



**EIXO TEMÁTICO:**

- |  |   |  |
|--|---|--|
| <input type="checkbox"/> Ambiente e Sustentabilidade                 | <input type="checkbox"/> Crítica, Documentação e Reflexão | <input type="checkbox"/> Espaço Público e Cidadania          |
| <input type="checkbox"/> Habitação e Direito à Cidade                | <input type="checkbox"/> Infraestrutura e Mobilidade      | <input type="checkbox"/> Novos processos e novas tecnologias |
| <input checked="" type="checkbox"/> Patrimônio, Cultura e Identidade |   |  |

## **A ferrovia no Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: patrimônio, preservação e restauro**

*The railroad in the Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba and its interfaces: heritage, preservation and restoration*

*El ferrocarril en el Triángulo Minero y Alto Paranaíba y sus interfaces: herencia, preservación y restauración*

CARILI, Clayton França (1);

VALE, Marília Maria Teixeira (2)

(1) Mestrando, PPPGA, Universidade Federal de Uberlândia, UFU, PosMat, Uberlândia, MG, Brasil; email: claytoncarili@yahoo.com.br

(2) Professora Doutora, Universidade Federal de Uberlândia, UFU, PosJog, Uberlândia, MG, Brasil; email: mariliabtvale.ppgau@faued.ufu.br

## **A ferrovia no Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: patrimônio, preservação e restauro**

*The railroad in the Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba and its interfaces: heritage, preservation and restoration*

*El ferrocarril en el Triángulo Minero y Alto Paranaíba y sus interfaces: herencia, preservación y restauración*

### **RESUMO**

A implantação da ferrovia no Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba /MG auxiliou no desenvolvimento da região e a ligação desta aos outros estados: São Paulo, Goiás, Mato Grosso. A ferrovia transportava mercadorias e pessoas, sendo implantadas várias estações tanto no meio urbano quanto na zona rural das cidades, constituindo-se, em alguns locais, grandes complexos ferroviários. Vários foram os fatores que levaram à decadência e ao abandono da ferrovia no Brasil, deixando grande parte do seu acervo, tanto imóvel como móvel, sem utilização e "sem dono", por perda das funções de seus edifícios devido à substituição da locomotiva a vapor por locomotivas elétricas, ou por mudanças de parte do traçado ferroviário com a retirada de linhas. Alguns destes imóveis foram demolidos, outros estão em situação precária de conservação ou foram comprados pelas prefeituras sendo utilizados com novos usos; apenas um pequeno número de estações foram restauradas. O acervo ferroviário é parte integrante da história e desenvolvimento das cidades sendo elemento que participava da vida cotidiana das comunidades. O artigo refere-se à pesquisa que está sendo desenvolvida no programa de pós-graduação em arquitetura e urbanismo da Universidade Federal de Uberlândia, e busca ampliar o entendimento sobre os critérios de conservação utilizado nas intervenções realizadas, visando seu aprimoramento e a valorização deste acervo.

**PALAVRAS-CHAVE:** Ferrovia, Preservação, Patrimônio

### **ABSTRACT**

*The deployment of the railroad in the Triângulo Mineiro/MG assisted in the development of the region and to link this to other States: São Paulo, Goiás, Mato Grosso. The railway transported goods and people being deployed various stations both in urban as in rural areas; in some of which was constructed very large rail complexes. Several were the factors that led to the decay and the abandonment of the railroad in Brazil, getting the collection property and mobile without use and " " unowned, or by loss of function-after the replacement of the steam locomotive for electric locomotives, or by changes of part of the railway track, with the removal of the line. Some of these buildings were demolished, others are in precarious situation of conservation, others were purchased by the town halls being used with new uses and only a small number of stations were restored. The railway acquis is an integral part of the history and development of the cities being element that participated in the daily life of the communities. The article refers to research that is being developed in the graduate program in architecture and urbanism at the Federal University of Uberlândia (Minas Gerais, Brasil), to understanding the criteria of conservation and the current occupation of this heritage.*

