

PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO EM MINAS GERAIS - BENS IMÓVEIS



PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO EM MINAS GERAIS - BENS IMÓVEIS

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
Michel Temer

MINISTÉRIO DA CULTURA
Ministro Sérgio Sá Leitão

IPHAN
PRESIDENTE
Kátia Bogéa

CHEFE DE GABINETE
Rafael Arrelaro

DIRETOR DO DEPARTAMENTO DE PLANEJAMENTO E ADMINISTRAÇÃO
Marcos José Silva Rêgo

DIRETOR DO DEPARTAMENTO DE PATRIMÔNIO MATERIAL E FISCALIZAÇÃO
Andrey Rosenthal Schlee

DIRETOR DO DEPARTAMENTO DE PATRIMÔNIO IMATERIAL
Hermano Fabrício Oliveira Guanais e Queiroz

DIRETOR DO DEPARTAMENTO DE ARTICULAÇÃO E FOMENTO
Marcelo Brito

DIRETOR DO DEPARTAMENTO DE PROJETOS ESPECIAIS
Robson Antônio de Almeida

ASSESSORA ESPECIAL DA PRESIDÊNCIA
Fernanda da Silva Pereira

AUTORIA
Fernanda dos Santos Silva - Mestranda - Programa de Mestrado Profissional de Preservação
do Patrimônio Cultural - PEP/IPHAN

ORIENTADORA
Célia Maria Corsino - Superintendente do IPHAN em Minas Gerais

REVISÃO
Rosangela de Mendonça Guimarães

BOLSISTA IPHAN/UFMG
Rodolpho Antonio Pereira Zanibone

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	6
1. FUNDAMENTAÇÃO LEGAL	7
2. METODOLOGIAS	8
2.1 Trabalhos realizados e em andamento	8
2.2 Metodologia inicial	10
2.3 Aplicação da nova proposta metodológica	11
3. CRITÉRIOS DE VALORAÇÃO APLICADA POR ESTRADAS	14
3.1 EFCB – Estrada de Ferro Central do Brasil	15
3.2 EFBM – Estrada de Ferro Bahia Minas	32
3.3 EFG – Estrada de Ferro Goiás	36
3.4 EFM – Estrada de Ferro Mogiana	40
3.5 EFL – Estrada de Ferro Leopoldina	45
3.6 RMV – Rede Mineira de Viação	57
3.7 VFFLB – Viação Férrea Federal Leste-Brasileiro	82
3.8 SPM – Estrada de Ferro São Paulo e Minas	86
4. PROPOSTAS DE VALORAÇÃO	90
4.1 EFCB – Estrada de Ferro Central do Brasil	91
4.2 EFBM – Estrada de Ferro Bahia Minas	91
4.3 EFG – Estrada de Ferro Goiás	92
4.4 EFM – Estrada de Ferro Mogiana	92
4.5 EFL – Estrada de Ferro Leopoldina	92
4.6 RMV – Rede Mineira de Viação	92
4.7 VFFLB – Viação Férrea Federal Leste-Brasileiro	93
4.8 SPM – Estrada de Ferro São Paulo e Minas	93
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	94
6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	96
7. ANEXOS	97
7.1 Mapa das malhas das Estradas Em Minas Gerais	
7.2 Planilha EFCB – Estrada de Ferro Central do Brasil	
7.3 Planilha EFBM – Estrada de Ferro Bahia Minas	
7.4 Planilha EFG – Estrada de Ferro Goiás	
7.5 Planilha EFM – Estrada de Ferro Mogiana	
7.6 Planilha EFL – Estrada de Ferro Leopoldina	
7.7 Planilha RMV – Rede Mineira de Viação	
7.8 Planilha VFFLB – Viação Férrea Federal Leste-Brasileiro	
7.9 Planilha SPM – Estrada de Ferro São Paulo e Minas	

O presente trabalho é fruto de pesquisa desenvolvida no âmbito do mestrado profissionalizante – PEP do IPHAN-MG. Ele dá continuidade à ação maior para a valoração do patrimônio ferroviário do território de Minas Gerais, que foram, inicialmente, realizadas de forma pontual e casuística. Ter a mestrande, Fernanda dos Santos Silva, dedicada à esta questão nos deu condições de atingir a meta estabelecida.

O trabalho foi denominado pela mestrande de “Atlas Ferroviário de Minas Gerais”.

Célia Maria Corsino
SUPERINTENDENTE DO IPHAN EM MINAS GERAIS

APRESENTAÇÃO

A produção de um Atlas Ferroviário de Minas Gerais trata-se de um produto em permanente desenvolvimento. Ela consiste em reunir informações cartográficas e textuais organizadas visando constituir um material de referência na construção de um planejamento de políticas institucionais de preservação do patrimônio ferroviário pelo IPHAN-MG.

Essa compilação de informações pretende funcionar como apoio para a realização de pesquisas, reflexões, discussões e tomadas de decisões acerca do posicionamento conceitual e operacional da Instituição no que se refere a essa tipologia de patrimônio.

A partir da Lei 11.483/2007 que dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, coube ao Iphan conforme o Artigo 9º: “receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, [...], bem como zelar pela sua guarda e manutenção” e ainda, conforme o §2º do mesmo Artigo, promover “a preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário[...]”.

A elaboração da lei foi motivada para definir a questão da gestão do espólio da Rede Federal Ferroviária Sociedade Anônima (RFFSA), que nasceu em 1957 com a estatização e unificação de 18 redes ferroviárias espalhadas em todo o país e que teve sua trajetória interrompida 50 anos depois, em 2007, com sua extinção. Por compreender a necessidade de assumir uma leitura de sistema, em que a Rede seja uma teia de conexões, um sistema de caminhos, os objetivos desse atlas assumem apresentar essa dimensão mais abrangente da RFFSA. A partir desses levantamentos foi possível extrair informações para subsidiar uma discussão acerca de uma estratégia de planejamento para a preservação do patrimônio ferroviário pelo IPHAN-MG com a elaboração de critérios de valoração.

Ficará evidente que se deu enfoque aos bens arquitetônicos, sobretudo as estações ferroviárias, para o desenvolvimento dessa metodologia. Ressalto que tal recorte foi definido por serem as estações a principal tipologia de ações do IPHAN e a mais requisitada pelas instituições que cobram implantações de políticas públicas, a exemplo do Ministério Público. Ademais, neste estado, os bens móveis e documentais já contam com um plano de gestão estabelecido.

Sabe-se que esse Atlas não é suficiente para tamanha abordagem, e que se trata de um trabalho em permanente construção, mas dada a dimensão do desafio ele se configura como mais uma ferramenta de conhecimento e reconhecimento do patrimônio ferroviário e como auxílio para o planejamento as políticas de preservação dessa tipologia.

Fernanda dos Santos Silva

**Mestranda PEP/IPHAN – Programa de Mestrado Profissional de
Preservação do Patrimônio Cultural**

1. FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

Essa pesquisa se embasou nos seguintes princípios legais:

CONSIDERANDO que o artigo 216 da Constituição Federal define como patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira;

CONSIDERANDO que a Lei n.º 11.483, de 31 de maio de 2007, no art. 9º preceitua que: “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”;

CONSIDERANDO a necessidade de, em conformidade com o parágrafo 2º do art. 9º da Lei n.º 11.483, de 31 de maio de 2007, estabelecer ações visando empreender a construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais - suas coleções e acervos, bem como a conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA, com fins à preservação e difusão da Memória Ferroviária;

CONSIDERANDO a necessidade de estabelecer procedimento administrativo específico no tocante à valoração, gestão e administração dos bens integrantes do Patrimônio Ferroviário;

CONSIDERANDO que o reconhecimento de valor cultural, dos bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, nos termos da Constituição da República Federativa do Brasil, pressupõe referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira;

CONSIDERANDO a PORTARIA N° 407, de 21 de dezembro de 2010, dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, a fim de possibilitar o controle e gerenciamento dos bens de valor cultural visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei n.º 11.483/2007;

CONSIDERANDO que o Patrimônio Cultural Ferroviário é integrado por bens móveis - material rodante, peças, documentos em geral, arquivos, livros, pinturas, fotos, plantas, mapas, objetos de decoração, equipamentos de ferrovia, dentre outros - e imóveis - pátios, estações, armazéns, oficinas, caixas d’água, entre outros - tomados em conjunto ou isoladamente, desde que tenham valor artístico, histórico e cultural;

2. METODOLOGIAS

2.1 Trabalhos realizados e em andamento

Essa compilação de informações servirá como apoio ao trabalho até então realizado pela Superintendência do IPHAN em Minas Gerais. Tendo em vista o objetivo das pesquisas realizadas e aquelas que se encontram em andamento, constatou-se o grande desafio de valoração do Patrimônio Ferroviário que aponta para desafios a serem enfrentados, como a necessidade de rever os critérios de valoração adotados até então. Tudo isso baseado no grande número de bens da extinta Rede, que impôs uma leitura sistêmica, onde o Patrimônio Ferroviário é compreendido como uma teia de conexões e caminhos.

■ Inventário dos bens imóveis

Os inventários dos bens imóveis da extinta RFFSA foram feitos mediante a Lei nº 11.483/2007, que determinou ao IPHAN a responsabilidade de receber, administrar e conservar os bens de valor artístico, histórico e cultural da antiga RFFSA. Para conhecer os bens da antiga rede e selecionar, entre eles, aqueles que detinham valor cultural foram elaborados inventários de varredura nos entes federados que consistiu na primeira ferramenta capaz de sistematizar as informações e instrumentalizar o Instituto a cumprir sua competência legal.

Na Superintendência de Minas Gerais, a finalização e aprovação dos Inventários data de 2009 e foram confeccionados pela empresa MGTM Ltda. O acesso aos inventários é de domínio público e estão disponíveis no Centro de Documentação e Informação do IPHAN, da Superintendência do IPHAN em Minas Gerais e será disponibilizado digitalmente no site: <http://portal.iphan.gov.br/>

■ Inventário dos bens móveis e integrados do Complexo Ferroviário de São João Del Rei e Belo Horizonte

Os inventários dos bens móveis e integrados do Complexo Ferroviário de São João Del Rei e de Belo Horizonte seguiram as orientações da Lei nº 11.483/2007 e Portaria Nº 407, de 21 de dezembro de 2010. A finalização e aprovação dos inventários foram elaborados em 2016 e confeccionados pelas empresas Memória e Arquitetura, consta no processo 01514.004242/2014-59 (Edital de Tomada de Preço nº 25/2014 e Contrato nº 15/2014) e Grillo e Wernerck Consultoria e Projetos, e verificado no processo 01514.003952/2014-61 (Ação nº 204 PAC CH, Edital de Tomada de Preço nº 17/2014 e Contrato nº 12/2014).

O acesso aos processos e a documentação referente aos inventários é de domínio público e estão disponíveis no Centro de Documentação e Informação do IPHAN na Superintendência de Minas Gerais, bem como no Arquivo do Escritório Técnico de São João Del Rei/MG.

■ **Desenvolvimento de análise e tabulação de dados do contexto atual de uso e estado de conservação das estações ferroviárias do estado de Minas Gerais**

Trata-se de um produto em desenvolvimento que consiste em reunir informações e documentação cartográfica, gráfica, textual e fotográfica e organizá-las com o objetivo de ser elas referência para a construção de um planejamento de políticas institucionais de preservação do Patrimônio Ferroviário pelo IPHAN-MG.

■ **Trabalhos realizados por técnicos e estudantes do IPHAN, que discutem a questão do Patrimônio Ferroviário**

Em decorrência das atividades realizadas por técnicos e estudantes sobre o Patrimônio Ferroviário identificou-se algumas produções que corroboraram para o desenvolvimento das práticas preservacionistas na Instituição. Destaca-se aqui algumas que podem ser consultadas online:

PROCHNOW, Lucas Neves. O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação, 2014.

FREIRE, Maria Emilia. Patrimônio Ferroviário – História, Memória e Valoração: o caso de Pernambuco. In.: A questão do nacional no IPHAN: Anais da III Oficina de Pesquisa/Coordenação-Geral de Pesquisa e Documentação. Rio de Janeiro: IPHAN, DAF, Copedoc, 2010. 216.

Seminário do Patrimônio Industrial - IV Colóquio Latino-Americano sobre recuperação e preservação do Patrimônio Industrial, 2011.

1º Seminário Nacional Memória e Preservação do Patrimônio Ferroviário, realizado na Esplanada Ferroviária entre os dias 28 e 29 de setembro de 2017, na cidade de Campo Grande – MS.

■ **Planejamento do Centro de Memória Ferroviária de Minas Gerais**

Ressalta-se, por fim, o compromisso já firmado pelo IPHAN em implantar o Centro de Memória Ferroviária de Minas Gerais, que ocupará o prédio da Rua Sapucaí, 383.

■ **Bens móveis e documentais**

A documentação já identificados e inventariados e sob atual guarda do IPHAN ou das unidades ferroviárias do DNIT em Minas Gerais, foi catalogada e será indexada, arquivada e disponibilizada por meio do Centro de Documentação e Informação da Superintendência do IPHAN de Minas Gerais e no Centro da Memória Ferroviária.

Os bens de natureza móvel/rodante tiveram suas destinações firmadas por meio da Câmara de Conciliação que contou com a participação de diversas instituições, como a AGU, DNIT, IPHAN, MPF, onde todos os bens dessa natureza foram categorizados em 85 Termos de

Transferência. Desses 85, 9 foram transferidos ao IPHAN, a saber:

- 913 bens de São João Del Rei (Termo Transferência no 009/2009)
- 7 bens de Santos Dumont (Termo Transferência no 024/2009)
- 227 bens de Juiz de Fora (026/2009)
- 251 bens de Belo Horizonte (057/2009)
- 175 bens de Juiz de Fora (Termo Transferência no 133/2011)
- 6 bens de Belo Horizonte (Termo Transferência no 327/2013)
- 12 bens de Belo Horizonte (Termo Transferência no 338/2014)
- 406 bens de Belo Horizonte (Termo Transferência no 345/2014)
- 4 bens de Belo Horizonte (Termo Transferência no 348/2014)

Totalizando 2001 bens em 9 termos de transferência. Os demais termos retornaram ao DNIT que os cede à Prefeituras, Museus Municipais e Museus ferroviários.

2.2 Metodologia inicial

Considerando o Art. 5º da Portaria no 407, de 21 de dezembro de 2010, “os processos administrativos a serem analisados pela Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário, serão instruídos nas Superintendências do IPHAN ou na Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário”. Dando destaque ao §2º “O parecer técnico deverá apontar conclusivamente se a instância local recomenda ou não a inclusão do(s) bem(ns) na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (...”).

Desse modo, os trabalhos de Valoração do Patrimônio Ferroviário realizados até então priorizavam a articulação entre os municípios e o IPHAN no estabelecimento da indicação de valor. A inscrição dos bens na Lista, bem como sua preservação, dependia, nesse caso, de acordos previamente estabelecidos, bem como requeriam projetos para o uso e gestão dos bens pelos Municípios. Sendo assim, as estratégias de preservação se davam primordialmente, a partir do Termo de Compromisso e Cessão assinado entre Municípios e IPHAN.

Em um primeiro momento a adoção desse critério se mostrou eficiente, uma vez que tornou possível valorar os bens junto a um plano compartilhado de gestão e uso, garantiam ações de conservação e preservação desses bens. No entanto, essa prática apresenta lacunas.

A valoração feita por esse meio exclui bens como aqueles que apresentavam critérios estipulados no Art. 4. E ainda, critérios como a representatividade cultural e da identidade nacional podem ser descartados.

Outra questão é a da relevância nacional versus a local e/ou regional. Aqui, muitas vezes, o Instituto é levado a valorar bens que têm relevância local ou regional, mas que não possuem valor nacional. Nesse sentido o IPHAN deve trabalhar em parceria com o IEPHA e os Municípios afim de incentivar a valoração local ou regional.

Uma prática comum é também a valoração de bens em operação por concessionárias.

Podemos observar isso no processos internos. Embora a Lei 11.483/2007 em seu artigo 9º, §1º cite que “caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para o uso ferroviário”, entende-se que nada impede seu processo de valoração, desde que seja mantido o acordo de uso ferroviário, e por isso, se o Instituto entender que o bem tem valor patrimonial, ainda que esteja em operação, poderá solicitar a sua valoração.

A portaria prioriza a valoração dos bens de natureza imóvel, sobretudo as estações ferroviárias. Assim, faz-se necessário a criação e adoção de critérios para o tratamento dos bens de natureza móvel e documental. Além disso há o problema da guarda e desmembramento dos arquivos produzidos e gerados pela RFFSA.

De acordo com a premissa citada acima, a Superintendência de Minas Gerais estabeleceu novas formas de valoração onde os arranjos com os municípios continuam, mas que não sejam as soluções exclusivas de atribuição de valor em função da disponibilidade do poder municipal. No caso de interesse dos municípios, mas ausência de valor nacional o termo de cessão pode ser feito diretamente com o DNIT ou SPU.

Posto isso, apresentamos a seguir alguns critérios já definidos de como será tratado os bens ferroviários em Minas Gerais por essa Instituição.

2.3 Aplicação da nova proposta metodológica

Além dos bens móveis e documentais, já mencionados, que estão em estágio avançado de identificação ou já concluído, restam ainda os bens imóveis, que são aqueles que enfrentam a maior dificuldade de ações de preservação.

Os bens de natureza imóvel terão as seguintes premissas para análise:

Para a leitura completa dos bens que ainda aguardam parecer técnico de atribuição de valor por essa Instituição, no estado de Minas Gerais, a análise passou a ser feita a partir dos seguintes recortes:

Recorte administrativo da RFFSA: o estado de Minas Gerais tem três recortes administrativos – a Superintendência Regional de Belo Horizonte (SR2), a de Juiz de Fora (SR3) e de Campos (SR8). Cada uma delas exerce o controle de parte da malha ferroviária no estado. Esse passo foi o primeiro a ser dado. De extrema importância foram os contatos com os superintendentes (aos quais sou grata pela disponibilidade) e em várias reuniões podemos perceber não só o universo dos ferroviários por um olhar diferente do patrimonial, que consiste na ligação afetiva desses superintendentes com a história da RFFSA e seus aspectos culturais, artísticos e históricos.

Recorte por estradas formadoras: As estradas formadoras dizem respeito as principais linhas férreas que compuseram a malha em Minas Gerais e que foram, posteriormente, incorporadas pela RFFSA. As linhas foram recortadas considerando sua representatividade histórica. Para compreender sua inserção no contexto mais amplo das estradas recomenda-se a leitura do organograma (Anexo 01). São elas: Estrada de Ferro Central do Brasil

(EFCB); Estrada de Ferro Leopoldina (EFL); Rede Mineira de Viação (RMV) que incorpora a Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM); Estrada de Ferro Mogiana (EFM); Estrada de Ferro Bahia-Minas (EFBM); Estrada de Ferro São Paulo Minas (SPM); Viação Férrea Federal Leste Brasileiro (VFFLB); Estrada de Ferro Goiás (EFG); Esse recorte também foi importante pois procuramos trazer exemplares de todas as estradas para a valoração.

Recortes temáticos: Articulando os dois recortes anteriores, definiu-se possíveis temas para trabalharmos a valoração, analisados a partir das estradas formadora.

Aqueles que, mesmo sem interesse das prefeituras, tiverem, no entendimento da SE-IPHAN-MG, valores a serem atribuídos terão processos administrativos abertos junto a Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário. Caso não se enquadrem na Lei 11.483/2007 poderão ser acautelados por outra legislação como o Tombamento.

TEMÁTICAS POSSÍVEIS

Os recortes de valoração seguem o que se estabelece no Art.4º da Portaria No. 407/2010: "Art. 4º São passíveis de inclusão na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário os bens móveis e imóveis oriundos da extinta RFFSA:

I - Que apresentarem correlação com fatos e contextos históricos ou culturais relevantes, inclusive ciclos econômicos, movimentos e eventos sociais, processos de ocupação e desenvolvimento do País, de seus Estados ou Regiões, bem como com seus agentes sociais marcantes;

II - Portadores de valor artístico, tecnológico ou científico, especialmente aqueles relacionados diretamente com a evolução tecnológica ou com as principais tipologias empregadas no Brasil a partir de meados do século XIX até a década de 1970;

III - Cujo intuito de valoração cultural seja objeto de manifestação individual ou coletiva de pessoa física ou jurídica, pública ou privada, desde que devidamente justificada, podendo ser, inclusive, motivada por seu valor simbólico.

Parágrafo único. Os bens passíveis de valoração serão analisados e avaliados, isoladamente ou em conjunto, mediante processo administrativo."

Importante ressaltar que o ANEXO 1 foi desenvolvido a partir dos trabalhos de Anna Finger, cedidos à Superintendente Célia Corsino.

A escolha das estações a serem valoradas reforça os novos critérios adotados apresentados anteriormente. Isso porque um problema que ocorria em função do art. 5º da Portaria no 407, de 21 de dezembro de 2010, §2º: "O parecer técnico deverá apontar conclusivamente se a instância local recomenda ou não a inclusão do(s) bem(ns) na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (...)", gerou muitas valorações baseadas no valor local e não nacional. Ou seja, há na atribuição de valor um grau de hierarquia, pois muitas vezes um bem é importante para narrar a história de uma cidade, mas se analisado em escala nacional perde valor.

Além de prosseguirmos com possíveis parcerias com municípios para os casos de bens com valor nacional, nos casos em que esse grau de valor não se sustentar o IPHAN-MG sugere que os termos de cessão e uso sejam feitos diretamente com DNIT e SPU, além de passar também a sugerir valoração em bens com valor nacional que estejam em operação (prática evitada até então), desde que seja mantido o acordo de uso ferroviário.

Para a memória ferroviária, que é o objetivo central do artigo 9º da lei, essa discussão é fundamental. Ela, nesse caso, deve ser de interesse nacional, e por isso, é importante, no momento de valoração, conseguir estabelecer uma diferenciação entre os níveis de memória, sejam elas locais ou nacionais, individuais ou coletivas.

Posto isso, o que se buscou foi dar prioridade para bens que sejam capazes de contribuir para a narrativa da memória ferroviária nacional. Frisando, contudo, que podem haver sobreposições. (Por isso, a importância de identificar os níveis de proteção já trabalhados em determinados bens nos quantitativos aqui apresentados).

Além disso, considerando que se propõem uma leitura sistêmica da RFFSA, dada sua natureza de conexão e comunicação em todo território nacional, é importante trabalhar de forma articulada com os diferentes níveis de proteção. Ou seja, não se trata apenas de identificar a memória nacional, mas de abarcar as outras instâncias, a fim de construir uma narrativa mais diversa e inclusiva.

Para o IPHAN cabe identificar aos valores nacionais, mas avançando, a proposta é de não se limitar a uma leitura voltada a valoração de relevância micro ou macro, como uma possibilidade de articulação entre os órgãos responsáveis pela preservação, de trabalharem em conjunto, em uma leitura única de visão sistêmica da RFFSA. Afinal, como coloca Fonseca, 2009, “Estamos apenas apontando que a política de preservação tem muito mais chances de ser efetivamente implantada com bons resultados se os esforços se somarem”.

É prudente lembrar que ainda assim, toda a política de preservação da memória ferroviária será insuficiente para termos uma narrativa total da importância que teve a ferrovia de Minas Gerais para o país. A visão de cultura totalizante é romântica e já foi superada. Com isso a hierarquização, fragmentação e as escolhas são consequências razoáveis. O trabalho de preservação do patrimônio cultural é sempre um trabalho inacabado. Porém, assim como ele a memória também é uma categoria em constante transformação e muito sensível de se categorizar e patrimonializar, o que torna essas ações ainda mais desafiadoras.

3. CRITÉRIOS DE VALORAÇÃO APLICADA POR ESTRADAS

Baseados nesses critérios passamos a relacioná-los com as argumentações elaboradas para cada estrada formadora e, posteriormente, listaremos os bens a serem apresentados para valoração. Para isso, apresentaremos seu contexto histórico e atual de cada estrada formadora ressaltando sua representatividade no contexto nacional.

Primeiramente vale observar a definição dos conceitos utilizados nos estudos quantitativos em relação as estações, usamos os termos: em uso, sem uso, ruínas, demolidas e sem informação. Esses dados foram levantados a partir dos inventários do IPHAN, do site Estações Ferroviárias¹, de notícias de jornais mais atuais e dos processos a respeito dos bens que existem no IPHAN e, por estarem em constante processo de transformação, são regularmente revisados.

Consideramos que as estações em uso aquelas que não se restrinjam a usos por instituições culturais memorialísticas, em especial da memória ferroviária, mas se estenda para toda e qualquer área de atuação cultural, social ou econômica.

Ou seja, o uso das estações não se limita ao cultural, podendo servir ao interesse social e econômico. Esse conceito parte do princípio de que um imóvel pode acelerar seu processo de degradação em desuso, e por isso, essa diferenciação mais ampla. Para saber qual é o uso atual de cada estação a tabela de usos oferece informações mais detalhadas do que os gráficos e o mapa. As estações sem uso, por sua vez, são aquelas que se encontram fechadas temporariamente ou abandonadas.

As estações demolidas incluem as que se perderam por ação do homem ou do tempo e as reconstruções que alteraram drasticamente o desenho original do bem. E por fim, as estações sem informação são as que não foi possível encontrar nada a respeito delas nas pesquisas bibliográficas ou mesmo nas pesquisas de campo, como indicam os inventários do IPHAN. Acredita-se que boa parte delas também já se perdeu ou está em estado de ruínas. Muitas vezes se tratavam de estações muito pequenas em locais afastados, ou apenas de paradas e postos telegráficos que foram inventariadas, mas que já não existem.

¹ www.estacoesferroviarias.com.br

3.1 EFCB – Estrada de Ferro Central do Brasil

Com vias a dar sequência na proposta de valoração do patrimônio ferroviário mineiro, essa análise se refere a Estrada de Ferro Central do Brasil. A organização dessa apresentação tratará dos seguintes aspectos: Contexto histórico da EFCB e apresentação da análise das estações ferroviárias em contexto atual;

I. Contextualização Histórica²

Em 09/02/1855, foi celebrado um contrato com Edward Price, para a construção da Primeira Secção da ferrovia que mais tarde se tornaria a Estrada Estrada de Ferro Central do Brasil.

O Decreto n.º 1.598, no dia 9 de maio de 1855, destinava a execução do contrato a uma Companhia organizada na Corte – dirigida pelo engenheiro e político mineiro Christiano Benedicto Ottoni (1811-1896), considerado o “Pai das Estradas de Ferro no Brasil” – com instruções para o funcionamento da comissão encarregada da distribuição das ações; o decreto nº 1599, da mesma data, aprovou os estatutos da nova empresa, constituindo a Companhia de Estradas de Ferro D. Pedro II, cujo contrato, celebrado no dia seguinte, outorgava a concessão por 90 anos para a construção, uso e custeio de uma estrada de ferro que, partindo do Rio de Janeiro, atravessasse alguns municípios próximos à Capital, transpusesse a Serra do Mar e, no planalto, se dividisse seguindo dois rumos: um devendo dirigir-se para Cachoeira, na Província de São Paulo, e outro seguindo pelo Vale do Paraíba ao Porto Novo do Cunha, no limite das províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais.³

De Minas, as linhas seguiriam pelo vale do rio das Velhas até o rio São Francisco, onde se encontrariam com o sistema fluvial, unindo assim, o Sul ao Norte.

Primeira estrada de ferro a entrar no estado mineiro foi a Central do Brasil, e teve como primeira estação a de Chiador, inaugurada pelo imperador Dom Pedro II em 1869. Diferente de outras estradas essa não surgiu da incorporação de estradas já existentes. Chamada anteriormente de Estrada de Ferro Dom Pedro II essa ferrovia ainda se configura como a espinha dorsal de todo o seu sistema.

A Estrada de Ferro Central do Brasil foi construída para atender à necessidade do escoamento da produção dos produtos agrícolas destinados à exportação, principalmente o café, e ao abastecimento interno. Seu traçado e abrangência, ampliada pela criação de vários entrocamentos, fez com que as cargas e os passageiros transportados pela Central fossem bastante diversificados.

O primeiro trecho foi entregue em 1858, da estação Dom Pedro II até Belém (Japeri) e daí subiu a serra das Araras, alcançando Barra do Piraí em 1864. Daqui a linha seguia para Minas Gerais, atingindo Juiz de Fora em 1875. A intenção era atingir o rio São Francisco e

² O histórico mais amplo da Central do Brasil foi realizado no Inventário do Patrimônio Cultural Ferroviário, em 2009 pelo IPHAN e pode ser acessado no Centro de Documentação e Informação na Superintendência de Minas Gerais em Belo Horizonte.

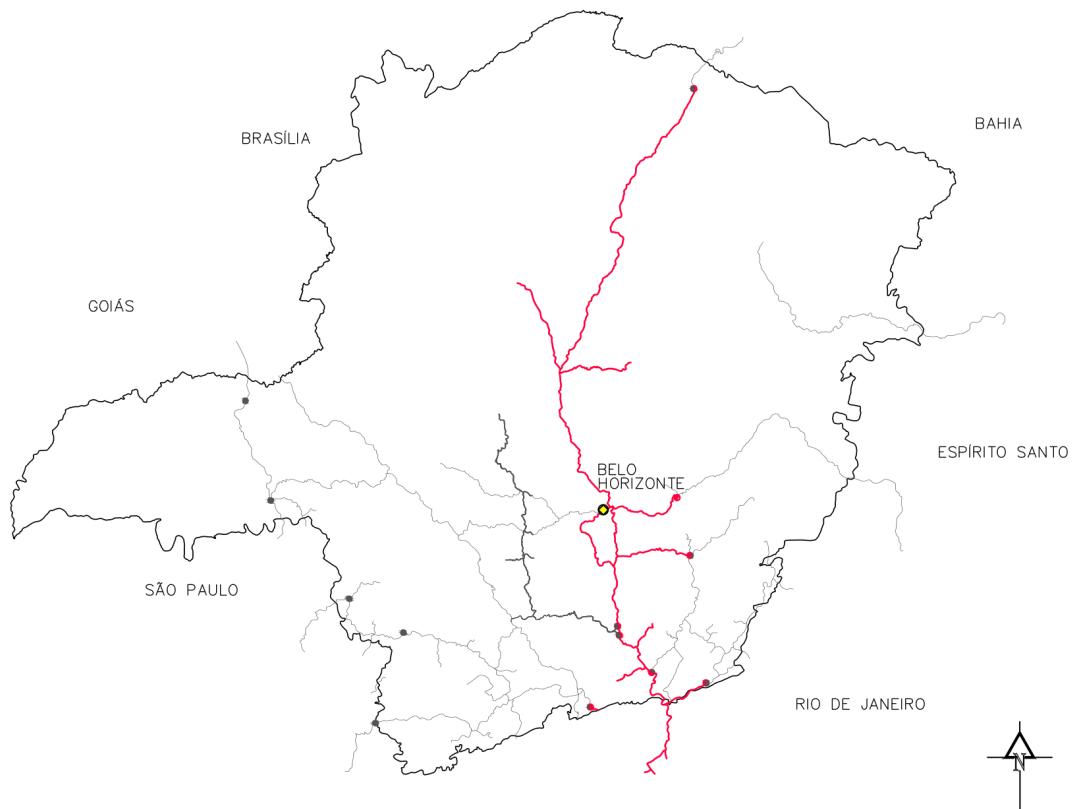
³ Inventário do Patrimônio Cultural Ferroviário do IPHAN, 2009.

dali partir para Belém do Pará. Depois de passar a leste da futura Belo Horizonte, atingindo Pedro Leopoldo em 1895, os trilhos atingiram Pirapora, às margens do São Francisco, em 1910. A ponte ali construída foi pouco usada: e a estação Independência inaugurada em 1922, funcionou por pouco tempo.

A própria linha do Centro acabou mudando de direção: entre 1914 e 1926, da estação de Corinto foi construído um ramal para Montes Claros que acabou se tornando o final da linha principal, fazendo com que o antigo trecho final se tornasse o ramal de Pirapora.

Em 1948, a linha foi prolongada até Monte Azul, final da linha onde havia a ligação com a V. F. Leste Brasileiro que levava o trem até Salvador. Pela linha do Centro passavam os trens para São Paulo (até 1998) até Barra do Piraí, e para Belo Horizonte (até 1980) até Joaquim Murtinho, estações onde tomavam os respectivos ramais para essas cidades. Antes desta última, porém, havia mudança de bitola, de 1m60 para métrica, na estação de Conselheiro Lafaiete.

Na baixada fluminense transitam até hoje os trens de subúrbio. Entre Japeri e Barra do Piraí havia o “Barrinha”, até 1996, e finalmente, entre Montes Claros e Monte Azul os trens de passageiros sobreviveram até 1996, há ainda vestígios do antigo trem que ia para a Bahia. Em resumo, a linha inteira ainda existe para trens cargueiros.⁴

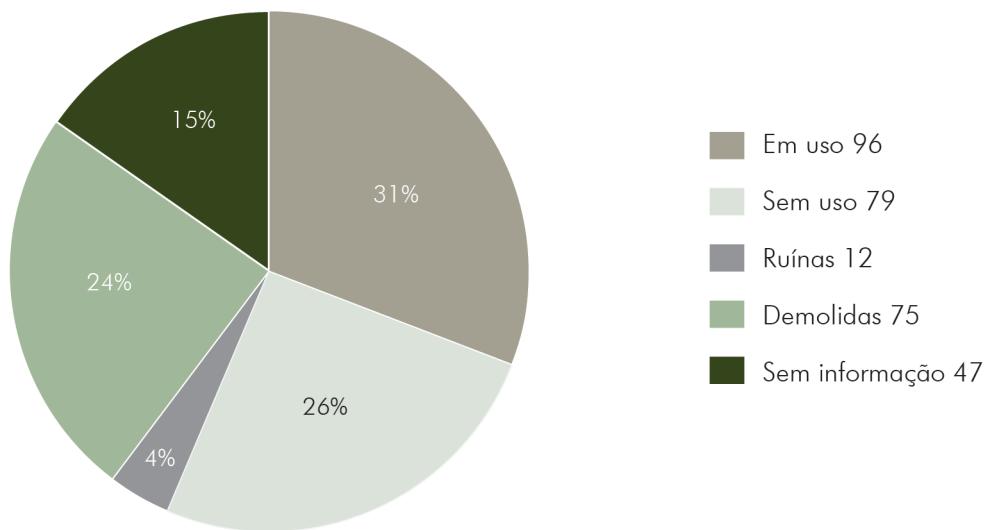


Mapa esquemático das principais linhas férreas de Minas Gerais com destaque, em vermelho, para a Estrada de Ferro Central do Brasil. Elaborado pela autora.

⁴ www.estacaõestesferroviarias.com.br

II. Contexto Atual

SITUAÇÃO ATUAL



Esquema da Estrada de Ferro Central do Brasil com seus usos e condições atuais.

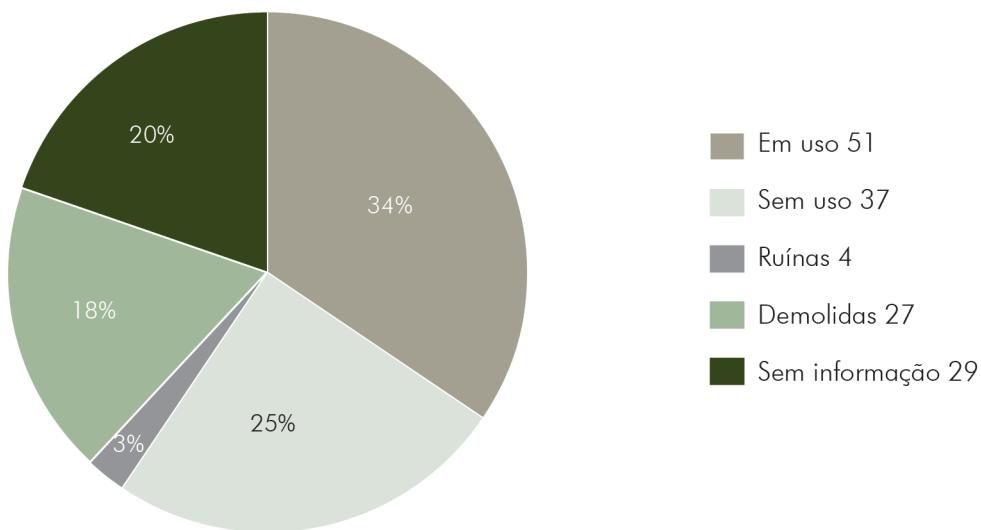
São 309 estações no total. Desses 96 ainda estão em uso, 79 estão sem uso, 12 em situação de ruínas, 75 foram demolidas e 47 não há informações sobre a situação atual. Disso, podemos aferir que 175 estações ainda são passíveis de utilização, o que representa quase 57% do total. 82 estações são acauteladas, totalizando 26% do total de estações de toda a estrada. São 64 tombamentos municipais, 3 tombamentos federais e 15 bens valorados.

A Central do Brasil conta com uma linha tronco e 13 ramais:

- Linha Centro
- Ramal Lima Duarte
- Ramal de Mercês
- Variante Barbacena – Carandaí
- Ramal Morro de Mina
- Ramal Paraopeba
- Ramal Ponte Nova
- Ramal de Belo Horizonte
- Sub-ramal Matadouro
- Ramal Nova Era
- Ramal Diamantina
- Ramal de Pirapora
- Ramal Porto Novo de Cunha
- Ramal de Santa Rita do Jacutinga

Linha Centro:

Composta por 148 estações a atual situação dessa linha compreende 51 estações em uso, 37 estações sem uso, 4 estações em ruínas, 27 estações demolidas e 29 estações sem informações. 35 estações possuem tombamento municipal e 14 foram valoradas.⁵



Esquema da Linha Centro com seus usos e condições atuais.

As estações valoradas pelo Iphan neste trecho são: Estação de Sobragi, Serraria (que além da estação alcança também o trecho operacional, o Trecho inicial Três Rios e Trecho final Juiz de Fora), Juiz de Fora, Mariano Procópio, Santos Dumont, Barbacena, Carandaí, Pedro Leopoldo, Araçaiá, Curvelo, e em Itabirito uma edificação dormitório é valorada.

