foi mais marcante para você?

Isso quem pode te falar é meu sogro que foi chefe de estação por muitos anos, mais de 30 (trinta) anos, ele conhece todas as estações.

7 - Como a comunidade usa este pátio ferroviário?

O pátio lá é usado para cruzamento de trens, passagem de trem de carga, petróleo, rocha fosfática, enxofre, ureia, adubo e muitas coisas. Funciona normalmente.

8 - Quais outros usos poderiam ocorrer neste pátio ferroviário para melhorar a qualidade de vida da comunidade?

Devido a estação ser em um lugar estratégico, tem os pontos turísticos. Tinha um ônibus que saia de Uberaba pela manhã levando pessoal e traziam para a cidade de volta para fazer as compras do mês. Hoje como a energia melhorou bastante, falta um pouco mais de atenção para o pessoal mais sofrido, é importante ter um postinho de saúde e uma ambulância de prontidão. Lá são mais de 100 (cem) famílias, tem um assentamento de sem-terra do Cedro a 5km da estação, lá tem muita gente.

9 - Qual a importância deste pátio ferroviário para você?

Quando eu entrei na ferrovia com 15 (quinze) anos, foi ali que eu aprendi a ser o que eu sou hoje, graças a deus. Ali eu aprendi a trabalhar, a ser mais humano, a ajudar os outros. Antigamente não tinha energia, não tinha nada, a gente ficava sozinho. Eu aprendi a lavar, passar, a cozinhar, aprendi de tudo. Então ali, fez a gente se vira na vida e virar um homem seguindo a linha certa da vida. Ali, a gente aprendeu tudo, aprendeu a viver e a se virar.

10 - O que você acha que deveria ser feito para preservar o patrimônio ferroviário?

Deveria entrar em contato com o pessoal da ferrovia e a prefeitura. Hoje lá tem os alojamentos que antigamente era do pessoal da turma. As casas estão todas reformadas, a maioria do pessoal que mora lá são de ex-ferroviários, desses mais

novos que pegou de pai para filho. Acho que tem que deixar esse pessoal tomar conta ferrovia, porque está no sangue da gente. Se a ferrovia ou a prefeitura deixasse alguém da família de ferroviário para que assumisse alguma casa ou estação abandonada para fazer uma reforma e tomar conta, iria ser a coisa maravilhosa do mundo. A ferrovia impregna no sangue da gente e não sai mais. Fiquei 30 (trinta) anos lá, tenho saudade até hoje, te garanto que todos ferroviários são assim, todos tem saudade até hoje de voltar. Se a prefeitura e o pessoal da ferrovia ajudassem o ex-ferroviário a tomar conta e cuidar desse patrimônio, hoje estariam tudo em pé.

**Aplicação dos questionários para as pessoas
que habitam, trabalham e/ou frequentam
Complexo Ferroviário Buriti**

QUESTIONÁRIO

Código de identificação: J.G.B.

1 - Conhece a trajetória histórica deste pátio ferroviário? (Buriti)

Sim

Não

Conheço como vivência, a partir de 1965 e 1966. Nasci em 1961 e morei na estação Buriti. Quando criança de 4 (quatro) e 5 (cinco) anos de idade tenho aquelas lembranças mais antigas, lembro bem do movimento, de toda atividade da comunidade ferroviária. A grande transição da gestão do modelo ferroviário estabelecido mudou mesmo no final dos anos 1960 e início de 1970. Acredito que o modelo que foi implantado pelo consórcio da Mogiana, que envolvia os ingleses com os portugueses no final do século XIX e as primeiras décadas do século XX, permaneceu como foi implantado e não mudou muito. Claro que as máquinas locomotivas, a caixa d'água, a lenha, isso foi acabando com a entrada das máquinas à diesel nos anos 1950. Aquele modelo de manutenção da linha com os funcionários, o feitor, o uso do trolinho, troca de dormente, pino, reagrupamento das pedras, mantiveram-se no dia a dia e eu conheci muito ela. Lembro muito bem, por exemplo, do vagão do trem pagador que chegava ao final do mês e estacionava na estação. Fazia uma fila de gente que trabalhava para a ferrovia, aqueles prestadores de serviços, fornecedor de produto, de lenha que ficava ali recebendo. Então eu me lembro bem como era o pátio ferroviário Buriti.

2 - Quais modificações que ocorreram ao longo do tempo neste local?

A principal foi quando mudou o trabalho que era feito localmente pela adoção de máquinas. Era um trabalho duro, pesado, todo braçal, imagina trocar o trilho, dormente, aquilo tudo era muito pesado. Mas era um trabalho que fazia com que tivesse uma comunidade de funcionários da ferrovia. A estação Buriti tinha seis famílias trabalhando, sem contar o chefe, telegrafista, quando eu falo família, era o homem com a esposa e os filhos morando ali. Então, naquela época tinha uma comunidade, tinha em média de seis famílias, eram 20 (vinte) a 25 (vinte cinco) pessoas morando na beira da linha. Cada estação dessa tinha uma turma que cuidava na metade do caminho, entre uma estação indo para o norte e para o sul. Aí chegava na metade do caminho, a turma da estação seguinte era a responsável. O trabalho era tão grande que entre uma estação