**KEY-WORDS:** Railroad, Preservation, Heritage

### **RESUMEN**

*La implementación del ferrocarril en el Triângulo Mineiro y Alto Paranaíba/MG asistió en el desarrollo de la región y agilizó su conexión con otros Estados: Sao Paulo, Goiás, Mato Grosso. El ferrocarril transporta además de mercancías, personas e ideas, siendo desplegadas varias estaciones tanto en áreas urbanas como en pueblos rurales; en algunos de estos lugares fueron establecidos grandes complejos del carril. Varios fueron los factores que llevaron a la decadencia y el abandono del ferrocarril en Brasil, y al*

*abandono de los edificios y de sus bienes móviles que se quedaran sin uso u "sin dueño" y los edificios se quedaron sin función, sea por la sustitución de la locomotora de vapor por las locomotoras eléctricas, por cambios de parte de la vía del tren, u por el retiro de la línea del treno. Algunos de estos edificios fueron demolidos, otros están en precaria situación de conservación, otros fueron comprados por los ayuntamientos se los utiliza con nuevos usos, y solamente un pequeño número de estaciones fueron restauradas. El acervo del ferrocarril es parte integral de la historia y el desarrollo de las ciudades siendo elemento que participa de la vida cotidiana de las comunidades. El artículo se refiere a la investigación que se está desarrollando junto al programa de pos grado en arquitectura y Urbanismo de la Universidad Federal de Uberlândia (Minas Gerais Brasil) con el objetivo de comprender los criterios de conservación y la ocupación actual de este patrimonio.*

**PALABRAS-CLAVE:** *Preservación, patrimonio, ferrocarril*

## 1 INTRODUÇÃO

A ferrovia teve um papel preponderante no desenvolvimento das cidades por onde ela passou, influenciando decisivamente no modo de vida, no traçado das cidades, nas relações sociais e de produção e, notadamente na inserção de uma nova dinâmica de desenvolvimento urbano. A chegada da ferrovia nas cidades trazia consigo também o ideal de modernidade influenciado principalmente pelos imigrantes que chegavam ao Brasil neste período, e pela disseminação do ideal de desenvolvimento positivista. As práticas dos empresários da ferrovia, somada a novas experiências culturais trazidas por imigrantes europeus, conduziram a novos tratamentos do tecido urbano das cidades, de novos estilos arquitetônicos e práticas tecnológicas advindas da Europa que modificaram de forma radical a paisagem dos pequenos núcleos urbanos. Toda esta materialidade urbana constituída ao longo de décadas, muitas vezes, é relegada a um segundo plano pelas gerações que as herdaram, afetando drasticamente a noção de pertencimento ao lugar.

A negação da história e da memória em favor de uma suposta modernidade condenou irremediavelmente as malhas urbanas tradicionais, as construções históricas oficiais, os marcos e as referências das cidades, os conjuntos singelos de casario, a arquitetura vernacular e a arquitetura modernista, os bairros e as sedes rurais, as capelas, os chafarizes, os sítios arqueológicos, as paisagens, as estações de estrada de ferro, os cinemas, as praças e, com eles, (contando com o crescimento dos meios de comunicação de massa) as festas, as tradições, enfim, a alma das comunidades. Se é verdade que a cidade não é feita de pedras, mas sim de homens. (MARCILIO FICINO apud ARGAN, 1992, p:223).

A citação acima evidencia a necessidade de um maior cuidado com o legado cultural das nossas cidades. Compreendê-las constitui um grande avanço na busca do respeito pelos seus construtores e pela memória construída, e em construção. Os vários condicionantes da formação do território do Triângulo Mineiro possibilitaram o estabelecimento de uma rede de cidades que evoluiu notadamente a partir da segunda metade do século XIX ao século XX. As variáveis econômicas e político-territoriais, presentes no Brasil desta época, levaram a um processo de interiorização que se intensificou a partir da metade do século XX.

Quando se analisa o processo de formação da rede de cidades da região do Triângulo Mineiro, nota-se que a dinâmica apresentada nos primeiros cinquenta anos do século XIX, foi praticamente a mesma para todos os arraiais aqui estabelecidos. Sua constituição se dá a partir do largo da capela construída em uma meia encosta, mais tarde erigida em matriz, e onde são construídas as casas mais importantes e os poucos estabelecimentos comerciais e de onde partem as primeiras ruas. A evolução dos mesmos, no entanto, se deu de forma diferenciada. Em face de vários fatores locais e econômicos, alguns se transformaram em vilas, desenvolveram-se, foram emancipados e hoje constituem a maioria das cidades da

região; outros ou não se desenvolveram ou até mesmo regrediram, constituindo-se, atualmente, em pequenos povoados e/ou distritos das atuais municípios na região (como por exemplo o Desemboque, atual distrito de Sacramento e Florestina, distrito de Araguari).