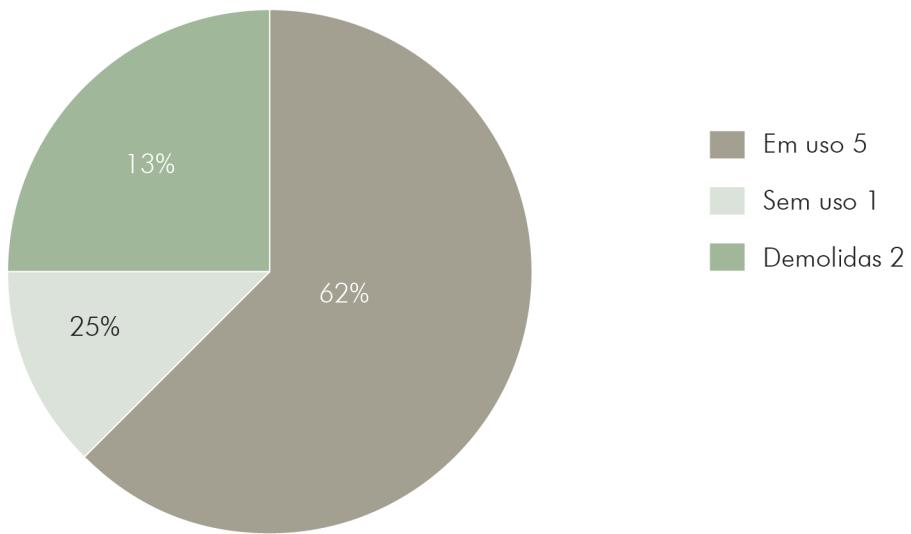
Ramal Lima Duarte:

Com 8 estações, o ramal ainda mantém usos em 5 estações, embora 2 estações já tenham sido demolidas (Manejo e Deocleciano de Vasconcelos) e uma está atualmente sem uso. Porém 3 estações possuem tombamento municipal: Valadares, Orvalho e Lima Duarte. O ramal foi aberto ao tráfego em 1914 até a estação de Penido e somente em 1924 chegaria à estação seguinte, Valadares. Em 1926 alcançou sua extensão máxima, em Lima Duarte - 56 km.

O projeto previa bitola métrica e para tanto foi construída bitola mista entre as estações de Juiz de Fora e de Benfica, na linha do Centro, pois o trem partia da primeira. Porém, acabou sendo aberto com bitola larga. O ramal deveria alcançar Bom Jardim de Minas, na linha da RMV, mas nunca foi completado, e por isso deveria ter a bitola métrica, que era a da RMV. Em 01/09/1974, o ramal foi suprimido. Porém, aparentemente já desde 1970 os trens de passageiros não mais circulavam no ramal.⁶

⁵ A lista detalhada dos bens com seus usos específicos e acatelamentos segue no formato de tabela anexada ao documento.

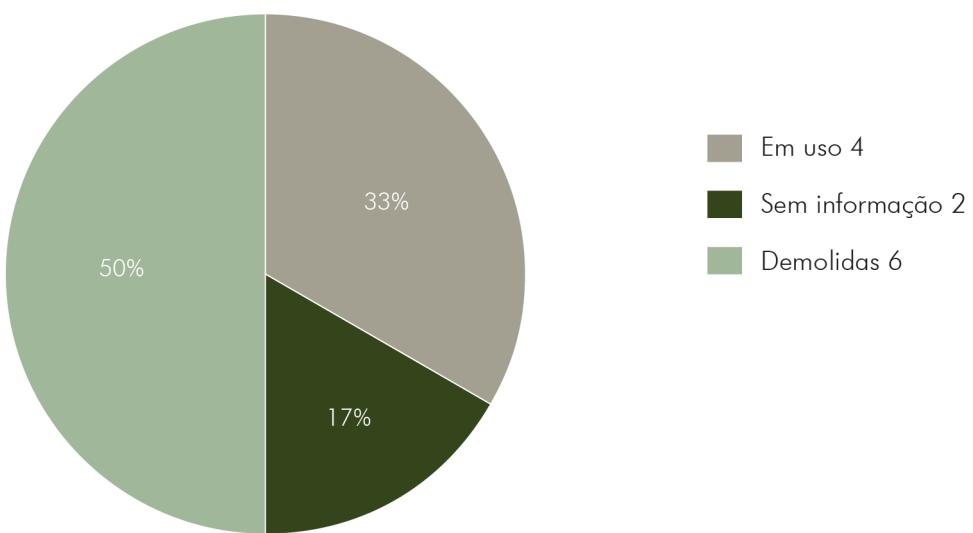
⁶ Disponível em: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_ramais/lima.htm]. Acesso em 10/jan/18.



Esquema do Ramal Lima Duarte com seus usos e condições atuais.

Ramal Mercês:

O ramal de Mercês foi aberto por volta de 1900 pela E. F. do Rio Doce, ligando a estação de Palmyra (Santos Dumont) a Oliveira Fortes, e prolongado em 1914 quando alcançou a cidade de Mercês. Originalmente, era a E. F. João Gomes ao Rio Doce, adquirida pela Central em outubro de 1910. Inicialmente seu nome foi Ramal de Piranga, pois pretendia chegar até essa cidade, ligando o ramal ao ramal da Ponte Nova, cuja linha distava pouco mais de 40 km de Mercês. Tal nunca foi feito e o nome do ramal passou a ser o da sua cidade final. Foi suprimido em 28/02/1969.⁷



Esquema do Ramal de Mercês com seus usos e condições atuais.

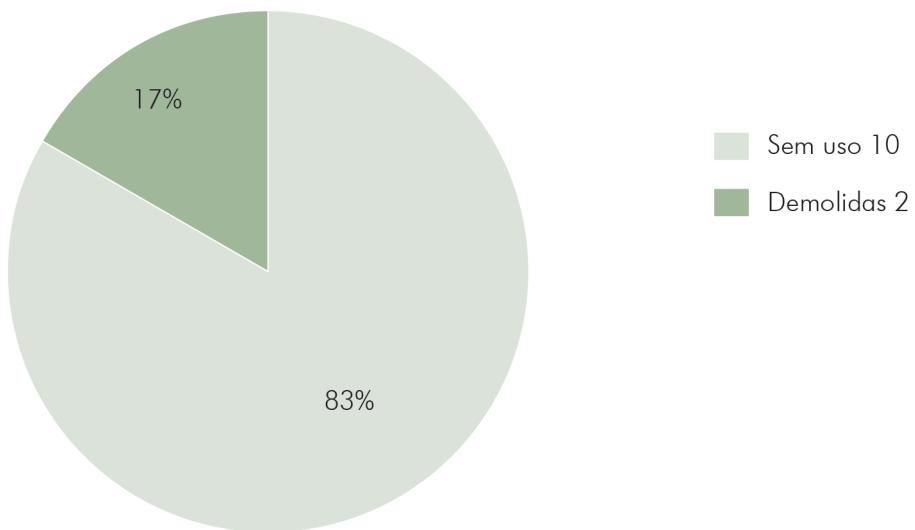
⁷ Disponível em: [\[http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_ramais/lima.htm\]](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_ramais/lima.htm). Acesso em 10/jan/18.

Com 12 estações o ramal tem 4 estações em uso, 6 demolidas e 2 sem informação (provavelmente demolidas também). Das remanescentes, Mercês, Oliveira Fortes e Paiva são tombadas municipalmente, o que colabora para a memória do trecho se manter presente na Rede.

Variante Barbacena-Carandaí:

Sem dúvida, o mais importante Ramal da Central em Minas foi o do Paraopeba (Variante do Paraopeba, inaugurada em 1920, de Joaquim Murtinho a Belo Horizonte), que permitiu à capital mineira, já servida pela bitola métrica, contar também com a bitola larga. A bitola larga da Central, que só chegava até Conselheiro Lafaiete, com a construção da variante, alcançou Belo Horizonte.⁸

A linha chegou a ter 13 estações. Dessas 3 foram demolidas e as 10 restantes seguem sobrevivendo sem uso. No trecho, a estação de Barbacena é valorada e tombada pelo município.

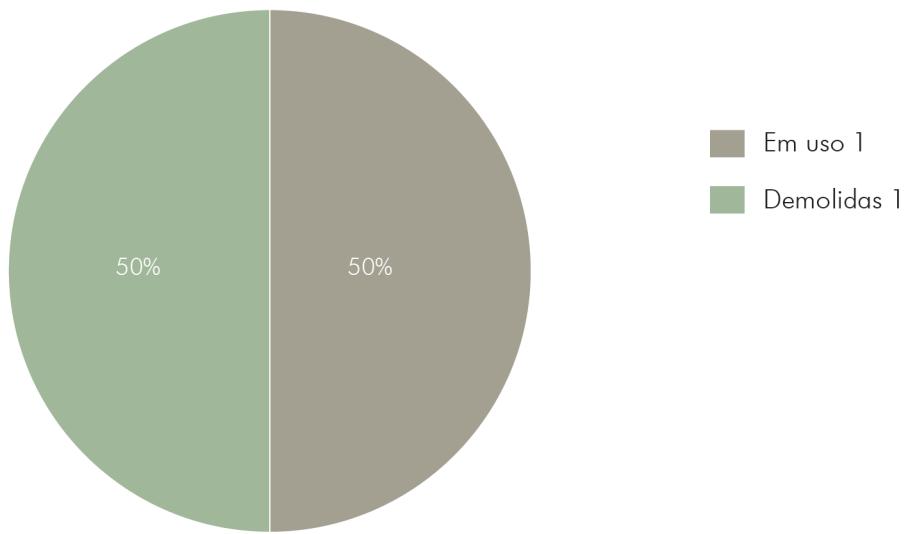


Esquema da Variante Barbacena- Carandaí com seus usos e condições atuais.

Ramal Morro de Mina:

Eram apenas duas estações. O pequeno ramal saía de Conselheiro Lafaiete e ia até Morro de Mina, está já demolida.

⁸ Inventário do Patrimônio Cultural Ferroviário do IPHAN, 2009.

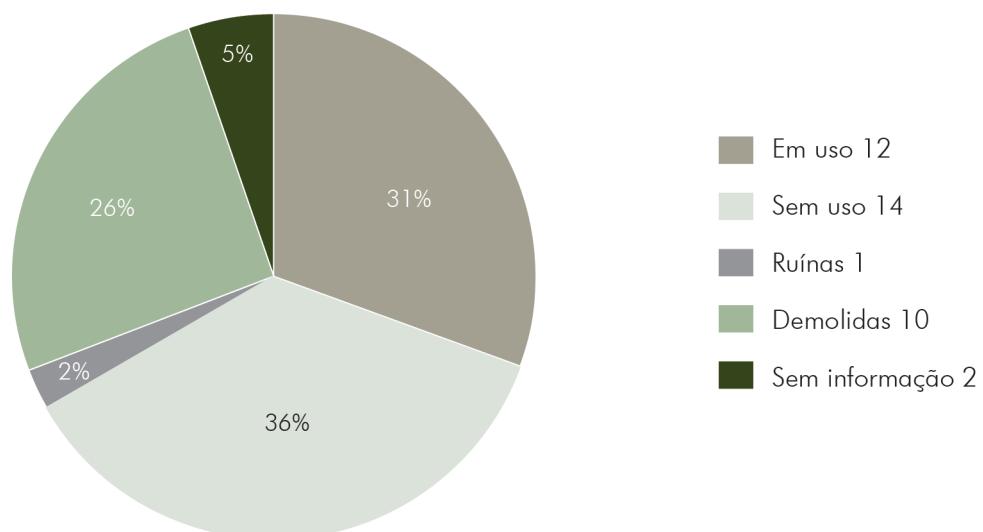


Esquema do ramal Morro de Mina, com seus usos e condições atuais.

Ramal Paraopeba:

Saindo de Belo Horizonte até alcançar a estação de Dr. Joaquim Murtinho a linha dispunha de 39 estações. Atualmente 12 estações tem uso. O trecho, no entanto, perdeu 10 estações e 14 seguem sem uso. Além de uma ruína e duas que não foram encontradas informações.

São 8 tombamentos municipais: Jeceaba, Belo Vale, Moeda, Marinhos, Fêcho do Funil, Sarzedo, Ibirité, Belo Horizonte e Brumadinho, que também é valorada pelo Iphan. Além dessas presavações o trecho conta com a valoração de 8 bens localizados em Belo Horizonte.



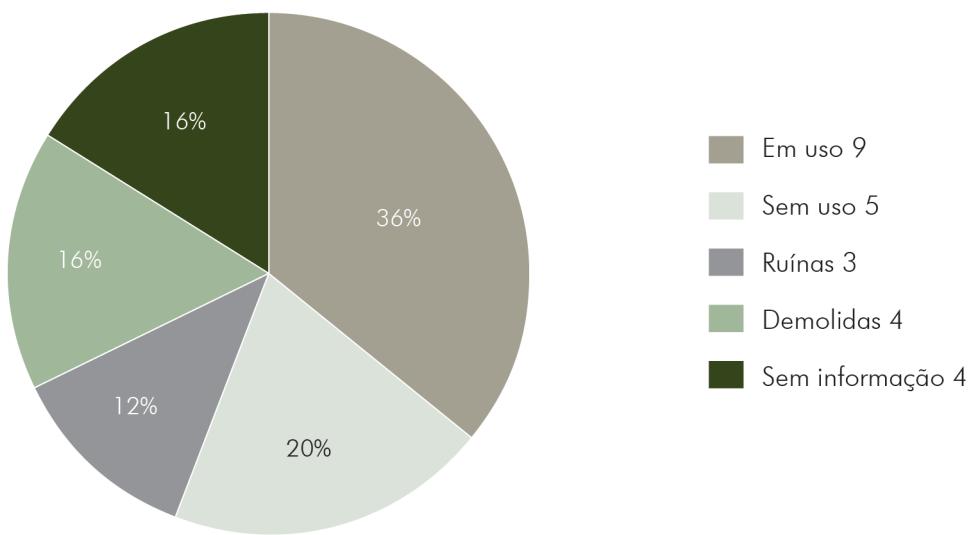
Esquema do Ramal Paraopeba, com seus usos e condições atuais.

Ramal Ponte Nova:

Segundo Giesbrecht, o ramal de Ponte Nova foi construído entre 1887 e 1888 para, da estação de Burnier, se atingir Ouro Preto, então capital da Província, para que ligasse, posteriormente, essa cidade ao Rio de Janeiro. Somente mais tarde, entre 1914 e 1926, o trecho que chegaria a Ponte Nova e dali se ligaria com duas linhas da E. F. Leopoldina: a Três Rios-Caratinga e o ramal de Dom Silvério. Até 1980 ainda havia trens mistos percorrendo o ramal. Atualmente o ramal da Ponte Nova está desativado, tanto para passageiros como para cargas.⁹

O trecho que chegou a ter 25 estações, perdeu 4, e 3 estão em ruínas. 9 utilizada e 5 estão sem uso, no momento. Não se obteve informações sobre 4 estações.

Apesar do número de perda de estações no trecho, há um programa de preservação. 4 das estações remanescentes são tombadas por seus municípios: Rodrigo Silva (no município de Ouro Preto), a estação sede de Ouro Preto (que também está no tombamento nacional devido sua inserção na perimetral do tombamento), a estação de Mariana e de Acaiaca.



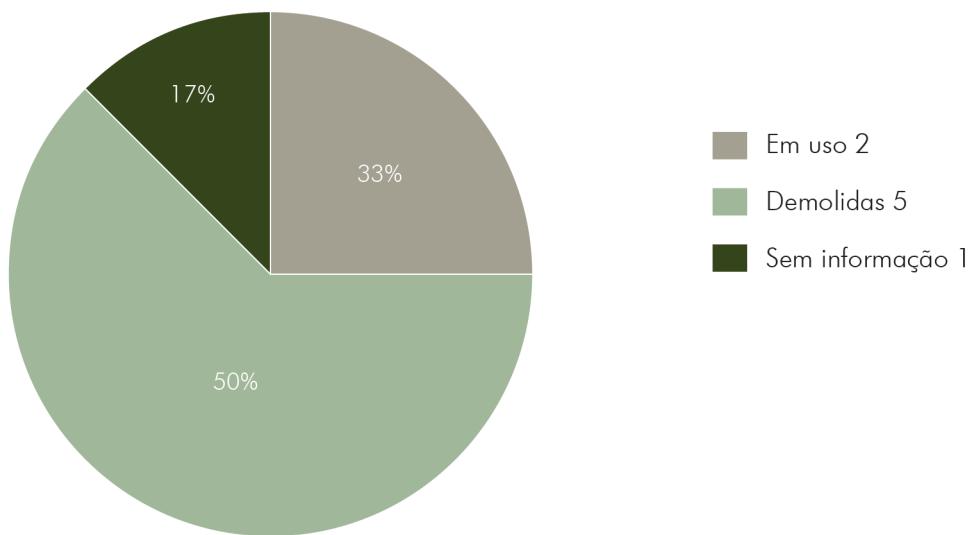
Esquema do Ramal Ponte Nova, com seus usos e condições atuais

Ramal de Belo Horizonte:

Em 1895, já sob a nova denominação, os trilhos da ferrovia chegaram nas proximidades do local da futura estação de General Carneiro, no município de Sabará, de onde bipartiram-se por novos ramais: por um lado, o Ramal de Belo Horizonte, inaugurado no mesmo ano de 1895, uma linha de 14 km que ligava General Carneiro aos canteiros de obras da

⁹ http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_linhacentro/efcb_linhadocentro_mg.htm

futura capital mineira. Com o Ramal, o material importado para a construção da Nova Capital chegava ao porto do Rio de Janeiro, embarcava na estação daquela cidade e seguia até a futura Cidade de Minas, em plena construção, inaugurada em 1897, só em 1901 a capital passaria a se chamar Belo Horizonte. O Ramal foi vendido à União em 1899 e incorporado à EFCB. Nele se destacavam as estações de General Carneiro, de formato triangular, demolida na década de 1960 e a Estação de Minas que foi demolida em 1920, para dar lugar à atual, que hoje abriga o Museu de Artes e Ofícios.

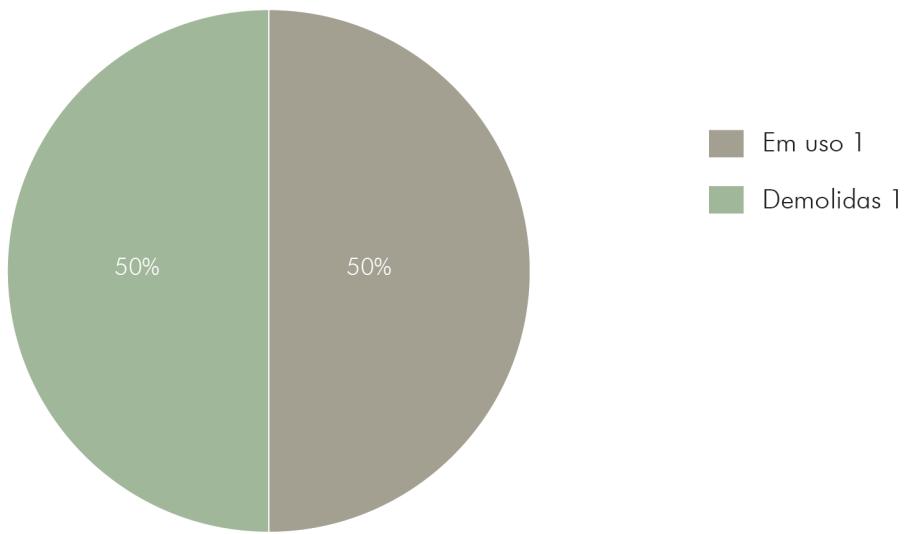


Esquema do ramal de Belo Horizonte, com seus usos e condições atuais

O ramal continha 8 estações das quais 5 foram demolidas e uma não foi possível localizar qualquer informação. As duas que restaram são a estação do Horto Florestal e a estação de Belo Horizonte, que é tombada pelo município junto ao conjunto paisagístico da praça onde se localiza. O Iphan valorou 5 imóveis da RFFSA na capital: Casa do Conde de Santa Marinha, Escritório da Oficina RCV, Alojamento da Tração, Oficina Eletrotécnica, Oficina, Depósito de Material, Posto de abastecimento.

Sub-ramal Matadouro:

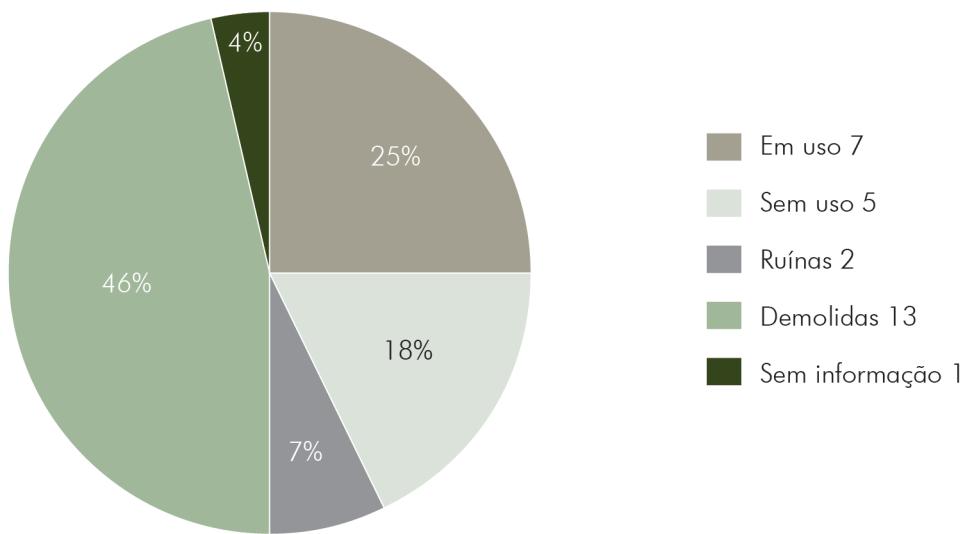
Com apenas a estação de Matadouro que partia do trevo na estação do Horto Florestal, o ramal se perdeu e a estação foi demolida. Era a ponta e a única estação do ramal que tinha cerca de 7 km. A linha passou a transportar passageiros com trens de subúrbio a partir de 1953 até o Matadouro. E na década de 1970 foi desativada. Essa estação, de Matadouro, servia aos Frigoríficos de Minas Gerais, FRIMISA, criado pelo governo JK.



Esquema do sub-ramal de Matadouro, com seus usos e condições atuais

Ramal Nova Era:

Das 28 estações do trecho, 13 foram demolidas, 1 não há informações e 2 estão em ruínas. 5 seguem sem uso e 7 são utilizadas. 3 são tombadas municipalmente: Caeté, Santa Bárbara e Nova Era.

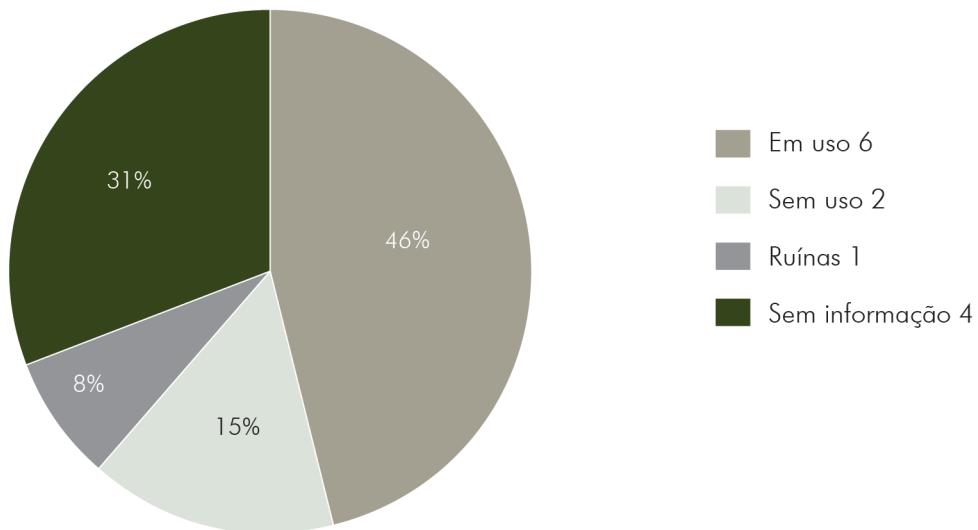


Esquema do ramal de Nova Era, com seus usos e condições atuais

Ramal Diamantina:

13 estações formavam o ramal que saia da linha centro e bifurcava até Diamantina. Desses 6 ainda são utilizadas, 2 estão sem uso, 1 está em ruínas e 4 não se localizou

informações a respeito. O ramal conta com tombamento municipal nas estações Santo Hipólito, Conselheiro Mata e Guaicuí, além de valoração federal na estação de Gualcuí. Já a estação de Diamantina é alcançada pelo tombamento do conjunto urbano em nível federal.



Esquema do ramal de Diamantina, com seus usos e condições atuais

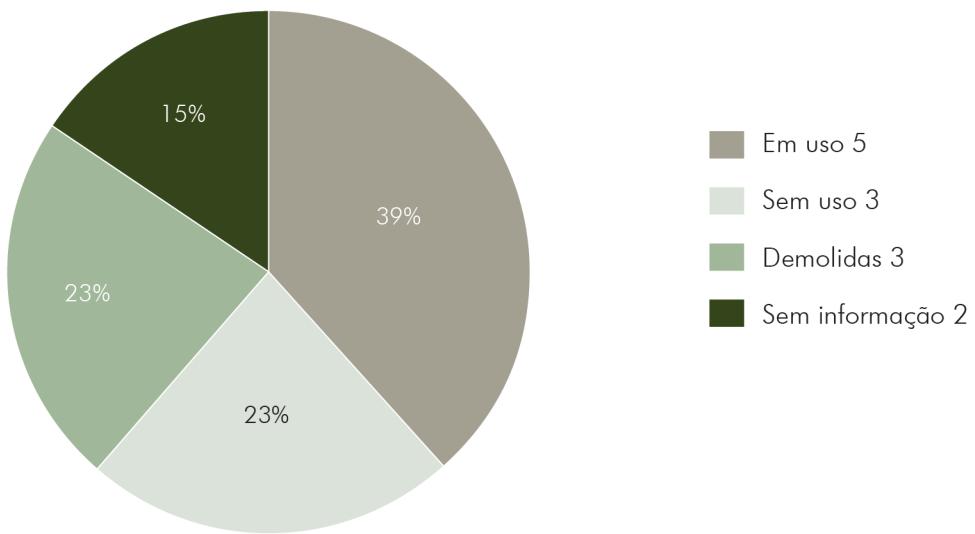
Ramal Pirapora:

O ramal de Pirapora saiu da Estação de Corinto e chegou em 1910 a Pirapora, às margens do rio São Francisco, mas para cruzar o rio através de uma ponte ferroviária, levou 12 anos, quando foi inaugurada a estação de Independência, em Buritizeiro. Nessa época, o trecho fazia parte da Linha do Centro da Central do Brasil. Nos anos 1930, esta tornou-se um ramal.

Na mesma época, a estação de Buritizeiro, bem como a ponte sobre o São Francisco foram desativadas. O ramal nunca passou dali, ao contrário dos planos de 1922, que pretendiam que o ramal alcançasse a cidade de Belém, no Pará. No final dos anos 1970, o tráfego de passageiros foi desativado no trecho. A linha permaneceu ativa até 2003, pelo menos oficialmente. Verificou-se que ainda há trilhos sobre a ponte do São Francisco.¹⁰

Das 13 estações que faziam parte desse trecho, 5 estão em uso, 5 sem uso, 3 foram demolidas e 2 não apresentam informações. Ainda assim 4 estações são tombadas por seus municípios: Pirapora, Buritizeiro, Várzea de Palma, Buritis sendo essas duas últimas valoradas pelo IPHAN. Há, ainda, no trecho, a estação de Lassance tombada pela União em 1998.

¹⁰ Disponível em [\[http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_linhacentro/efcb_linhadocentro_mg.htm\]](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_linhacentro/efcb_linhadocentro_mg.htm). Acesso em 11/jan/2018.

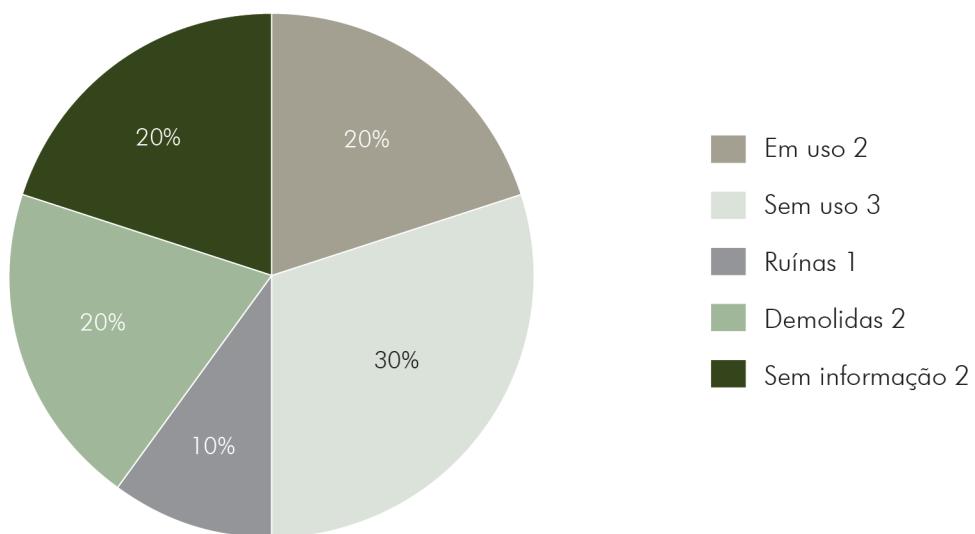


Esquema do ramal de Pirapora, com seus usos e condições atuais.

Ramal Porto Novo de Cunha:

O último grande ramal da Central do Brasil, tratado aqui, é o de Porto Novo de Cunha, que liga Santa Fé a Além Paraíba e Minas Gerais ao Rio de Janeiro. Chamado anteriormente de Linha Auxiliar foi o único trecho que foi incorporado a EFCB e não construído já como CB. Pertencia a E. F. Melhoramentos em 1892 sendo vendida para a CB em 1903. Foi por esse importantíssimo trecho que a Central do Brasil entrou em Minas Gerais pela estação de Chiador, em 1869.

Hoje, das 10 estações, 2 estão em uso, 3 sem uso, 1 em ruínas, 2 demolidas e 2 sem informações. Há duas estações com tombamento municipal Chiador e Porto Novo de Cunha.

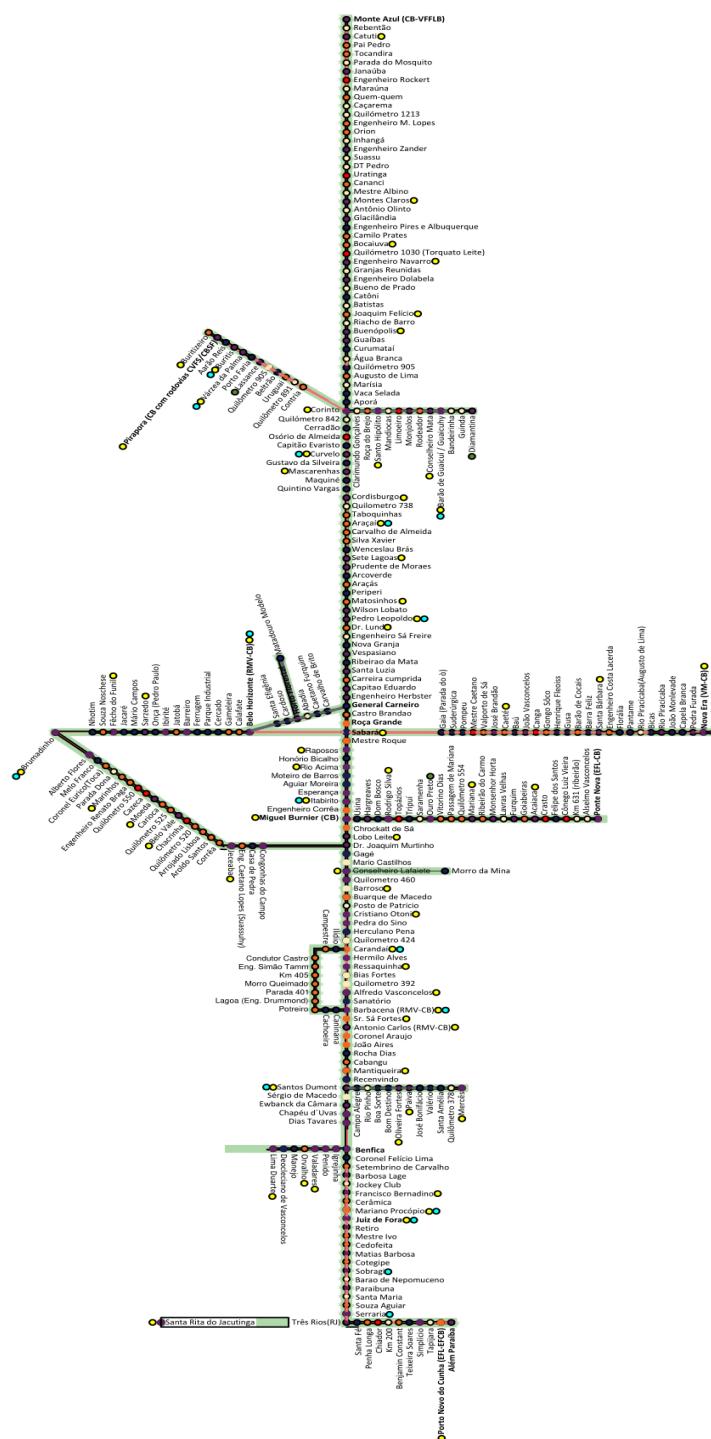


Esquema do ramal de Porto Novo de Cunha, com seus usos e condições atuais

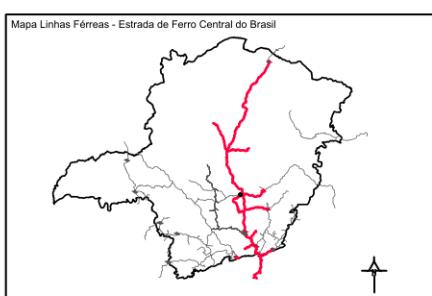
Ramal de Santa Rita do Jacutinga:

No pequeno ramal de Santa Rita do Jacutinga apenas a própria estação é colocada. Existiram duas estações, ambas desativadas. O prédio da estação da EFCB atualmente é utilizado como rodoviária da cidade, desde 2012, e o da estação da RMV é ocupado por uma confecção.