e outra tinham as casinhas de turma na beira da linha para as pessoas que trabalhavam e viviam ali. Moravam naquelas casas construídas ainda pelos ingleses, a arquitetura era meio vitoriana, estão lá até hoje. Então essa turma, como eu disse, funcionou até o final dos anos 1960, trazia a cultura daquele pessoal. Tinham muitos imigrantes italianos, eles jogavam malha, tinham os jogos que eles faziam, a culinária deles, as festas, os casamentos, a turma sempre participava muito, porque eles tinham uma presença muito grande de pessoas. Toda estação tinha seu time de futebol, que era composto pelas pessoas da turma mais as fazendas em volta, então tinha um campo de futebol. Tinha um campeonato que existia entre as estações, eu lembro do jogo do Buriti com a Mangabeira, o Buriti com a Palestina. E outra mudança importante foi quando parou o trem passageiro, exigia-se que tivesse o chefe da estação, que fazia o controle do trânsito, emissão do bilhete, controlava o armazém, descarregando e carregando nos trens. Como eles trabalhavam em um turno de 12h por 36h, se não me engano, você tinha o chefe, o telegrafista que trocava o turno com o chefe e tinha o ajudante de telegrafista, então também eram três famílias. Então, você juntava três famílias só para conduzir a parte do gerenciamento da estação, mais quatro a cinco famílias das turmas, então cada estação dessa tinha oito a dez famílias. Entre o Uberaba e Uberlândia eram de 10 (dez) a 12 (doze) estações, imagina, vivia na beira da linha ali uma comunidade só de trabalhadores da ferrovia de 150 (cento cinquenta) pessoas. Eu acho que os últimos três trens de passageiros que correram na ferrovia foram no ano de 1985. Até 1985 ainda corria, mas já estava muito decadente, era só um trem passageiro que subia e descia, dentro do trem era muito sujo e andava muito mendigos. Era muito comum nas estações, essas comunidades de pessoas que vivem na rua ficarem vivendo perto das estações de trem da cidade. Na estação de Uberaba, aquele povo ficava morando ali, porque eles iam pegando o trem, indo de uma cidade para outra. Era também comum, às vezes, o prefeito pagava as passagens para eles irem embora, botavam eles dentro do trem e os despachavam. Então, você entrava no trem e não se sentia seguro lá dentro, encontrava muita gente estranha ali dentro e foi até que encerrou. No auge da ferrovia do trem passageiro, eu andei muito, passei minha infância andando de trem. Tinham três trens que subiam e que desciam, saíam cedo de Ribeirão e iam até Araguari, voltava todo dia, passava em Uberaba às 11h da manhã. Tinha o misto que era um trem que saía daqui e ia para Araguari às 5h da manhã, era um trem para cargueiro em que o último vagão era um vagão passageiro. Ele transportava carga entre uma estação e outra, entre as cidades, e o último vagão

levava as pessoas, era um vagãozinho de madeira ainda, aquele antigo dos anos de 1930 e 1940. E tinha um trem que fazia Uberaba e Araguari todos os dias, saía daqui 9h da manhã, então, tinha esse que vinha de Ribeirão, tinha também os três trens que iam para Uberlândia, três que vinham de Uberlândia para Uberaba todos os dias e viviam cheios. Uma vez por semana, tinha o Bandeirantes que saía de São Paulo e ia para Brasília, passava aqui também, mas ele não parava nas estações, ele só parava em Uberaba e o de Uberlândia só parava nas cidades. O trem de prata era um trem que andava numa velocidade maior, era muito grande com 8 (oito) a 9 (nove) vagões, cheio de gente. Quando ele vinha, tinha que parar tudo e os trens de cargueiro tinham que entrar nos desvios para o Bandeirante passar. Então o trem de passageiro tinha muito valor, nos anos 1950 até 1960 ele dava muito lucro para a ferrovia. Emitia-se passagem ali como se fosse o ônibus, mas não existia transporte de ônibus. Começou a ter mais ônibus no final dos anos 1960 e início de 1970. Naquela época, era só trem, as pessoas só usavam trem. Era uma época muito boa que acabou inexplicavelmente, mas isso não aconteceu por exemplo com os Estados Unidos que é um país continental como o Brasil e continuou com o trem. Você liga Nova York para Washington, Washington para Chicago, Chicago para as cidades do interior do meio oeste, tem o trem, o ônibus e o avião. As pessoas usam muito o trem na Europa, o Brasil acabou por um motivo inexplicável, porque as empresas foram entrando em decadência e falindo. Acho que um dos fatores que mudou muito, para ser sincero, foi quando deixou de ser privado e passou a ser público. A Mogiana, no final dos anos de 1960, foi vendida para a ferrovia Paulista AS – FEPASA que era uma empresa estatal, não sei se a gestão deles era tão eficiente. A Mogiana era uma empresa privada que foi instalada por um consórcio anglo-português. Tem até aquela história que falavam que “era para inglês ver”, era porque os portugueses ficavam montando ferrovia aqui e quando os engenheiros ingleses vinham, deixavam a tarefa e voltavam um ano depois para ver como é que estava, aí os portugueses não faziam na velocidade que eles esperavam e lá davam uma maquiada para os ingleses verem. As empresas privadas funcionavam muito bem, como é hoje, já o estado nesse caso aí não foi eficiente, deixou acabar a ferrovia. A RFFSA era a rede ferroviária estatal federal que já era decadente. A FEPASA comprou a Mogiana porque os portugueses não se interessaram mais. Ficaram praticamente 80 (oitenta) anos dirigindo essa empresa que era lucrativa. Instalaram essa ferrovia aqui no Brasil de 1890 e tocaram até 1970, aí a FEPASA comprou e foram levando a meia boca porque tinham muito interesse na parte de transporte de carga.

Logo, foi abandonando o transporte passageiro e o de carga também parece que não funcionou bem. A FEPASA tinha uma dívida do governo de São Paulo com o federal, na época do BANESPA, a FEPASA entrou no pagamento dessa dívida, sendo transferida para o governo federal. A RFFSA, já meio falida, ficou com o trecho enorme aqui, entre São Paulo e Brasília. Os trechos de sinais acabaram praticamente, foi nos anos de 1990, acho que 1995 ou 1996, a concessão para explorar o trecho entrou em leilão. A Vale ganhou a concessão desse trecho aqui, ela passou a transportar só a carga, fazia uma manutenção mais ou menos, foi aí que a parte de passageiro acabou mesmo. Perdeu-se totalmente o interesse porque o trem passageiro não dava retorno que a carga dava, muito pelo contrário, isso tem que ser muito bem tocado, ele exige um custo operacional. Ele exige que você tenha gente, medição de passagem, seguro, controle da cidade, passagem, lida com vidas e mais gente trabalhando é uma operação mais complicada. A nossa esperança é que volte o trem de passageiro, bem no sentido mais social, turístico, um trem de final de semana.

3 - Você vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

(x) Sim

() Não

4 - Qual sua lembrança mais marcante sobre a época de funcionamento da ferrovia?