A chegada da ferrovia na região no Triângulo Mineiro através da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro - que vindo de São Paulo, transpôs o Rio Grande com o objetivo inicial de chegar até Catalão, em Goiás - trouxe consigo uma nova dinâmica das relações de comércio e transporte existentes até então. A tração animal, único meio existente até então, foi alterada com a chegada do trem que transporta; além de mercadorias e pessoas, promovia a circulação de ideias e novas concepções de vida; possibilitou a ligação mais ágil da região com outros estados e sua articulação com o litoral, facilitando o escoamento de sua produção pelos portos marítimos. O processo de expansão da ferrovia se justificava principalmente pela necessidade de ligação mais rápida com o interior para escoar a produção cafeeira que estava em pleno desenvolvimento no país. O trem necessitava de uma rede de apoio logístico para seu funcionamento uma vez que a locomotiva era a vapor e precisava ser abastecida com água. Assim, várias estações surgiram na zona rural e urbana dos municípios em função do abastecimento de água da locomotiva que era a vapor. Estas estações tiveram um papel cristizador da vida rural e urbana, local de chegadas e partidas, de modificação da dinâmica de ligação das cidades transportando mercadorias, trazendo novos profissionais, novos padrões de morar e viver e sonhar.

Este trabalho apresenta o plano de estudos e os resultados iniciais de um projeto de pesquisa em desenvolvimento, que tem como título “A ferrovia no Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: patrimônio, preservação e restauro”.<sup>1</sup> Nota-se que nas regiões do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba há um número ainda tímido de pesquisas que tenha como tema o estado de conservação e utilização deste patrimônio. Desta forma, este estudo procura lançar luzes sobre o tema, buscando identificar o patrimônio construído ainda existente, como se dá a apropriação deste acervo cultural pelas comunidades e a manutenção ou não de sua memória, suscitando, através de formulações de diretrizes de intervenção, apropriação e ocupação, estabelecidas a partir da valorização do acervo e da memória ferroviário.

## 2 OBJETIVOS

Os objetivos da pesquisa são: estudar e compreender como se deu a implantação do modal ferroviário na região do Triângulo Mineiro, seu traçado e a articulação com a malha ferroviária brasileira; identificar o patrimônio cultural ferroviário imóvel da área de estudo: tipologias, função e o estado de conservação dos imóveis e sua importância para a preservação da memória ferroviária nas cidades; analisar se existem mecanismos de proteção deste acervo (inventário, tombamento) e quais os critérios de intervenção eventualmente empregados em sua adequação aos usos atuais, identificando: qual é a atual ocupação, se as adequações foram feitas a partir de projetos de restauração ou de simples reforma, quem são os autores; entender o valor atribuído às estações em uso pelas comunidades locais; e, por fim, traçar parâmetros gerais que possam auxiliar no reconhecimento, valorização e nos processos de ocupação e apropriação dos imóveis ferroviários a partir dos conceitos contemporâneos de conservação.

---

<sup>1</sup> Pesquisa em fase de desenvolvimento no mestrado do programa de pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Uberlândia – UFU em Minas Gerais, Brasil. O trabalho está sendo orientado pela Profa. Doutora Marília Maria Brasileiro Teixeira do Vale.