Estrada de Ferro Central do Brasil



Convenções	
E.F. Central do Brasil	
Linhas em operação	
Linhas erradicadas	
Estações com Tombamento Federal	
Estações Valoradas	
Proteção Municipal	
Proteção Estadual	
Em Uso	
Sem uso	
Demolidas	
Sem informações	
Ruinhas	

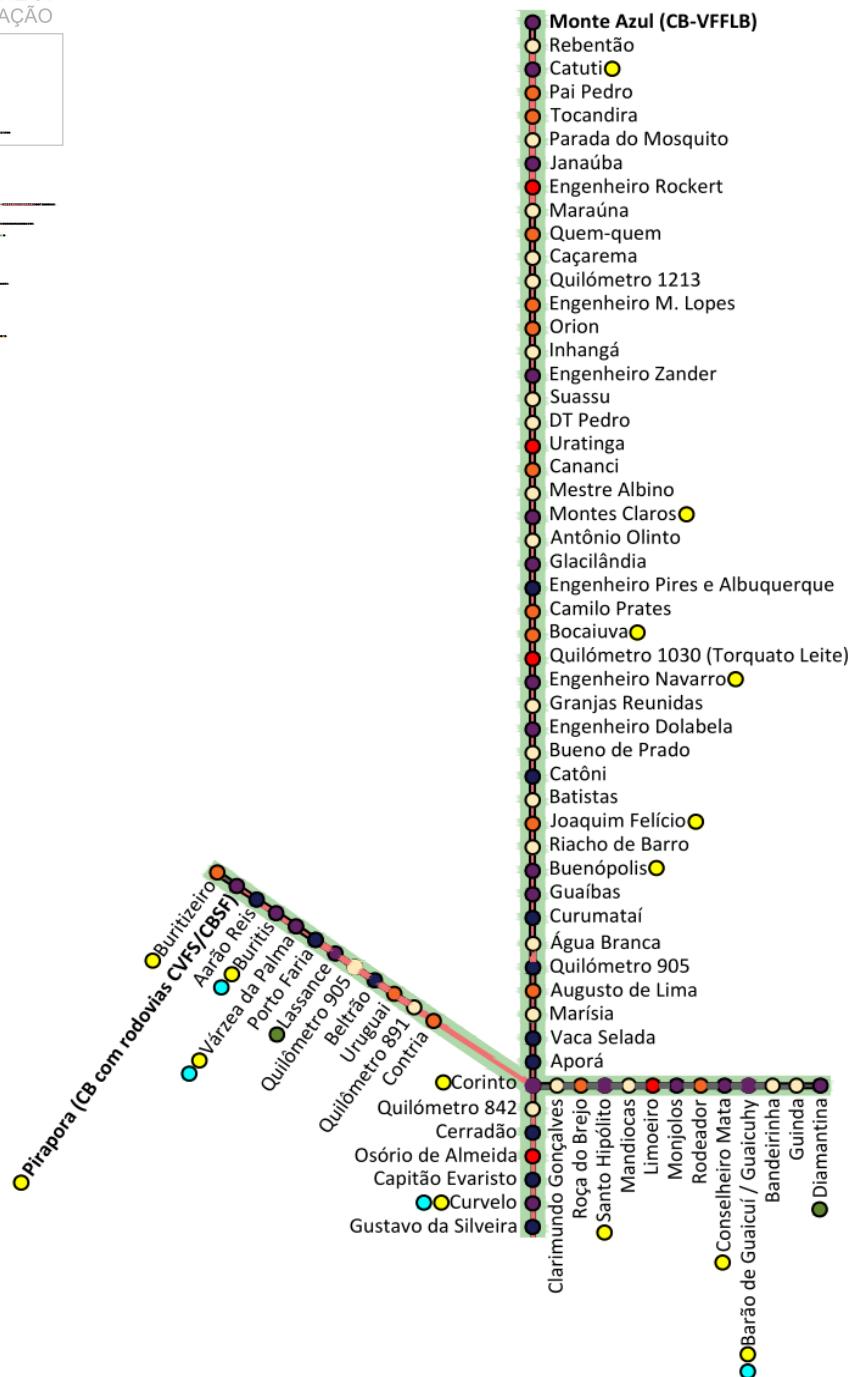


ITÉM:	Estrada de Ferro Central do Brasil		RESPONSÁVEL:	FERNANDA DOS SANTOS SILVA	
ASSUNTO:	Esquema de usos da EFCB		ESCALA:	Sem escala	
REGISTRO:			FOLHA:	1/1	
			DATA:	11/12/2017	
	Produto II - Práticas Supervisionadas - PEP/MINHAZ				

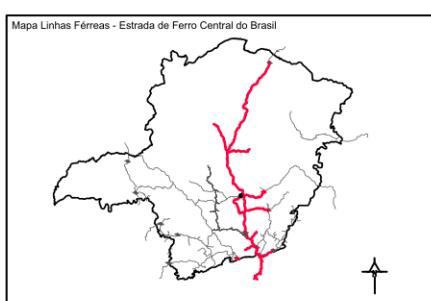
Mapa em estilo metrô das Estrada de Ferro Central do Brasil

Estrada de Ferro Central do Brasil

DETALHE 01 AMPLIAÇÃO



Convenções	
E.F. Central do Brasil	
Linhos em operação	
Linhos erradicadas	
Estações com Tombamento Federal	
Estações Valoradas	
Proteção Municipal	
Proteção Estadual	
Em Uso	
Sem uso	
Demolidas	
Sem informações	
Ruinas	

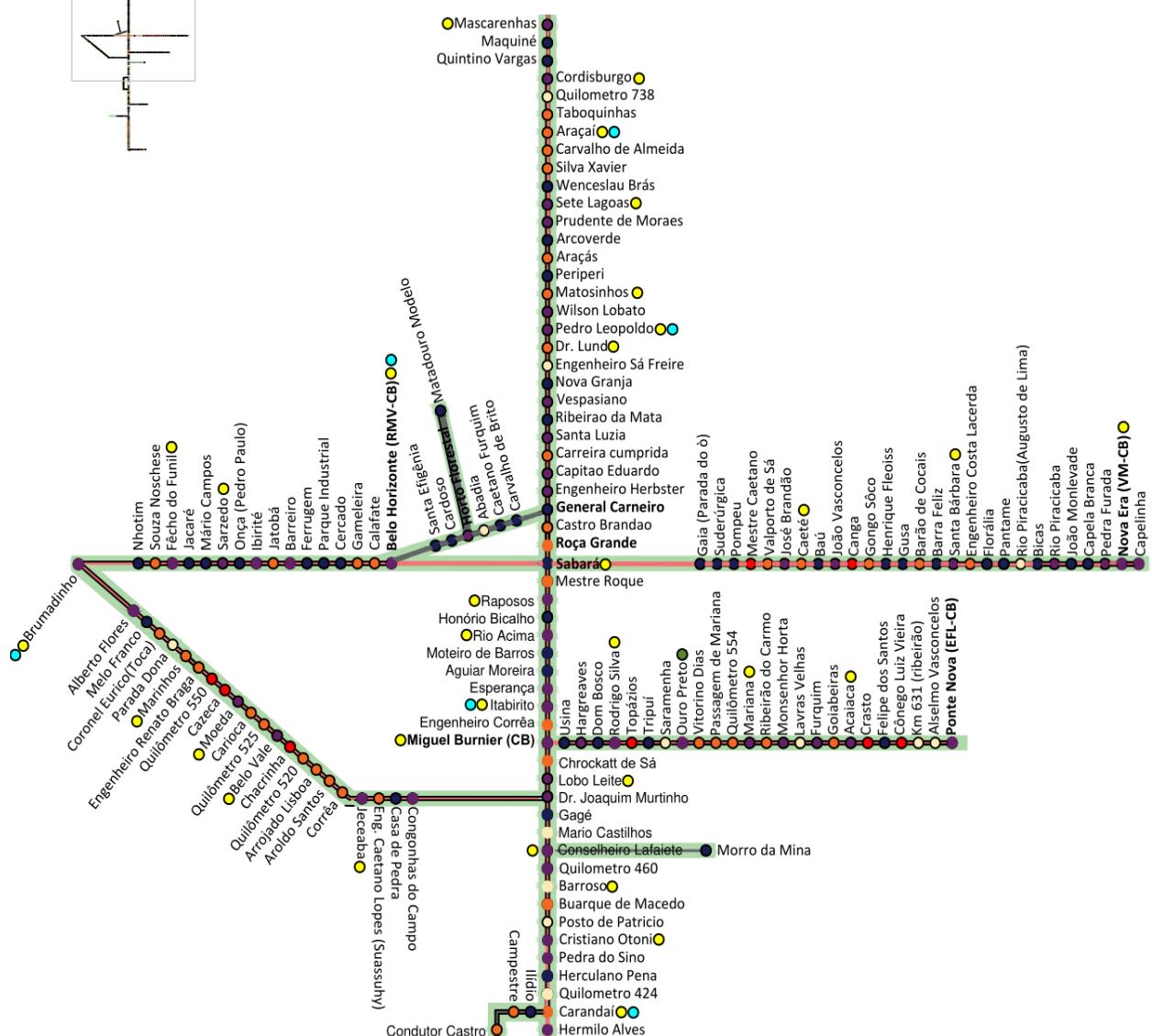
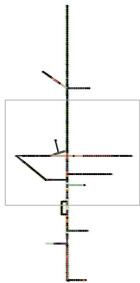


TÍTULO:	Estrada de Ferro Central do Brasil	RESPONSÁVEL:	FERNANDA DOS SANTOS SILVA
ASSUNTO:	Esquema de usos da EFCB	ESCALA:	Sem escala
DESTINO:	Produto II - Práticas Supervisionadas - PEP/IPHAN	DATA:	11/12/2017

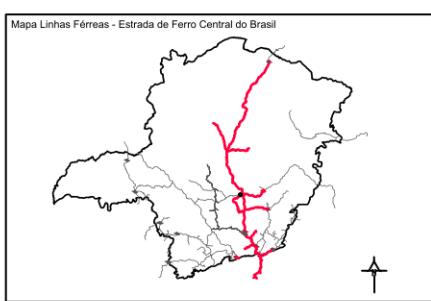
Ampliação de detalhe do mapa em estilo metrô das Estrada de Ferro Central do Brasil

Estrada de Ferro Central do Brasil

DETALHE 02 AMPLIAÇÃO



Convenções	
E.F. Central do Brasil	
Linhas em operação	
Linhas erradicadas	
Estações com Tombamento Federal	
Estações Valoradas	
Proteção Municipal	
Proteção Estadual	
Em Uso	
Sem uso	
Demolidas	
Sem informações	
Ruínas	

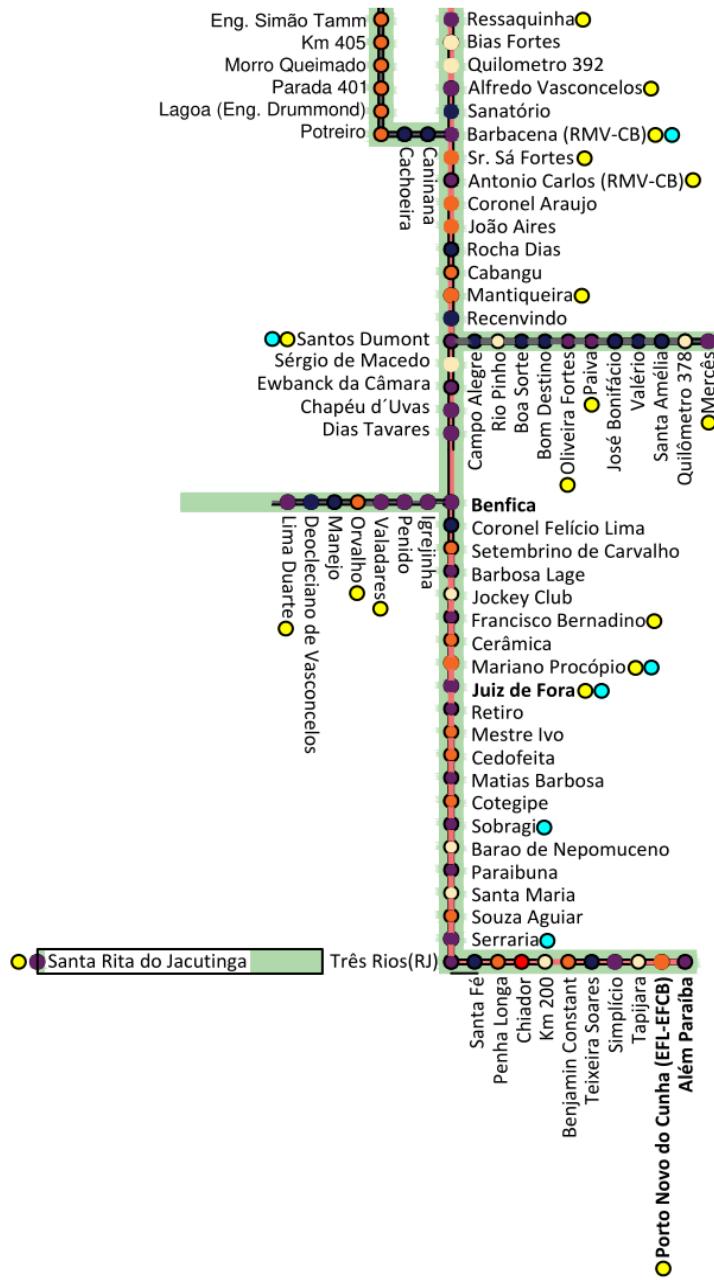


TIÍTULO:	Estrada de Ferro Central do Brasil		RESPONSÁVEL:	FERNANDA DOS SANTOS SILVA	
ASSUNTO:	Esquema de usos da EFCB		ESCALA:	Sem escala	
DESTINO:	Produto II - Práticas Supervisionadas - PEPI/PHAN		FOLHA:	1/1	
			DATA:	11/12/2017	

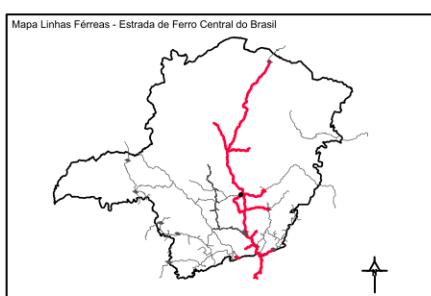
Ampliação de detalhe do mapa em estilo metrô das Estrada de Ferro Central do Brasil

Estrada de Ferro Central do Brasil

DETALHE 03 AMPLIAÇÃO



Convenções	
E.F. Central do Brasil	
Linhas em operação	
Linhas erradicadas	
Estações com Tombamento Federal	
Estações Valoradas	
Proteção Municipal	
Proteção Estadual	
Em Uso	
Sem uso	
Demolidas	
Sem informações	
Ruinas	



VERACO:	Estrada de Ferro Central do Brasil	RESPONSAVEL:	FERNANDA DOS SANTOS SILVA
ASSUNTO:	Esquema de usos da EFCB	ESCALA:	Sem escala
DESTINO:	Produto II - Práticas Supervisionadas - PEP/IRIAN	DATA:	11/12/2017

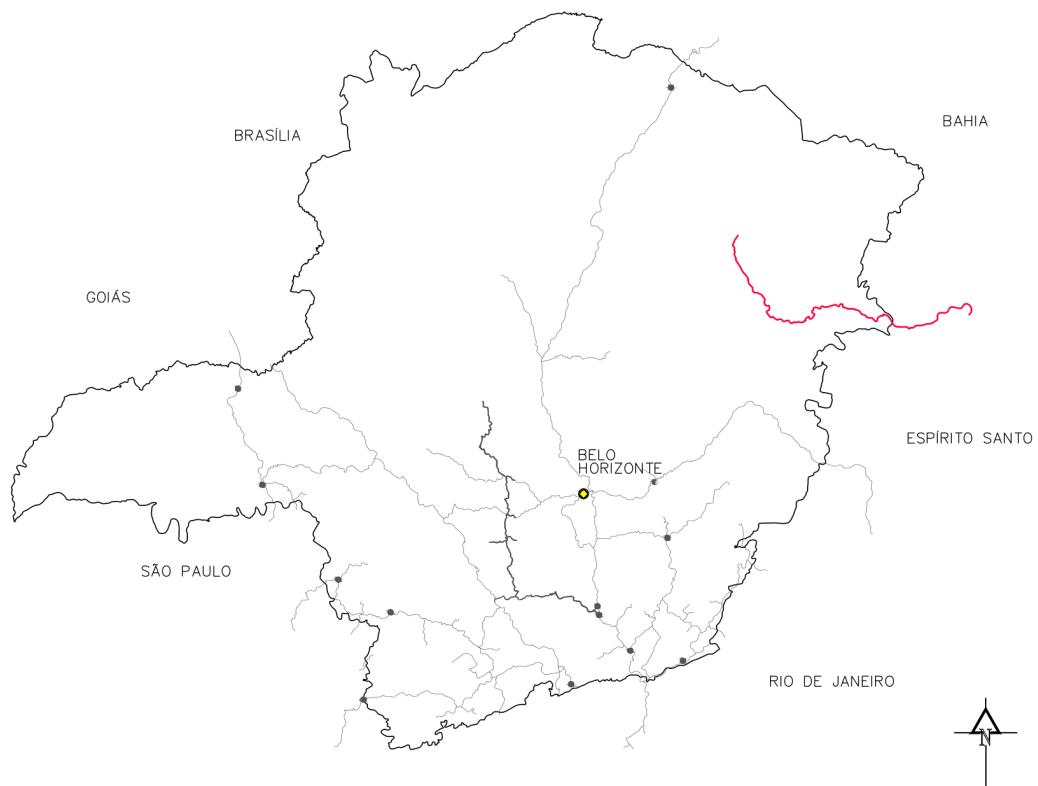
Ampliação de detalhe do mapa em estilo metrô das Estrada de Ferro Central do Brasil

3.2 EFBM – Estrada de Ferro Bahia Minas

I. Contextualização Histórica

[...] antes mesmo do badalar do sino da Igreja Matriz, às cinco horas, a maior parte da população já se movimentava na agradável manhã, sob grande expectativa, enquanto grupos de exaltados com instrumentos musicais improvisados percorriam as ruas centrais, acordando os retardatários, convocando-os para o maior acontecimento do primeiro século da existência da Cidade, a inauguração da Estação da Estrada de Ferro Bahia e Minas.¹¹

A E. F. Bahia a Minas começou a ser aberta em 1881, ligando Caravelas, no litoral baiano, a serra de Aimorés em Minas Gerais, um ano depois. Somente em 1898 a ferrovia chegou a Teófilo Otoni, e em 1918, a Ladainha. Em 1930 atingiu Schnoor. Em 1941, chegou a Alfredo Graça, e, em 1942, chegou em Araçuaí, seu ponto final definitivo. A ferrovia originalmente pertencia à Província da Bahia; em 1897 passou a ser propriedade do Estado de Minas Gerais. Em 1965, foi encampada pela V. F. Centro-Oeste e um ano depois, 1966, foi extinta. Houve planos para a união da ferrovia com a Vitória-Minas, no entanto isso não ocorreu.



Mapa da malha ferroviária de Minas Gerais. Em vermelho a Estrada de Ferro Bahia-Minas (EFBM).

¹¹ Revista Confronto. Teófilo Otoni: Junho de 1979, p. 10. Apud NOVAIS, Weber Bezerra. Bahia-Minas: Caminhos de Ferro em Teófilo Otoni, 2010. Disponível em: <http://www.fenord.edu.br/revistaaguia/revista2013/textos/artigo%2010.pdf>. Acesso em 09/nov de 2017.

A Estrada de Ferro Minas Bahia tinha por objetivo ligar Minas Gerais ao porto de Caravelas, na Bahia facilitando assim o comércio da madeira. Como o porto não foi implantado a ferrovia buscou a sua viabilização por meio do comércio do café, que não prosperou, e outros produtos. Nesse contexto a ferrovia foi incorporada pela Viação Férrea Federal Leste Brasileiro (VFFLB), em seguida transferida ao Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF) e à Viação Férrea Centro-Oeste (VFCO), e finalmente pela Rede Ferroviária Federal S.A. quando foi desativada em 1966.¹²

A Baiminas, como ficou conhecida, transportava principalmente cereais, café e madeira, e foi responsável pela fundação e desenvolvimento de muitas cidades e vilas por onde sua malha passava. Seus quase 600km ligaram o Jequitinhonha ao Atlântico, de Araçuaí a Ponta de Areia - porto que recebia navios da costa do Sudeste.

Jaime Gomes, autor de “*Um trem passou em minha vida*”, destacou que “milhares de pessoas se deslocaram para aquela região. Montaram engenhos, serrarias e olarias; fundaram vilas, povoados e até cidades. Parte do Sul baiano e do Nordeste mineiro prosperaram, milagrosamente”. O avanço econômico é mostrado em números. De 1935 a 1944, por exemplo, o volume nos vagões de carga passou de 76.874 toneladas para 174.161 toneladas (aumento de 126%). O total de passageiros subiu em escala maior num período menor, de 51,3 mil pessoas em 1935 para 373 mil homens e mulheres em 1940 (acréscimo de 627%).¹³

Os imóveis que pertencem a Estrada de Ferro Bahia-Minas (Araçuaí a Caravelas), passaram a integrar o patrimônio da RFFSA, nos termos da Lei nº 3.155, de 13/03/1957 e posteriormente foram erradicados via DECRETO nº 58.341, de 03/05/1966. De acordo com o DNIT, todas as estações e bens do trecho foram vendidos para as Prefeituras dos Municípios aos quais os referidos bens pertencem.

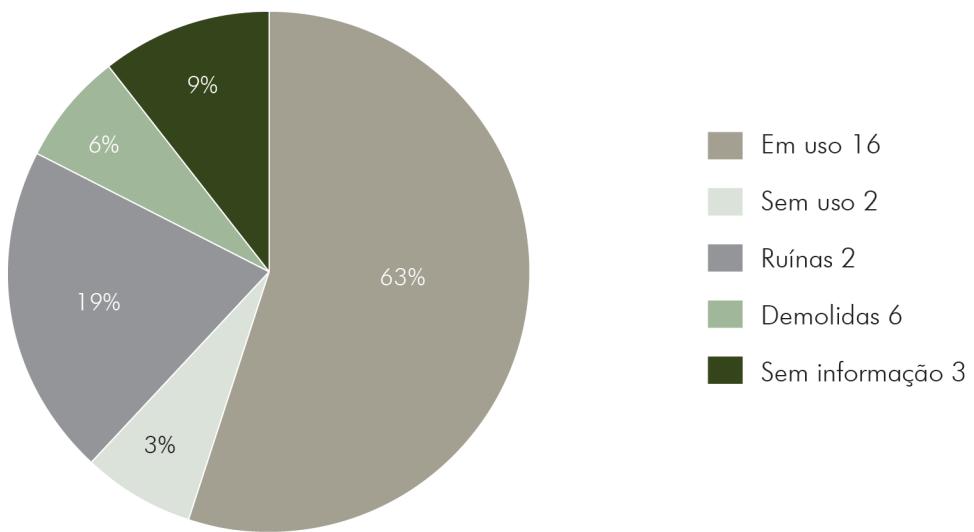
II. Contexto Atual

A Bahia-Minas era composta por 29 estações ferroviárias, conforme esquema a seguir. Do total de 29 estações, 16 se apresentam em uso ou com relativo grau de integridade que as tornem passíveis de preservação. A estação de Sucanga, apesar do tombamento municipal, segue sem uso, bem como a estação de Brejaúba. 6 estações foram demolidas, dentre elas a estação de Teófilo Otoni, que apesar de não ter passado pelo processo de demolição, foi completamente alterada e hoje, no terreno da antiga estação funciona a rodoviária da cidade. Existem ainda 2 estações em ruínas e 3 sem informações. É importante ressaltar que 5 estações foram tombadas pelas prefeituras municipais, além da locomotiva Pojixá, tombada em 2008 pelo município de Teófilo Otoni.

¹² Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/baiminas/bahia-minas.htm>. Acesso em 09/nov de 2017.

¹³ Disponível em: https://www.em.com.br/app/noticia/economia/2015/08/02/internas_economia,674427/ferrovia-bahia-minas-em-refaz-o-trajeto-da-linha-ferrea.shtml Acesso em 09/nov de 2017.

SITUAÇÃO ATUAL



Usos e estado de conservação atual da EFBM

Apesar de algumas estações estão ocupadas ou apresentam-se íntegras, sua Valoração por meio da Portaria N° 407/2010 não se aplica, visto que, esses bens já não faziam parte do patrimônio da RFFSA, desde 1966, quando foram vendidos aos municípios, após o processo de erradicação da linha.

Além disso, mesmo considerando a importância da EFBM para o desenvolvimento econômico e processo de ocupação da região do Vale do Jequitinhonha, as estações da linha, neste momento não somam atributos que justifiquem a formalização de sua proteção em nível nacional por meio do Decreto-Lei 25/1937, por exemplo. Sendo recomendado a análise de atribuição de valor pelas instâncias municipais e estadual.

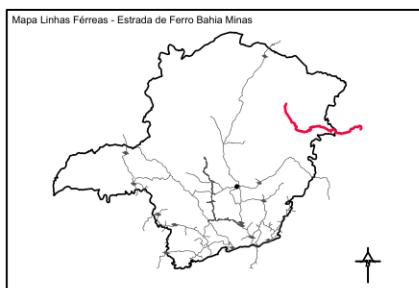
Os imóveis que pertencem a Estrada de Ferro Bahia-Minas (Araçuaí a Caravelas), passaram a integrar o patrimônio da RFFSA, nos termos da LEI nº3.155, de 13/03/1957 e posteriormente foram erradicados via DECRETO nº 58.341, de 03/05/1966. De acordo com o DNIT, todas as estações e bens do trecho foram vendidos para as Prefeituras dos Municípios aos quais os referidos bens pertencem. Os dados apresentados no esquema a seguir, foram levantados a partir das seguintes fontes bibliográficas:

- * DNIT. Lista de ramais erradicados da extinta RFFSA. EF Bahia-Minas.
- * CGT. Guia Geral das Estradas de Ferro e Empresas de Transporte com elas articuladas. G-1. Estações, Portos e Agências. Controladoria Geral de Transportes, 1960.
- * IPHAN. Inventários do Patrimônio Cultural Ferroviário de Minas Gerais, 2009.
- * Mapa do Estado de Minas Gerais. Organizado e editado pela Sociedade Comercial e Representações Gráficas LTDA com colaboração do Departamento de Geografia e o Departamento de Estradas de Rodagem do estado de Minas Gerais. CGC nº76500511/2, 1971.
- * Portal das Estações ferroviárias. Disponível em: < <http://www.estacoesferroviarias.com.br> >. Acesso em 03 de novembro de 2017.

Estrada de Ferro Bahia Minas



Convenções	
EFBM	■
Linha erradicada	■■■
Em uso	●
Sem uso	○
Ruínas	●○
Demolidas	○
Sem informações	●○
Tombamento municipal	○



TITULO:	Estrada de Ferro Bahia Minas	RESPONSAVEL:	FERNANDA DOS SANTOS SILVA
ASSUNTO:	Esquema de usos da EFBM	ESCALA:	Sem escala
DESTINO:	Produto II - Práticas Supervisionadas - PEP/IPHAN	POEMA:	1/1

Mapa em estilo metrô das Estradas de Ferro Bahia Minas

3.3 EFG – Estrada de Ferro Goiás

I. Contextualização Histórica¹⁴

Essa estrada surgiu da necessidade de criar melhorias ao estado goiano, ela integrou a região à malha ferroviária nacional, rompendo o forte isolamento geográfico que marcou o estado até princípios do século XX.

Criada em 1872, com capital das oligarquias cafeeiras paulistas, desde fins do século XIX já era uma das maiores ferrovias brasileiras de então, ligando Campinas - SP a Araguari - MG na linha tronco, além de vários outros ramais. Para uma época em que não havia muitas opções de transportes, ser “ponta de trilhos” constituía uma situação bastante vantajosa para a cidade, que controlava o comércio em uma vasta área de localidades ainda não atingidas pela ferrovia. Os moradores desses lugares, além dos trilhos, tinham que se deslocar até Araguari para seguir aos grandes centros ou para embarcar sua produção. Na cidade também era possível comprar produtos manufaturados e outros gêneros considerados raros.

Araguari soube aproveitar bem seu ponto territorial estratégico. Foi uma época de intenso desenvolvimento para o município, que graças à ferrovia servia de entreposto comercial entre grandes centros nacionais como Rio de Janeiro e São Paulo, e toda a zona além do rio Paranaíba. (Reis, 1993)

De certa forma, não havia interesse local de que a ferrovia prolongasse seus trilhos pelo sertão de Goiás adentro, o que poderia tirar a condição vantajosa de Araguari e, numa escala maior, a condição estratégica de Minas Gerais controlando o intercâmbio comercial com Goiás.

Em 1906, a EFAT (Estrada de Ferro Alto Tocantins) teve seu nome modificado para Estrada de Ferro Goyaz – EFG. Em 1907, o ponto inicial foi alterado para Formiga - MG, onde as obras da Estrada de Ferro Oeste de Minas - EFOM estavam paralisadas.

A “Oeste”, como a EFOM também era chamada, foi criada pela Lei Provincial nº1914, de 29 de julho de 1872. Pelo Decreto nº862, de 10 de outubro de 1890, ela tinha a concessão para construir uma ferrovia desde Angra dos Reis - RJ até Catalão - GO. Porém, o trecho além de Formiga - MG foi transferido para a concessão da EFG. De acordo com a ideia do então presidente Affonso Pena, a medida tinha o objetivo de privilegiar a EFOM, que desde 1903 era uma empresa federal, em detrimento da Mogiana (CMEF), que era particular e sediada no estado de São Paulo. Além do mais, a EFOM teria ligação com o litoral, condição de que a Mogiana não dispunha. Um outro fator importante, e que não fica tão perceptível numa primeira análise, é que todo o material para a ferrovia em construção teria que ser transportado por outra ferrovia, gerando boa receita para a existente.

¹⁴ O histórico mais amplo da RMV foi realizado no Inventário do Patrimônio Cultural Ferroviário, em 2009 pelo IPHAN e pode ser acessado no Centro de Documentação e Informação na Superintendência de Minas Gerais em Belo Horizonte.

Já neste mesmo ano foram iniciados os trabalhos da EFG em Formiga - MG, ficando pronto o primeiro trecho, que chegou à Arcos - MG já no ano seguinte. Era a oitava ferrovia em solo mineiro. Em 1909, o decreto 7.562 organizou novamente a EFG, que passou a avançar também no trecho que partia de Araguari, em Minas Gerais, em direção à Goiás. (Lima, 2003).

Os trilhos chegaram às margens do Rio Corumbá em 15 de novembro de 1914. A estação de Roncador, que é o nome de um córrego das proximidades, foi construída 16 quilômetros adiante da estação de Urutaí. Mas a partir daí, com o início da Primeira Grande Guerra, houve intensas dificuldades operacionais e financeiras na aquisição e construção da ponte metálica, que deveria ser importada da Europa, já que no Brasil não se fabricava esse tipo de material. (Cavalcante, 1978).

Além destes fatores, não foi possível pagar o salário dos funcionários, e a Estrada de Ferro Goiás entrou em profunda crise financeira. A frente de trabalhos de Formiga ia seguia vagarosamente, até ser paralisada em Patrocínio - MG, em 1918.

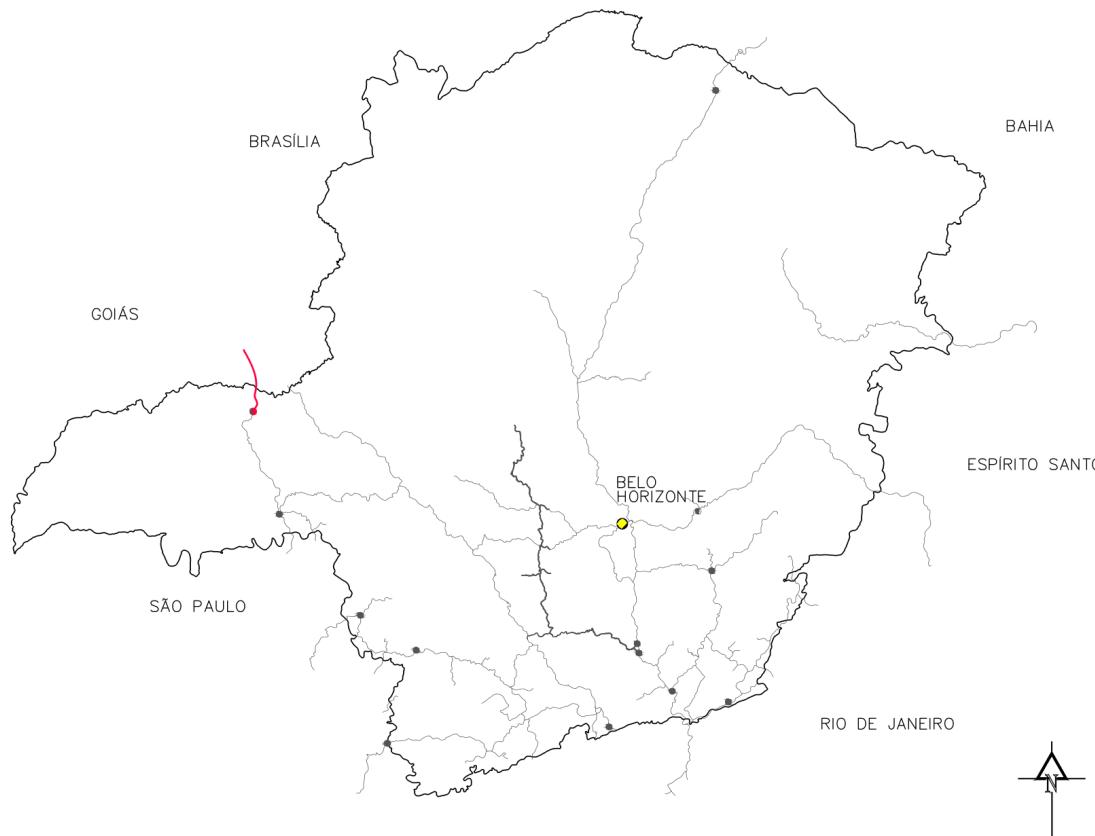
A partir daí a história da Estrada de Ferro Goiás mudou radicalmente. Em 1920 a ferrovia faliu e acabou sendo encampada pelo Governo Federal. O trecho de Formiga até Patrocínio foi transferido para a Estrada de Ferro Oeste de Minas - EFOM, enquanto o trecho Araguari-Roncador permanecia como Estrada de Ferro Goiás, agora de caráter federal. (Lima, 2003).

Nos anos seguintes a 1935, a antiga EFOM, integrada desde 1931 à Rede Mineira de Viação - RMV deu prosseguimento ao trecho que pertenceu à EFG, no Alto Paranaíba, anos antes. A partir de Patrocínio - MG, que era ponta dos trilhos desde 1918, os trabalhos continuaram em 1937, rumo ao rio Paranaíba, chegando à cidade mineira de Monte Carmelo neste mesmo ano.

Cinco anos depois, a empresa continuou o restante do trajeto e construiu a ponte sobre o rio Paranaíba, entre Douradoquara - MG e Três Ranchos - GO, chegando até Oujidor - GO, onde já existia uma estação da EFG. Desta forma, os trilhos da RMV, também chamada de "Mineira", finalmente alcançaram os da EFG.

Como ambas as ferrovias eram federais, o trecho Oujidor-Catalão-Goiandira, foi transferido da EFG à RMV. O prédio da estação de Oujidor foi mantido, mas um novo foi construído em Catalão, seguindo características do art déco, no mesmo lugar onde ficava a antiga, pertencente à EFG.

Em 1965 a E.F.Goiás juntamente com a RMV e a Estrada de Ferro Bahia e Minas se transformou na Viação Férrea Centro-Oeste - VFCO sendo incorporada a Rede Ferroviária Federal S/A - RFFSA quando do início das suas atividades em 1º de outubro de 1957.



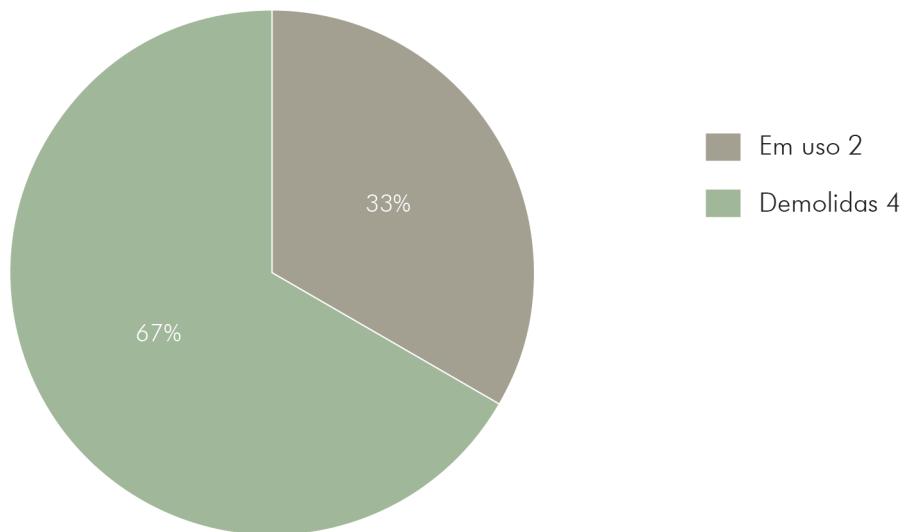
Mapa com as principais estradas férreas de Minas Gerais com destaque, em vermelho, para a Estrada de Ferro Goiás.

II. Contexto Atual

A EFG se estendeu pela região noroeste de Minas Gerais, e teve sua configuração alterada ao longo do tempo. No território mineiro a estrada incorporou as estações pertencentes à EFOM. Ao todo foram 6 estações ferroviárias em MG até a divisa com Goiás. 4 estações já não existem mais, restam as estações de Amanhece e Araguari.

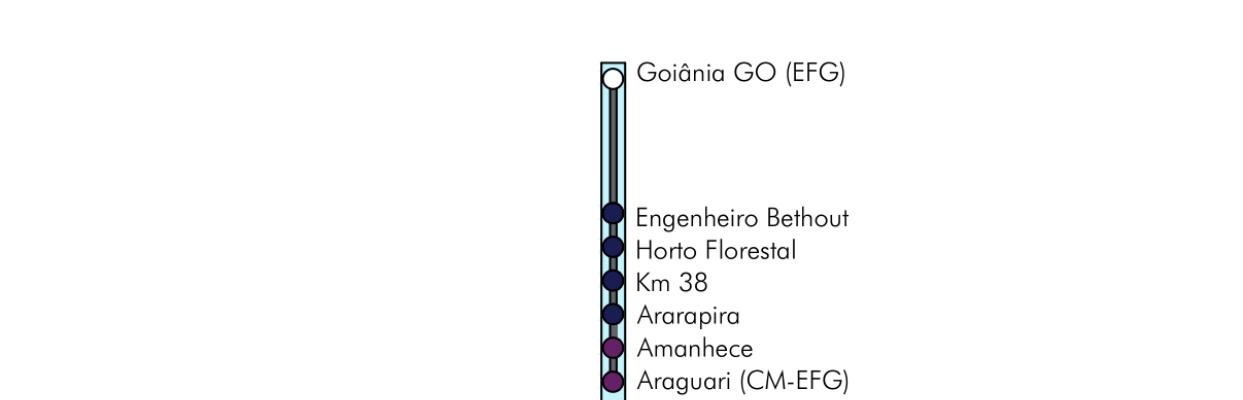
A estação Amanhece, localizada no município de Araguari é atualmente Posto da Polícia Militar e é tombada pelo município. A Estação de Araguari possui tombamento municipal e estadual e não pode ser valorada com a estação de Araguari com amparo na Lei 11.486/2007 pois não fazia parte do patrimônio da RFFSA na implantação da Lei.

SITUAÇÃO ATUAL



Esquema da EFG com seus usos e condições atuais.

Estradas de Ferro Goiás



Convenções	
EFG	
Linhas em operação	
Linhas erradicadas	
Estações com Tombamento Federal	
Estações Valoradas	
Proteção Municipal	
Proteção Estadual	
Em Uso	
Sem uso	
Demolidas	
Sem informações	
Ruínas	



ITACO	RESPONSAVEL
Estrada de Ferro Goiás	FERNANDA DOS SANTOS SILVA
ASSUNTO:	Esquema de usos da EFG
ESCALA:	Sem escala
POSIÇÃO:	1/1
DESTINO:	Produto II - Práticas Supervisionadas - PEP/IPHAN
DATA:	11/12/2017

Mapa em estilo metrô das Estrada de Ferro Goiás

3.4 EFM – Estrada de Ferro Mogiana

I. Contextualização Histórica¹⁵

A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro fundada em 18 de março de 1872 teve quase 2000 quilometros de linhas e serviu aos estados de São Paulo e Minas Gerais até 1971, quando foi incorporada à Fepasa - Ferrovia Paulista S.A. O primeiro trecho da Mogiana foi inaugurado em 3 de maio de 1875, ligando Campinas à Jaguariúna, na época Jaguary. Em 27 de agosto do mesmo ano a linha chegava à Mogi Mirim e em 15 de novembro era inaugurado o ramal entre Jaguariúna e Amparo.

O último trecho foi inaugurado em 1921, quando os trilhos da CM chegaram em Passos-MG. Inicialmente denominada Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação, teve seus primeiros 50 anos, marcados pela expansão de suas linhas ou por tentativas de fusão com a Companhia Paulista. Em 1936, criou-se a Companhia Mogiana de Transportes, mais tarde Rodoviário da Cia. Mogiana.

A segunda metade de sua existência é marcada pela crise financeira da Companhia que culmina com a sua encampação pelo Governo do Estado de São Paulo, em 1952. Nesse mesmo ano, inicia o processo de dieselização com 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.

A Mogiana modernizou seus equipamentos fabricando carros metálicos e adquirindo novos vagões de carga, os seguidos déficits provocam a unificação das ferrovias paulistas, Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Estrada de Ferro Sorocabana, Estrada de Ferro Araraquara, Estrada de Ferro São Paulo - Minas (desde 1967 sob administração da CM) e a Mogiana, criando-se assim a Fepasa - Ferrovia Paulista S/A em 1971. Em 1968, inaugurou-se o serviço de transporte de passageiros para Brasília-DF, utilizando carros Budd-Mafersa adquiridos da Estrada de Ferro Sorocabana. Dos 2.000 km de linhas que possuía em 1922, em 1970 restaram apenas 1.500 km, com vários ramais foram desativados entre 1956 à 1970.