Na minha época, o mais marcante era o movimento dos trens passageiros na estação Buriti, porque minha avó e meu avô moravam pertinho, eram 400 (quatrocentos) metros da casa deles até a estação. Então a gente corria, ouvia o apito do trem, ele vinha bem devagarzinho, então dava tempo. Eu ficava sentado naquele banco da estação vendo aquela movimentação de gente subindo e descendo, era também um sobe e desce de carga e mala. Achava aquilo fascinante, aquele movimento. Nas minhas férias, eu comprava pão francês no vagão do restaurante do trem, porque a gente não tinha pão. Neste vagão serviam o almoço, cerveja, guaraná, pão com salame, geleia e pipoca. Então, minha avó me dava um dinheiro pra comprar o pão, hoje eu acho engraçado, mas na época eu não achava engraçado porque eu chegava no vagão do restaurante que ficava lá no final da plataforma. A máquina ficava parada na ponta de uma plataforma, o final do trem na outra ponta e o vagão do restaurante era mais ao final, então ele ficava lá e eu corria lá para comprar o pão. O trem não andava muito, mas eu

era pequenininho, ficava pulando e batendo na janela para o cara me dar o pão. Ele passava as férias todas lá, já me conhecia, então ficava fingindo que não estava me ouvindo só para ver o meu desespero. E eu era doido com o pão. Passava um pouquinho, ele olhava eu gritando, aí ele pegava o pão para me dar e ficava rindo. Hoje eu lembro disso, o chefe da estação dava dois apitos para que quem estivesse na plataforma tinha que entrar para seguir viagem e quando ele dava o segundo apito a máquina saía. Ele dava um apito, a máquina dava um sinal, ele dava outro apito, a máquina saía devagarzinho e quem estava lá tinha que entrar correndo. Teve muitos casos, em que a gente ia viajar de trem, parava nas estações e ao ver um pé de manga maduras, corríamos lá para pegar antes do trem sair, assim como goiaba. Outra coisa que me chamou a atenção na época, eram os trens de embarque de gado. Então, tinha o trem cargueiro, que passava às dez da noite, mas minha avó não me deixava ver porque era muito tarde. Às vezes eu ia com meu tio e ficava sentado lá pra ver o trem passar, todo dia ele vinha de Uberlândia e descia numa velocidade danada. Tinha uns staffs, ele jogava o staff na chegada e pegava na saída, mas ele não parava. O staff era uma argola que vinha com um pino, esse pino era o que liberava a linha da próxima estação para o trem continuar. Era uma chave o staff, uma argola de ferro coberta pelo couro, era um sistema inglês. Quando o trem vinha jogava o staff, o chefe ia lá pegava esse staff, tirava o pino e afiava numa máquina. O pino era uma chave que rodava e destravava a máquina. O chefe rodava um sistema que ia para os fios de aço em que liberava o staff da estação seguinte. Se o trem não tivesse o staff, não liberava o staff da estação seguinte, aí o trem tinha que parar, pois era um sistema inglês para não bater um trem no outro. Então, nunca andavam dois trens contrários entre uma estação e outra, só andava um trem porque quem liberava para seguir era o staff. O trem tinha que pegar o staff da estação Buriti, aí ele chegava e jogava na estação Palestina, esta pegava o staff da estação Buriti para liberar para a estação Mangabeira.

5 - Tem parentesco ou proximidade com alguém da comunidade que vivenciou o funcionamento do conjunto como transporte ferroviário?

Sim

Não

Meu tio Osvaldo era chefe da Estação Mangabeira, meu tio Mario trabalhava também na ferrovia, os dois irmãos da minha mãe.

6 - Qual lembrança compartilhada por este membro da comunidade que foi mais marcante para você?

Lembro que eu e meu tio Osvaldo íamos para a estação Buriti, parava lá de manhã, como ele morava na estação, minha tia sempre tinha um bolo e um café. A gente descia do trem para tomar café lá. Antes dele liberar o trem, pois o chefe que liberava o trem, ele falava para os meninos para voltar para o trem, a gente acabava de tomar café, corria para o trem e ele liberava para ir embora.

7 - Como a comunidade usa este pátio ferroviário?

Hoje não usam o pátio ferroviário Buriti, está abandonado. Tenho feito um trabalho de manutenção, estou procurando manter o prédio em pé, mas não fiz o restauro.

8 - Quais outros usos poderiam ocorrer neste pátio ferroviário para melhorar a qualidade de vida da comunidade?

Lá tem uma caixa de água que poderia ser usada durante o período da seca para abastecer os caminhões de bombeiros que fazem trabalho de controles de fogo. Também pode ser usado pela comunidade para fazer encontros, projetos, entre outros. Agora o grande desafio dessas estações que estão abandonadas é o uso, qual vai ser o uso que vai ter nelas. Não podemos esquecer que é uma área que normalmente tem trânsito de trem, então tem que tomar cuidado, pois é uma área de segurança e de responsabilidade. Teria que definir o responsável, quem iria cuidar do bem e o que iria fazer. A minha proposta para a Estação Buriti era fazer uma área de viveiro de muda para aproveitar a água e deixá-la aberta para visitação, turismo e apoio ao ciclismo.

9 - Qual a importância deste pátio ferroviário para você?

Para mim é a minha história, minha infância. Estou lá até hoje, acho que teve um papel fundamental, mas não vejo isso com meus irmãos e com a minha família. Tenho um apego muito grande naquele lugar, acho o clima muito saudável e a minha infância foi muito boa ali, eu aproveitei muito. Hoje eu tenho certeza que eu era feliz e sabia que era feliz, eu gostava muito. É uma relação de afetividade com o lugar, um pertencimento em uma época que a gente tem aquilo tudo muito puro, uma pureza mesmo de vida. Eu me lembro da escolinha, de meus pais, da minha família, meus tios, todos passaram a vida ali e eu continuei próximo à estação.

10 – O que você acha que deveria ser feito para preservar o patrimônio ferroviário?

Eu acho que deveria haver uma legislação, porque se não for na base da lei, os usuários que no caso hoje é a VLI ou as pessoas que exploram comercialmente o espaço, não assumirão um compromisso mais efetivo com menos discurso. Acho legal aquele trabalho que eles fizeram lá, mas vai lá, contratam 4 (quatro) a 5 (cinco) historiadores, monta ali uma exposição e pronto. Na realidade, você vai na Europa e encontra estações de trem de 150 (cento e cinquenta) anos preservadas, porque lá é mais antigo. É muito comum a ferrovia vir muito próxima a estação, onde a pessoa desvia da ferrovia, mas mantém o prédio. Aqui não acontece isso, eles jogam a estação para passar a linha do lado. Então, deve-se ter mais respeito e compromisso um pouco mais formal na base da legislação. Primeiro fiz uma apresentação para o promotor regional, fui ao promotor federal e aí veio o advogado da ferrovia, mas não virou em nada. Quem explorava era a VLI e a Ferrovia Centro Atlântica - FCA, mas uma jogava para a outra a responsabilidade. Falam que a estação é de responsabilidade da FCA e os trens que andam lá está escrito VLI, pois não tem mais trens escrito FCA. A concessão é em média de 30 (trinta) anos, acho que ela foi feita em 1995, quero dizer que em 2025 ela terá que ser renovada. Não temos como fazer o trabalho de restauração das estações, então é importante procurar a comunidade. Faz como o Helinho faz na estação Palestina, formaliza. A única estação que está em ordem é a dele, porque ele está cuidando assim como o pai dele era apaixonado, senhor Hélio. Então, a própria comunidade poderia cuidar do patrimônio ferroviário.