### **3 METODOLOGIA**

Para o desenvolvimento da pesquisa, foram estabelecidas as seguintes ações:

- . Revisão bibliográfica sobre temas afins: as companhias ferroviárias e sua implantação na área de estudo; teorias de restauro, critérios de restauro e intervenção, conservação do patrimônio cultural, atribuição de valor a preservação dos bens culturais; trabalhos que tratam do tema da preservação ferroviária;
- . Pesquisa em fontes primárias e secundárias sobre os temas relativos à implantação do sistema ferroviário na região e suas estações, para complementação de dados sobre as estações;
- . Pesquisas em fontes primárias e secundárias para o entendimento do processo de ocupação e chegada do modal ferroviário à região, identificação das companhias e ramais presentes, visando o mapeamento dos ramais e/ou linhas, nome e datas de construção das estações, e situação contemporânea;
- . Elaboração de ficha de inventário contendo, de modo sucinto, os dados históricos e o estado de conservação do imóvel, assim como fotos e mapa de localização e seu preenchimento. Nesta ficha também será descrito os critérios e valores aplicados e/ou presentes nas intervenções observadas nas estações e/ou prédios ferroviários a compatibilidade dos usos atuais com o espaço pré-existente, a preocupação (ou não) com a manutenção da ambiência e o entorno dos conjuntos e/ou estações;
- . Pré-seleção do patrimônio ferroviário para visitas em loco – visita de campo -, a partir do recorte da pesquisa: bens culturais ferroviários da região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba que estejam em uso;
- . Coleta de material iconográfico e cartográfico existente nos municípios onde o acervo está presente com visitas aos Arquivos Públicos e Secretarias de Educação e Cultura locais;
- . Processamento e análise dos dados coletados;
- . Escrita da dissertação.

### **4 AS COMPANHIAS E O ACERVO FERROVIÁRIO NO TRIÂNGULO MINEIRO E ALTO PARANAÍBA**

Na região do Triângulo Mineiro foram implantadas três companhias ferroviárias distintas. A primeira a chegar foi a Companhia Mogiana de Estrada de Ferro que fez a ligação de São Paulo com Minas Gerais, tendo Campinas/SP como ponto inicial. O trecho da ferrovia no Triângulo Mineiro recebeu o nome de linha Catalão, pois tinha como objetivo chegar até esta cidade, localizada no Estado de Goiás. Por vários motivos este objetivo não se concretizou e a ferrovia teve como ponto final a cidade de Araguari. Entre 1889 a 1896, a ferrovia<sup>2</sup> já havia chegado às cidades de Uberaba, Uberlândia e Araguari.

---

<sup>2</sup> As estações da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro – CMEF na região são: Uberaba primeira, Uberaba segunda, Uberaba Nova, Mangabeira, Mangabeira nova, Tiê, Palestina, Eli Nova, Eli, Buriti, Anil, Irara, Uru, Uru Nova, Pequi, Pequi Nova, Sucupira, Sucupira Nova, Omega, Uberlândia, Uberlândia Nova, Gilo, Sobradinho, Sobradinho nova, Préá, Stevenson, Stevenson nova, Anga e Araguari.

Como a Mogiana não levou seus trilhos até Goiás, para cumprir com esta importante ligação entre Minas e Goiás, em 1911 foi instalada em Araguari, a Estrada de Ferro Goiás (EFG)<sup>3</sup>. A presença da EFG em Araguari transformou a cidade em entreposto comercial, ligando através das duas ferrovias (Mogiana e EFG) os três estados: São Paulo, Minas Gerais e Goiás.

A sede da EFG possuía uma estação de grande porte, onde era também a administração desta companhia. Além da estação, o conjunto ferroviário era composto de vários prédios, com funções diversas: armazéns, oficinas, administração, almoxarifado, marcenaria, carpintaria, hospital, cooperativa, vila operária, escola profissionalizante ferroviária, prédio do telégrafo e tipografia. Nota-se, na cidade, uma grande influência destas edificações no processo de introdução da arquitetura eclética e do art déco.

Na região também foi implantado em 1926, uma linha tronco construída pela Estrada de Ferro Oeste de Minas<sup>4</sup> – EFOM - e que passou a ser linha-tronco da Rede Mineira de Viação, Ramal Ibiá-Uberaba.