A Fepasa, privatizada em fins de 1998, não manteve a qualidade dos serviços prestados, principalmente no transporte de passageiros, provocando a total extinção dessa modalidade. A Mogiana mantinha oficinas em Campinas - uma das das maiores e mais completas do Brasil - Ribeirão Preto e Uberaba. Possuía depósitos de locomotivas em Aguaí e Guaxupé. Na oficina de Campinas fabricou-se locomotivas à vapor, carros de passageiros, vagões de carga e outros componentes. A Companhia serviu as cidades de Campinas, Jaguariúna, Amparo, Socorro, Serra Negra, Mogi Mirim, Mogi Guaçu, Aguaí, Casa Branca, São José do Rio Pardo, Ribeirão Preto, Franca, Uberaba, Uberlândia, Araguari, Poços de Caldas, São João da Boa Vista, São Simão, Itapira, Mococa, Guaxupé, Passos entre outras.¹⁶

¹⁵ O histórico mais amplo da EFM foi realizado no Inventário do Patrimônio Cultural Ferroviário, em 2009 pelo IPHAN e pode ser acessado no Centro de Documentação e Informação na Superintendência de Minas Gerais em Belo Horizonte.

¹⁶ Texto produzido por Paulo Rogério Cury e disponível em <http://www.cmeif.com.br/>

A linha-tronco da Mogiana - também conhecida como “linha do Catalão” - foi a primeira ferrovia a transpor o rio Grande - divisa da então Província de São Paulo com região do Triângulo Mineiro. A primeira ponte sobre o rio foi erguida em 1888 num trecho onde a água se afunila em corredeiras, próximo do local onde havia a cachoeira de Jaguara. Logo após a ponte, que era exclusiva para passagem ferroviária, havia a estação de Jaguara, ligada a um porto fluvial no Rio Grande.

As ruínas da ponte e da estação ainda podem ser vistas logo abaixo da Usina Hidrelétrica de Jaguara. Adentrando Minas Gerais, a linha-tronco atendia as cidades de Sacramento - ligada à estação Cipó por linha de bonde - Conquista e Uberaba, onde a ferrovia chegou em 1889. Em 1895 os trilhos chegaram a Uberabinha - atual Uberlândia - e um ano depois ao ponto final na cidade de Araguari. O projeto original previa que a linha chegasse a Catalão, no estado de Goiás. Esse projeto, no entanto, não foi executado pela Cia Mogiana, mas pela Estrada de Ferro de Goiás.

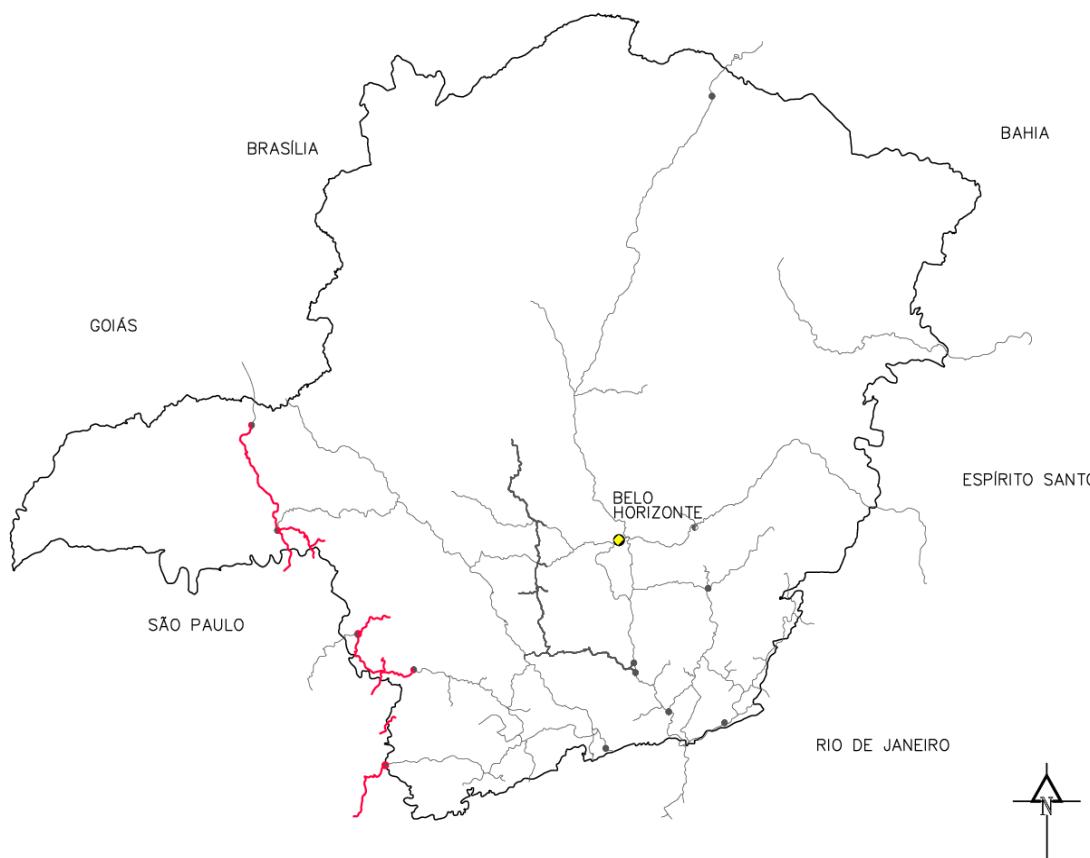
A presença da Cia Mogiana, no oeste do estado de Minas Gerais, trouxe benefícios e rapidez nas ligações dessa região com São Paulo, bem como com a região central de Minas Gerais - principalmente Belo Horizonte. Por volta de 1899, a Mogiana iniciou a construção de uma variante à linha-tronco, ligando a estação Entroncamento - em Ribeirão Preto a Santa Rita do Paraíso, atual Igarapava - situada às margens do Rio Grande, onde a linha chegou em 1905.

Dez anos depois, a construção de uma grande ponte metálica rodoviária permitiu a extensão da linha até Uberaba, reduzindo significativamente a distância entre o Triângulo Mineiro e Ribeirão Preto. Em pouco tempo, o chamado Ramal de Igarapava passou a concentrar a maior parte do tráfego, suplantando a antiga linha-tronco.

O último trecho foi inaugurado em 1921, quando os trilhos da CM chegaram em Passos (MG). Na década de 1930, com o declínio da produção de café e os problemas econômicos originados pela Segunda Guerra Mundial, a Mogiana entrou em dificuldades financeiras, que se refletiram negativamente na prestação de seus serviços ela passou, então, ao controle do Governo do Estado de São Paulo em 1952.

Em 1967, a Mogiana, já estatal, assumiu a administração da Estrada de Ferro São Paulo e Minas, cujas linhas correm entre as cidades de São Simão (SP) até São Sebastião do Paraíso (MG). Em novembro de 1971, a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro foi incorporada pela FEPASA, empresa estatal do ramo ferroviário, atualmente desativada e seccionada em quatro novas concessões por vinte anos.¹⁷

¹⁷ Disponível em https://pt.wikipedia.org/wiki/Companhia_Mogiana_de_Estradas_de_Ferro



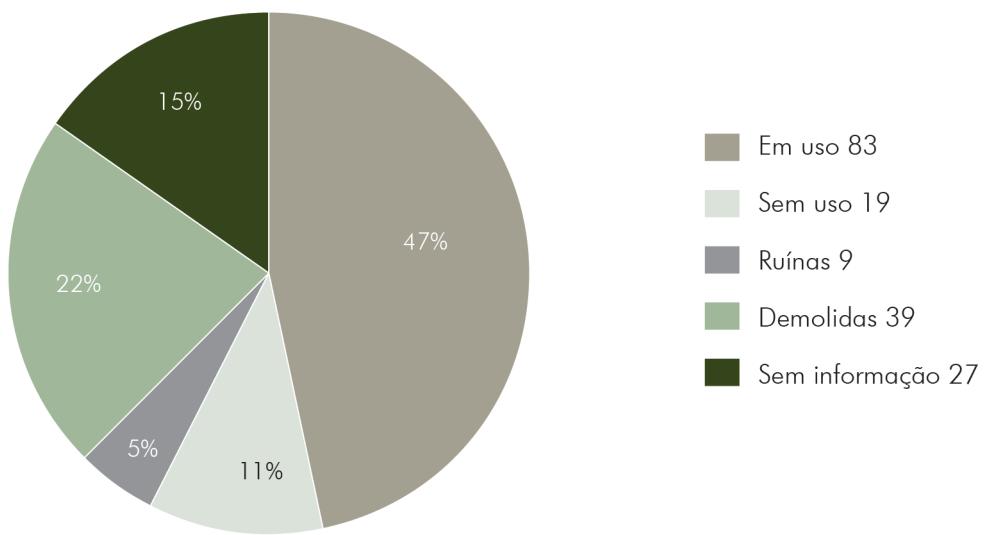
Mapa com as principais estradas férreas de Minas Gerais com destaque, em vermelho, para a Estrada de Ferro Mogiana.

II. Contexto Atual

A Estrada de Ferro Mogiana se estendeu sobretudo pela região oeste e sul de Minas Gerais, tendo a linha Catalão como linha tronco e outras 8 linhas e ramais passando pelo estado de MG. Ao todo chegou a ter no estado 63 estações. Desses, 23 estações estão em uso, 15 sem uso, 1 em situação de ruínas, 22 demolidas e 2 estações sem informações.

Se somarmos, portanto, as estações sem informação das que já se perderam teremos um cenário de 24 estações perdidas e 39 restantes, o que significa um remanescente de mais de 60% do total. A EFM ainda conta com 17 tombamentos municipais, 1 tombamento estadual, além de 15 imóveis valorados.

SITUAÇÃO ATUAL

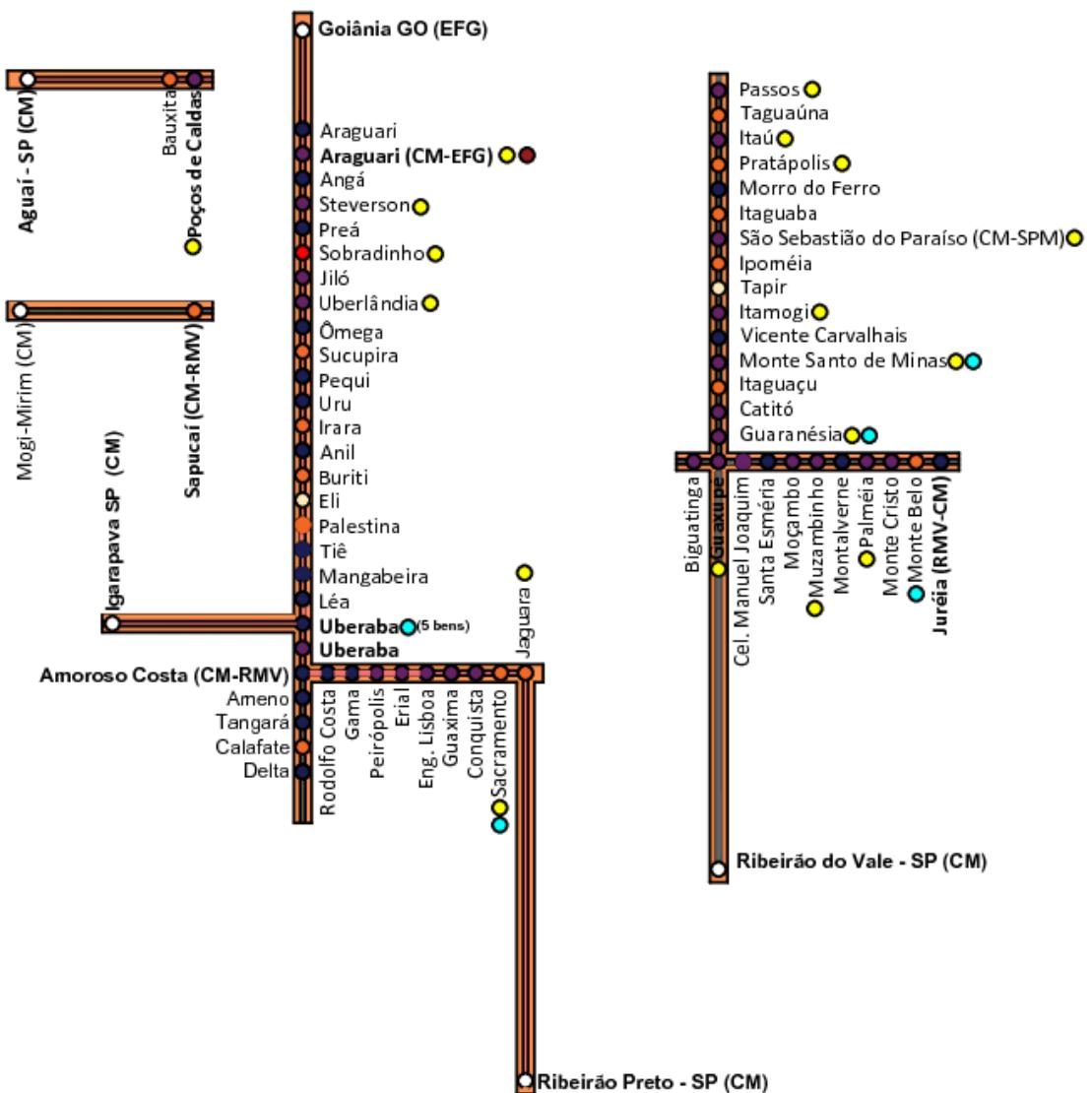


Esquema da Estrada de Ferro Mogiana com seus usos e condições atuais

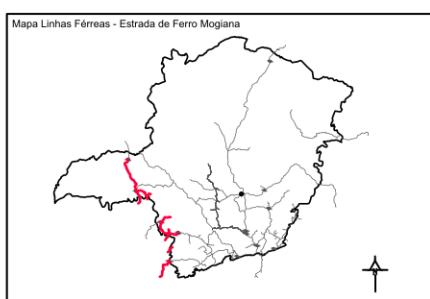
As linhas e ramais se identificam da seguinte forma:

- Linha Catalão
- Ramal Itapira
- Ramal de Caldas
- Ramal de Guaxupé
- Linha Catalão (concessão estadual)
- Linha Rio Grande
- Ramal Tuiuti
- Ramal Passos
- Ramal Biguatinga

Estradas de Ferro Mogiana



Convenções	
Estrada de Ferro Mogiana	
Linhas em operação	
Linhas erradicadas	
Estações com Tombamento Federal	
Estações Valoradas	
Proteção Municipal	
Proteção Estadual	
Em Uso	
Sem uso	
Demolidas	
Sem informações	
Ruínas	



ESPAÇO	RESPONSÁVEL
ASSUNTO	Estrada de Ferro Mogiana
ESQUEMA DE USOS DA EFM	ESCALA
Sem escala	POLAIA
DESTINO	DATA
Produto II - Práticas Supervisionadas - PEP/IPHAN	11/12/2017

Mapa em estilo metrô das Estradas de Ferro Mogiana

3.5 EFL – Estrada de Ferro Leopoldina

I. Contextualização Histórica¹⁸

A Companhia Estrada de Ferro Leopoldina surgiu como empreendimento dos fazendeiros da Zona da Mata, a partir de uma concessão do Governo Imperial, em 27 de março de 1872. O Decreto Imperial nº 4.914, iniciativa do Imperador do Brasil, autorizou a constituição de uma companhia mista, de capital inglese e nacional, com o objetivo de construir uma linha férrea ligando a cidade de Leopoldina a Estação de Porto Novo da Estrada de Ferro D. Pedro II - atual cidade de Além Paraíba. Pouco antes, a Lei Provincial nº 1.826, de 10 de outubro de 1871, autorizava o Governo a subvencionar a construção de um ramal ferroviário, que entre outras localidades, ligasse Porto Novo do Cunha a cidade de Leopoldina.

Em 10 de outubro de 1873, iniciou-se a construção da linha e, no dia 08.08.1874, com a inauguração da Estações de São José (km 3), Pântano (km 12) e Volta Grande (km 27), entrava em operação a Estrada de Ferro Leopoldina, primeira ferrovia genuinamente criada em MG. Foi inaugurado o primeiro trecho, entre as Estação Porto Novo do Cunha da Estrada de Ferro Dom Pedro II – depois, Estrada de Ferro Central do Brasil – na atual cidade de Além Paraíba, e a Estação Volta Grande, na atual cidade de mesmo nome, com a presença do Imperador D. Pedro II.

Os anos que se seguiram foram marcados pela encampação de várias estradas já existentes pela Leopoldina. Essa prática foi comum em boa parte da sua história e, à medida que seus trilhos avançavam, cruzando toda a metade oriental do Rio de Janeiro, sudoeste de Minas Gerais e sul do Espírito Santo, vários empreendimentos, estaduais e particulares, foram absorvidos pela Leopoldina. Assim, em 1885, a Leopoldina contava com 995 quilômetros de linhas.

A construção e incorporação dessas linhas asseguraram à E. F. Leopoldina o domínio do tráfego em uma zona onde a economia cafeeira prosperava. Assim ligaram a ferrovia, a mais um porto, o de Vitória de onde parte a linha cujo prolongamento encontra com o Ramal Sul do Espírito Santo; o Porto de Niterói, pelo Ramal do Sumidouro; e os cais do Rio de Janeiro, pela linha original da E. F. Dom Pedro II. Em 1907, a Leopoldina adquiriu ainda a E. F. Sul do Espírito Santo e a E. F. Caravelas, do sul da Bahia a Araçuaí, MG.

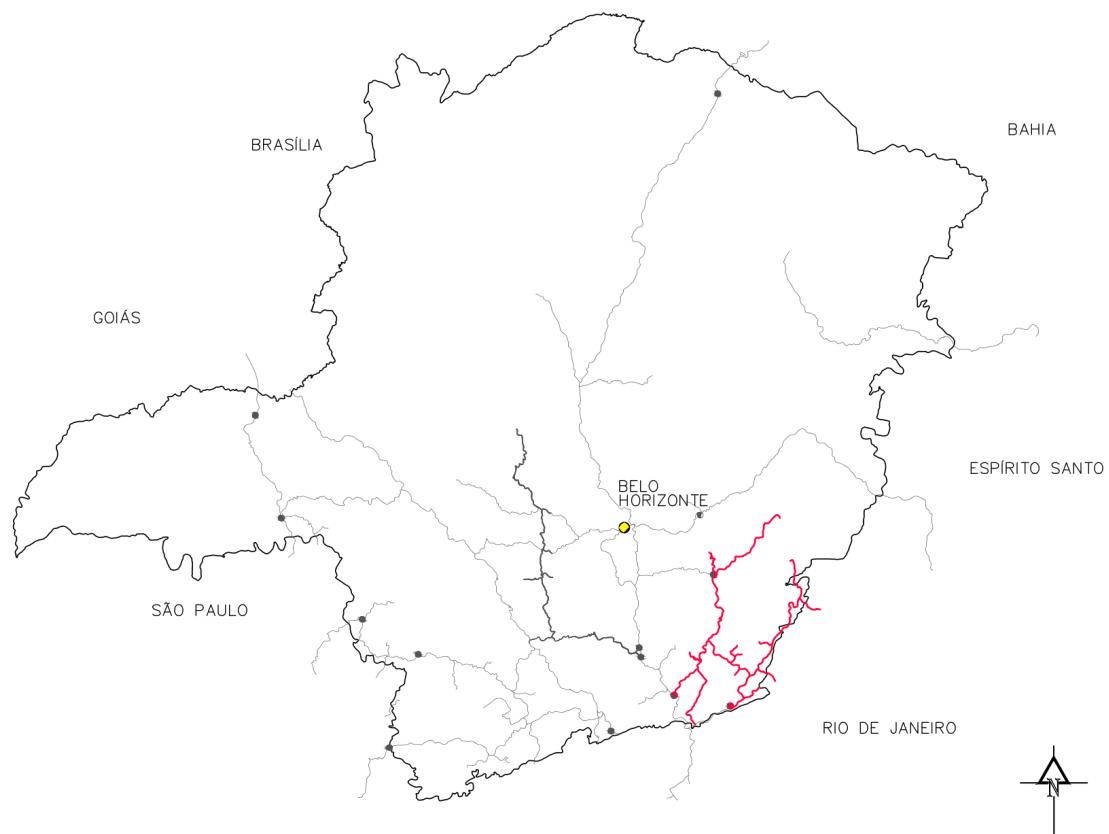
Administrada pelos ingleses, décadas de atividades se passaram sem grandes resultados financeiros. Em 1931, a Leopoldina Railway ultrapassou os três mil quilômetros de vias – sua rede dividia-se então em três linhas tronco, com mil setecentos e trinta e quatro quilômetros; cinco linhas transversais, com quinhentos e quarenta e oito quilômetros; e ramais com oitocentos e trinta e quatro quilômetros atravessando os estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais e Espírito Santo.

¹⁸ O histórico mais amplo da EFL foi realizado no Inventário do Patrimônio Cultural Ferroviário, em 2009 pelo IPHAN e pode ser acessado no Centro de Documentação e Informação na Superintendência de Minas Gerais em Belo Horizonte. As informações aqui reunidas têm como fonte o inventário.

No final da década de 1930, a economia cafeeira sofre com a quebra da Bolsa de Nova York em 1929. No entanto foi ela fundamental para o financiamento da indústria paulistana que se deu por meio do acúmulo desse capital. Em seguida, tem início as grandes plantações de cana de açúcar. Deve-se lembrar aqui, que o Estado não normatizou o transporte ferroriário, assim nem todas as estradas possuíam as mesmas especificidades como bitolas e material rodante. As estradas de ferro começaram a sentir os efeitos da falta de conservação de seus equipamentos, por um lado, devido à crise cafeeira levou a diminuição do transporte de cargas; por outro, os problemas decorrentes da dificuldade em se importar carvão, material rodante e peças de reposição.

Para tentar resolver o problema, em 1938, o governo Vargas iniciou o processo de saneamento e reorganização das estradas de ferro por meio de investimentos e encampação de empresas nacionais e estrangeiras, inclusive daquelas pertencentes aos governos estaduais, que se encontravam em más condições financeiras. No entanto, com o início da II Guerra Mundial em 1939, a situação agravou-se consideravelmente.

Em 30 de abril de 1949 a direção de Leopoldina passou a ser exercida por um administrador geral designado pela União, após acordo firmado entre aqueles acionistas e o Governo brasileiro. Em 20 de dezembro de 1950, pela Lei nº 1.288, a The Leopoldina Railway Company Limited foi encampada pelo Governo Federal.

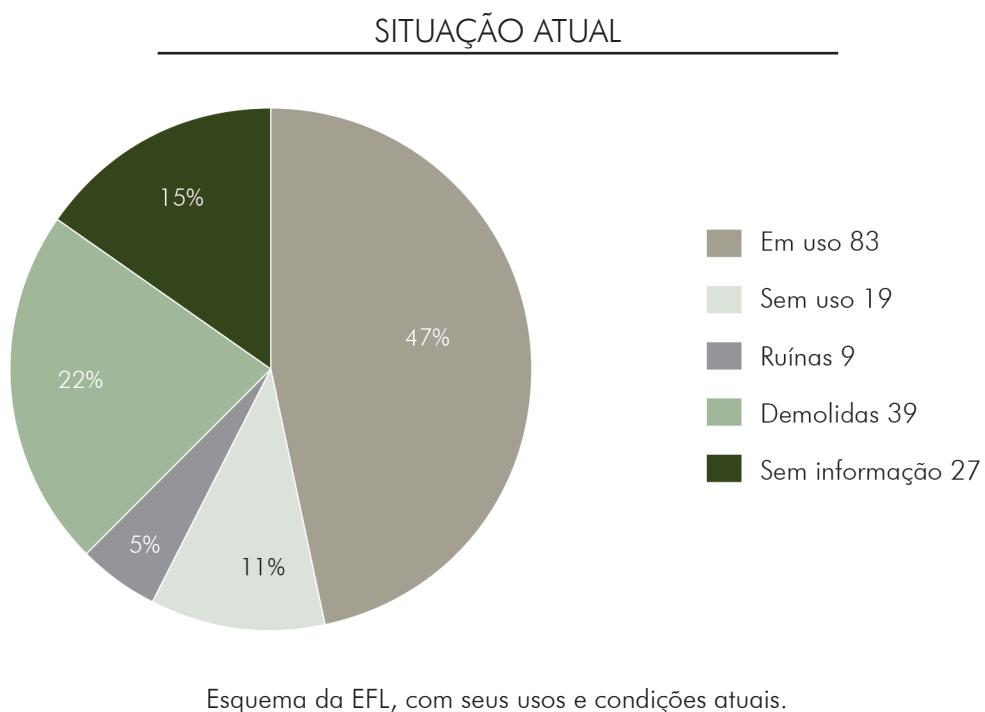


Mapa com as principais estradas férreas de Minas Gerais com destaque, em vermelho, para a Estrada de Ferro Leopoldina.

II. Contexto Atual

A Estrada de Ferro Leopoldina se estendeu sobretudo pela região sudeste de Minas Gerais, ou Zona da Mata. Chegou a contar com 4 linhas principais e 11 ramais. Ao todo foram 177 estações ferroviárias. 83 estações estão em uso, 19 sem uso, 9 em situação de ruínas, 39 demolidas e 27 estações sem informações. Se somarmos, portanto, as estações sem informação das que já se perderam teremos um cenário de 75 estações perdidas e 102 restantes, o que significa um remanescente de cerca de 58% do total.

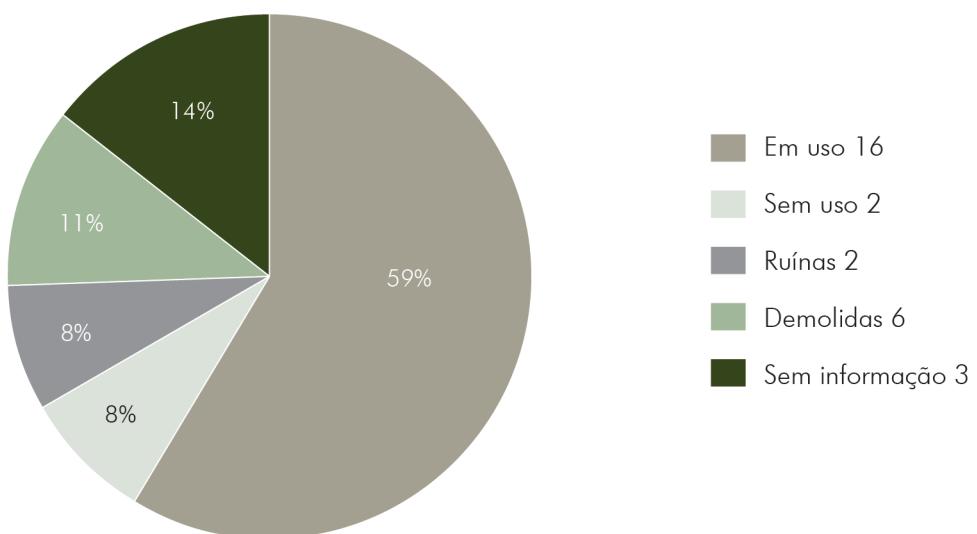
A EFL ainda conta com 51 tombamentos municipais, 1 tombamento federal, e 6 imóveis valorados.



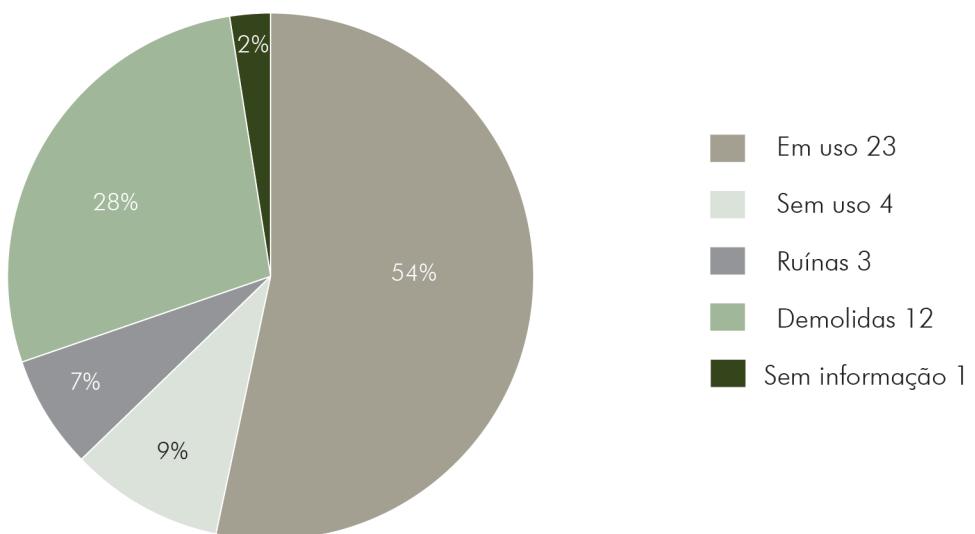
Das linhas e ramais a última configuração foi a seguinte:

- Linha tronco Saracutinga a Caratinga
- Linha tronco Porto das Caixas a Manhuaçu
- Linha transversal (Ligaçao a Recreio)
- Linha transversal Campos a Cisneiros
- Ramal de Mar da Espanha
- Ramal de Juiz de Fora
- Ramal Pomba
- Ramal Dom Silvério
- Ramal de Porto Novo
- Ramal de Muriaé
- Ramal de Leopoldina
- Ramal de Miraí
- Sub-ramal de Santana de Cataguazes
- Ramal de Patrocínio
- Ramal de Pirapetinga

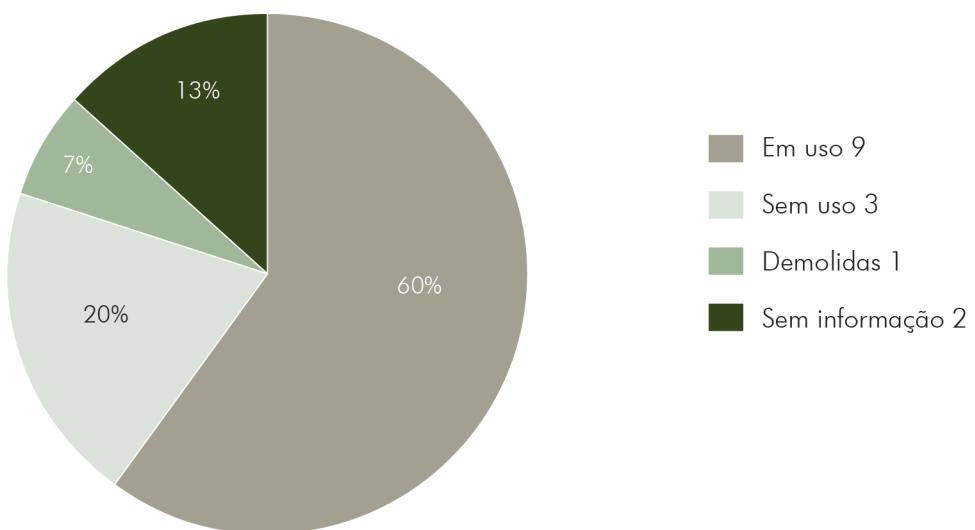
Linha Tronco Saracutinga a Caratinga



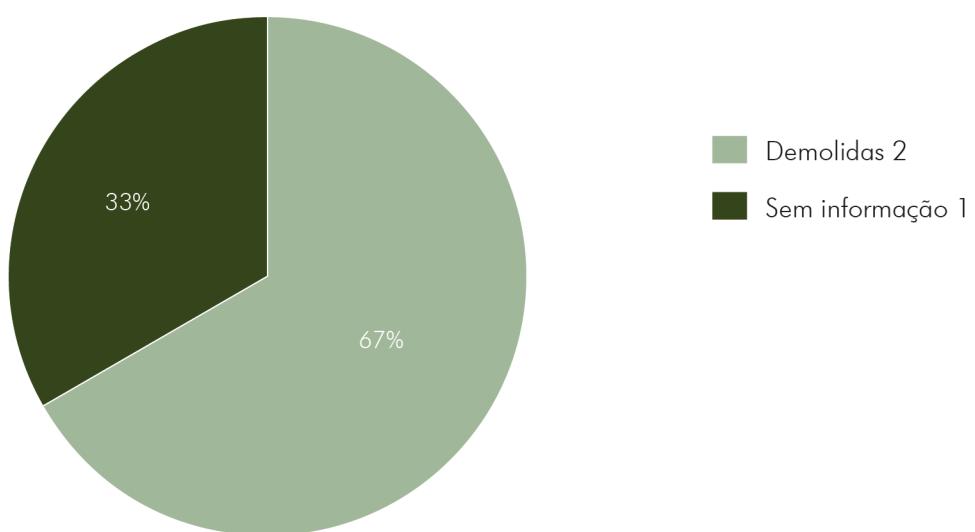
Linha tronco Porto das Caixas a Manhuaçu



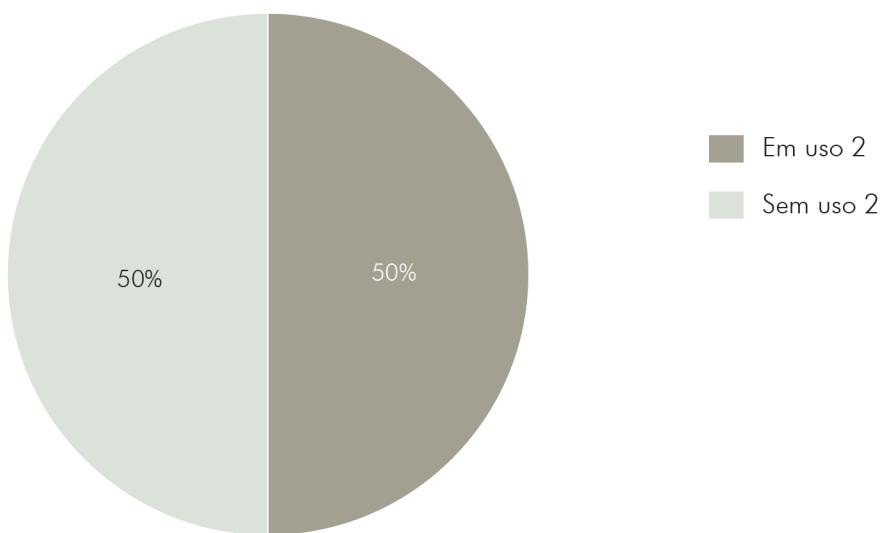
Linha transversal (Ligaçāo a Recreio)