APÊNDICE C
Tabela Cronológica - 1989 - 2023
Atas do Conselho de Patrimônio Histórico e Artístico de Uberaba -
CONPHAU

Tabela Cronológica - 1989 - 2023		
Atas do Conselho de Patrimônio Histórico e Artístico de Uberaba – CONPHAU		
Ano	Conjunto Ferroviário	Deliberação do CONPHAU
1989	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Aprovação para a criação do Conselho de Patrimônio. Parecer favorável ao tombamento de Peirópolis. Foi solicitado a Secretaria de Planejamento um levantamento topográfico da área (ATA CONPHAU 1989, 16/06/1989, p.1).
1989	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Criação do Conselho de Patrimônio para a preservação de Peirópolis, da área da Mogiana e seu entorno (ATA CONPHAU 1989, 16/07/1989, p.1).
	Bem inventariado Segunda Estação Ferroviária de Uberaba	
	Bem inventariado Terceira Estação Ferroviária de Uberaba	
	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Parecer do perímetro de tombamento de Peirópolis (ATA CONPHAU 1989, 16/07/1989, p.1).
1999	Bem tombado Máquina Locomotiva Maria Fumaça	Aprovação da ratificação dos bens tombados: Processo 003 - Máquina Locomotiva Maria Fumaça, Processo 005 - Estação Ferroviária de Peirópolis, Sítio Paleontológico de Peirópolis e entorno (ATA CONPHAU 1999, 19/04/1999, p.1).
	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	
1999	Bem tombado Máquina Locomotiva Maria Fumaça	Aprovação para a vinda de um técnico para fazer o orçamento da restauração da Máquina Locomotiva Maria Fumaça (ATA CONPHAU 1999, 1/09/1999, p.1).
1999	Bem tombado Máquina Locomotiva Maria Fumaça	Orçamento da restauração e cercadura da Máquina Locomotiva Maria Fumaça (ATA CONPHAU 1999, 2º Assunto, 2/12/1999, p.1).
2000	Bem tombado Máquina Locomotiva Maria Fumaça	Aprovação para a restauração da Máquina Locomotiva Maria Fumaça (ATA CONPHAU 2000, 1º Assunto, 9/02/2000, p.1).
2000	Bem tombado Máquina Locomotiva Maria Fumaça	Cronograma de desembolso do restauro da Máquina Locomotiva Maria Fumaça (ATA CONPHAU 2000, 6/04/2000, p.1).
2000		Aprovação da despesa da restauração da Máquina Locomotiva Maria Fumaça, conforme proposta da

	Bem tombado Máquina Locomotiva Maria Fumaça	empresa ASMAM - Caldeiras Engenharia de Inspeção e Manutenção, de notória especialização, com sede em Betim - MG (ATA CONPHAU 2000, 27/06/2000, p.1).
2001	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Solicitação do projeto para estudo da preservação em Peirópolis (ATA CONPHAU 2001, 28/06/2001, p.5).
	Bem inventariado Segunda Estação Ferroviária de Uberaba	Os galpões da 2ª Estação Ferroviária de Uberaba foram oferecidos à Fundação Cultural de Uberaba – FCU (ATA CONPHAU 2001, 28/06/2001, p.5).
2001	Bem tombado Máquina Locomotiva Maria Fumaça	Aprovação para a liberação da verba para a reforma e a manutenção da Máquina Locomotiva Maria Fumaça (ATA CONPHAU 2001, 27/09/2001, p.2).
	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Em Peirópolis foi feito o tombamento, mas não foi feito o levantamento das casas (ATA CONPHAU 2001, 27/09/2001, p.4).
2002	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Aprovação da construção do quiosque em Peirópolis, mas a sua localização não está apropriada (ATA CONPHAU 2002, 20/02/2002, p.2).
2002	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Aprovação da prestação de serviço de consultoria, com diretrizes para 2002, assim como o levantamento das jazidas de fósseis em Peirópolis. Sessão do terreno para construção do quiosque em Peirópolis (ATA CONPHAU 2002, 6/03/2002, p.1).
2002	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Construção de quiosque em Peirópolis, a pauta está sub judice. Autorização para o funcionamento do restaurante Toca dos Dinossauros em Peirópolis, conclui-se que está fora do perímetro de tombamento (ATA CONPHAU 2002, 3/06/2002, p.2).
	Bem tombado Máquina Locomotiva Maria Fumaça	Restauração da Máquina Locomotiva Maria Fumaça e colocação de alambrado no seu entorno (ATA CONPHAU 2002, 3/06/2002, p.2).
2002	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Calçamento de Peirópolis em paralelepípedo e prolongamento do asfalto. O conselho fez ressalvas sobre as partes que não concordaram com o asfalto. Ressaltam sobre a importância da Lei Complementar nº 186 que institui normas urbanísticas e diretrizes básicas para o desenvolvimento urbano no bairro de Peirópolis. Solicitação para a construção de um quiosque em Peirópolis, ao qual a legislação não permite.

		Reclamações de outra construção que possui varanda com o fechamento de alvenaria na calçada (ATA CONPHAU 2002, 5/07/2002, p.2).
2002	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Intervenção nos imóveis tombados de Peirópolis. Aprovação para oficiar o Secretário de Obras para que notifique o proprietário do imóvel em Peirópolis para a demolição das paredes construídas na calçada (ATA CONPHAU 2002, 5/08/2002, 4º Assunto, p.6).
2002	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Apresentação do projeto de revitalização de Peirópolis, incluindo o laboratório de limpeza de fosséis, Museu dos Dinossauros, Casa de Doces, Centro de Comercialização de Produtos Artesanais, Centro de Eventos, sanitários públicos, calçamento com paralelepípedo de rochas basálticas e iluminação da praça. O valor total do projeto liberado foi de R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais). Já o recurso para o calçamento e construção de sanitários será pela Empresa Brasileira de Turismo – EMBRATUR. Aprovação da localização dos sanitários nas proximidades da Casa dos Hóspedes. A colocação da estátua de Frederico Peiró, doada pela sua neta Lia Peiró, será implantada na rotatória de Peirópolis. Quanto ao calçamento, aprovou-se a colocação de paralelepípedo rosa permeáveis. Em relação ao asfaltamento deverá ser feita a correção (ATA CONPHAU 2002, 25/11/2002, 1º Assunto, p.1).
2003	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Foi informado que o embargo do promotor sobre a pavimentação asfáltica em Peirópolis não se refere a área tombada, porque as obras são apenas em área residencial. Aprovação do perímetro em que serão colocados os paralelepípedos rosa em Peirópolis (ATA CONPHAU 2003, 17/07/2003, 11º Assunto, p.13).
2003	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Aprovação da retificação do tombamento de Peirópolis, aumentando o seu entorno, englobando as edificações, mananciais e área de pesquisa. Foi solicitado que seja encaminhado ao conselho uma proposta de consultoria. Foi cobrada a determinação da delimitação do passeio do Bar em Peirópolis (ATA CONPHAU 2003, 22/07/2003, 1º Assunto, p.5).
2003	Bem inventariado Segunda Estação Ferroviária de Uberaba	Foi debatido sobre a construção de quiosques na Praça da Mogiana para que sejam retirados os trailers, pois poderá tirar a visibilidade dos visitantes em