Quando analisamos as estações ferroviárias construídas na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba<sup>5</sup>, notamos que existe uma diversidade de prédios predominando as estações de pequeno e médio porte, destacando-se uma única estação de grande porte - a estação da Estrada de Ferro Goiás em Araguari/MG - onde foi implantada a sede da Companhia, em 1911. Segundo o manual de preservação de edificações ferroviárias antigas, as estações podem ser classificadas em pequeno, médio e grande porte, o manual descreve:

No caso das estações, podemos classificá-las em pequeno, médio e grande porte”. Geralmente o programa básico de uma estação de pequeno porte inclui a sala do agente, a do telégrafo, a sala de espera ou hall, onde se encontram a bilheteria e o armazém. Algumas delas possuem seu corpo a residência. As estações de médio porte construídas em polos ferroviários importantes, além das áreas citadas anteriormente para as estações de pequeno porte, possuem o bagageiro e o pavimento superior onde se encontra a casa do agente ou escritório. Em alguns casos o armazém de cargas funciona em prédio independente. As estações de grande porte, em geral construídas nas capitais, não necessariamente como estações terminais, abrigam a administração da ferrovia. (MANUAL DE PRESERVAÇÃO DE EDIFICAÇÕES FERROVIÁRIAS ANTIGAS, 1991, p:21)

Na região de estudo existe uma diversidade de situações que compreende imóveis demolidos, abandonados, ocupados com a preservação do uso original (estação de trem) e com novos usos; alguns foram adquiridos pelos municípios, outros pertencentes à União e alguns encontram-se em terras de particulares.

Vários foram os fatores que levaram a este quadro atual do patrimônio ferroviário. O primeiro fator que levou à degradação deste patrimônio na região foi a retirada, em algumas cidades, do leito ferroviário implantado no século XIX e início do XX, que acabou acarretando a demolição das estações que se encontravam localizadas dentro do perímetro urbano, privilegiando a abertura de novas vias para a circulação dos veículos automotores; neste processo, a estação e seus trilhos passaram a ser encaradas como um entrave ao desenvolvimento das cidades e das novas políticas urbanas que jogaram por terra todo este

---

<sup>3</sup> As estações da Estrada de Ferro Goiás – EFG na região são: Araguari, Amanhece, Ararapira, Km 38, Horto Florestal e Engenheiro Bethout.

<sup>4</sup> As estações da Estrada de Ferro Oeste de Minas na região são: Ibiá, São Pedro, Coronel Adolfo, Estevão Lobo, Tamanduapava, Km 885, Araxá, Araxá nova, Capivara, Ibitimirim, Itaupu, Alpercatas, Zelândia, Rio das velhas, Almeida Campos, Barro Preto, Itiquapira, Batuíra, Amoroso Costa, Uberaba.

<sup>5</sup> Análise das estações a partir da referência do Manual de Preservação de Edificação Ferroviárias Antigas elaborado pela Rede Ferroviária Federal S.A.

legado cultural. Alguns exemplos ilustram o processo de retirada do leito ferroviário original, a demolição e construção de novas estações.

Em Uberaba, este processo ocorreu em dois momentos: em 1948, houve demolição da primeira estação e retirada dos trilhos da área central (figura1) tendo sido construída uma nova estação em outra área da cidade; em 1962 (figura2), houve nova transferência da estação, porém o novo edifício foi construído junto à linha existente, sendo mais tarde o prédio da antiga estação transformado em depósito. (figura 3)

Figura 1 - Primeira Estação Férrea de Uberaba - bairro Boa Vista, no final da rua Artur Machado.- 1932



Fonte: Arquivo Público Municipal de Uberaba

Figura 2 - Segunda estação férrea de Uberaba – a – 1985 e b – 2004



Fonte: Paulo Cury e Hermes Y. Hinuy

Figura 3 - Edifício da terceira Estação – Projeto Oswaldo Bratke



Fonte: Arquivo Público Municipal de Uberaba

Em Uberlândia, a primeira estação foi construída em 1895 (figura 4), perdendo seu uso em 1940 quando foi construída uma nova estação em estilo art déco (figura 5). Em 1970, os

trilhos da ferrovia foram retirados do centro; o leito dos trilhos foram transformados em vias para automóveis (atual Avenida João Naves de Ávila); foram demolidos os prédios, e construída nova estação (figura 6), em área distante do centro. Tanto o prédio, quanto os trilhos, naquele momento, no discurso das elites da cidade, representavam um entrave ao progresso e crescimento da cidade:

Deverá ser inaugurada, dentro de poucos dias, a nova Estação da Companhia Mogiana, que, diga-se de passagem, muito deixa a desejar. Diante do grande barulho que fizeram, quando foi do lançamento da pedra fundamental desse edifício, tivemos a impressão de que fosse aparecer um prédio, pelo menos apresentável e, no entanto, lá está um armazém bem pintado e que todos nós chamámos pomposamente “nova Estação da Companhia Mogiana”... O que é verdade é que a nova estação não corresponde ao desenvolvimento da cidade e não corresponde também, a idade dessa companhia, que serve a esta zona há mais de 50 anos. A Companhia já hoje não serve mais aos nossos interesses e ao contrário é um verdadeiro entrave ao nosso progresso, tal o desmantelo com que ela se encontra, chegando a não mais cumprir os contratos feitos com o público pela deficiência de material rodante e outras coisas mais. (Jornal Correio de Uberlândia. 05.08.1941, p: 3)

O artigo do jornal Correio de Uberlândia mostra claramente a visão das elites locais sobre o papel das obras de transporte como símbolo de desenvolvimento da cidade e os conflitos travados entre a comunidade e a Mogiana transformando-a em um entrave ao progresso.

Figura 4 – Estações ferroviárias da Mogiana em Uberlândia/MG – Data: Década de 1940. Estação demolida



Fonte: Arquivo Público Municipal de Uberlândia/MG.

Figura 5 – Estações ferroviárias da Mogiana em Uberlândia/MG – Data: Década de 1970. Estação demolida



Fonte: <http://www.uberlandia.mg.gov.br/?pagina=secretariasOrgaos&s=23&pg=322>

Figura 6 – Estações ferroviárias de Uberlândia/MG – Data: Década de 1970



Fonte: Arquivo Público Municipal de Uberlândia/MG.

Em Araguari, a linha férrea teve parte do seu leito original retirado e a estação da Mogiana foi desativada de suas funções originais na década de 1960, sendo demolida em 1979 (figura 7) com alegação de que esta impedia a construção de uma nova avenida no antigo leito ferroviário - a Avenida Batalhão Mauá.

Figura 7 – Estações ferroviárias da Mogiana - Araguari/MG – Data: Década de 1942



Fonte: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/mogiana\\_triangulo/fotos/araguari42.jpg](http://www.estacoesferroviarias.com.br/mogiana_triangulo/fotos/araguari42.jpg)

Nos exemplos citados evidencia-se que em nenhuma das situações houve qualquer preocupação com a proteção e/ou preservação do legado paisagístico, arquitetônico e urbanístico então existentes, imperando sem qualquer questionamento as ideias desenvolvimentistas e o descaso com a memória coletiva e o patrimônio cultural.

A Estação da Goiás em Araguari/MG (figura 8) foi desativada em 1973. Em 1980, após a encampação da Estrada de Ferro Goiás pela a Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), foi construído um novo terminal ferroviário, em um novo traçado da linha, localizado no final da Avenida Belchior de Godoy. A antiga estação ficou abandonada até que em 1999, a Prefeitura Municipal de Araguari adquiriu parte da área do conjunto ferroviário com o prédio da estação, armazém de cargas e prédio onde funcionava o telégrafo. Esta aquisição foi feita através de negociação entre a prefeitura e a RFFSA que abateu parte do valor da compra nos impostos municipais que devia à prefeitura. A estação foi restaurada e inaugurada em agosto de 2005, com o novo uso – centro administrativo e cultural do município de Araguari.

Figura 8 – Estações da Goiás



Araguari/MG – Data: n/c

Fonte: Foto Bruno Vieira – Acervo da Divisão de Patrimônio Histórico de Araguari

Outros fatores que também contribuíram de forma efetiva para o abandono deste patrimônio foram: a crise da maioria das empresas privadas que operavam o transporte ferroviário no Brasil, estas foram encampadas pela Rede Ferroviária Federal/AS (RFFSA), criada em 1957. A RFFSA unificou muitas ferrovias brasileiras, federalizando a malha ferroviária e tornando o Estado seu proprietário. Neste período, houve a revisão do traçado das ferrovias e na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba tiveram alguns trechos desativados e outros novos construídos, mudando o traçado da linha inicial, ficando as estações de pequeno porte, principalmente aquelas localizadas na zona rural, sem uso e desativadas de suas funções iniciando assim o processo de abandono, o que foi agravado pela liquidação da Rede Ferroviária Federal/SA, ocorrida a partir de 1999 e a concessão da exploração das ferrovias em todo o Brasil.