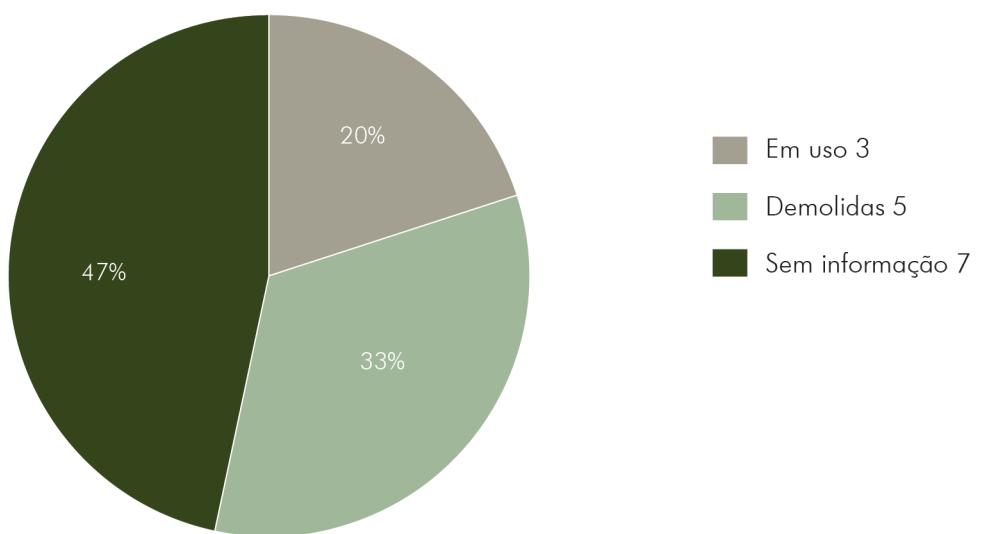
Linha transversal Campos a Cisneiros



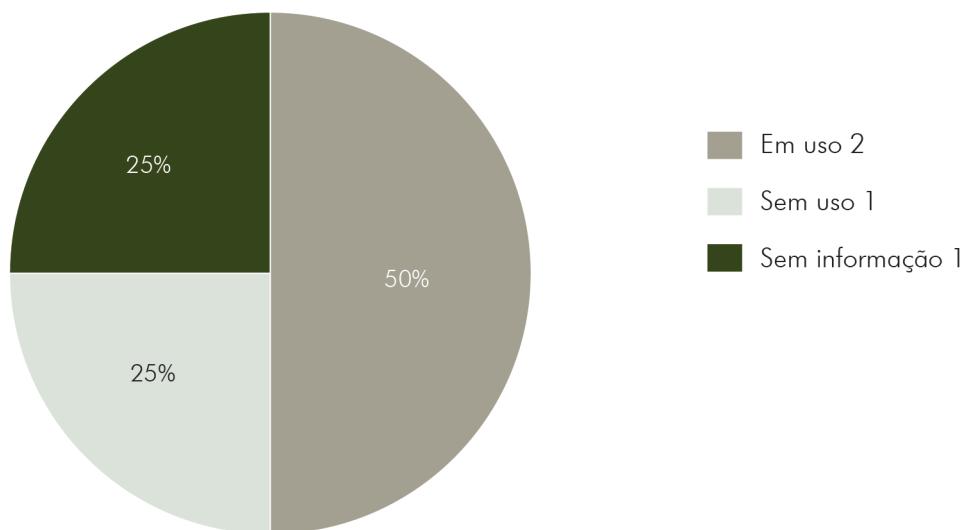
Ramal de Mar da Espanha



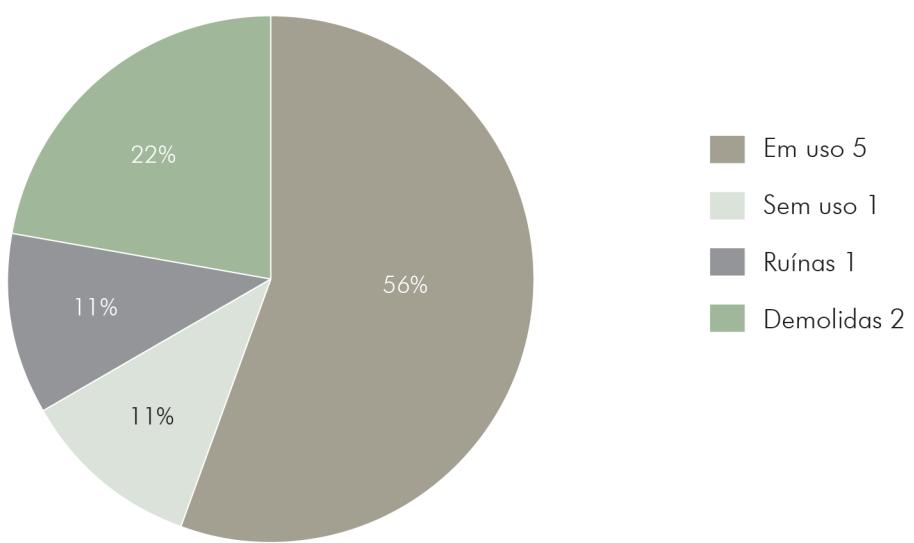
Ramal Juiz de Fora



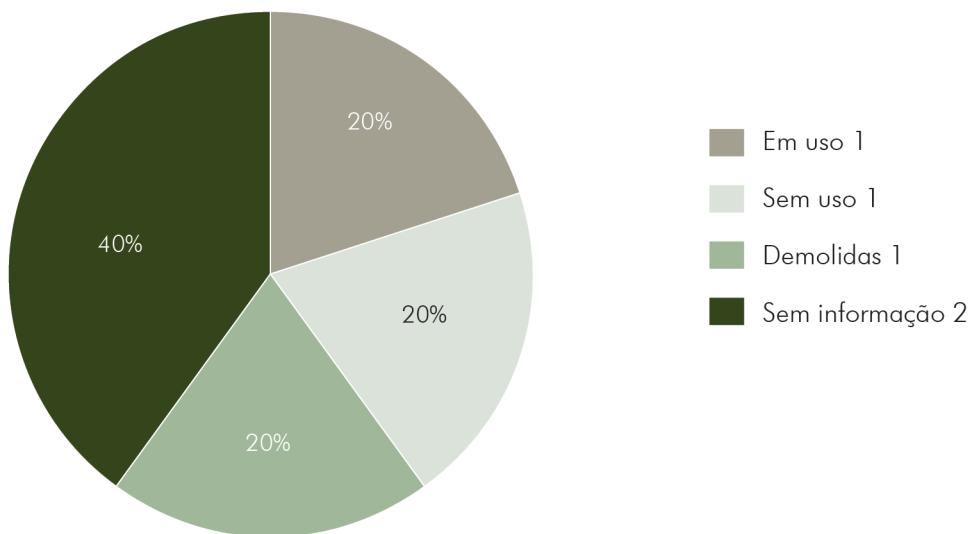
Ramal Pomba



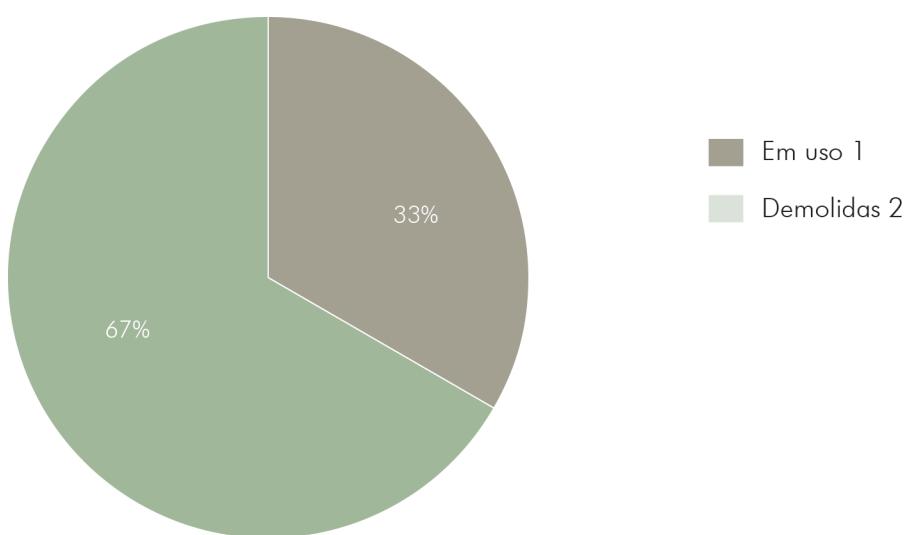
Ramal Dom Silvério



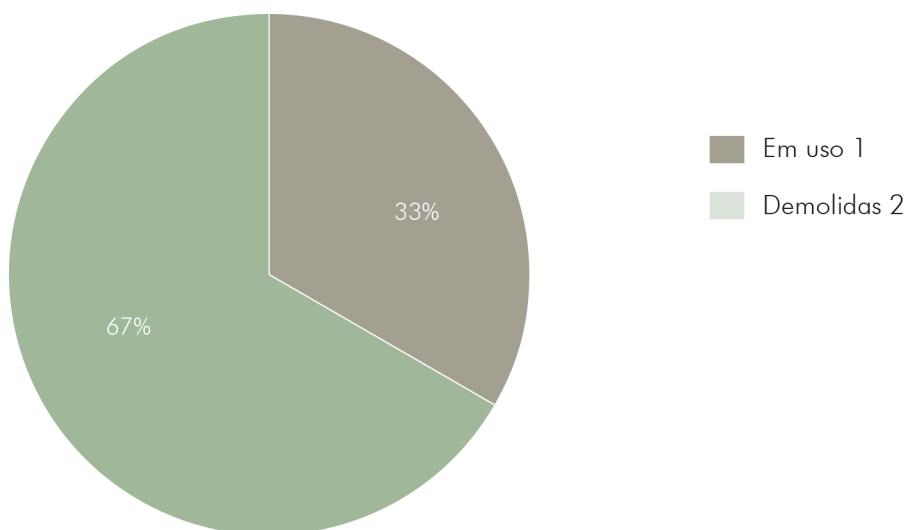
Ramal de Porto Novo



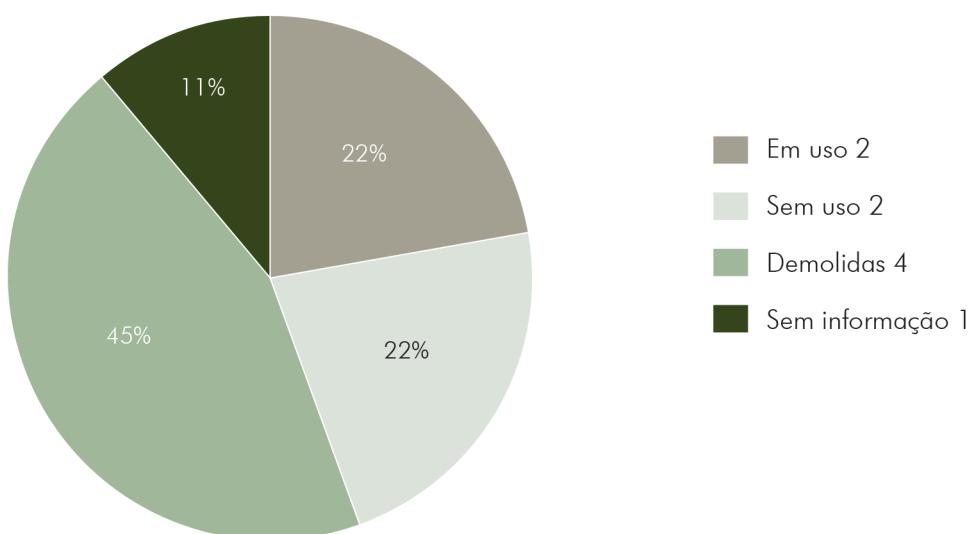
Ramal de Muriaé



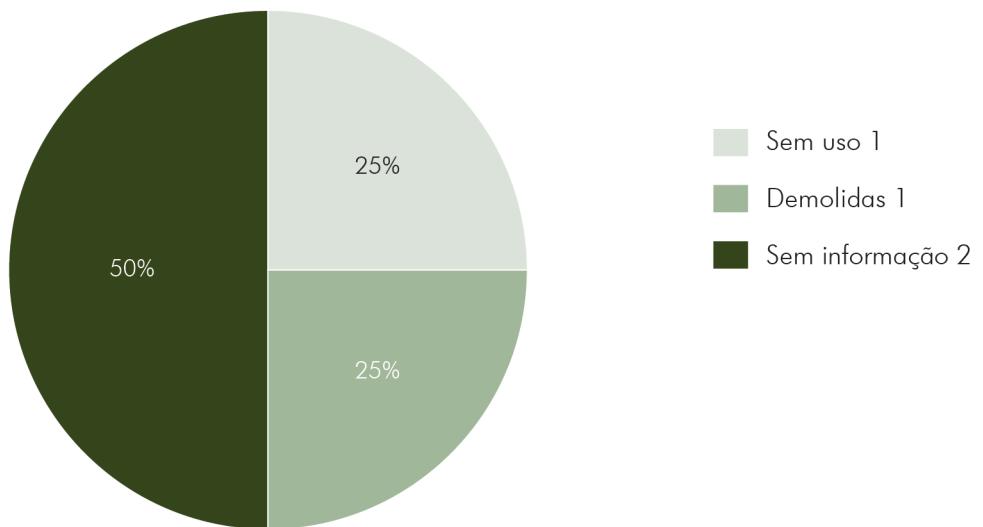
Ramal de Leopoldina



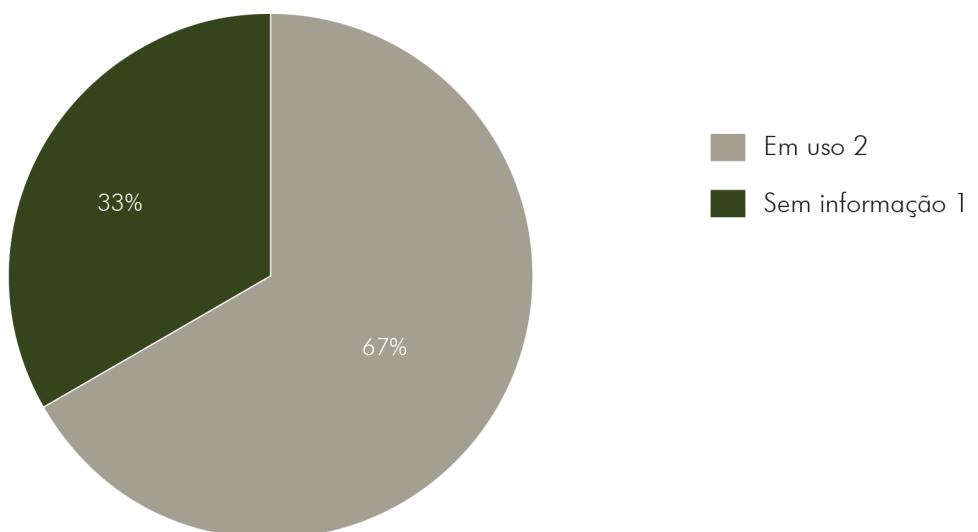
Ramal de Miraí



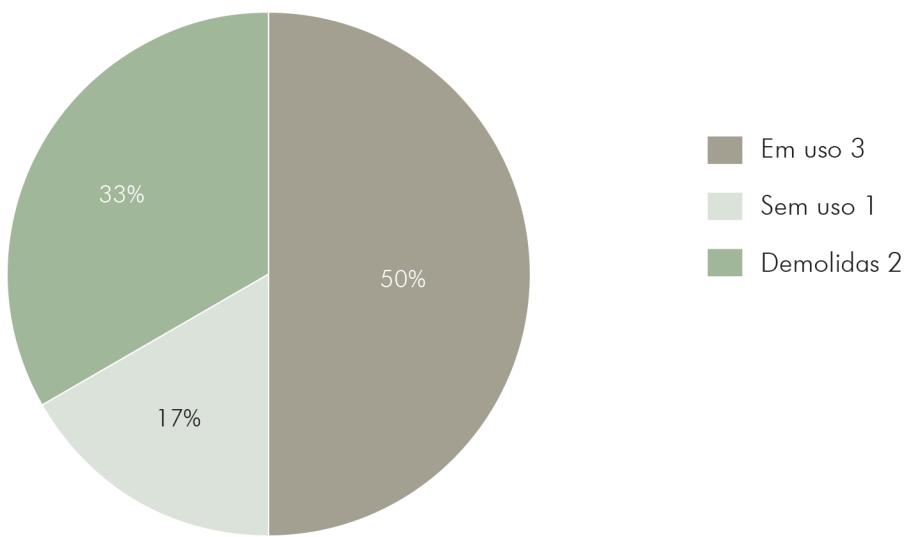
Sub-ramal de Santana de Cataguazes



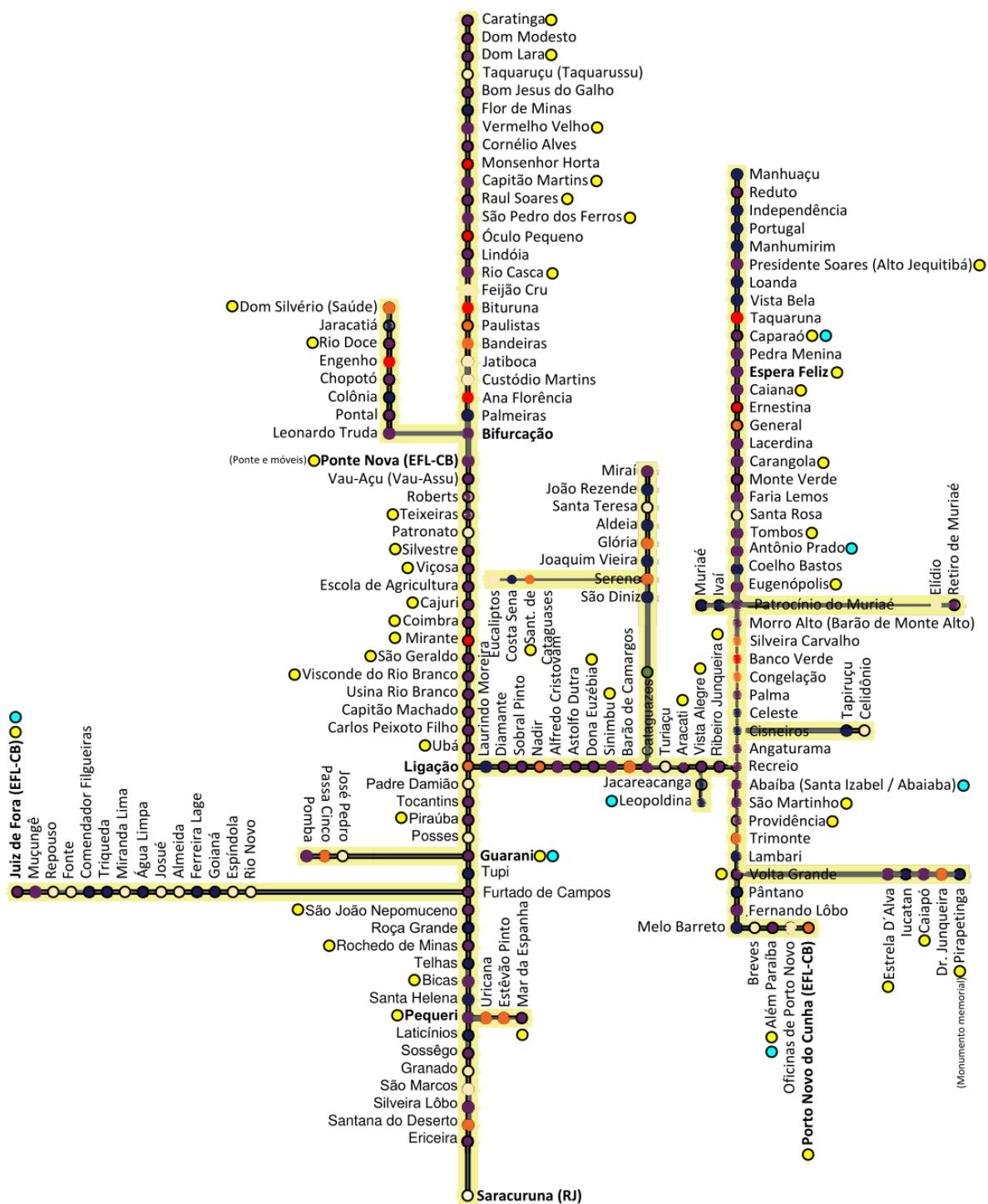
Ramal de Patrocínio



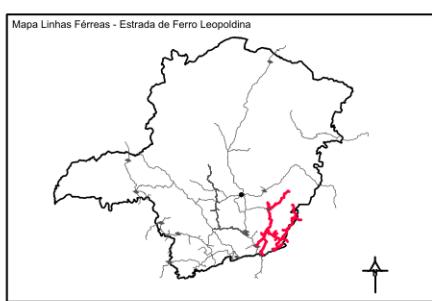
Sub-ramal de Santana de Cataguazes



Estrada de Ferro Leopoldina



Convenções	
Estrada de Ferro Leopoldina	■
Linhas em operação	■■■
Linhas erradicadas	■■■
Estações com Tombamento Federal	●
Estações Valoradas	●●
Proteção Municipal	●●
Proteção Estadual	●●
Em Uso	●
Sem uso	●●
Demolidas	●
Sem informações	○
Ruínas	●●



TIPO:	Estrada de Ferro Leopoldina	RESPONSÁVEL:	FERNANDA DOS SANTOS SILVA
ASSUNTO:	Esquema de usos da EFL	ESCALA:	Sem escala
DESTINO:	Produto II - Práticas Supervisionadas - PEP/PIPHAN	POSIÇÃO:	1/1

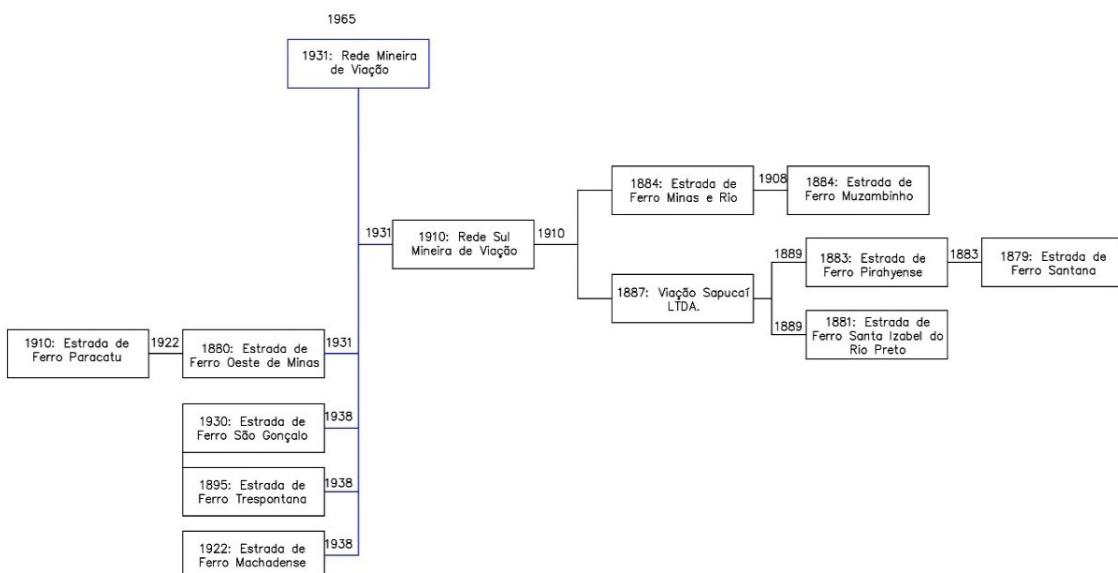
Mapa em estilo metrô das Estrada de Ferro Leopoldina

3.6 RMV – Rede Mineira de Viação

I. Contextualização Histórica¹⁹

"foi, pelo Governo Federal, lavrado o contrato com o Governo de Minas Gerais, para o arrendamento da Estrada de Ferro Oeste de Minas. Por esse contrato, ficou resolvido que a Oeste seria, como está sendo, explorada técnica e financeiramente em comum com a Estrada de Ferro Paracatu e a Rede de Viação Sul Mineira, sob a denominação de Rede Mineira de Viação".²⁰

A Rede Mineira de Viação se constituiu por meio da junção da Rede Sul Mineira, a Estrada de Ferro Paracatu e a Estrada de Ferro Oeste de Minas, que por sua vez, havia incorporado outras estradas anteriores, conforme esquema a seguir:



Esquema de formação da RMV

A história da RMV antecede a sua criação e envolve inclusive a EFOM, uma das principais estradas de todo o estado.

A abertura da Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM) teve início em 1880, com a inauguração do trecho de Sítio, nas vertentes do Rio das Mortes – entroncamento com a Estrada de Ferro D. Pedro II – seguindo pelo interior mineiro até Barroso, numa extensão de 49 quilômetros, construídos em bitola de 76 centímetros. O trecho percorria uma região

¹⁹ O histórico mais amplo da RMV foi realizado no Inventário do Patrimônio Cultural Ferroviário, em 2009 pelo IPHAN e pode ser acessado no Centro de Documentação e Informação na Superintendência de Minas Gerais em Belo Horizonte.

²⁰ Disponível em <https://pt.wikipedia.org/wiki/Rede_Mineira_de_Via%C3%A7%C3%A3o>. Acesso em: 21 de novembro de 2017.

rica em madeira e produtora de alimentos que passaram a ser escoados pelos trilhos. A estação de Barroso foi estação terminal da linha até o ano seguinte, quando foi aberto o trecho até São João dEl Rey. Com a erradicação da linha, em 1984, a estação foi fechada.²¹

As ferrovias surgiam por meio de novos arranjos e/ou incorporações motivadas por várias circunstâncias. Eram construídas em locais acidentados, organizadas com autonomia conforme as diretrizes e finalidades próprias, de forma isolada e para sua sobrevivência em certa altura, foi necessário reuni-las. Em Minas as primeiras iniciativas de interligar a rede se deram ainda no Império.

Primeiro foi construída a Estrada de Ferro Minas e Rio, inaugurada em 1884; depois, já em 1891, inaugurava-se a Estrada de Ferro Sapucaí e, logo a seguir, em 1892, iniciava-se o tráfego da Estrada de Ferro Muzambinho. Embora a primeira com melhor resultados, as três ferrovias arrastavam-se em precárias condições de êxito e tiveram, ainda assim, vida independente até 1910, quando o governo federal as encampou, formando-se, então, a Companhia de Estradas Federais Rede Sul Mineira²²

A Primeira Guerra Mundial dificultou profundamente o acesso aos materiais rodantes e fixos, que eram até então majoritariamente importados, as ferrovias tiveram seu funcionamento comprometidos, e a União, para tanto fez muitos arrendamentos fundamentais para garantir o mínimo funcionamento do transporte.

Em 1922 o governo arrendou a Estrada de Ferro Oeste de Minas juntamente com a Estrada de Ferro Paracatu encampando-as. Em 1931, finalmente, une a RSM com a EFOM formando a 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 mantém até a criação da RFSSA, em 1957 quando é congregada a grande Rede Federal. Com o advento da RFFSA a RMV passa a ser administrada pela SR2-BH integralmente. E ainda hoje é a Inventariança da SR2 que administra e participa das ações dessa Estrada.

²¹ PHAN, 2009. Inventário do Patrimônio Cultural Ferroviário.

²² MAIA, Andréa Casa Nova. Encontros e despedidas: história de ferrovias e ferroviários em Minas. Belo Horizonte, MG. Argvmentvm, 2009. p. 61.



Mapa com as principais estradas férreas de Minas Gerais com destaque, em vermelho, para a Estrada de Ferro Rede Mineira de Viação.

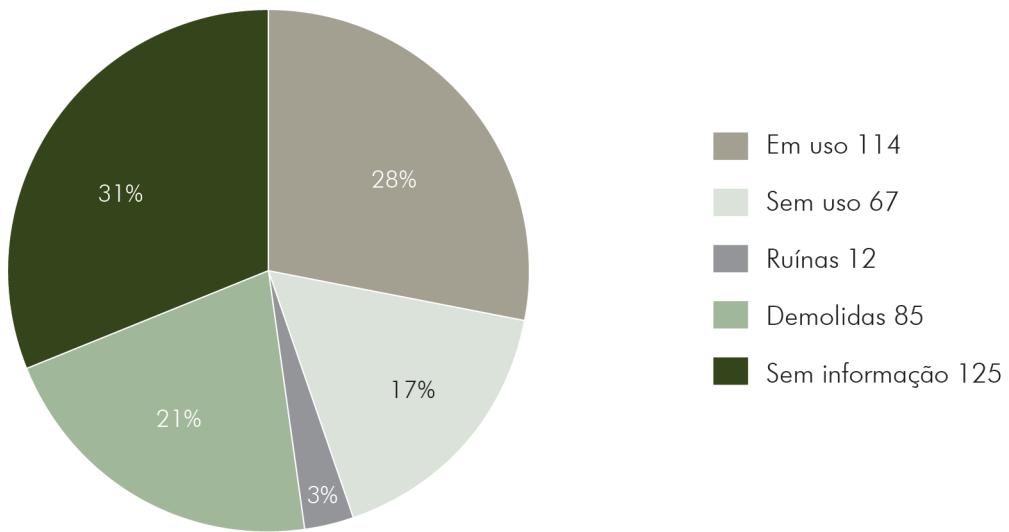
II. Contexto Atual

A Rede Mineira de Viação se estendeu sobretudo pela região oeste e sul de Minas Gerais, com 22 linhas e ramais. Ao todo foram 403 estações ferroviárias. 114 estações estão em uso, 67 sem uso, 12 em situação de ruínas, 85 demolidas e 125 estações sem informações. Se somarmos, portanto as estações sem informação das que já se perderam teremos um cenário de 210 estações perdidas e 193 restantes, o que significa um remanescente de cerca de 48% do total.

A RMV ainda conta com 58 tombamentos municipais, 1 tombamento estadual, 2 tombamentos federais. Além disso são 60 imóveis valorados, o que representa 31,08% das estações.²³

²³ Neste caso, os imóveis foram contabilizados entre a lista de bens valorados, mas não na lista total de todos os imóveis. Esse quantitativo ainda se limita às estações ferroviárias. Sobretudo porque ainda não temos todos os termos de transferência finalizados para termos uma real dimensão dos demais imóveis.

SITUAÇÃO ATUAL



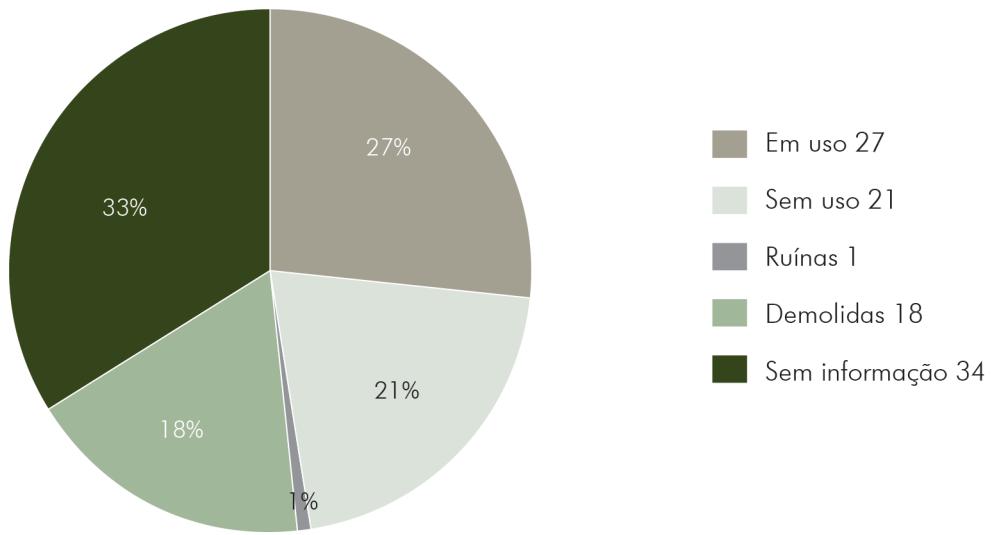
Esquema da Rede Mineira de Viação com seus usos e condições atuais.

Para tornar mais didática a abordagem dessa vasta estrada trataremos dos trechos da seguinte maneira:

- Linha Angra dos Reis a Goiândira
- Linha Uberaba
- Linha Garças de Minas a Belo Horizonte com os dois ramais: Ramal de Contagem e Ramal da Cidade Industrial
- Linha Paracatu
- Linha Antônio Carlos a Paraopeba com seis ramais: Ramal Barbacena; Ramal Águas Santas; Ramal Ribeirão Vermelho; Ramal de Itapecerica; Ramal Cláudio e Ramal Pitangui.
- Linha Cruzeiro a Juréia com quatro ramais: Ramal da Campanha; Ramal de Lavras; Ramal de Três Pontas e Ramal Machado.
- Linha Barra do Piraí
- Linha Sapucaí com dois ramais: Ramal Paraisópolis e Ramal de Delfim Moreira

Linha Angra dos Reis a Goiândira:

Composta por 101 estações a atual situação dessa linha compreende 27 estações em uso, 21 estações sem uso, 1 estações em ruínas, 18 estações demolidas e 34 estações sem informações.



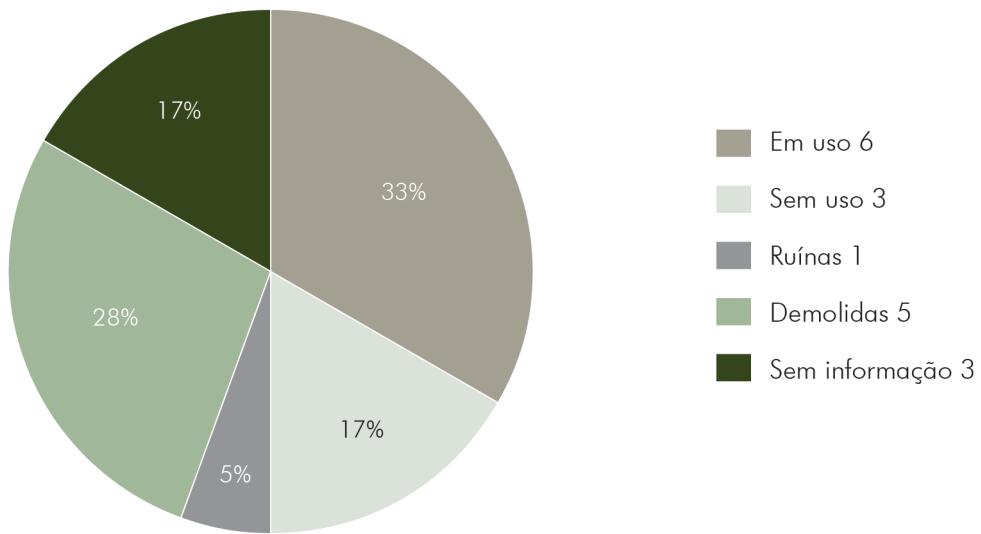
Esquema da Linha Angra dos Reis a Goiândira com seus usos e condições atuais.

Neste trecho 12 estações possuem tombamento municipal: Monte Carmelo, Patrocínio, Campos Altos, Garças de Minas, Formiga, Campo Belo, Jarbas Gambigi, Perdões, Ribeirão Vermelho (que possui também tombamento estadual), Andrelândia, Itumirim e São Vicente de Minas.

O trecho também conta com seis estações valoradas pelo IPHAN: Formiga, Timboré, Bugios (essas 3 localizadas no município de Formiga, além de um antigo depósito de obras, casa do rádio e um terreno); Estação de Candeias (mais a Casa do agente); Estação Itumirim e Estação de São Vicente de Minas.

Linha Uberaba:

Composta inicialmente por 18 estações, a Linha de Uberaba, que se ligava à linha tronco de Angra a Goiândira pelas Estações de São Pedro (já demolida) e Ibiá (ainda em uso), conta com 6 estações em uso, 3 estações sem uso, 1 estação em ruínas 5 estações demolidas e 3 estações sem informações.



Esquema da Linha Uberaba com seus usos e condições atuais.

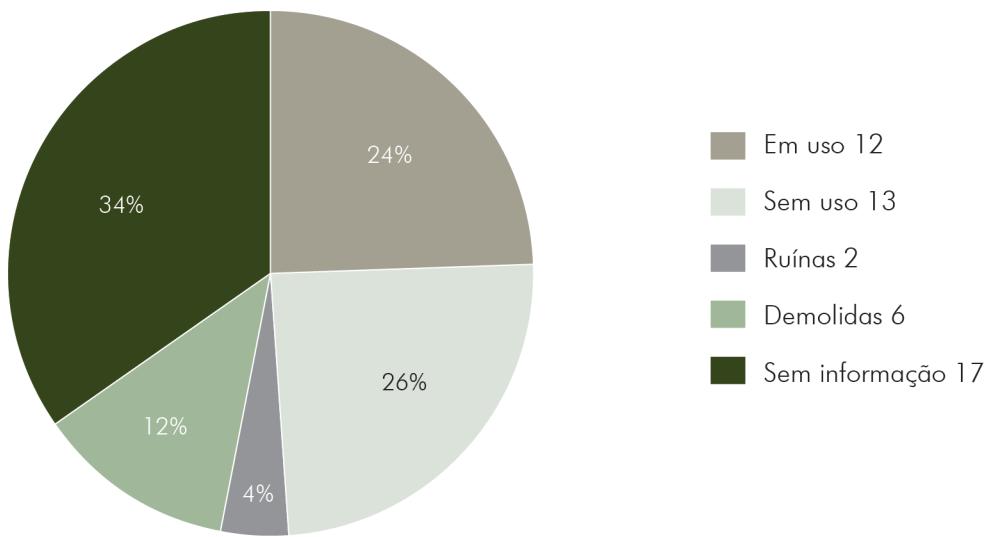
Essa linha que atualmente conta com apenas 9 estações com uso ou possibilidade de uso. Possui dois tombamentos municipais (Itaipú e Araxá) e duas Valorações: Uberaba tem 5 edificações valorados (mas não a estação, que se trata de uma reconstrução recente) e Santa Juliana, também conhecida como Estação de Zelandia.

Linha Garças de Minas a Belo Horizonte:

(Com os dois ramais: Ramal de Contagem e Ramal da Cidade Industrial)

A linha de Garças de Minas apresentava 50 estações ferroviárias até Belo Horizonte. Garças era o ponto de entroncamento com a linha de Angra dos Reis a Goiândira. Foi depósito de locomotivas e alguns ferroviários relatam a importância dessa estação para o transporte de materiais na construção de Brasília.

Essa linha foi aberta pela EFOM e funciona até hoje sob concessão para a FCA para transporte de carga. Segundo o blog de Ralph Mennucci Giesbrecht, o seu trecho na região metropolitana de Belo Horizonte recebeu trens de subúrbio por muitos anos, e a partir dos anos 1990 passou a ter a linha do metrô paralela a sua linha, que ficou somente para movimento dos trens cargueiros.



Esquema da Linha de Garças de Minas a Belo Horizonte com seus usos e condições atuais.

Atualmente são 12 estações com uso, 13 sem uso, 2 em ruínas (Sillus Rocha e Pinto da Silva), 6 estações demolidas e 17 sem informações.

Das 50 estações da linha principal 7 são tombadas pelas municipalidades: Garças de Minas, Santo Antônio do Monte, Divinópolis, Azurita, Mateus Leme, Juatuba e Betim.

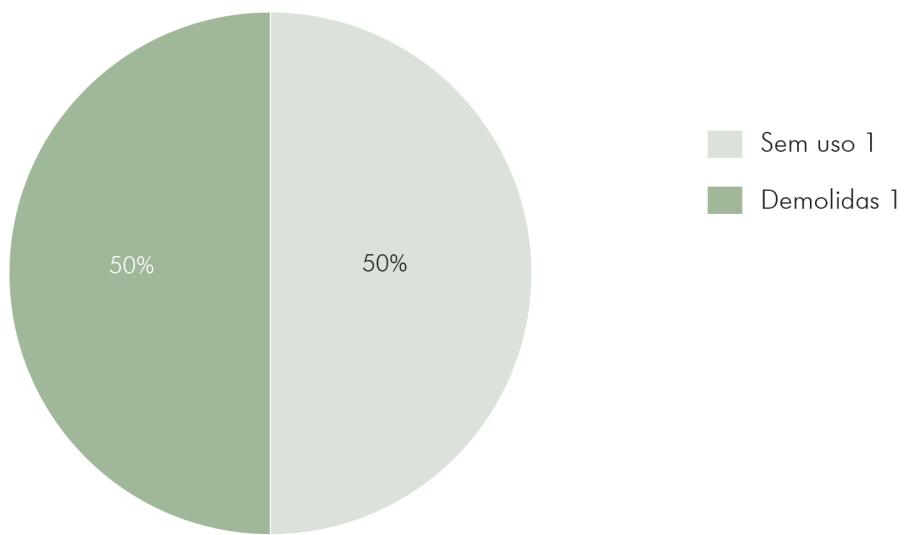
As valoradas pelo Iphan são as estações de Lagoa da Prata, Estação e Oficina de Santanense em Itaúna, Estação de Juatuba e 9 edificações em Belo Horizonte entre antigas residências, oficinas, escritórios, depósitos, alojamentos e posto de abastecimento.

Ramal de Contagem:

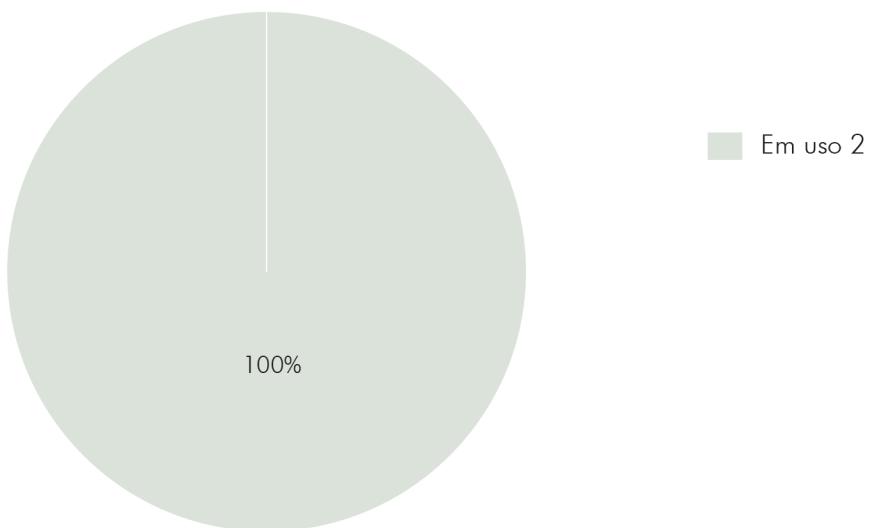
O Ramal de Contagem tinha apenas duas estações. Mas a estação de Bernardo Monteiro está sem uso e a de Contagem foi demolida.

Ramal da Cidade Industrial:

O Ramal da Cidade Industrial possui duas estações em uso atualmente, e sob concessão da FCA. São as estações de Camargos e da Cidade Industrial.



Esquema do Ramal de Contagem da linha de Garças de Minas a Belo Horizonte com seus usos e condições atuais.. Número de estações: 2.