2003	Bem inventariado Terceira Estação Ferroviária de Uberaba	relação a ferrovia (ATA CONPHAU 2003, 7/08/2003, p.6).
	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Foi questionado sobre a situação da calçada do Bar de Peirópolis. Foi informado que está sendo definido pelo Plano Diretor a área que será asfaltada e a que será em paralelepípedo em Peirópolis. Aprovação para o envio de um ofício ao Diretor da Faculdade de Educação de Uberaba sobre a colocação de barracas no jardim da antiga Estação Ferroviária, atual Museu dos Dinossauros, no evento Semana dos Dinossauros (ATA CONPHAU 2003, 7/08/2003, 4º Assunto, p.7).
2003	Bem tombado Máquina Locomotiva Maria Fumaça	Aprovação da planta baixa e elevação da localização de quiosques de alvenaria no perímetro de entorno da Máquina Locomotiva Maria Fumaça, situada na Praça José Pereira Rebouças (ATA CONPHAU 2003, 4/09/2003, 1º Assunto, p.1).
	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Aprovação do encaminhamento de um ofício para o Diretor da Fundação Municipal de Ensino Superior de Uberaba – FUMESU informando que os quiosques e barracas deverão ser montados na área de estacionamento do Restaurante e Pousada em Peirópolis, e as réplicas de animais poderão ser colocadas no jardim. Outro ofício deverá ser enviado ao Centro Operacional de Desenvolvimento e Saneamento de Uberaba – CODAU, solicitando a ligação de água para que seja exclusiva aos jardins de Peirópolis, com isenção de pagamento de água utilizada (ATA CONPHAU 2003, 4/09/2003, 2º Assunto, p.1).
2003	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Aprovação da reiteração da notificação ao proprietário do restaurante Colônia dos Dinossauros, sob pena de instauração de processo administrativo, devido a descaracterização do imóvel. Encaminhar determinação ao proprietário do bar de Peirópolis para que o bar seja retornado ao seu estado original (ATA CONPHAU 2003, 20/11/2003, 1º Assunto, p.1).
2004	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Aprovação das obras de reparo e conservação das edificações em Peirópolis, incluindo a antiga Estação Ferroviária que foi submetida para sediar o Centro de Pesquisa Llewellyn Ivor Price e o Museu dos Dinossauros (ATA CONPHAU 2004, 27/04/2004, 3º Assunto, p.1).

2004	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Aprovação do projeto do Sítio dos Dinossauros e da Oficina dos Dinossauros, em Peirópolis (ATA CONPHAU 2004, 16/08/2004, 1º Assunto, p.1).
2004	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Aprovação da troca do telhado da Casa de Doces, localizada em Peirópolis, mantendo as mesmas características e padrões originais (ATA CONPHAU 2004, 26/08/2004, 2º Assunto, p.1). Aprovação para oficiar a Secretaria de Obras para notificar o proprietário da Casa de Doces para retirada imediata da placa de propaganda que descaracteriza o conjunto de Peirópolis, tendo em vista em não haver autorização do CODEMPHAU, responsável pela preservação do patrimônio (ATA CONPHAU 2004, 26/08/2004, 3º Assunto, p.1). Aprovação para o funcionamento do Restaurante Toca dos Dinossauros Ltda. em Peirópolis (ATA CONPHAU 2004, 26/08/2004, 5º Assunto, p.1).
2004	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Aprovação do encaminhamento de ofício para a coordenadora da Casa de Doces em Peirópolis para a retirada da placa de propaganda e que seja feito um novo projeto para posterior deliberação (ATA CONPHAU 2004, 28/10/2004, 4º Assunto, p.1).
2005	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Aprovação da inscrição inicial requerida pela Associação dos Amigos do Sítio Paleontológico de Peirópolis (ATA CONPHAU 2005, 21/05/2005, 5º Assunto, p.1).
2005	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Aprovação do projeto de climatização da antiga Estação Ferroviária, atual Museu dos Dinossauros, localizado em Peirópolis (ATA CONPHAU 2005, 29/11/2005, 4º Assunto, p.1).
2007	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Aprovação da solicitação da exploração do restaurante, hotelaria em Peirópolis. Ressaltaram que qualquer intervenção que vier a ser feita no local passe por aprovação do CONPHAU (ATA CONPHAU 2007, 9/05/2005, 4º Assunto, p.1). Aprovação para a solicitação para o tombamento estadual de Peirópolis ao Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais – IEPHA-MG juntamente com o Governo Executivo Municipal (ATA CONPHAU 2007, 9/05/2005, 7º Assunto, p.1).
2009	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Apresentação do projeto Túnel do Tempo em Peirópolis. O conselho solicitou o detalhamento do respectivo projeto (ATA CONPHAU 2009, 14/04/2009, 6º Assunto, p.2).