Os bens culturais imóveis que já não serviam aos interesses das empresas privadas que passaram a operar exclusivamente com o transporte de cargas ficaram à mercê da sorte, “sem dono”, abandonados de suas funções, fechados e a maioria sofreu com o vandalismo e deterioração pelo abandono e o tempo. Em 2007, através da Lei N° 11.483/2007, os bens móveis e imóveis remanescentes das antigas redes ferroviárias foram transferidos para o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional/IPHAN e para o DNIT. Para lidar com a preservação de um patrimônio tão vasto<sup>6</sup>, em 2008, o IPHAN criou por meio da Portaria nº 208/2008, a Coordenação Técnica para o Patrimônio Ferroviário, com o objetivo de conhecer melhor o universo que compreende o patrimônio ferroviário e, em 2010, emitiu a Portaria nº 407/2010, que estabeleceu os critérios e a metodologia processual para valoração dos bens oriundos da RFFSA.<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup> De acordo com CAVALCANTI NETO et al, Os dados preliminares da Inventariança da extinta RFFSA apresentados ao IPHAN em 2007 afirmavam que esse universo é composto por 52.000 bens imóveis, 15.000 bens classificados pela RFFSA como históricos, 31.400 metros lineares de acervo documental, 118.000 desenhos técnicos, 74.000 itens bibliográficos, e um incalculável número de bens móveis espalhados nos escritórios regionais da RFFSA, em almoxarifados, depósitos e pátios. Além destes, também são objeto de análise e avaliação por parte do IPHAN os bens concedidos durante o programa de desestatização da RFFSA. Disponível em:<[portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=2995](http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=2995)> .

<sup>7</sup> É instituída a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário como um novo instrumento de preservação, onde deverão ser inscritos todos os bens ferroviários declarados como detentores de valor artístico, histórico e cultural. E também criou uma comissão - Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário – que se tornou responsável pela análise do acervo, atribuição de valor ao patrimônio ferroviário e elaboração da lista. Destaca-se que a lista diz respeito apenas àqueles bens listados no espólio da RFFSA.

Apesar destas iniciativas e dos trabalhos desenvolvidos pelo IPHAN, grande parte do acervo, principalmente das estações de pequeno porte, foram demolidas e ou já estão em situação de arruinamento.

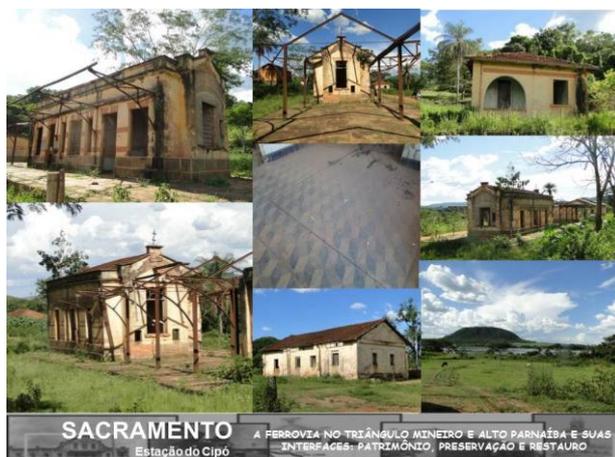
O resultado da pesquisa realizada até o momento aponta que na área de estudo predominam o número de imóveis ferroviários em estado de abandono, principalmente as estações de pequeno porte. Algumas estações de médio porte também se encontram abandonadas como: a Estação da Jaguará (figura 9) - a primeira estação da Mogiana em Minas Gerais -, e a Estação do Cipó (figura 10), ambas no município de Sacramento.

Figura 9 – Estações da Jaguará- Zona rural município de Sacramento



Fonte: CARILI, 2014.

Figura 10 – Estações do Cipó- Zona rural município de Sacramento



Fonte: CARILI, 2014.