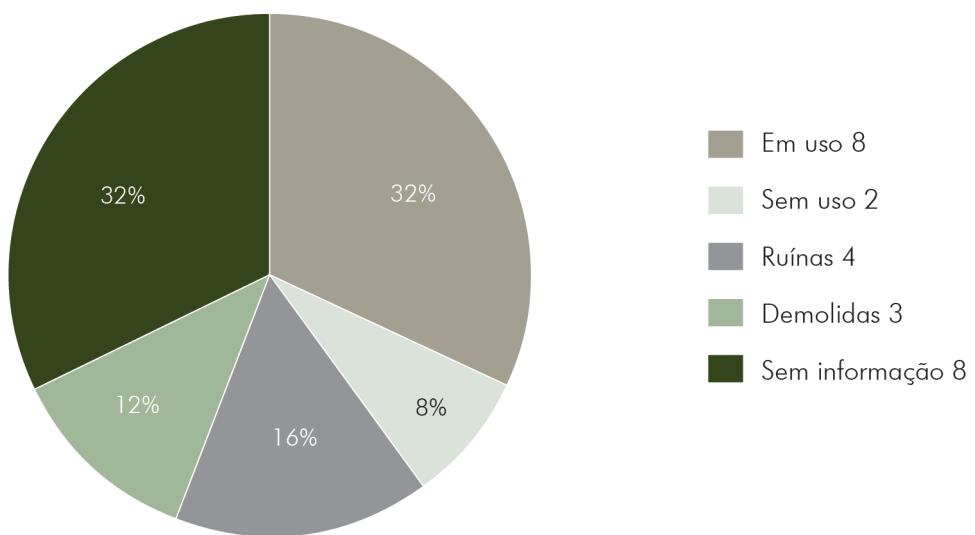
Esquema do Ramal da Cidade Industrial da linha de Garças de Minas a Belo Horizonte com seus usos e condições atuais.. Número de estações: 2.

Linha Paracatu:

A E. F. Paracatu partia originalmente da estação de Velho da Taipa, na bitola estreita (0,76 cm) da EFOM. Em 1927 chegou a Melo Viana e no sentido oposto já atingia Água Suja e Pará de Minas, juntando-se com a linha da EFOM de bitola métrica que ligava Belo Horizonte a Garças, na hoje estação de Azurita. Em 1931, a estrada foi incorporada à EFOM para formar a RMV - Rede Mineira de Viação e passou a se chamar ramal de Paracatu.²⁴

Atingiu em 1937 Barra do Funchal, mas jamais chegou à cidade que lhe deu o nome, Paracatu. Em 1968, foi erradicado o trecho Bom Despacho-Barra do Funchal, e, em 1994, o restante do ramal.

A linha chegou a ter 25 estações entre Azurita e Barra do Funchal. Desses 3 foram demolidas, 5 estão sem informações, 4 em estado de ruínas, 2 sem uso e 8 com uso.



Esquema da linha Paracatu com seus usos e condições atuais.

Nesta linha há tombamento municipal na estação de Pará de Minas e Azurita.

Linha Antônio Carlos a Paraopeba:

(Com seis ramais: Ramal Barbacena; Ramal Águas Santas; Ramal Ribeirão Vermelho; Ramal de Itapecerica; Ramal Cláudio e Ramal Pitangui).

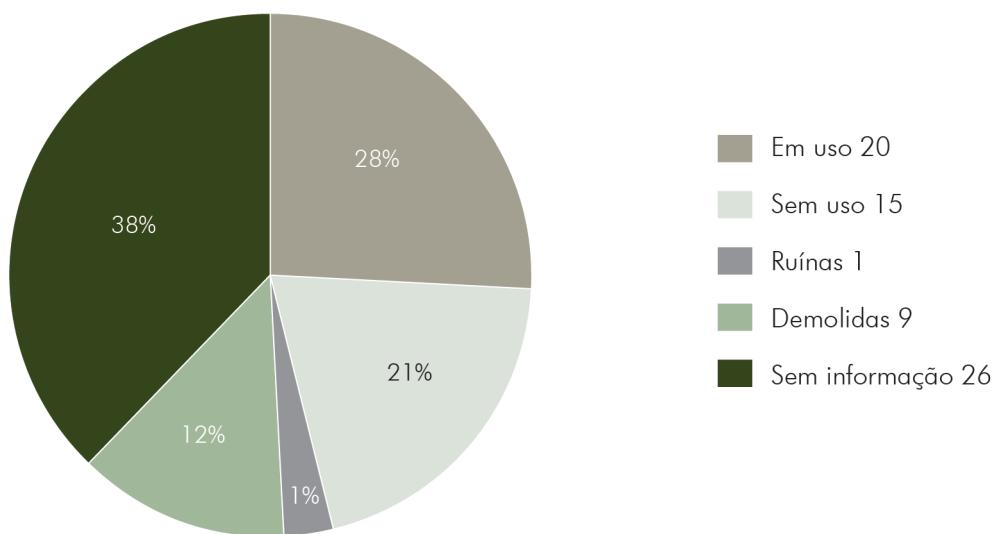
O Ramal do Paraopeba teve início com a abertura do trecho ligando as estações de Sítio (Antônio Carlos) e Tiradentes, em 1880. Mais tarde foi prolongada até São João Del Rei, em 1881, atingiu Aureliano Mourão em 1887, onde havia uma bifurcação - uma linha

²⁴ Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br>>. Acesso em 25/nov/2017.

chegou a Lavras em 1888 e a outra, a principal, seguiu para o norte atingindo finalmente Barra do Paraopeba em 1894. Dela saíam diversos e pequenos ramais. A linha foi extinta em partes, tendo sido o primeiro em 1960 (Pompeu-Barra) e o último, em 1984 (Antônio Carlos – Aureliano), com exceção do trecho São João Del Rei – Tiradentes, que se conserva em atividade até hoje. Também se conserva o trecho Aureliano – Divinópolis, ampliado para bitola métrica em 1960, ligando Lavras a Belo Horizonte.

Parte da RMV era a linha tronco da EFOM - considerada uma das mais importantes linhas de toda a malha ferroviária nacional. Sua implantação, primeiramente em bitola estreita, sendo, posteriormente modificada em alguns trechos. Em 1903 a EFOM contava com 47 estações, 46 locomotivas a vapor e 378 carros ao longo de 939,5 quilômetros de linhas, e ainda passava por melhorias como as ampliações feitas em alguns de seus trechos, como a linha entre Divinópolis e Belo Horizonte.

Atualmente, das 71 estações da linha, 9 foram demolidas, 1 encontra-se em ruínas e 26 estações não possuem informações até o momento.



Esquema da linha Antônio Carlos a Paraopeba, com seus usos e condições atuais.

O trecho conta com 7 tombamentos municipais: Estação de Divinópolis, Estação de João Pessoa (Dr. Fromm), Estação de Bom Sucesso, Aureliano Mourão, Ibituruna, Coqueiros, e Antônio Carlos.

Além delas há ainda a valorização de vários imóveis do trecho entre São João del Rei e Tiradentes: Terreno do Pátio da Estação de Tiradentes, Estação Ferroviária de Tiradentes, Pátio da Estação Ferroviária de Chagas Dória, Estação Ferroviária Chagas Dória, Pátio da Estação Ferroviária de São João del Rei, Estação Ferroviária de São João Del Rei, Alojamento para Manobrador/Guarda-Chaves, Prédio do antigo armazém da Carpintaria e Ferraria, Galpão do Antigo Almoxarifado, Casa de Bomba de Óleo, Galpão da Oficina

Mecânica e Ferraria, Galpão para Manutenção de Locomotivas, Galpão para Revisão Mecânica, Galpão para Seção de Carros e Vagões, Instalação Sanitária, Galpão do Posto de Iluminação, Guarita para Guarda-Chaves. E finalmente o terreno do pátio da Estação de Conceição do Pará ao norte da linha e a Estação de Nazareno, totalizando 19 imóveis.

Ramal Barbacena:

O ramal que contava apenas duas estações – Barbacena e Celeste. A estação de Barbacena foi valorada e não há informações atuais sobre a Estação de Celeste.

Ramal Águas Santas:

Este ramal contava com 7 estações. Desses 4 foram demolidas, e uma não possui informações, restando apenas duas estações sem uso atualmente: a de César de Pina, tombada pelo município de Tiradentes e a Estação de Chagas Dória, valorada pela União.

Ramal Ribeirão Vermelho:

Dez estações compunham o trecho que ligava Ribeirão Vermelho até Aureliano Mourão. Desses, 4 foram demolidas e 3 não possuem informações. Duas estão sem uso e apenas a estação de Ribeirão Vermelho encontra-se em boas condições, pois foi recentemente restaurada e tombada pelo município e pelo estado de Minas Gerais. A estação de Aureliano Mourão, embora esteja sem uso, foi tombada pelo município de Bom Sucesso em 2011.

Ramal de Itapecerica:

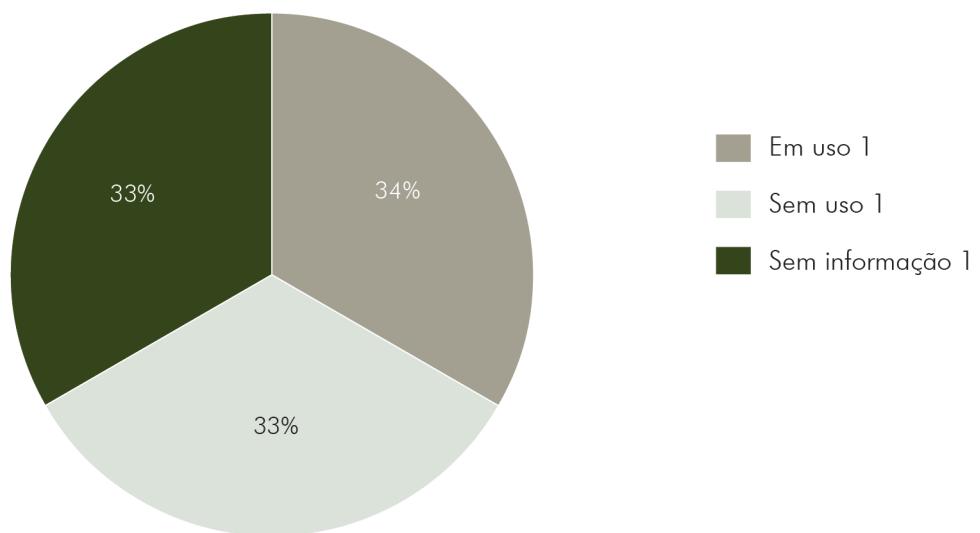
Com apenas 6 estações o Ramal de Itapecerica tem apenas a estação de Lamounier em uso. A estação de Itapecerica foi demolida e as demais não foram encontradas informações a respeito.

Ramal Cláudio:

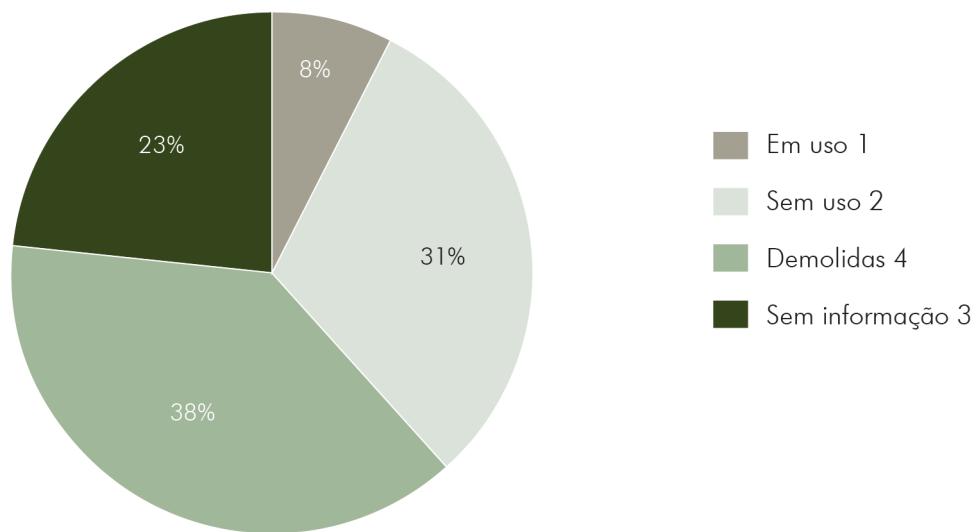
Com 3 estações o Ramal de Cláudio conta com a estação de Gonçalves Ferreira (sem uso), a de Laranjeiras (sem informações) e a de Cláudio, tombada pelo município e valorada pelo IPHAN.

Ramal Pitangui:

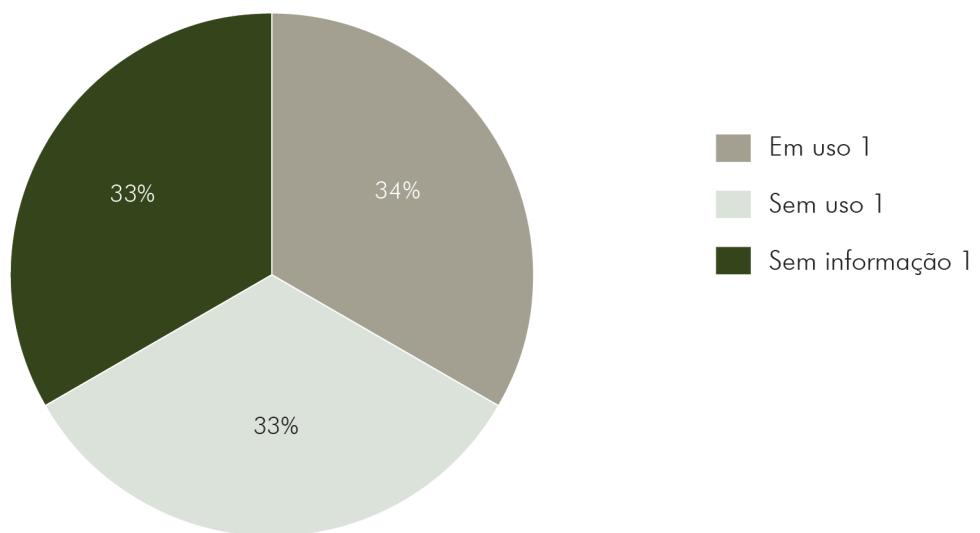
Finalmente o Ramal de Pitangui também possui apenas 3 estações. A velha de Taipa (sem uso), Água Suja (demolida) e a Estação de Pitangui, que será indicada para valoração.



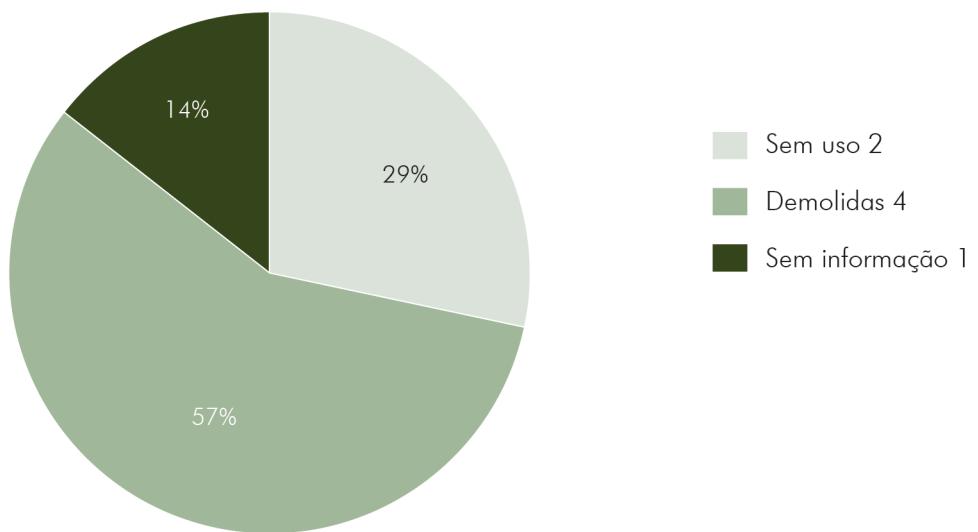
Ramal de Barbacena. Número de estações: 3. Tombamento Municipal: 1. Valoradas: 1.



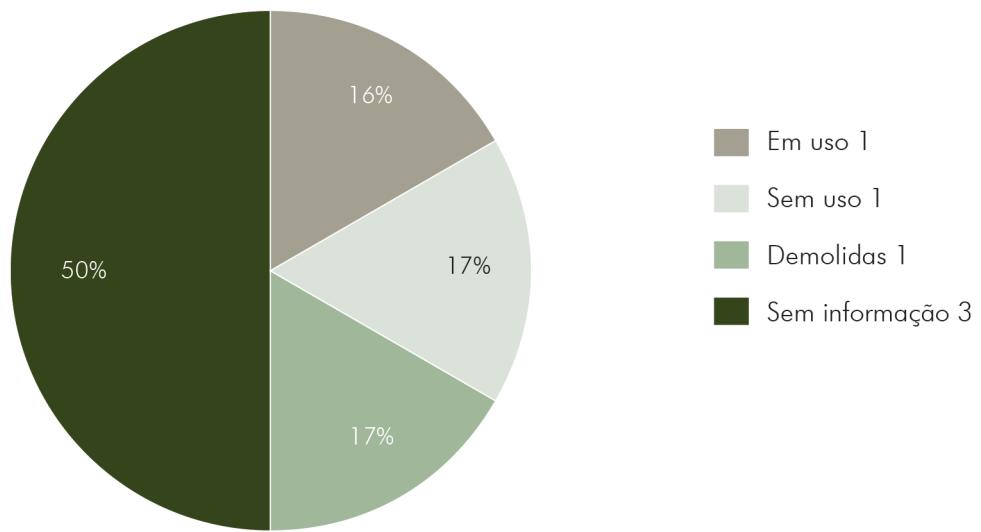
Ramal de Ribeirão Vermelho. Número de estações: 10. Tombamento Municipal: 2. Tombamento Estadual: 1.



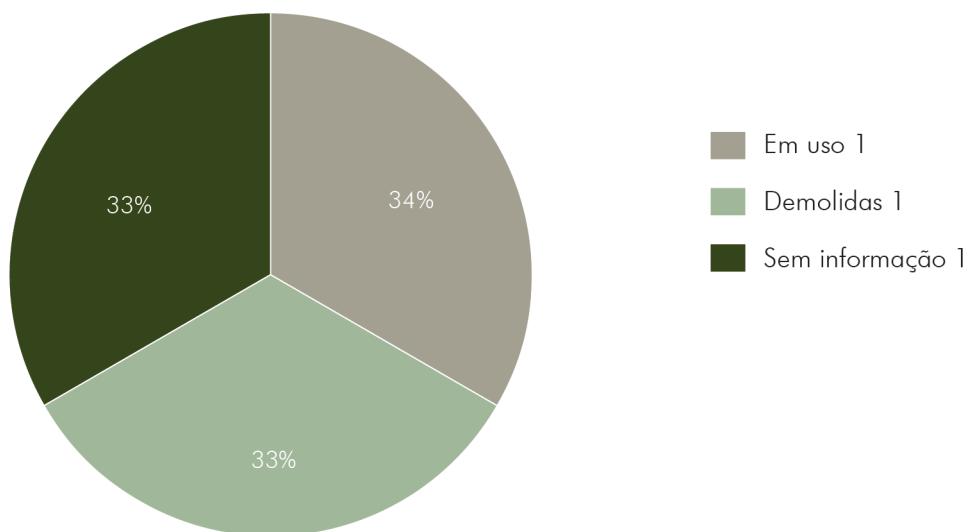
Ramal de Cláudio. Número de estações: 3. Tombamento Municipal: 1. Valoradas: 1.



Ramal de Águas Santas. Número de estações: 7. Tombamento Municipal: 1. Valoradas: 1.



Ramal de Itapecerica. Número de estações: 6.



Ramal de Pitangui. Número de estações: 3.

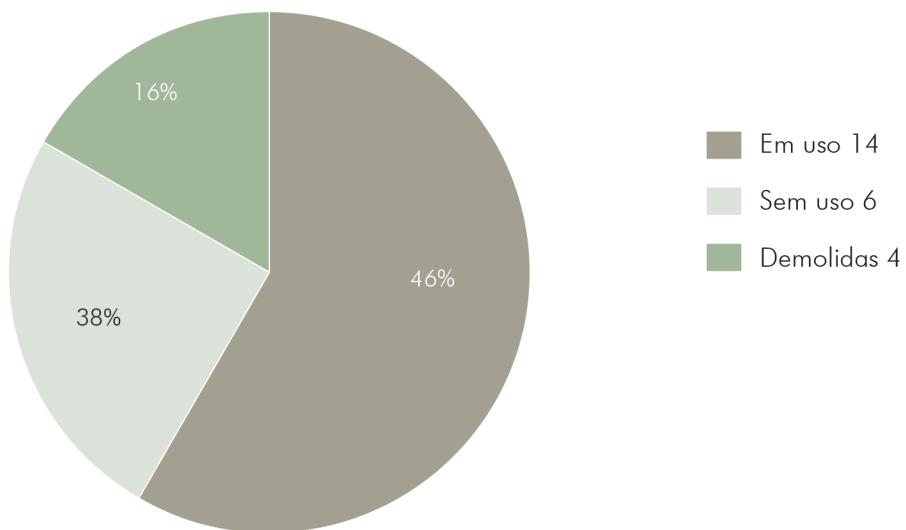
Linha Cruzeiro a Juréia:

A Linha consta com quatro ramais: Ramal da Campanha; Ramal de Lavras; Ramal de Três Pontas e Ramal Machado. A linha Cruzeiro-Tuiuti - depois Juréia - integrava originalmente parte da E.F. Muzambinho, que iniciou as atividades em 1887, entre Três Corações e Muzambinho, e parte da E. F. Minas e Rio, que operava o trecho Cruzeiro-Três Corações desde 1884, e que em 1908 incorporou a Muzambinho. Em 1910, essa foi uma das formadoras da Rede Sul-Mineira, que por sua vez formou a Rede Mineira de Viação, em 1931.

Em 1965, a RMV formou a Viação Férrea Centro Oeste e foi finalmente transformada em divisão da RFFSA em 1971. Os trens de passageiros foram suprimidos em 1964 entre Varginha e Juréia, em 1978 entre Varginha e Três Corações e em 1991 de Cruzeiro a Três Corações.

Saindo de Juréia até alcançar a estação de Coronel Fulgêncio a Linha dispunha de 37 estações. Atualmente 14 estações tem uso, inclusive com um pequeno trecho em operação entre Varginha e Três Corações, que segue para Lavras. Há também o Trem turístico "Trem das águas" que opera pela região de São Lourenço e vai até Soledade de Minas. O trecho, no entanto, perdeu 17 estações e 6 seguem sem uso.

São 5 tombamentos municipais: Passa Quatro, Itanhandu, Soledade de Minas, Três Corações e Varginha. Além deles contamos com as seguintes valorações federais: Estação Ferroviária de Passa Quatro, Estação Ferroviária de Coronel Fulgêncio, Estação Ferroviária de Manacá, Depósito de Materiais, Residência do Empregado, Terreno da Estação Ferroviária de Coronel Fulgêncio, Terreno da Estação Ferroviária de Manacá e Terreno da Estação Ferroviária de Passa Quatro.



Esquema da linha Cruzeiro a Juréia, com seus usos e condições atuais.

Ramal da Campanha:

Segundo o Blog de Ralf Giesbrecht, o ramal de Campanha foi construído pela E. F. Muzambinho em 1894, saindo de Freitas, na então Minas e Rio, e atingindo Campanha. Na mesma época, foi construído outro curto ramal, o de São Gonçalo, ligando Campanha a esta cidade. Mais tarde ambos foram unificados. Os dois foram extintos em 17/12/1966.

Possuía 13 estações que iam de Freitas até São Gonçalo do Sapucaí. Porém 4 estações foram demolidas e 2 não possuem informações. 3 estão sem uso e 4 estão em uso. As estações de Olímpio Noronha e Campanha são tombadas municipalmente.

Ramal de Lavras:

Trecho em operação é destinado ao transporte de cargas, o Ramal de Lavras vai até Três Corações percorrendo 6 estações. Outras 6 se perderam; 2 estão em ruínas (Rosas e Cervo), 2 demolidas (Salto e Carneiro de Rezende) e 2 sem informações (os Desvios para Freitas e para o 4ºRCD). As estações de Três Corações, Campo Limpo, Faria e Lavras estão sem uso atualmente.

Em maio de 2017 a prefeitura de Três Corações iniciou o processo de recuperação da Estação e galpões da RFFSA na cidade, que são tombados pelo município. O trecho conta com uma estação tombada: a de Costa Pinto. A estação de Carmo da Cachoeira está em uso, assim como a de Costa Pinto.

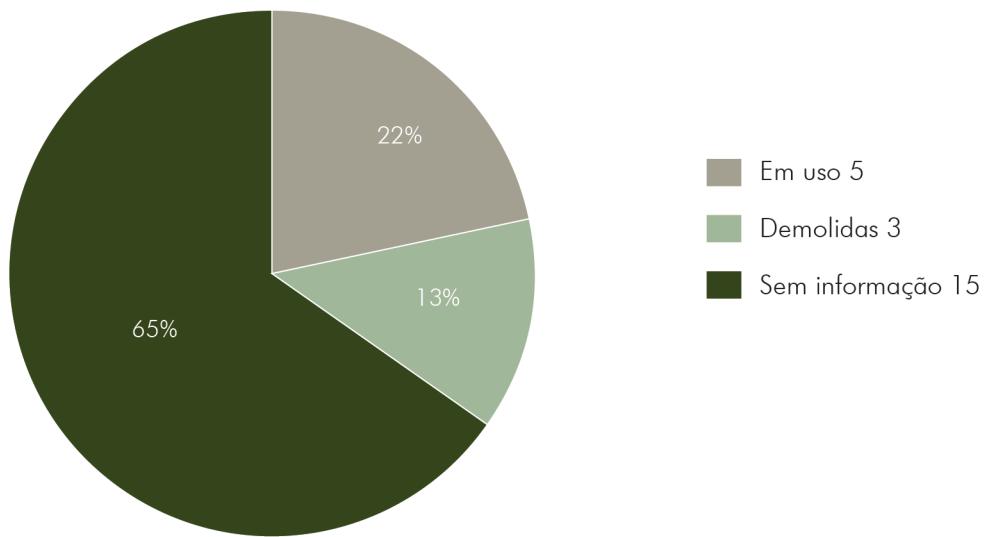
Ramal de Três Pontas:

O ramal de Três Pontas, com apenas a estação terminal, foi aberto em 1895 pela E. F. Trespontana. Esta foi incorporada pela Rede Mineira de Viação em 1938 e teve as atividades paralisadas em 27/11/1964. A Estação de Saia de Espera foi demolida e não há informações sobre a estação de Três Pontas.

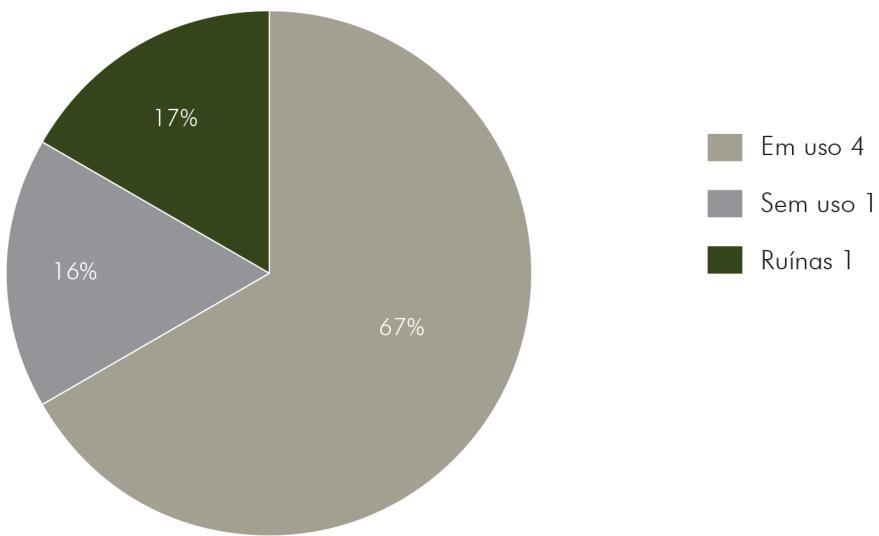
Ramal Machado:

Essa linha partia da estação de Gaspar Lopes, na linha Cruzeiro-Jureia, como E. F. Machadense em 1922, e foi absorvida pela Rede Mineira de Viação em 1938. Transformado em simples ramal, o trecho operou até 28/02/1963, quando foi extinto. Hoje, não restam estações ao longo do pequeno trecho. Machado, Alfenas e Gaspar Lopes foram demolidas, e Posto da Pedreira, Copeirinha e Caianinha não possuem informações.

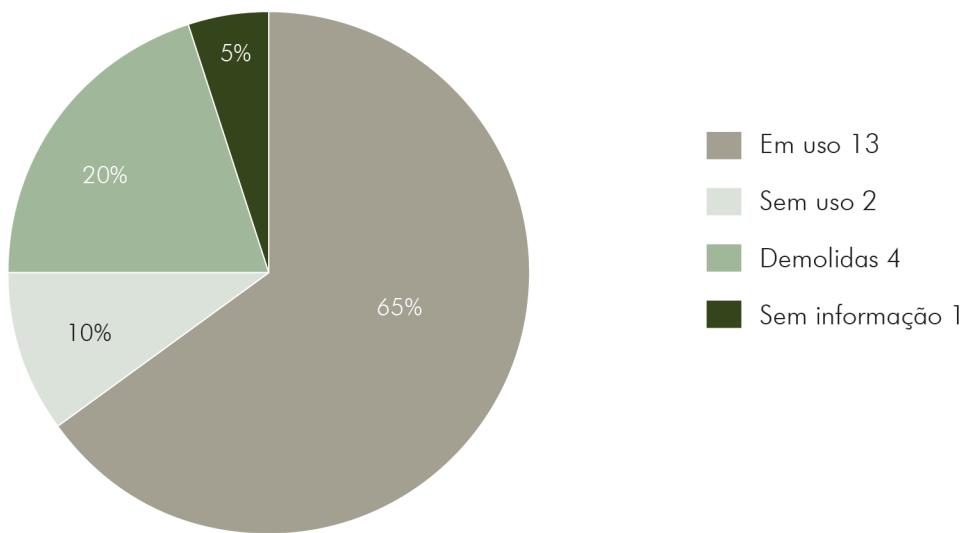
Embora muito tenha se perdido neste trecho, entende-se que o município de Machado e a Estrada de Ferro Machadense (incorporada pela EFOM) foram importantes para a história da RFFSA. Tendo em vista que a estação de Machado foi demolida, estamos buscando informações junto a Inventariança, a SPU e a prefeitura de Machado a respeito de termos de transferência de imóveis localizados naquele município a fim de identificar possíveis bens que contribuam para a narrativa aqui proposta, e assim, dar início a um processo de valoração.



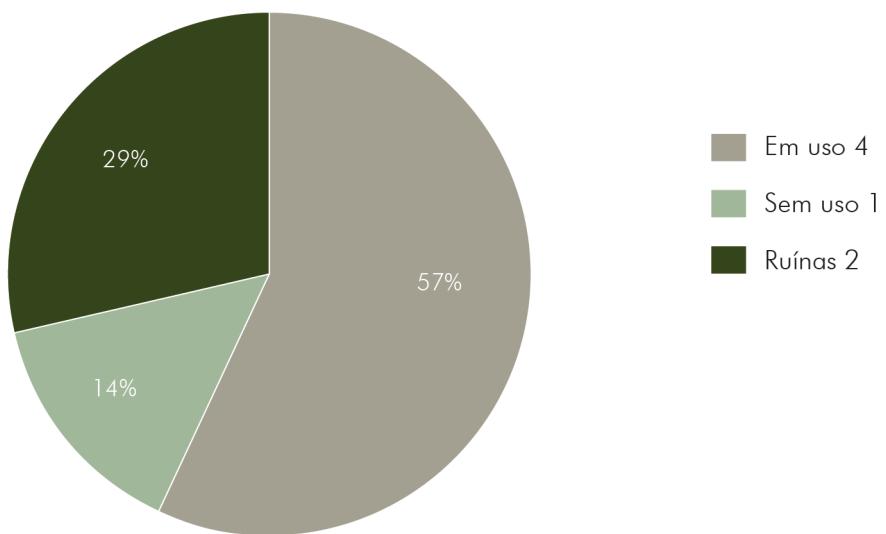
Linha Barra do Piraí. Número de estações: 23. Tombamentos Municipais: 3. Valoradas: 1.



Linha Paraisópolis. Número de estações: 6. Tombamento Municipal: 1.



Linha Sapucaí. Número de estações: 23. Tombamentos Municipais: 8.

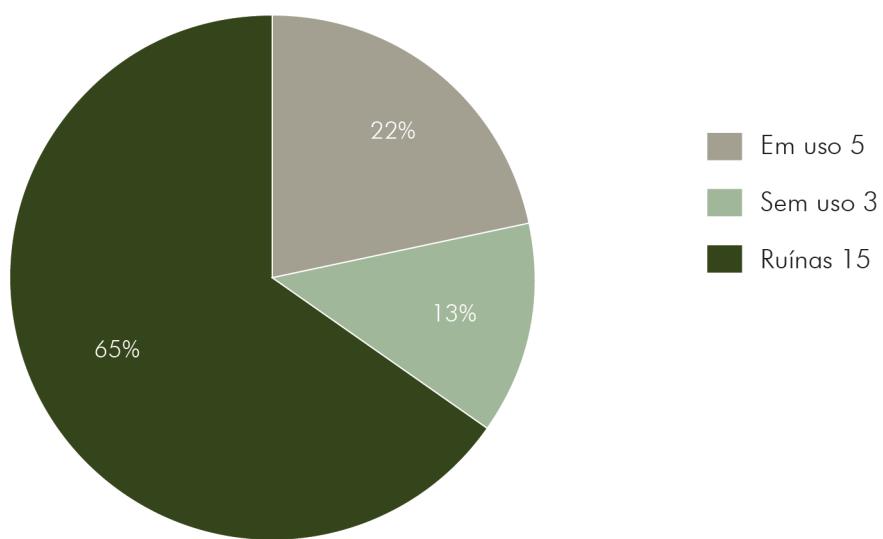


Linha Sapucaí. Número de estações: 7. Tombamentos Municipais: 2.

Linha Barra do Piraí:

Segundo Giesbrecht, o primeiro trecho da linha da Barra foi aberto pela V. F. Sapucaí em 1891. Chegou a Baependi em 1895 e parou. Do outro lado, os trechos entre Santa Rita do Jacutinga e Passa-Três, no Estado do Rio, foram construídos a partir de 1879 pela E. F. Santa Isabel do Rio Preto, a E. F. Pirahyense e a E. F. Santana, depois absorvidas pela Sapucaí. De Santa Rita a Baependi, seguiram da primeira para chegar a Baependi somente em 1910. Apenas nesse ano, então, consolidou-se a linha da Barra, com esse nome por causa de Barra do Piraí.

De Jacuba a Soledade de Minas a linha tinha 23 estações. Apenas 5 atualmente tem uso e todo o restante foi demolido ou está sem informações. Das quatro restantes - Soledade de Minas, Seritinga, Liberdade e Santa Rita do Jacutinga -, três possuem proteção patrimonial: Seritinga que é valorada e tombada municipalmente, Liberdade com tombamento municipal na estação também conhecida como Estação de Livramento e a Estação de Soledade de Minas.



Esquema da linha Barra do Piraí, com seus usos e condições atuais

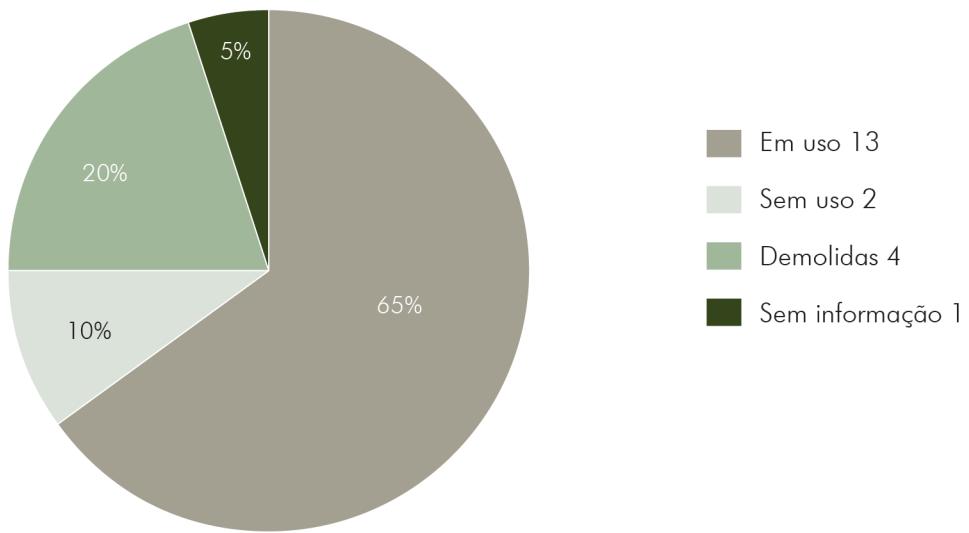
Linha Sapucaí:

Essa linha consta com dois ramais: Ramal Paraisópolis e Ramal de Delfim Moreira. Segundo Giesbrecht, a linha originou-se no ramal da Penha foi inaugurado em 1882, com 20 quilômetros, até antiga Penha do Rio do Peixe (Itapira). O trecho de Itapira até Eleutério foi construído pela E. F. Sapucaí, mas encampado pela Mogiana, que não concordou com a posição de ceder sua zona privilegiada. Em 1891, o ramal, agora de Itapira, já chegava a Eleutério. Em 1898, chegou a Sapucaí, já em Minas Gerais, onde se encontrava, agora sim, com a E. F. Sapucaí.

O transporte de passageiros foi extinto em 1976 e o de cargas cerca de dez anos após.

Com a supressão da linha mineira, o ramal perdeu a função e foi desativado, tendo seus trilhos sido retirados em 1990, já abandonados.

A linha que contava com 23 estações perdeu ao longo do tempo 4 estações e 1 não se tem informações. 2 estão sem uso, mas ainda há 13 em uso. Desses, 8 receberam tombamento municipal: Soledade de Minas, Cristina, Itajubá, Pedrão, Pouso Alegre, Borda da Mata e Jacutinga.