2009	Bem inventariado Segunda Estação Ferroviária de Uberaba	Aprovação da retirada da pauta do assunto referente ao Museu de Música Sertaneja a ser instalada na antiga 2ª (segunda) Estação Ferroviária de Uberaba. O motivo foi devido à ausência da apresentação de projeto. Foi solicitado também o tombamento dessa estação (ATA CONPHAU 2009, 28/04/2009, 3º Assunto, p.1).
2010	Bem inventariado Segunda Estação Ferroviária de Uberaba	Aprovação do projeto de reforma e restauro da antiga 2ª (segunda) Estação Ferroviária de Uberaba para abrigar a sede da Superintendência de Arquivo Público de Uberaba (ATA CONPHAU 2010, 20/05/2010, 1º Assunto, p.1).
2010	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Aprovação do ofício para ser enviado a reitoria da Universidade Federal do Triângulo Mineiro - UFTM para a parceria com os alunos do curso de história e de geografia da UFTM para realizar os estudos para o possível tombamento estadual de Peirópolis (ATA CONPHAU 2010, 20/10/2010, 3º Assunto, p.1).
2011	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Aprovação da instalação de viveiro de mudas em Peirópolis (ATA CONPHAU 2011, 3/03/2011, 5º Assunto, p.1).
2013	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Aprovação da notificação para ser enviada a Universidade Federal do Triângulo Mineiro – UFTM, com prazo de 10 (dez) dias para a apresentação do projeto e da escritura cedida referente ao cercamento do entorno de Peirópolis (ATA 15/2013 CONPHAU, 3/09/2013, 1º Assunto, p.1). Aprovação do projeto arquitetônico para a construção da Cozinha Industrial das Doceiras, localizada na Rua Etanislau Collenghi, nº 195, em Peirópolis (ATA 15/2013 CONPHAU, 3/09/2013, 2º Assunto, p.1).
2013	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Aprovação pela maioria dos conselheiros para o cercamento do entorno de Peirópolis com a altura máxima de 80 (oitenta) centímetros, desde que não interfira na visibilidade da antiga Estação Ferroviária, atual Museu dos Dinossauros e dos demais bens tombados. As passarelas deverão ser reabertas para dar acessibilidade ao público. Aprovação do projeto de ampliação do Museu que será em vidro, com recuo, sem interferir na construção da antiga estação. (ATA 16/2013 CONPHAU, 13/09/2013, 3º Assunto, p.1).
	Bem inventariado Segunda Estação Ferroviária de Uberaba	Aprovação para a retirada das calhas da antiga 2ª (segunda) Estação Ferroviária de Uberaba, atual sede da Superintendência de Arquivo Público de Uberaba

		(ATA 16/2013 CONPHAU, 13/09/2013, 4º Assunto, p.2).
2013	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Aprovação do Álbum de Figurinhas “Patrimônio Ilustrado”, proposto pela Fundação Cultural de Uberaba, contendo o patrimônio ferroviário (ATA 18/2013 CONPHAU, 29/11/2013, 5º Assunto, p.1).
	Bem tombado Máquina Locomotiva Maria Fumaça	
	Bem tombado Estação Buriti	
	Bem inventariado Primeira Estação Ferroviária de Uberaba	
	Bem inventariado Segunda Estação Ferroviária de Uberaba	
	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	
	Bem inventariado Segunda Estação Ferroviária de Uberaba	Aprovação para a instalação de toldos na fachada da antiga 2ª (segunda) Estação Ferroviária de Uberaba, atual sede da Superintendência de Arquivo Público de Uberaba, para impedir a entrada de chuvas pelas portas (ATA CONPHAU 18/2013, 29/11/2013, 7º Assunto, p.2).
2014	Bem tombado Máquina Locomotiva Maria Fumaça	Aprovação do projeto de restauração e cobertura da Máquina Locomotiva Maria Fumaça, localizada na Praça Doutor José Rebouças, bairro Boa Vista (ATA 02/2014 CONPHAU, 02/04/2014, 1º Assunto, p.1).
	Bem Tombado Estação Buriti	Aprovação do tombamento provisório da Estação Buriti, localizada na área rural do calcário (ATA 02/2014 CONPHAU, 02/04/2014, 3º Assunto, p.2).
2014	Bem tombado Máquina Locomotiva Maria Fumaça	Aprovação do projeto de restauração e cobertura da Máquina Locomotiva Maria Fumaça, localizada na Praça Doutor José Rebouças, bairro Boa Vista a ser pago pelo Fundo Municipal do Patrimônio Histórico e Artístico de Uberaba - FUMPHAU (ATA 03/2014 CONPHAU, 22/05/2014, 1º Assunto, p.1).
2014	Bem Tombado Estação Buriti	Aprovação do tombamento da Estação Buriti (ATA 04/2014 CONPHAU, 26/06/2014, 1º Assunto, p.1).
	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Aprovação do álbum de figurinhas denominado Patrimônio Ilustrado de Uberaba com 190 (cento e noventa figurinhas) cromos, incluindo Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis, Máquina

2014	Bem tombado Máquina Locomotiva Maria Fumaça	Locomotiva Maria Fumaça, 1ª (primeira) Estação Ferroviária de Uberaba (Pavilhão Mogiana), 2ª (segunda) Estação Ferroviária de Uberaba (Galpão Mogiana) (atual sede do Arquivo Público de Uberaba) e Estação Buriti (ATA 04/2014 CONPHAU, 26/06/2014, 1º Assunto, p.1).
	Bem tombado Estação Buriti	
	Bem inventariado Primeira Estação Ferroviária de Uberaba	
	Bem inventariado Segunda Estação Ferroviária de Uberaba	
	Bem inventariado Segunda Estação Ferroviária de Uberaba	
2015	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Aprovação do pedido de asfaltamento da Rua Durvalina Quintino da Cruz, Rua Antônio José Luiz e Avenida Etanislau Collenghi em Peirópolis (ATA 02/2015 CONPHAU, 26/02/2015, p.1).
2015	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Aprovação do pedido de demolição parcial de uma parede interna da Casa do Turista em Peirópolis (ATA 03/2015 CONPHAU, 27/03/2015, 3º Assunto, p.1).
	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Aprovação para a solicitação do projeto para análise de edificação construída no perímetro de entorno de Peirópolis (ATA 03/2015 CONPHAU, 27/03/2015, 7º Assunto, p.2).
2016	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Aprovação para a supressão de árvores Murtas na Rua Etanislau Collengui em Peirópolis (ATA 02/2016 CONPHAU, 19/04/2016, 6º Assunto, p.2).
2016	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Aprovação para a realização da vistoria do Restaurante Estação Peirópolis, localizado na Rua Etanislau Collengui em Peirópolis (ATA 03/2016 CONPHAU, 13/05/2016, 1º Assunto, p.1).
2016	Bem tombado Máquina Locomotiva Maria Fumaça	Aprovação do projeto da cobertura e revitalização da Máquina Locomotiva Maria Fumaça (ATA 04/2016 CONPHAU, 20/05/2016, 6º Assunto, p.2).
	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Aprovação do Restaurante Estação Peirópolis, localizado na Rua Etanislau Collengui, nº 338, em Peirópolis (ATA 04/2016 CONPHAU, 20/05/2016, 7º Assunto, p.2).
2016	Estação Mangabeira	Aprovação para a realização de um relatório de estado de conservação da Estação Mangabeira pela equipe técnica (ATA 10/2016 CONPHAU, 20/10/2016, 3º Assunto, p.1).