Nas estações que estão sendo utilizadas, a grande maioria, não contaram com projetos arquitetônicos ou de qualquer outra natureza para sua adequação a novos usos, muito menos com qualquer preocupação em relação a critérios de conservação e restauro, tendo sido feitos apenas manutenção e/ou reforma nos edifícios. Os novos usos não valorizam e nem se mostram preocupados com a preservação da memória e história da ferrovia. Podemos citar

como exemplos, a estação de Araxá (figura 11), atual Fundação Cultural Calmon Barreto, e a Estação de Conquista (figura 12), onde funciona a plenária da Câmara Municipal e outros usos.

Figura 11 – Estações de Araxá – Fundação Cultural Calmon Barreto



Fonte: CARILI, 2014.

Figura 12 – Estações de Conquista – Plenária da Câmara Municipal de Conquista e outros usos



Fonte: CARILI, 2014.

A estação de Peirópolis (figura 13), no município de Uberaba, abriga parte do museu de paleontologia, sendo que no interior do edifício não é possível perceber que estamos em uma estação de trem, como consequência da modificação do agenciamento interno e a criação de barreiras para visualização das esquadrias, mas também devido à substituição da história da ferrovia pela história dos dinossauros.

Figura 13 – Estações de Peirópolis – Museu de Paleontologia



Fonte: CARILI, 2014.

Em Uberaba, o armazém, pertencente à ferrovia, passou por processos de restauro com nova função – arquivo público municipal (figura 14), porém os critérios de intervenção modificam o espaço interno de armazenagem, com a criação de divisões internas no prédio em alvenaria de tijolos, modificação no telhado e retirada de parte do reboco externo do prédio deixando a alvenaria aparente.

Figura 14– Estações de Uberaba – Atual Arquivo Público de Uberaba



Fonte: CARILI, 2014.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Além das mudanças na configuração do traçado urbano das cidades, a ferrovia introduziu novos edifícios, com novos programas e funções, e novas tipologias arquitetônicas, conceitos e correntes estilísticas – com destaque ao ecletismo e ao art déco -; promoveu a difusão de novas técnicas construtivas, interferindo na paisagem urbana com a criação de referências espaciais notáveis. Külk destaca a importância da ferrovia como uma das geradoras da renovação do espaço construído:



As companhias ferroviárias tornaram-se, dessa forma, um dos maiores patronos da construção durante o século passado, e a arquitetura de suas estações e instalações conheceu toda a gama de estilos do século XIX. (KÜHL, 1998, P.58)

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

Preservar o patrimônio ambiental urbano é, como se pode perceber, muito mais que simplesmente tomar determinados edifícios ou conjuntos: é, antes, preservar o equilíbrio da paisagem, pensando sempre como inter-relacionados a infra-estrutura, o lote, a edificação, a linguagem urbana, os usos, o perfil histórico e a própria paisagem natural. (CASTRIOTA, 2009, P:89)

Portanto, estudos que busquem o entendimento deste patrimônio e sua preservação são importantes para entender o atual estado de ocupação deste acervo, buscando a valorização e critérios de conservação destes imóveis preservando o patrimônio ferroviário para as gerações futuras, tanto com relação aos imóveis quanto à valorização de sua memória. A pesquisa em andamento, pretende contribuir com a indicação de diretrizes de conservação e restauro que possam auxiliar futuras intervenções nos bens culturais ferroviários da região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, tendo como premissa a conservação deste acervo e a divulgação e preservação da memória ferroviária.

## REFERÊNCIAS

- ARGAN, G. C. *História da arte como história da cidade*. 3ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 1992. 280p.
- BENEVOLO, Leonardo. *História da Cidade*. 3ª ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 1999. 727p.
- CASTRIOTA, Leonardo Barci. *Patrimônio cultural: conceitos, políticas, instrumentos*. São Paulo: Annablume; Belo Horizonte: IEDS, 2009. 380p; 17x24 cm.
- KÜHL, Beatriz Mugayar. *Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo. Reflexões sobre a sua preservação*. São Paulo: Ateliê Editor, 1998. 436p.
- REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. *Manual de preservação em edificações ferroviárias antigas*. Rio de Janeiro, 1991. 59p.
- <http://www.estacoesferroviarias.com.br>
- <http://www.uberlandia.mg.gov.br>