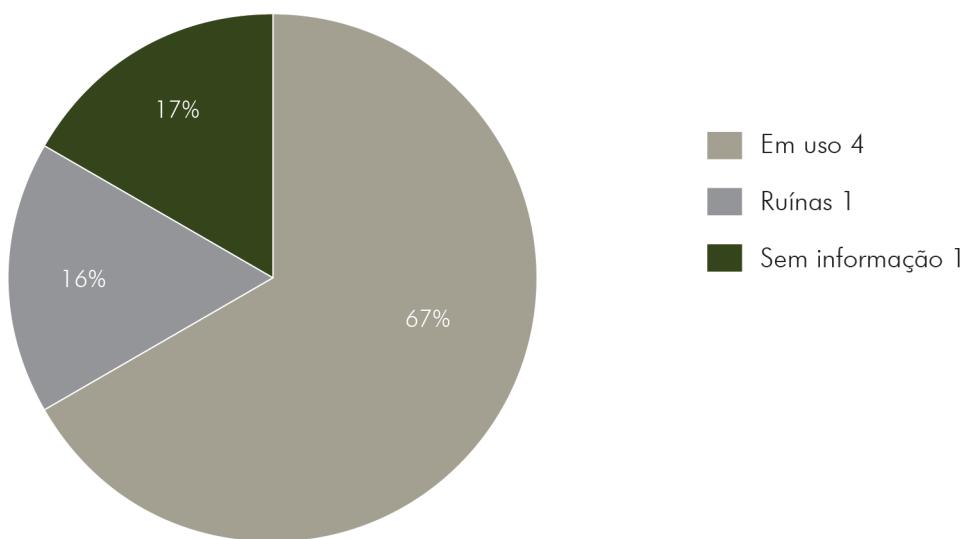
Esquema da linha Sapucaí, com seus usos e condições atuais

Ramal Paraisópolis:

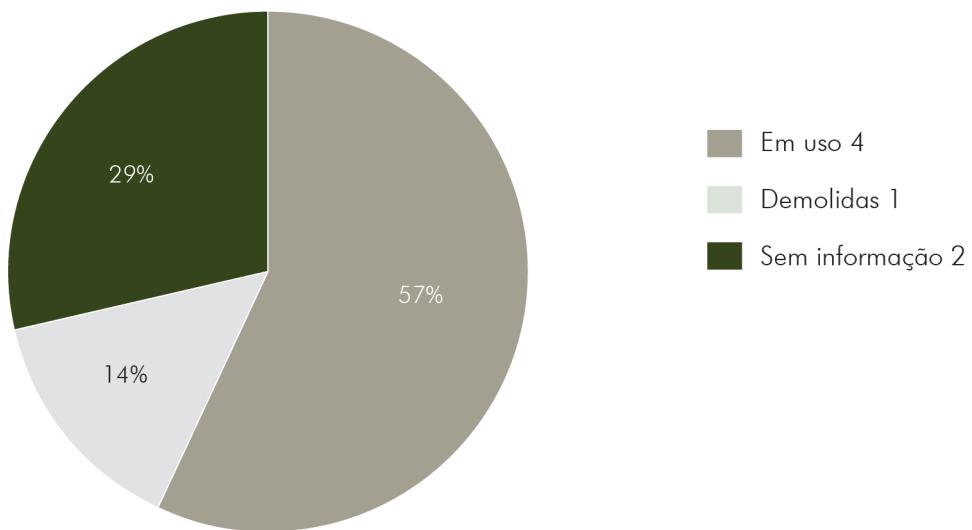
Informações datam sua construção por volta de 1912. A linha saía da estação de Piranguinho. Possuía 6 estações. Hoje 4 estão em uso, 1 em ruínas e 1 sem informações. A estação de Paraisópolis é tombada pelo município.

Ramal de Delfim Moreira:

O ramal de Delfim Moreira, data de 1928, partia de Itajubá. Nos anos de 1930 havia planos de se prolongar a linha até o ramal de Piquete, no Estado de São Paulo, o que não ocorreu. Assim, o ramal manteve sete estações. Desses apenas a estação do Km4 foi demolida, e a do Km3 não se tem informações. As demais estão em uso e a estação de Delfim Moreira e Itajubá foram tombadas pelos municípios.

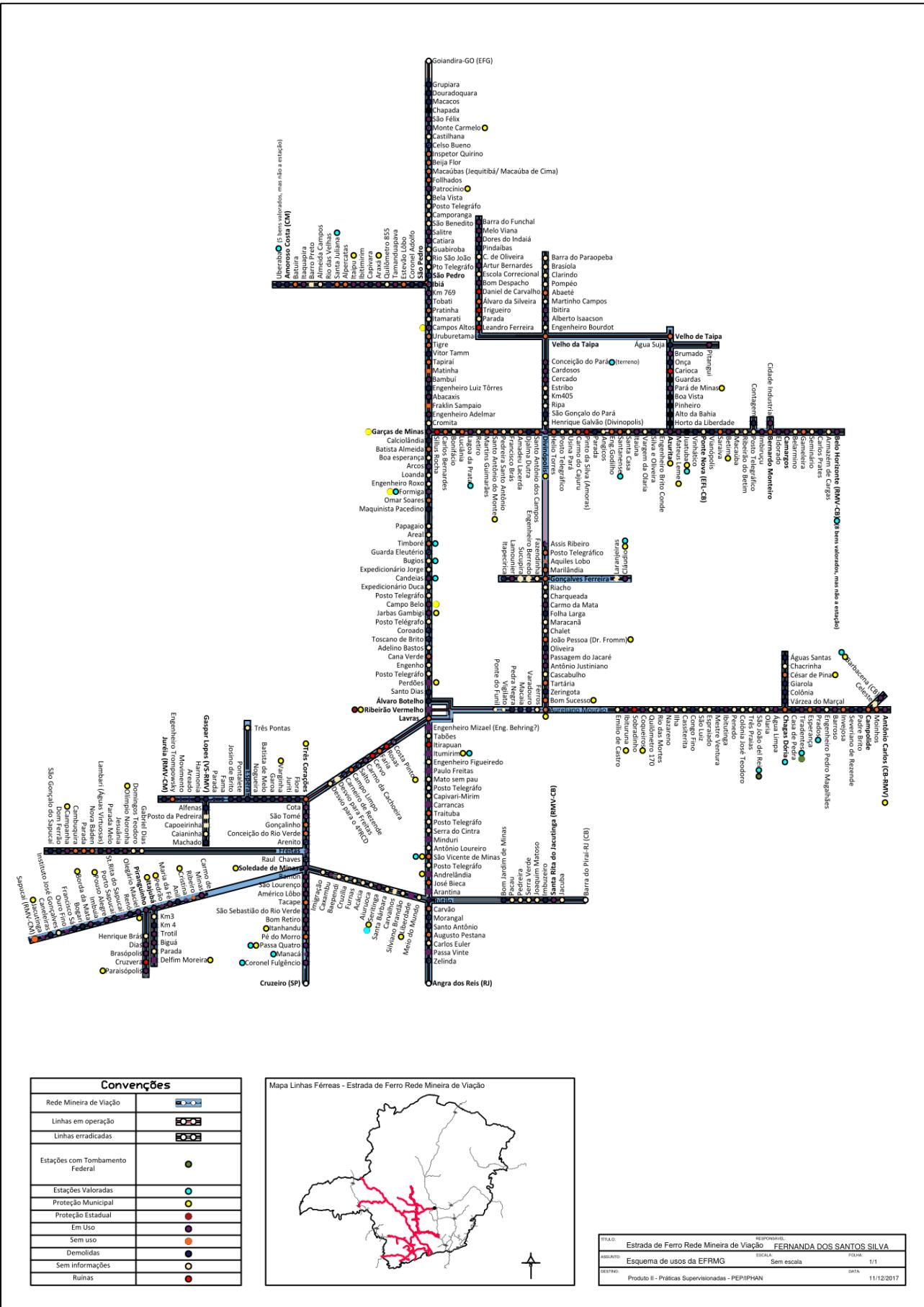


Ramal Paraisópolis, esquema dos ramais da linha Sapucaí, com seus usos e condições atuais.



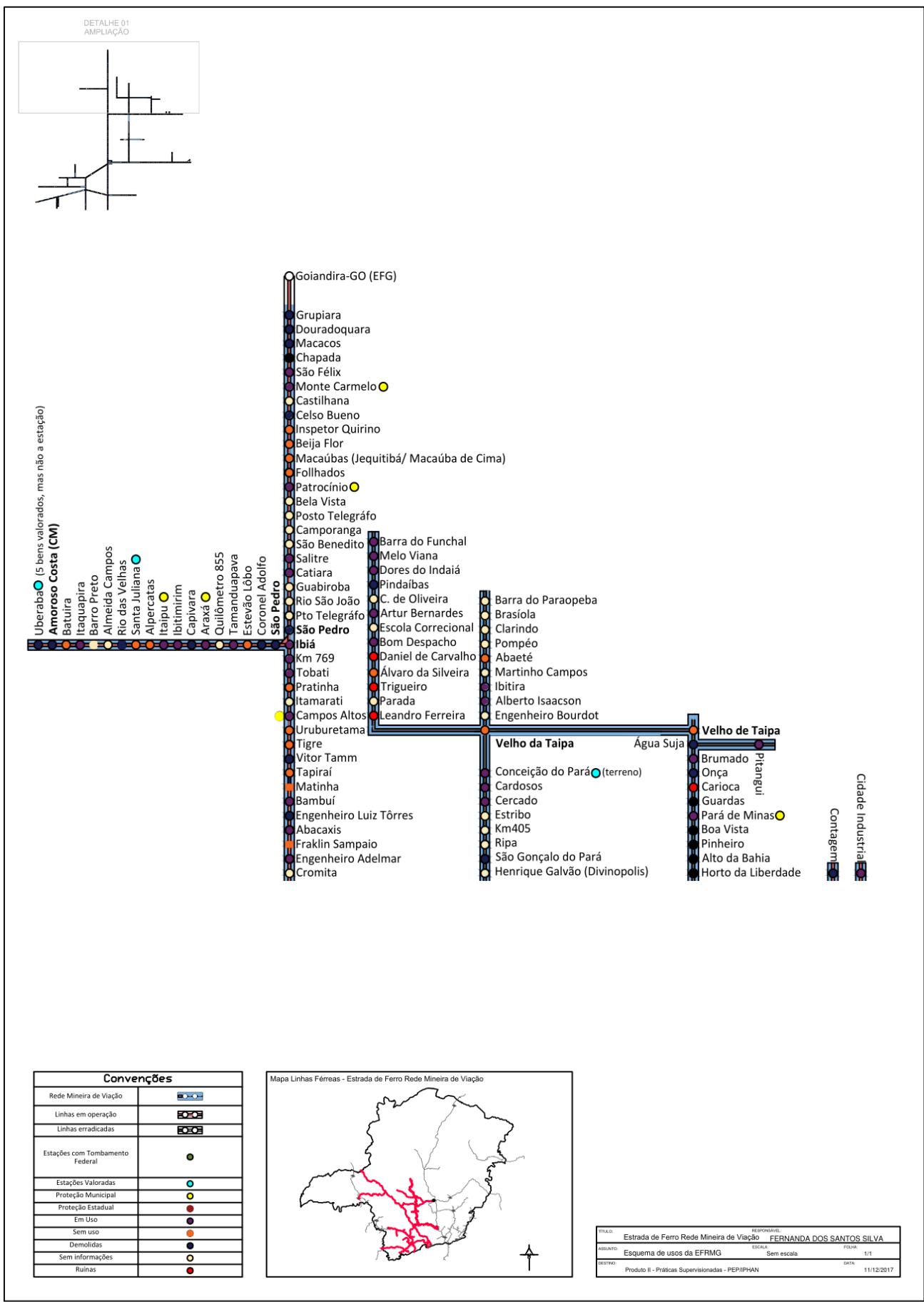
Ramal Delfin Moreira, esquema dos ramais da linha Sapucaí, com seus usos e condições atuais.

Estrada de Ferro Rede Mineira de Viação



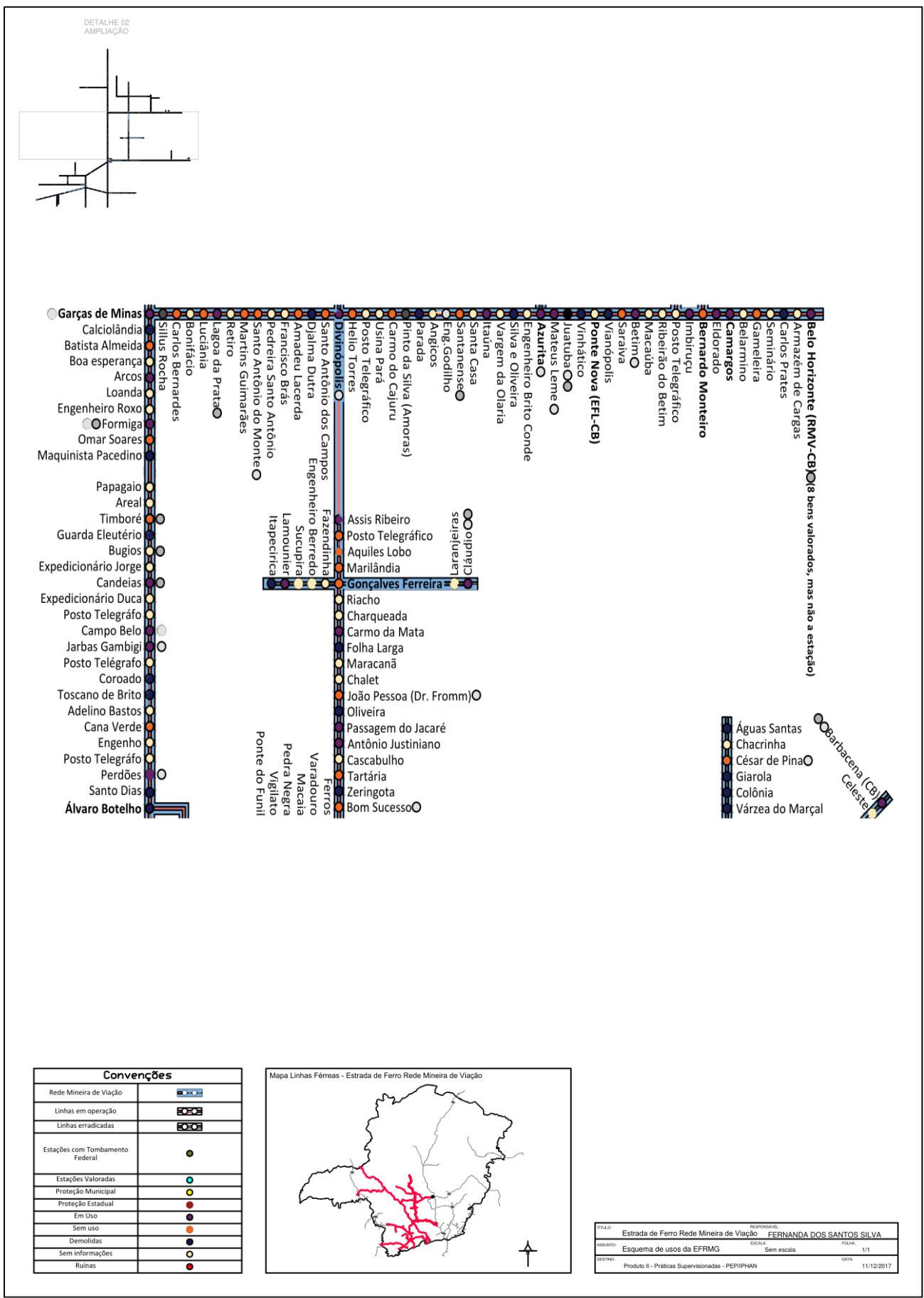
Mapa em estilo metrô das Estradas de Ferro Rede Mineira de Viação

Estrada de Ferro Rede Mineira de Viação



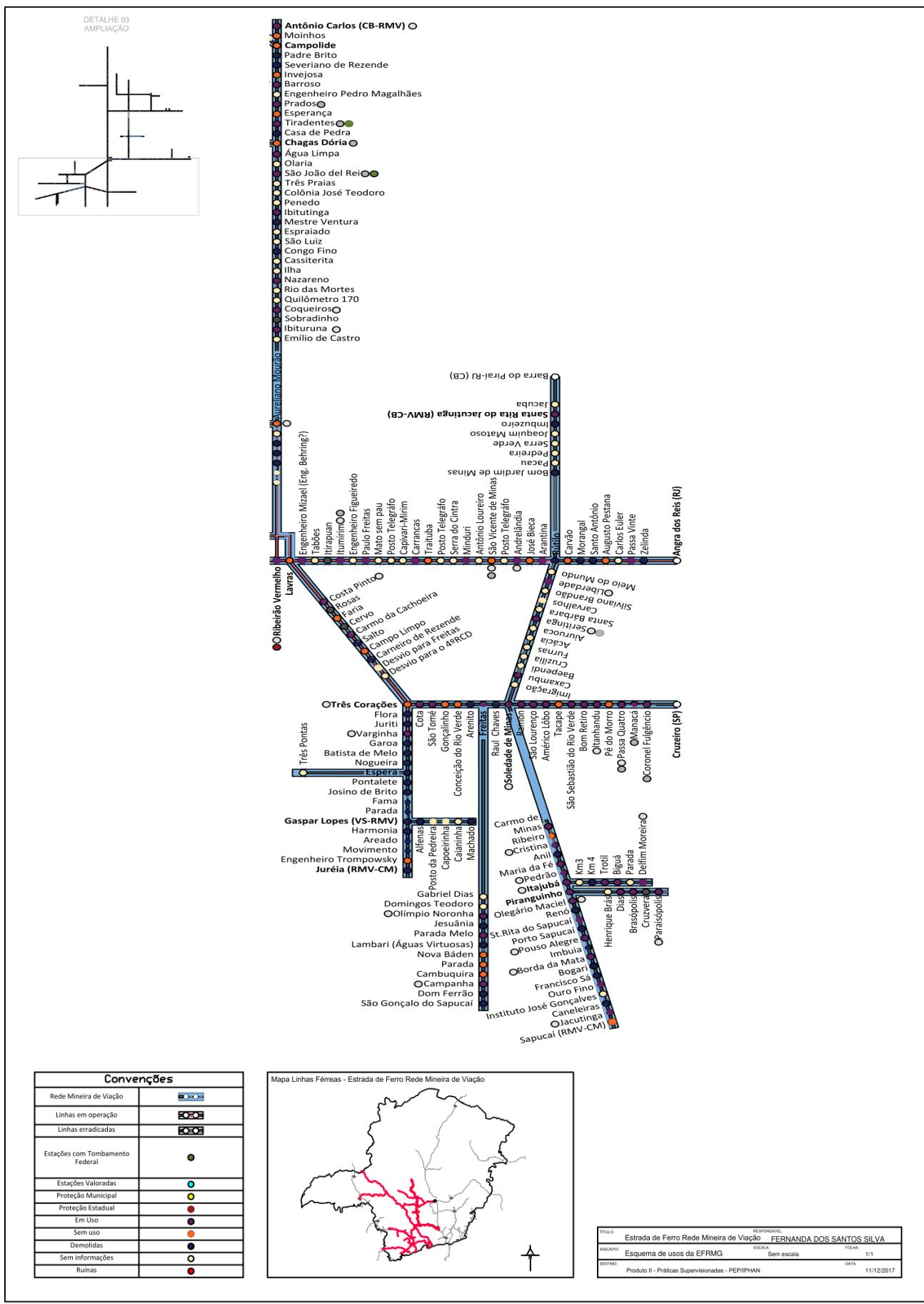
Detalhe ampliado do mapa em estilo metrô das Estrada de Ferro Rede Mineira de Viação

Estrada de Ferro Rede Mineira de Viação



Detalhe ampliado do mapa em estilo metrô das Estrada de Ferro Rede Mineira de Viação

Estradas de Ferro Rede Mineira de Viação



Detalhe ampliado verticalmente do mapa em estilo metrô das Estrada de Ferro Rede Mineira de Viação

3.7 VFFLB – Viação Férrea Federal Leste-Brasileiro

I. Contextualização Histórica²⁵

Em 1950, a ferrovia do Nordeste, Viação Férrea Federal Leste-Brasileiro, concluiu a ligação entre o Nordeste e o Sudeste do Brasil por vias férreas. Por estas linhas, durante décadas, no “Trem do Sertão” ou “Trem dos Baianos”, viajaram os retirantes da seca que buscavam uma vida melhor nos grandes centros do país ou faziam o caminho de volta, desiludidos com a cidade grande.

Foi assim, que através de apenas 4 estações Minas Gerais se ligou com o nordeste pelo trem. Todas as estações foram inauguradas a partir de 1950.

A Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro (VFFLB) criada em 1935 durante o governo do presidente Getúlio Vargas, quando tomou posse pela administração pública da empresa Compagnie de Chemins de Fer Fédéraux de l’Est Brésilien (CCFFEB). A VFFLB reuniu cinco estradas de ferro dos estados da Bahia e Minas Gerais, a Estradas de Ferro Bahia ao São Francisco, a Estrada de Ferro Central da Bahia, a Estrada de Ferro Centro-Oeste da Bahia, a Estrada de Ferro Santo Amaro e a Estrada de Ferro Petrolina a Teresina.

O primeiro trecho de Ferrovia partia da cidade de Salvador, construído em 1860, chegou à Alagoinhas três anos depois. Em 1881, foi aberto uma nova linha de Alagoinhas para Timbó, no norte do estado da Bahia. Na sequência, a Ferrovia atravessou a divisa com o estado de Sergipe, alcançando as cidades de Aracaju e Propriá, contando com um percurso de 552 quilômetros. A Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro, subordinada ao Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF), foi sucedida pela Rede Ferroviária Federal (RFFSA), sendo umas das ferrovias que compuseram o quadro inicial.²⁶

A ferrovia, que só teve seu projeto concluído 43 anos após o início das obras, integrava a capital ao Norte do estado, onde, através da navegação no São Francisco, chegavam as mercadorias de estados vizinhos. Assim, produtos manufaturados, cana e o fumo produzidos na Bahia podiam ser transportados com mais rapidez. Concluída em 1896, a Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco possuía aproximadamente 540 quilômetros, passando por cidades como Alagoinhas e Senhor do Bonfim. No ponto final, Juazeiro, ergueu-se uma das mais belas estações de trem do Brasil, de acordo com publicações da época.

Outras linhas histórias serviram a Bahia. A segunda linha alí construída, a Central, ligava Salvador e o Recôncavo Bahiano a Minas Gerais, passando por cidades como Santo Amaro e São Félix. Essa última Estação, o Ministério Público Federal ajuizou ação contra a União, requerendo sua imediata restauração.

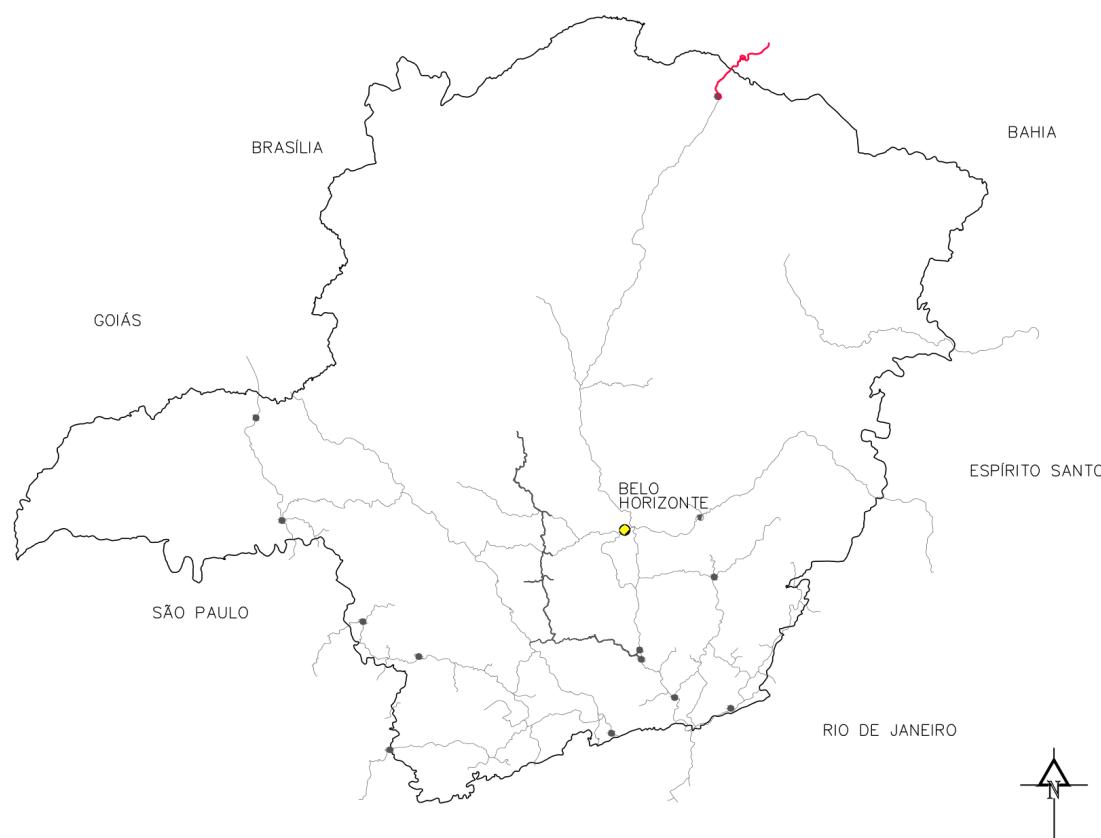
As obras da Ferrovia Central iniciaram em 1872 e tinha por objetivo alcançar a Chapada

²⁵ O histórico mais amplo da VFFLB foi realizado no Inventário do Patrimônio Cultural Ferroviário, em 2009 pelo IPHAN e pode ser acessado no Centro de Documentação e Informação na Superintendência de Minas Gerais em Belo Horizonte.

²⁶ Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?view=detalhes&id=441018>

Diamantina, mas faltaram recursos técnicos e financeiros para romper os morros da região. Então, entre Itaberaba e Iaçu, o jeito foi desviar e seguir rumo a Minas. “A Chapada formava uma barreira natural. Era muito difícil abrir um túnel para o trem passar”, explica Antonio Guerreiro.

A partir de 1917, a estrada de ferro a Centro-Sul passou a ligar as duas anteriores. A nova ferrovia, que se estendia entre Senhor do Bonfim e Iaçu e era percorrida pelo Trem da Grotão, servia para transporte de carga e passageiros e foi desativada em 1976.²⁷



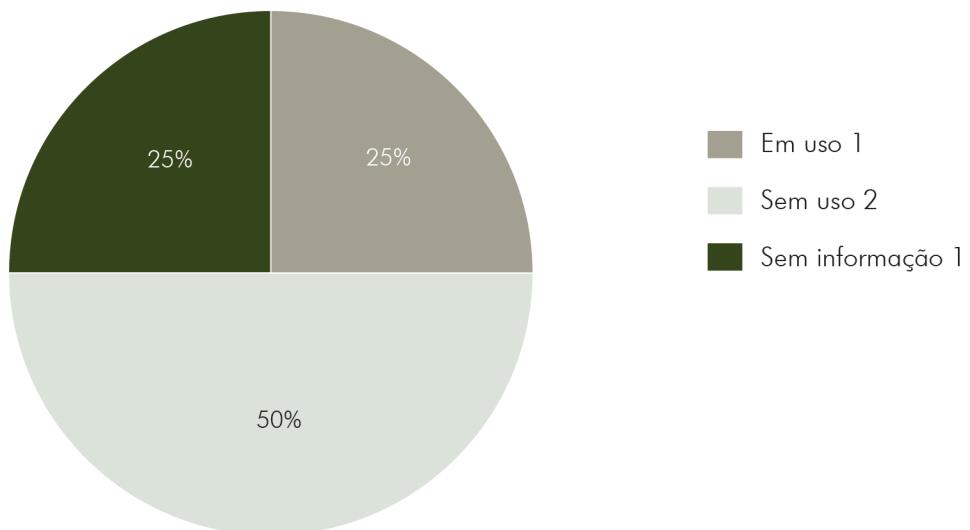
Mapa esquemático com as principais estradas férreas de Minas Gerais com destaque, em vermelho, para a VFFLB.

²⁷ Texto de Victor Uchôa disponível em: <http://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/malha-ferroviaria-baiana-ajuda-a-revelar-memorias-do-seculo-xix/>

II. Contexto Atual

A VFFLB se estendeu de forma muito tímida no norte de Minas Gerais, fazendo ligação com a ferrovia sobretudo da Bahia e alcançou Juazeiro. Ao todo foram 4 estações ferroviárias. 1 estação está em uso pela FCA (Monte Azul), 2 sem uso (Mamonas e Espinosa) e 1 sem informações (Engenheiro Matos). Nenhuma delas possui algum tipo de proteção patrimonial.

A estação de Monte Azul, que se liga com a Estrada de Ferro Central do Brasil trata-se de uma reconstrução mais recente o que contribui para a perda de seu caráter patrimonial. Já as estações de Mamonas e Espinosa, embora estejam sem uso no momento já apresentam estágio avançado de abandono e perderam muito de suas características originais e de sua unidade potencial enquanto obra arquitetônica.



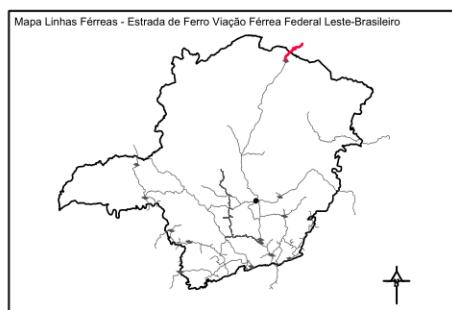
Esquema da VFFLB com seus usos e condições atuais.

A Viação Férrea Federal Leste Brasileiro partia de Salvador, na linha tronco e passava por Pernambuco, Piauí e Sergipe (na linha norte) alcançando Minas Gerais na linha sul, onde se liga com a Central do Brasil na estação Monte Azul. A Viação criada em 1935 foi incorporada a RFFSA em 1957.

Estrada de Ferro Viação Férrea Federal Leste Brasileiro



Convenções	
Rede Mineira de Viação	
Linhos em operação	
Linhos erradicadas	
Estações com Tombamento Federal	
Estações Valoradas	
Proteção Municipal	
Proteção Estadual	
Em Uso	
Sem uso	
Demolidas	
Sem informações	
Ruinas	



TÍTULO:	RESPONSAVEL:
Estrada de Ferro Viação Férrea Federal Leste-Brasileiro	FERNANDA DOS SANTOS SILVA
ASSINATURA:	ESCALA:
DEPARTAMENTO:	Sem escala
DATA:	11/12/2017

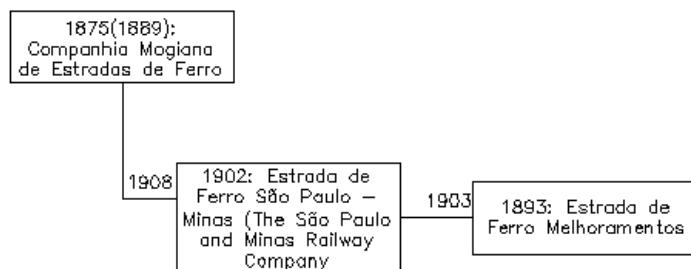
Mapa em estilo metrô das Estrada de Ferro Viação Férrea Federal Leste Brasileiro

3.8 SPM – Estrada de Ferro São Paulo e Minas

I. Contextualização Histórica²⁸

A Estrada de Ferro São Paulo e Minas foi construída, a princípio, para atender doze fazendas de café da região de São Simão à Freguesia de Serra Azul - denominação as cidades antigamente no Brasil - em 1890, com o nome de Companhia Melhoramentos de São Simão.

Originalmente esta Estrada de Ferro foi criada com o sugestivo nome de “Companhia Melhoramentos” pois era uma empreiteira que prestava serviços de melhorias para a cidade de São Simão que, na época, englobava diversas freguesias. A Companhia Melhoramentos tinha autorização, portanto, para prestar serviços nas (atuais) cidades de Cravinhos, Serra Azul, Luiz Antônio e Santa Rosa de Viterbo além de outras freguesias que hoje não existem mais.



Esquema de sucessão das estradas.

Como Empresa Ferroviária, a Companhia Melhoramentos construiu uma linha férrea cujo marco inicial situava-se atrás da atual Igreja Matriz de São Simão e rumava ao sul em direção a diversas fazendas que se situavam na base da serra de São Simão. Havia uma estação cerca de 5 quilômetros ao sul de São Simão (estação Chave) e dali a estrada dava uma volta de 180 graus para retornar em direção à cidade, subindo a serra pelo lado oposto ao município.

No início da serra havia uma parada num local denominado “cangalha” e depois a linha, em bitola de 60 centímetros, subia a serra por longos quilômetros até chegar - já ao norte de São Simão - na estação Resfriado - hoje fazenda Santa Clara - onde havia uma freguesia.

²³ O histórico mais amplo da SPM foi realizado no Inventário do Patrimônio Cultural Ferroviário, em 2009 pelo IPHAN e pode ser acessado no Centro de Documentação e Informação na Superintendência de Minas Gerais em Belo Horizonte.

De Resfriado a via descia a serra até atingir a fazenda Santa Maria onde havia nova parada. Depois a via continuava rumo norte até a fazenda de Tamanduazinho e de lá até a freguesia de Serra Azul.

Havia uma outra linha que ligava a estação da Melhoramentos até a estação da Mogiana para que o café transportado pudesse ser colocado nos trens daquela empresa. Este trecho era de aproximadamente três quilômetros e meio e foi inaugurado em agosto de 1893 juntamente com o primeiro trecho da linha principal - estação central-estação chave. No final de 1893 foi inaugurado o trecho estação Chave - estação resfriado e em 1894 foi inaugurado o trecho estação Resfriado-fazenda Santa Maria.

Posteriormente a empresa recebeu proposta para transformar-la novamente em sociedade anônima. Nasceu, assim a Ferrovia São Paulo Minas que se estenderia até São Sebastião do Paraíso. Em 1908, a empresa passou para o controle estrangeiro e sua razão social mudou para "The São Paulo and Minas Railway Company."

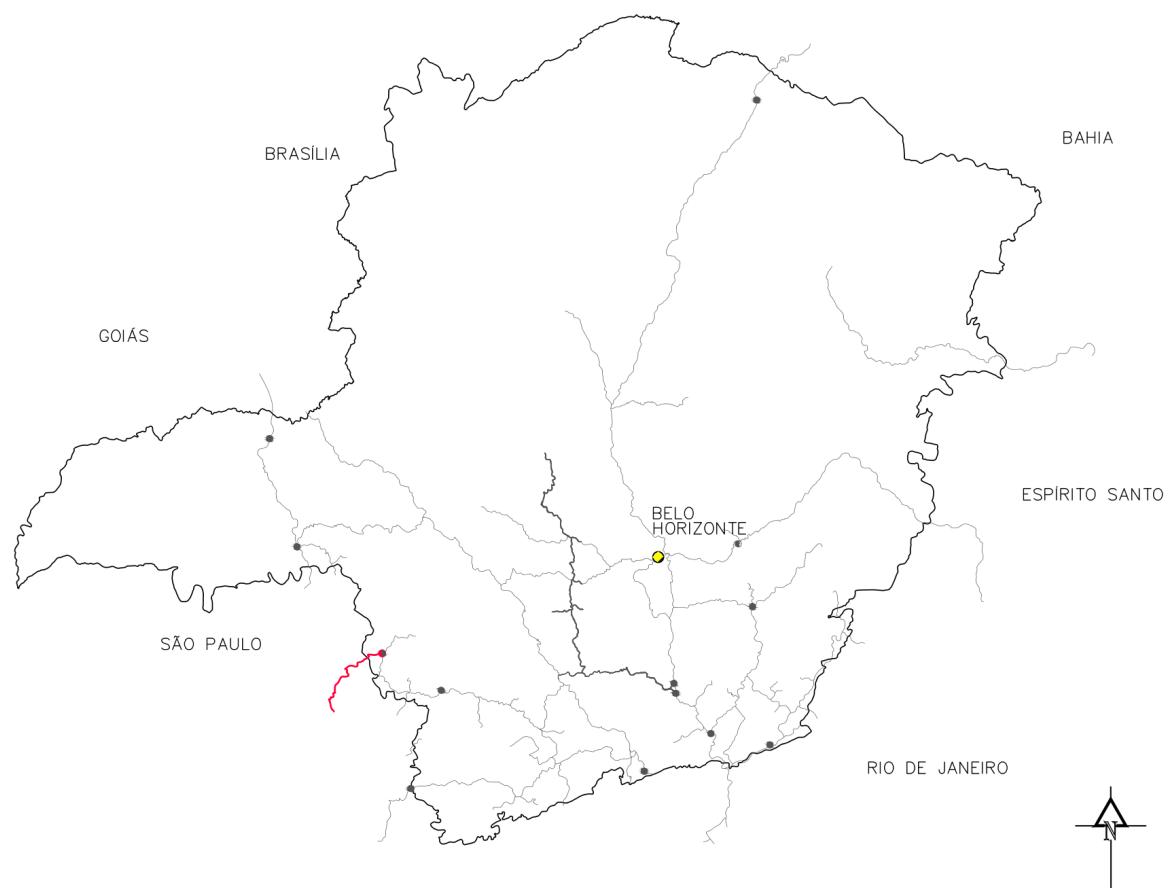
Essa mesma empresa comprou do Coronel Pimenta de Pádua o direito de ir até São Sebastião do Paraíso em Minas Gerais. Enquanto se aguardava que a Câmara de São Sebastião do Paraíso aprovasse a transferência de concessão para efetivar o projeto de estrada entre São Paulo e Minas Gerais, a estrada começou a ser construída, a partir de Altinópolis no estado de São Paulo, em direção do território mineiro. Em 1911, quando a Câmara, finalmente, aprovou a transação, a estrada já estava chegando em São Sebastião do Paraíso, numa extensão total de 136 quilômetros.

No ano de 1922, a Companhia Eletro-Metalúrgica Brasileira adquiriu a estrada por 100 mil libras esterlinas, sediada em Ribeirão Preto, estado de São Paulo, atendendo ao interesse dessa companhia em transportar minério de sua jazida situada no município mineiro de Jacuí.

Em 1926, com sua dívida quitada, a nova empresa proprietária da ferrovia contraiu um empréstimo do governo do Estado para realizar diversos melhoramentos, entre os quais, o mais importante, foi a construção de um ramal entre Serrinha e Ribeirão Preto que foi inaugurado em 1908. Como garantia, a Companhia oferecia o ramal de Morro Agudo em hipoteca.