	Bem Tombado Estação Buriti	Aprovação para o apoio da iniciativa do projeto de recuperação da Estação Buriti. (ATA 14/2016 CONPHAU, 20/12/2016, 1º Assunto, p.1).
2016	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Aprovação para a solicitação da apresentação do projeto referente a construção irregular de um galpão para abrigar o restaurante Estação Peirópolis (ATA 14/2016 CONPHAU, 20/12/2016, 4º Assunto, p.1).
2017	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Aprovação da reforma e manutenção da Casa do Turista e Casa dos Doces, localizados em Peirópolis (ATA 04/2017 CONPHAU, 29/06/2017, 3º Assunto, p.2).
2018	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Aprovação para a manutenção da antiga casa de doces, localizada em Peirópolis (ATA 03/2018 CONPHAU, 19/07/2018, 6º Assunto, p.2).
2018	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Aprovação para a afixação das placas do Geossítio de Peirópolis – Geopark Uberaba na área do Complexo Cultural e Científico de Peirópolis (ATA 04/2018 CONPHAU, 02/08/2018, 9º Assunto, p.3).
2018	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Aprovação dos projetos de acessibilidade, assim como a implantação de rampas, em Peirópolis (ATA 08/2018 CONPHAU, 19/09/2018, 3º Assunto, p.3).
2018	Bem inventariado Segunda Estação Ferroviária de Uberaba	Aprovação para o reparo e a manutenção do sistema de segurança de prevenção e proteção contra incêndio da antiga 2ª (segunda) Estação Ferroviária de Uberaba, atual sede da Superintendência de Arquivo Público de Uberaba, localizada na Praça Doutor José Pereira Rebouças, nº 650, bairro Boa Vista (ATA 09/2018 CONPHAU, 24/10/2018, 14º Assunto, p.4).
2020	Bem tombado Máquina Locomotiva Maria Fumaça	Aprovação do projeto de reforma e revitalização da Praça Doutor José Pereira Rebouças “Praça da Mogiana”, restauro da Máquina Locomotiva Maria Fumaça e instalação de cobertura. A máquina locomotiva ficará aberta para o contato direto da população, sem fechamento. Acredita-se que a partir da revitalização e dos novos usos, a população irá se apropriar do espaço, tornando-se responsável por cuidar e zelar do bem público. A estrutura ficará preparada para receber fechamento em vidro temperado, caso haja necessidade futuramente. O valor total previsto para a obra é R\$504.145,87, o projeto já foi aprovado pela Caixa Econômica Federal e estava em processo interno na Prefeitura Municipal de Uberaba para fazer a licitação (ATA 24 CONPHAU, 28/05/2020, 2º assunto, p.1).

2020	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Aprovação para a supressão de 4 (quatro) espécies de árvores mortas localizadas próximas a antiga Estação Ferroviária, atual Museu dos Dinossauros, em Peirópolis, conforme relatório da Secretaria de Meio Ambiente - SEMAM. O motivo foi devido a uma denúncia de envenenamento das árvores em questão, que podem causar risco iminente de queda na área utilizada para recreação (ATA 28/2020 CONPHAU, 28/10/2020, 3º Assunto, p.2).
2020	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Apresentação do projeto de requalificação de Geossítio de Peirópolis. Propõe-se também a retomada da locomotiva no parque, justificando que a mesma marca o período de desenvolvimento local e a descoberta dos fósseis. O conselho não deliberou sobre o assunto, ainda ressaltaram sobre a importância de preservar o conjunto na sua forma atual, pois a população utiliza o espaço há muitos anos. O projeto não deve ser implementado sem a devida discussão com a sociedade, pois não deve perder o caráter popular e bucólico (ATA 29/2020 CONPHAU, 11/11/2020, 5º Assunto, p.1).
2020	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Aprovação para as supressões e os desmontes de 16 (dezesesseis) de indivíduos arbóreos, localizados em Peirópolis, conforme relatório da Secretaria de Meio Ambiente – SEMAM. O motivo foi devido ao comprometimento estrutural irreversível causado pela morte, apresentando risco de queda (ATA 30/2020 CONPHAU, 16/12/2020, 6º Assunto, Pág.4).
2021	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Aprovação para a instalação de corrimão e guarda corpo na antiga Estação Ferroviária, atual Museu dos Dinossauros, em Peirópolis (ATA 34 CONPHAU, 15/06/2021, 3º assunto, p.1). Aprovação do projeto de uma praça na Casa do Turista, localizada em Peirópolis. A praça contemplará playground, deck de madeira, paisagismo, bancos de madeira, DML, sanitários adaptados, iluminação, calçada e estacionamento em paralelepípedo (ATA 34 CONPHAU, 15/06/2021, 10º assunto, p.5).
2021	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Aprovação do requerimento da Associação dos Amigos do Sítio Paleontológico de Peirópolis – AASPP para a construção de 3 (três) faixas de pedestres acima do nível da rua (lombofaixa) a ser executada pela Secretaria de Serviços Urbanos e Obras - SESURB e a implantação de câmeras de vídeo monitoramento no bem Tombado Peirópolis (ATA 36 CONPHAU, 16/09/2021, 3º assunto, p.4).

2021	Bem Tombado Estação Ferroviária Buriti	Aprovação dos inventários da Caixa d'água Mangabeira, Estação Buriti e Estação Palestina (ATA 39 CONPHAU, 2/12/2021, 3º assunto, p.2).
	Bem Inventariado Caixa d'água Mangabeira	
	Bem Inventariado Estação Ferroviária da Palestina	
	Bem inventariado Segunda Estação Ferroviária de Uberaba	Aprovação para a supressão de 2 (dois) espécimes de espatódea (<i>Spathodea campanulata</i>), localizadas na Praça Doutor José Pereira Rebouças, pois encontram-se mortas. Na decisão o conselho delibera que em substituição devem ser plantadas, imediatamente após a supressão, espécies arbóreas adequadas conforme legislação ambiental (ATA 39 CONPHAU, 2/12/2021, 7º assunto, p.2).
	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Aprovação para a supressão de 1 (um) eucalipto (<i>Eucalyptus sp.</i>) de grande porte, localizado em frente ao imóvel da Rua Etanislau Colenghe, nº 338, Bairro de Peirópolis, pois há risco de queda por estar morto. Na decisão o conselho deliberou que em substituição deve ser plantada, imediatamente após a supressão, espécie arbórea adequada conforme legislação ambiental (ATA 39 CONPHAU, 2/12/2021, 8º assunto, p.3).
2022	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Aprovação do local de implantação do pórtico na entrada de Peirópolis (ATA 40 CONPHAU, 26/01/2022, 2º assunto, p.3).
2022	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Aprovação para a participação de dois membros do CONPHAU no Conselho de Desenvolvimento de Peirópolis (ATA 41 CONPHAU, 10/02/2022, 5º assunto, p.2).
2022	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Aprovação para a execução de inventário das ruas de paralelepípedo da região da Mogiana e de Peirópolis (ATA 42 CONPHAU, 24/03/2022, 5º assunto, p.3).
	Bem inventariado Segunda Estação Ferroviária de Uberaba	
	Bem inventariado Terceira Estação Ferroviária de Uberaba	
2022	Bem tombado Conjunto Paisagístico	Aprovação para a implantação de um pórtico na entrada de Peirópolis, próximo a rotatória de acesso ao bem. Houve ressalva de uma conselheira que

	e Arquitetônico de Peirópolis	solicitou a implantação da acessibilidade (ATA 43 CONPHAU, 16/05/2022, 1º assunto, p.1).
2022	Bem inventariado Segunda Estação Ferroviária de Uberaba	Aprovação para a manutenção e reparos no telhado e nas calhas da antiga 2ª (segunda) Estação Ferroviária, atual sede da Superintendência de Arquivo Público de Uberaba, localizado na Praça Dr. José Rebouças, nº 650, Bairro Boa Vista, devido a vazamentos e infiltrações. Na decisão o conselho deliberou com a condicionante que alguns exemplares das antigas tubulações de águas pluviais que se encontram em bom estado de conservação devem ser preservados (ATA 45 CONPHAU, 14/06/2022, 1º assunto, p.1).
2022	Bem tombado Máquina Locomotiva Maria Fumaça	Aprovação para a confecção e a instalação da placa de identificação da Máquina Locomotiva, localizada na Praça Dr. José Rebolças, a ser custeada pelo Fundo de Patrimônio Histórico e Artístico de Uberaba - FUMPHAU. O valor estimado foi de R\$5.800,00 (cinco mil e oitocentos reais) (ATA 47 CONPHAU, 8/07/2022, 2º assunto, p.1).
	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Aprovação da notificação para enviar ao permissionário da Casa do Turista, localizada em Peirópolis, pela execução de obra não autorizada na calçada (ATA 47 CONPHAU, 8/07/2022, 11º assunto, p.3).
2022	Bem inventariado Terceira Estação Ferroviária de Uberaba	Aprovação para a colocação de placas de identificação da antiga 3ª (terceira) Estação Ferroviária de Uberaba, atual sede da Guarda Municipal, localizada na Praça Dr. José Rebouças, nº 866, Bairro Boa Vista. Na decisão o conselho deliberou favorável a colocação de 1 (um) adesivo no vidro abaixo da laje, 1 (um) na parte em cima da estrutura da edificação com exceção da marquise. Os 2 (dois) brasões da lateral da entrada deverão ser colocados na parte externa para valorização da entidade, sem obstruir a visibilidade do bem (ATA 48 CONPHAU, 4/08/2022, 8º assunto, p.3).
2022	Bem inventariado Terceira Estação Ferroviária de Uberaba	Aprovação para a supressão de 2 (duas) espécimes de figueiras em local inadequado, próximas ao muro do prédio da antiga 3ª (terceira) Estação Ferroviária de Uberaba, atual sede da Guarda Municipal, localizada na Praça Dr. José Rebouças, nº 866, Bairro Boa Vista. A decisão ficou condicionada a implantação de espécimes de ipês na Praça (ATA 51 CONPHAU, 20/10/2022, 4º assunto, p.2).
	Bem tombado Conjunto Paisagístico	Aprovação para a supressão de 3 (três) figueiras, sendo que uma apresenta problema estrutural

	e Arquitetônico de Peirópolis	propiciando situação de risco, outra está morta e a última é incompatível com o espaço que ocupa em Peirópolis. A decisão foi condicionada a implantação de espécimes no local conforme legislação (ATA 51 CONPHAU, 20/10/2022, 6º assunto, p.2).
2023	Bem tombado Máquina Locomotiva Maria Fumaça	Aprovação para a colocação de gradil de ferro e placas de orientação no entorno da Máquina Locomotiva "Maria Fumaça" para a preservação do bem e a segurança dos visitantes (ATA 56 CONPHAU, 15/03/2023, 3º assunto, p.2).
2023	Bem inventariado Segunda Estação Ferroviária de Uberaba	O conselho tomou ciência do Projeto Estação de Memórias Ferroviárias a ser implantado na antiga 2ª (segunda) Estação Ferroviária de Uberaba, atual sede da Superintendência de Arquivo Público de Uberaba, localizada na Praça Doutor José Pereira Rebouças, nº 650, Bairro Boa Vista. O projeto é uma iniciativa da Valor da Logística Integrada - VLI, realizado pela Agência de Iniciativas Cidadãs com apoio da Prefeitura Municipal de Uberaba. Será montada uma exposição colaborativa sobre a memória ferroviária na cidade. Começaram com a procura pelas memórias ferroviárias, histórias, objetos, documentos, fotografias, tudo que, de alguma forma, tenha relação com a ferrovia (ATA 59 CONPHAU, 26/05/2023, 1º assunto, p.1).
2023	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis	Aprovação para a instalação de placa de identificação em pvc, dimensões 0,50m (cinquenta centímetros) x 1m (um metro) ao lado direito da porta de entrada ao bem tombado Museu dos Dinossauros. Aprovação para a instalação de postes de madeira na altura aproximada de 50 (cinquenta) centímetros para conservar o jardim de Peirópolis e monitorar a invasão de carros (ATA 60 CONPHAU, 7/07/2023, 11º e 12º assunto, p.4).

Referência Bibliográfica:

CONSELHO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DE UBERABA (CONPHAU). Atas das Reuniões. Departamento de Fomento à Cultura e Patrimônio Histórico. Uberaba, Minas Gerais

Legenda

	Bem inventariado Primeira Estação Ferroviária de Uberaba
	Bem inventariado Segunda Estação Ferroviária de Uberaba
	Bem inventariado Terceira Estação Ferroviária de Uberaba
	Bem tombado Máquina Locomotiva Maria Fumaça
	Bem tombado Conjunto Paisagístico e Arquitetônico de Peirópolis
	Bem Inventariado Caixa d'água Mangabeira
	Bem Inventariado Estação Ferroviária da Palestina
	Bem Tombado Estação Buriti