Em 1967, a Mogiana, já estatal, assumiu a administração da Estrada de Ferro São Paulo e Minas, cujas linhas correm entre as cidades de São Simão (SP) até São Sebastião do Paraíso (MG).²⁹

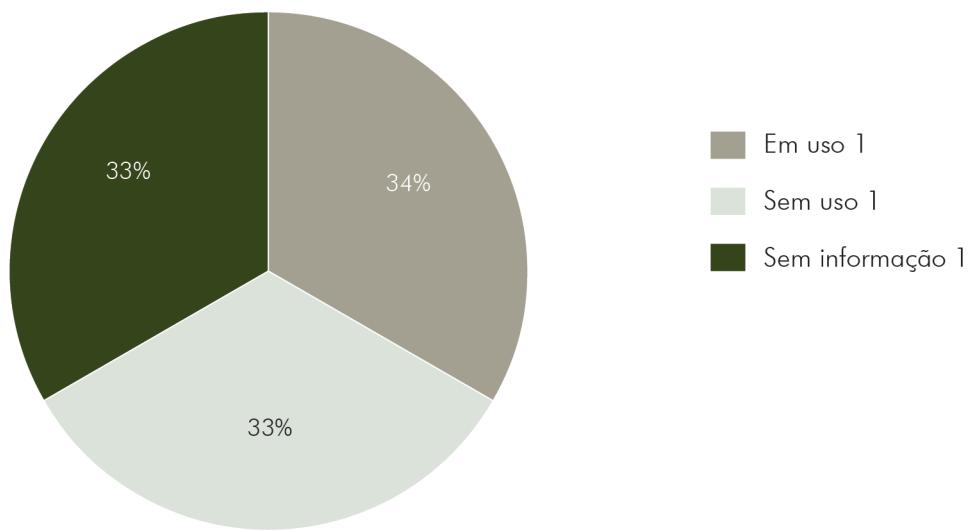
²⁹ Texto extraído do portal Wikipédia. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Estrada_de_Ferro_S%C3%A3o_Paulo_e_Minas



Mapa esquemático com as principais estradas férreas de Minas Gerais com destaque, em vermelho, para a SPM.

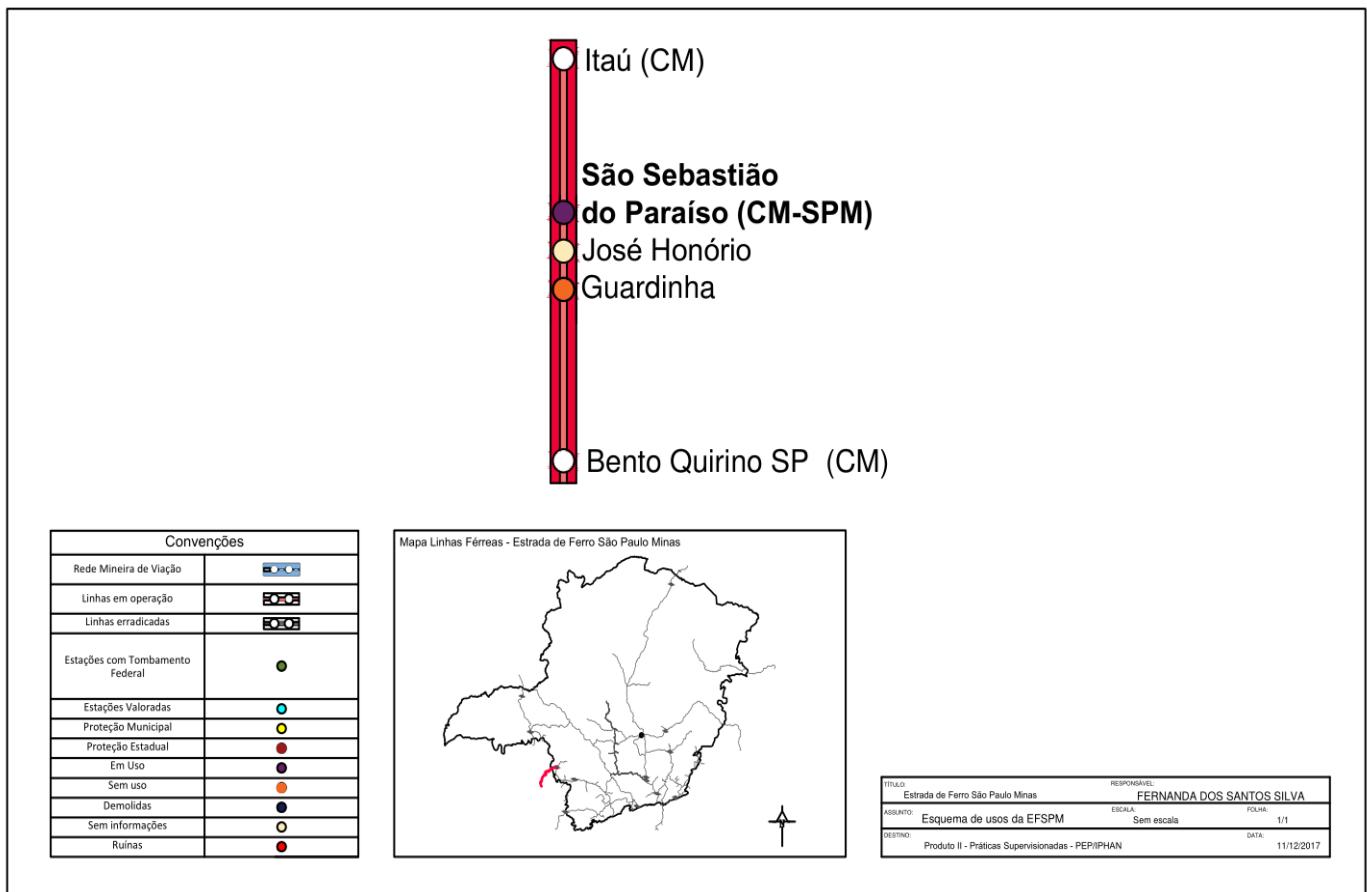
II. Contexto Atual

Das três estações da SPM no território mineiro apenas a estação de São Sebastião do Paraíso tem uso. No entroncamento com a Mogiana, a antiga estação hoje sedia uma unidade do corpo de Bombeiros e é tombada pelo município. Já a estação de Guardinha encontra-se sem uso, de acordo com as imagens disponibilizadas pelo portal estações ferroviárias, em 2016, supõe-se que a estação esteja ocupada por moradores. Já a estação José Honório não foi possível localizar informações, tratando-se provavelmente de um bem já demolido.



Esquema da SPM com seus usos e condições atuais.

Estrada de Ferro São Paulo Minas



Mapa em estilo metrô da Estrada de Ferro São Paulo Minas

4. PROPOSTAS DE VALORAÇÃO

A escolha das estações a serem valoradas reforça a nova proposta de critérios apresentada anteriormente (Informação Técnica). Isso porque um problema que ocorria em função do art. 5º da Portaria no 407, de 21 de dezembro de 2010, §2º: “O parecer técnico deverá apontar conclusivamente se a instância local recomenda ou não a inclusão do(s) bem(ns) na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (...)”, gerou valorizações em bens com valor local e não nacional. Assim, bens que refletiam a importância e o valor local eram valorados e não possuíam valor nacional. Ou seja, há na atribuição de valor um grau de hierarquia, pois muitas vezes um bem é importante para narrar a história de uma cidade, mas se analisado em escala nacional perde valor.

Para a memória ferroviária o objetivo central do artigo 9º da lei, que aborda a preservação do patrimônio ferroviário é fundamental. Os bens do patrimônio ferroviário a serem valorados devem ser de interesse nacional, e por isso, é importante, no momento de valoração conseguir estabelecer uma diferenciação entre os níveis de interesse, sejam elas locais ou nacionais, individuais ou coletivas.

Posto isso, o que se buscou foi dar prioridade para bens que contribuam para a narrativa da memória ferroviária nacional. Por isso, a importância de identificar os níveis de proteção já trabalhados em determinados bens nos quantitativos aqui apresentados.

Além disso, considerando que propomos uma leitura sistêmica da RFFSA, dada sua natureza de conexão e comunicação do território, é importante trabalhar de forma articulada com os diferentes níveis de proteção. Ou seja, não se trata apenas de identificar a memória nacional, mas de abarcar as outras instâncias, a fim de construir uma narrativa diversa e inclusiva.

Assim, tanto podemos tratar de uma memória ferroviária nacional como uma junção de histórias e de memórias de vias férreas que formaram a RFFSA, tendo em vista a diversidade de abordagens possíveis dentro desse conceito e admitindo-a como um conjunto de significados distintos de diferentes grupos.

Para o IPHAN cabe identificar os valores nacionais, mas indo além, a proposta é de não criar uma leitura apenas como atribuições de valor em escala de relevância de micro ao macro, mas como uma possibilidade de articulação entre os órgãos responsáveis pela preservação, de trabalharem em conjunto, em uma leitura única de visão sistêmica da RFFSA. Afinal, como coloca Fonseca, 2009, “Estamos apenas apontando que a política de preservação tem muito mais chances de ser efetivamente implantada com bons resultados se os esforços se somarem”.

Finalmente, é prudente lembrar que ainda assim, toda a política de preservação da memória ferroviária será insuficiente para termos uma narrativa total da importância que

teve a ferrovia de Minas Gerais para o país. A visão de cultura totalizante é romântica e já foi superada. Com isso a hierarquização, fragmentação e as escolhas são consequências razoáveis. O trabalho de preservação do patrimônio cultural é sempre um trabalho inacabado. Porém, assim como ele a memória também é uma categoria em constante transformação e muito sensível de se categorizar e patrimonializar, o que torna essas ações ainda mais desafiadoras.

Por tudo isso, a escolha dos bens que pertenceram a RFFSA para esse estudo que apresentamos aqui se justifica na medida em que foram estações e oficinas de grande relevância para a história da ferrovia no Brasil e em Minas Gerais e para a memória ferroviária nacional.

Segue a lista dos bens que serão indicados para valoração e inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário:

4.1 EFCB - Estrada de Ferro Central do Brasil

1. Estação ferroviária de Corinto
2. Estação ferroviária de Pirapora
3. Estação ferroviária de Sete Lagoas
4. Estação ferroviária de Vespasiano
5. Pontilhão ferroviário da sede e ponte do Gaia de Sabará
6. Estação ferroviária de Belo Horizonte
7. Estação ferroviária de Gameleira, em Belo Horizonte
8. Estação ferroviária de Conselheiro Lafaiete
9. Estação ferroviária de Chiador

4.2 EFBM - Estrada de Ferro Bahia-Minas

Os imóveis que pertencem a Estrada de Ferro Bahia-Minas - Araçuaí a Caravelas, passaram a integrar o patrimônio da RFFSA, nos termos da Lei nº3.155, de 13/03/1957 e posteriormente foram erradicados via DECRETO nº 58.341, de 03/05/1966. De acordo com o DNIT, todas as estações e bens do trecho foram vendidos para as Prefeituras dos Municípios aos quais os referidos bens pertencem.

Apesar de algumas estações ainda apresentarem uso ou integridade, sua Valoração por meio da Portaria N° 407/2010 não se aplica, visto que esses bens já não faziam parte do patrimônio da RFFSA, desde 1966, quando foram vendidos aos municípios, após o processo de erradicação da linha.

Além disso, mesmo considerando a importância da EFBM para o desenvolvimento econômico e processo de ocupação da região do Vale do Jequitinhonha, as estações da linha, neste momento não somam atributos que justifiquem a formalização de sua proteção em nível nacional por meio do Decreto-Lei 25/1937, por exemplo. Sendo recomendado a análise de atribuição de valor pelas instâncias municipais e estadual.

4.3 EFG - Estrada de Ferro de Goiás

Como dito anteriormente na EFG das 6 estações em Minas Gerais, 4 já estão demolidas e as 2 restantes já são patrimonializadas pelo município de Araguari - Amanhece e Araguari. Apesar da estação de Araguari já ser tombada pelo IEPHA ela tem relevância nacional, porém não pode ser valorada com amparo na Lei 11.486/2007 pois já não fazia parte do patrimônio da RFFSA na implantação da Lei. Deste modo, nenhuma estação dessa estrada terá pedido de valoração.

4.4 EFM - Estrada de Ferro Mogiana

A Estrada de Ferro Mogiana chegou a ter no estado 63 estações. Desses 23 estações estão em uso, 15 sem uso, 1 em situação de ruínas, 22 demolidas e 2 estações sem informações. Se somarmos, portanto, as estações sem informação das que já se perderam teremos um cenário de 24 estações perdidas e 39 restantes, o que significa um remanescente de mais de 60% do total. A EFM ainda conta com 17 tombamentos municipais, 1 tombamento estadual, além de 15 imóveis valorados pelo IPHAN, de modo que no momento não serão indicados bens dessa estrada para valoração uma vez que já há representatividade dela na LPCF.

Considerando a situação atual das estações e as potencialidades de atribuição de valor tanto das estações como de outros bens imóveis ao longo dessa linha, neste momento não se identificam somas de atributos que justifiquem a formalização de proteção em nível nacional para os bens, sendo recomendado a análise de atribuição de valor pelas instâncias municipais e estadual.

4.5 EFL - Estrada de Ferro Leopoldina

Assim como a EFM a Leopoldina também conta com representação na LPCF. Ela conta com 51 tombamentos municipais, 1 tombamento federal, e 6 imóveis valorados.

Considerando a situação atual das estações e as potencialidades de atribuição de valor tanto das estações como de outros bens imóveis ao longo dessa linha, neste momento não se identificam somas de atributos que justifiquem a formalização de proteção em nível nacional para os bens, sendo recomendado a análise de atribuição de valor pelas instâncias municipais e estadual.

4.6 RMV - Rede Mineira de Viação

Essa imensa ferrovia, que teve o maior número de estações no estado conta com 58 tombamentos municipais, 1 tombamento estadual, 2 tombamentos federais e 59 imóveis valorados. Mas ainda proporemos que entre na LPCF:

1. Oficinas de controle operacional e manutenção das linhas, locomotivas e vagões, localizadas na cidade de Lavras
2. Estação Ferroviária de Ibiá além de suas oficinas de manutenção de vagões
3. Estação Ferroviária de Betim

4. Estação Ferroviária de Belo Horizonte
5. Bens do Complexo Ferroviário de Divinópolis
6. Estação Ferroviária de Azurita
7. Estação Ferroviária de Três Corações
8. Estação Ferroviária de Varginha
9. Estação Ferroviária de São Lourenço
10. Estação Ferroviária de Carmo da Cachoeira
11. Estação Ferroviária de Maria da Fé
12. Pontilhão sobre o Rio Grande de Ribeirão Vermelho

4.7 VFFLB - Viação Férrea Federal Leste-Brasileiro

A VFFLB se estendeu de forma muito tímida no norte de Minas Gerais, fazendo ligação com a ferrovia sobretudo da Bahia, chegando até Juazeiro. Em Minas foram 4 estações ferroviárias, 1 estação está em uso pela FCA - Monte Azul, 2 sem uso - Mamonas e Espinosa - e 1 sem informações - Engenheiro Matos. Nenhuma delas possui algum tipo de proteção patrimonial. A estação de Monte Azul, que se liga com a Estrada de Ferro Central do Brasil trata-se de uma reconstrução recente. Já as estações de Mamonas e Espinosa, embora estejam sem uso no momento já apresentam estágio avançado de abandono e perderam muito de suas características originais e de sua unidade potencial enquanto patrimônio.

Considerando a situação atual das estações e as potencialidades de atribuição de valor tanto das estações como de outros bens imóveis ao longo dessa estrada, neste momento, não se identificam somas de atributos que justifiquem a formalização de proteção em nível nacional para os demais bens, sendo recomendado a análise de atribuição de valor pelas instâncias municipais e estadual.

4.8 SPM - Estrada de Ferro São Paulo-Minas

Das três estações da SPM no território mineiro apenas a estação de São Sebastião do Paraíso tem uso. Fazendo entroncamento com a Mogiana, a estação hoje é sede do corpo de Bombeiros e é tombada pelo município. Já a estação de Guardinha encontra-se sem uso, e a partir de imagens do portal estações ferroviárias, parecia estar, em 2016 sendo ocupada por moradores. Já a estação José Honório não foi possível localizar informações, tratando-se provavelmente de um bem já demolido. Nesta linha não será apresentado nenhum pedido de valoração neste momento.

Considerando a situação atual das estações e as potencialidades de atribuição de valor tanto das estações como de outros bens imóveis ao longo dessas estradas, neste momento, não se identificam somas de atributos que justifiquem a formalização de proteção em nível nacional para os demais bens, sendo recomendado a análise de atribuição de valor pelas instâncias municipais e estadual.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esse estudo fez o levantamento das estações existentes no território de Minas Gerais, totalizando cerca de mil estações. O objetivo inicial era verificar o número de estações existentes e a partir de então buscar critérios para estabelecer formas de preservar esses bens.

O levantamento forneceu um panorama da atual situação das estações ferroviárias a partir de seus usos atuais e estado de conservação. Deparou-se, muitas vezes, com bens abandonados, que por seu valor histórico e sua importância para a memória ferroviária podem/devem ser restaurados e/ou preservados, possibilitando sua recuperação e reinserção na dinâmica das cidades, contribuindo para a manutenção e difusão da memória ferroviária.

Além de outros tipos de edificações ainda há lacunas e desafios a serem ultrapassados. O material desenvolvido é uma ferramenta de consulta importante para o desenvolvimento de outros estudos e de adoções de critérios mais consolidados para a valoração.

Nos anexos que se seguem, há mapas, esquemas de sucessão das principais linhas férreas no estado desde a criação, tabelas constando o estado de conservação atual de cada estação ferroviária; gráficos apontando quantitativos desses levantamentos, e por fim a lista de todos os bens ferroviários que recebem proteção patrimonial em todas as instâncias: municipal, estadual e federal.

Essa etapa teve o objetivo de fornecer informações que permitissem ações de preservação para o patrimônio ferroviário. A partir dela será possível avaliar formas de valorar o patrimônio ferroviário de Minas Gerais. Assim, desenvolveu-se esses critérios nos trabalhos junto à Superintendência de Minas Gerais e que já vem apresentando resultados sistemáticos de sua aplicação.

Para uma leitura abrangente do contexto atual das ferrovias em Minas Gerais, elaborou-se um mapa, utilizada nas linhas de metro, de todas as ferrovias, apontando o estado de conservação atual das estações e os tipos de proteção patrimonial nelas existentes, nos seus diversos níveis, ou seja, municipal, estadual, e federal – com o tombamento e a valoração.

Em suma, o levantamento detectou a seguinte situação das estações em Minas Gerais: havia 985 estações no estado, dessas 332 ainda apresentam algum uso - não necessariamente vinculada a memória ferroviária - e 181 seguem sem uso, totalizando 513 estações estão em condições de uso e apresentam potencial de valoração representando 52% do total. Além dessas, há 36 estações em estado de ruína. Ou seja, há um remanescente de cerca de 56% de estações.

Desse remanescente, 240 estações foram tombadas em nível municipal, 2 em nível estadual

e 7 em nível federal. Há, ainda 96 bens já valorados pela Portaria 407/2010. Isso significa que cerca de 35% de toda a ferrovia já recebe proteção por meio da política patrimonial. No entanto, o IPHAN é o responsável para implementar e discutir políticas públicas para serem adotadas em relação ao patrimônio ferroviário, o que não o impede de trabalhar conjuntamente com a instância municipal e estadual.

Ressalta-se, que as escolhas não foram feitas somente com base histórica. Muitas dessas estão nem sequer contam com estudos históricos. Outro instrumento aqui utilizado, foram os processos abertos e presentes no IPHAN/MG e contou-se ainda com a colaboração da Inventariança da RFFSA que após várias reuniões comigo e minha supervisora Célia Corsino, apresentou as estações e outros bens que consideram ser importantes para a RFFSA. Dentre os profissionais há ex-ferroviários da área de engenharia e tráfego, pessoas que trabalharam a vida toda na RFFSA. Essa colaboração foi essencial para tornar mais democrática a escolha dos bens. Contamos também com a ajuda de José Cavalcanti, o Zé do Trem, que veio até Minas Gerais, e apresentou sugestões e críticas a esse trabalho sobre os caminhos que pretendíamos seguir. Aliás, como desdobramento temos projetos encaminhados e esperamos que com essa iniciativa, outros bens sejam identificados e mais grupos sociais possam ser ouvidos.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CGT. **Guia Geral das Estradas de Ferro e Empresas de Transporte com elas articuladas.** G-1. Estações, Portos e Agências. Controladoria Geral de Transportes, 1960.

FINGER, Anna Eliza. **Organograma das Estradas de Ferro do Brasil: Organização da RFFSA.** Arquivo DWG.

IBGE. **Mapa base de Minas Gerais.** Disponível em <http://downloads.ibge.gov.br/downloads_geociencias.htm>. Acesso em 27 de abril de 2017.

IPHAN. **Lista dos Bens Culturais do Patrimônio Ferroviário.** Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Lista_patrimonio_cultural_ferrovi%C3%A1rio_dez_2015.pdf>. Acesso em 28 de abril de 2017.

_____. **Inventários do Patrimônio Cultural Ferroviário de Minas Gerais,** 2009.

IEPHA. Diretoria de Promoção do IEPHA/Mg - Gerência de Cooperação Municipal. **Relação de Bens apresentados ao ICMS Patrimônio Cultural até o ano de 2016 - exercício 2017.** Disponível em: <<http://www.iepha.mg.gov.br/images/stories/ICMS/2lista-bens-protégidos-exercício2017-publicação.pdf>>. Acesso em 20 de março de 2017.

Mapa do Estado de Minas Gerais. Organizado e editado pela Sociedade Comercial e Representações Gráficas LTDA com colaboração do Departamento de Geografia e o Departamento de Estradas de Rodagem do estado de Minas Gerais. CGC nº76500511/2, 1971.

Portal das Estações ferroviárias. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br>>. Acesso em 20 de janeiro de 2017.

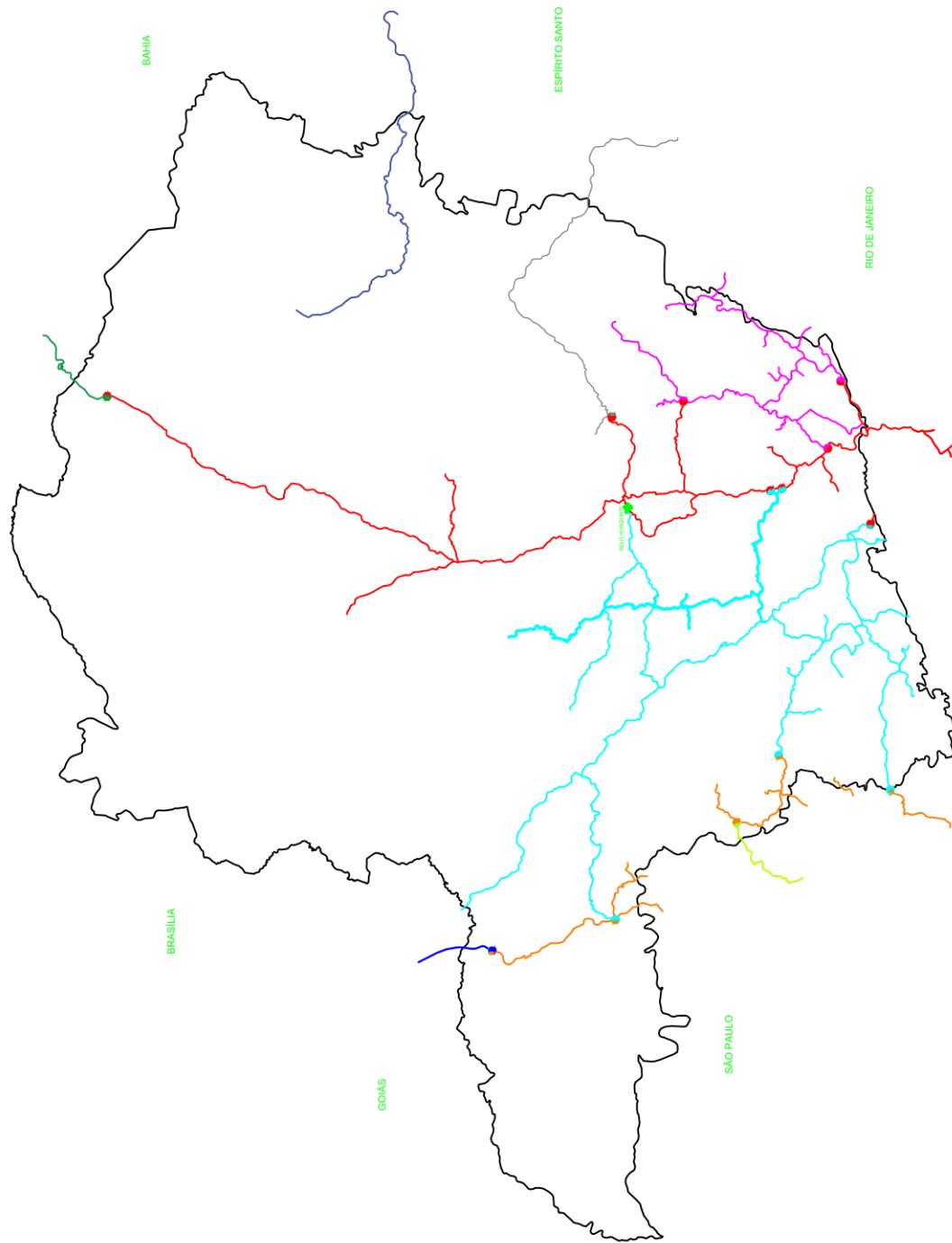
FOTO CAPA:

Porto Novo do Cunha. Município de Além Paraíba - Minas Gerais.

7. ANEXOS*

* Este trabalho está em constante atualizações.

Mapa da malha das estradas em Minas Gerais



CONVENÇÕES	
Belo Horizonte	
Estrada de Ferro Central do Brasil	
Estrada de Ferro Leopoldina	
Rede Mineira de Viação	
E.F. Vitória Minas	
E.F. Mogiana	
E.F. Minas Bahia	
E.F. São Paulo Minas	
VFFB Estrela Brilhante	
EFCM	
E.F. Goiás	
Entroncamentos	

<small>Este documento serve de extrato para fins de mineração e não substitui o documento original da PernSA, que permanece em vigor. A versão original da PernSA é por ocasião de 11/03/2007.</small>

<small>Mapa da malha das estradas do Estado de Minas Gerais do Instituto Mineiro de Pesquisas da Terra e do Meio Ambiente (IPES)</small>	<small>Elaborado por Fernando Silveira - PEP/Ipem-MG</small>
<small>Referência Bibliográfica: Mapa da Sociedade Comercial e representações gráficas LTDA, 1971.</small>	<small>versão 04 Data: 2013</small>
<small>Sem escala</small>	

Estrada de Ferro Central do Brasil

Número	Nome	Descrição do Uso Atual	Filtro	Nível de proteção
1	Linha Centro			
1	Serraria	moradia	1	V (mais 3trechos)
2	Souza Aguiar	Sem uso	2	
3	Santa Maria	sem informações	5	
4	Paraibuna	depósito da prefeitura	1	
5	Barao de Nepomuceno	sem informações	5	
6	Sobragi	Centro comunitário 2011	1	V
7	Cotegipe	Sem uso	2	
8	Matias Barbosa	centro cultural	1	
9	Cedofeita	Sem uso	2	
10	Mestre Ivo	Sem uso	2	
11	Retiro	Almoxarifado MRS	1	
12	Juiz de Fora (EFL-CB)	Público/Museu ferroviário	1	M/V
13	Mariano Procópio	Sem uso	2	V/ M
14	Cerâmica	Sem uso	2	
15	Francisco Bernadino	Escritório MRS	1	M
16	Jockey Club	sem informações	5	
17	Barbosa Lage	Ponto de onibus	1	
18	Setembrino de Carvalho	Sem uso	2	
19	Coronel Felício Lima	Demolida	4	
20	Benfica	Escola de maquinistas MRS	1	
21	Dias Tavares	MRS	1	
22	Chapéu d'Uvas	Em reforma MRS	1	
23	Ewbanck da Câmara	Biblioteca 2013	1	
24	Sérgio de Macedo	sem informações	5	
25	Santos Dumont	museu ferroviário 2017	1	V / M (+ pontes e bens móveis)
26	Recenvindo	Demolida	4	
27	Mantiqueira	Sem uso	2	M
28	Cabangu	Sem uso	2	
29	Rocha Dias	Demolida	4	
30	João Aires	Sem uso	2	
31	Coronel Araujo	Sem uso	2	
32	Antonio Carlos (RMV-CB)	Biblioteca e Juizado. Centro de memória	1	M
33	Sr. Sá Fortes	Sem uso	2	M
34	Barbacena (RMV-CB)	Centro cultural	1	M/V
35	Sanatório	Demolida	4	
36	Alfredo Vasconcelos	Casa de cultura 2013	1	M
37	Quilometro 392	sem informações	5	
38	Bias Fortes	sem informações	5	
39	Ressaquinha	Prefeitura (sem trilhos)	1	M
40	Hermilo Alves	Casa de veraneio	1	
41	Carandá	Correios e Posto de Saúde	1	M/V
42	Quilometro 424	Espaço de obras	1	
43	Herculano Pena	Demolida	4	
44	Pedra do Sino	Uso da MRS	1	
45	Cristiano Otoni	Dept. de cultura e turismo 2014	1	M
46	Posto de Patrício	sem informações	5	
47	Buarque de Macedo	Sem uso	2	
48	Barroso	sem informações	5	M
	(Bitola mista)			
49	Quilometro 460	Pátio	1	
50	Conselheiro Lafaiete	Uso - concessão para CVRD / BIBLIOTECA	1	(locomotiva M)
51	Mario Castilhos	sem informações	5	
52	Gagé	Demolida	4	
53	Dr. Joaquim Murtinho	MRS	1	
54	Lobo Leite	Espaço multi-uso 2013	1	M
55	Chrockatt de Sá	Sem uso	2	
56	Miguel Burnier	Espaço cultural	1	M
57	Engenheiro Corrêa	Sem uso	2	
58	Itabirito	Centro de cultura	1	M/V (Edificação, não estação)
59	Esperança	Escritório	1	
	(bitola 1m)			
60	Aguiar Moreira	Demolida	4	
61	Moteiro de Barros	Demolida	4	
62	Rio Acima	biblioteca/museu ferroviário e trem turístico	1	M (conjunto)
63	Honório Bicalho	Demolida	4	
64	Raposos	Câmara Municipal	1	M (+pontes)
65	Mestre Roque	Sem uso	2	
66	Sabará	Demolida/Reconstrução sem uso CVRD	4	(ponte M)

67	Roça Grande	Sem uso	2	
68	Castro Branda	Sem uso	2	
69	General Carneiro	Demolida	4	
70	Engenheiro Herbster	moradia	1	
71	Capitao Eduardo	FCA	1	
72	Carreira cumprida	Sem uso	2	
73	Santa Luzia	Centro cultural	1	
74	Ribeirao da Mata	Demolida	4	
75	Vespasiano	FCA	1	
76	Nova Granja	Demolida (e predio novo fechado)	4	
77	Engenheiro Sá Freire	sem informações	5	
78	Dr. Lund	Sem uso	2	M
79	Pedro Leopoldo	Comodato Biblioteca municipal	1	M/V
80	Wilson Lobato	FCA	1	
81	Matosinhos	Sem uso	2	M
82	Periperi	Demolida	4	
83	Araçás	Sem uso	2	
84	Arcoverde	Demolida	4	
85	Prudente de Moraes	FCA	1	
86	Sete Lagoas	museu ferroviário 2017	1	M (+2locomotivas)
87	Wenceslau Brás	Demolida	4	
88	Silva Xavier	Sem uso	2	
89	Carvalho de Almeida	Sém uso	2	
90	Araçáí	Sem uso	2	M/V
91	Taboquinhas	Sem uso	2	
92	Quilometro 738	sem informações	5	
93	Cordisburgo	FCA	1	M (Conjunto urbanístico)
94	Quintino Vargas	Demolida	4	
95	Maquiné	Demolida	4	
96	Mascarenhas	FCA	1	M
97	Gustavo da Silveira	Demolida	4	
98	Curvelo	Espaço cultural	1	V/M
99	Capitão Evaristo	Demolida	4	
100	Osório de Almeida	Ruínas	3	
101	Cerradão	Demolida	4	
102	Quilómetro 842	sem informações	5	
103	Corinto	FCA	1	M
104	Aporá	Demolida	4	
105	Vaca Selada	Demolida	4	
106	Marisia	sem informações	5	
107	Augusto de Lima	Sem uso	2	
108	Quilómetro 905	Demolida	4	
109	Água Branca	sem informações	5	
110	Curumataí	Demolida	4	
111	Guaíbas	FCA	1	
112	Buenópolis	FCA	1	M
113	Riacho de Barro	sem informações	5	
114	Joaquim Felício	Sem uso	2	M
115	Batistas	sem informações	5	
116	Catôni	Demolida	4	
117	Bueno de Prado	sem informações	5	
118	Engenheiro Dolabela	FCA	1	
119	Granjas Reunidas	sem informações	5	
120	Engenheiro Navarro	FCA	1	M
121	Quilómetro 1030 (Torquato Leite)	Ruínas	3	
122	Bocaiuva	Sem uso	2	M (Conjunto arquitetônico)
123	Camilo Prates	Sem uso	2	
124	Engenheiro Pires e Albuquerque	Demolida	4	
125	Glacilândia	Departamento municipal de saúde	1	
126	Antônio Olinto	sem informações	5	
127	Montes Claros	FCA	1	M (Armazém, não estação)
128	Mestre Albino	sem informações	5	
129	Cananci	Sem uso	2	
130	Urattinga	Ruínas	3	
131	DT Pedro	sem informações	5	
132	Suassu	sem informações	5	
133	Engenheiro Zander	FCA	1	
134	Inhangá	sem informações	5	
135	Orion	Sem uso	2	
136	Engenheiro M. Lopes	Sem uso	2	
137	Quilómetro 1213	sem informações	5	
138	Caçarema	sem informações	5	
139	Quem- quem	Sem uso	2	

140	Maraúna	sem informações	5	
141	Engenheiro Rockert	Ruínas	3	
142	Janaúba	FCA	1	
143	Parada do Mosquito	sem informações	5	
144	Tocandira	Sem uso	2	
145	Pai Pedro	Sem uso	2	
146	Catuti	Em reforma 2008	1	M
147	Rebentão	sem informações	5	
148	Monte Azul (CB-VFFLB)	FCA	1	
	RAMAL LIMA DUARTE			
	Benfica	MRS		
149	Igrejinha	moradia	1	
150	Penido	moradia	1	
151	Valadares	moradia	1	M
152	Orvalho	Sem uso	2	M
153	Manejo	demolida	4	
154	Deocleciano de Vasconcelos	demolida	4	
155	Lima Duarte	centro de exposições 2016	1	M
	RAMAL DE MERCES			
	Santos Dumont	museu		
156	Campo Alegre	demolida	4	
157	Rio Pinho	sem informações	5	
158	Boa Sorte	demolida	4	
159	Bom Destino	demolida	4	
160	Oliveira Fortes	correio	1	M (+ponte e trecho da malha)
161	Paiva	correio	1	M(+ponte e prédio)
162	José Bonifácio	demolida	4	
163	Valério	demolida	4	
164	Santa Amélia	demolida	4	
165	Quilômetro 378	sem informações	5	
166	Mercês	correio	1	M
	VARIANTE BARBACENA-CARANDAÍ			
	Barbacena (RMV-CB)			
167	Caninana (Dorival de Brito)	demolida	4	
168	Cachoeira	demolida	4	
169	Potreiro	Sem uso	2	
170	Lagoa (Eng. Drummond)	Sem uso	2	
171	Parada 401	Sem uso	2	
172	Morro Queimado	Sem uso	2	
173	Quilometro 405	Sem uso	2	
174	Engenheiro Simão Tamm	Sem uso	2	
175	Condutor Castro	Sem uso	2	
176	Campestre	Sem uso	2	
177	Ilídio	demolida	4	
	Carandaí	Sem uso		
	RAMAL MORRO DA MINA			
	Conselheiro Lafaiete	Uso - concessão para CVRD		
178	Morro da Mina	demolida	4	
	RAMAL PARAOPEBA			
	Dr. Joaquim Murtinho	MRS		
179	Congonhas do Campo	salão cultural 2010	1	
180	Casa de Pedra	demolida/nova construção de uso da MRS	4	
181	Engenheiro Caetano Lopes (Suassuhy)	Sem uso	2	
182	Jeceaba	Secretaria de Educação	1	M
183	Corrêa	Sem uso / Apenas passagem de nível	2	
184	Aroldo Santos	Sem uso / Apenas passagem de nível	2	
185	Arrojado Lisboa	Sem uso	2	
186	Quilômetro 520	Sem uso	2	
187	Chacrinha	Ruínas	3	
188	Belo Vale	restaurada e sem uso	1	M
189	Quilômetro 525	sem uso / Apenas posto telégrafo	2	
190	Carioca	sem uso / Apenas parada	2	
191	Moeda	Biblioteca	1	M
192	Cazeca	demolida	4	
193	Quilômetro 550	sem informações	5	
194	Engenheiro Renato Braga	Sem uso	2	
195	Marinhos	Sem uso	2	M

196	Coronel Eurico	Sem uso	2	
197	Dona (parada)	sem informações	5	
198	Melo Franco	demolida	4	
199	Alberto Flores	MRS	1	
200	Brumadinho	MRS	1	V/M
201	Nhotim	demolida	4	
202	Souza Noschese	Sem uso / Apenas parada	2	
203	Fêcho do Funil	moradia	1	M
204	Jacaré	demolida	4	
205	Mário Campos	demolida	4	
206	Sarzedo	museu	1	M
207	Onça (Pedro Paulo)	demolida	4	
208	Ibirité	Museu ferroviário 2009	1	M
209	Jatobá	Sem uso	2	
210	Barreiro	MRS	1	
	(bitola mista)			
211	Ferrugem	demolida	4	
212	Parque Industrial	demolida/ Nova construção para uso do metrô	4	
213	Cercado	demolida	4	
214	Gameleira	Sem uso	2	
215	Calafate	Sem uso	2	
216	Belo Horizonte (RMV-CB)	Em usos	1	8 bens valorados, não a estação / M (conjunto)
	RAMAL PONTE NOVA			
	Miguel Burnier (CB)	centro cultural		
217	Usina	demolida	4	
218	Hargreaves	moradia	1	
219	Dom Bosco	demolida	4	
220	Rodrigo Silva	centro cultural	1	M
221	Topázios	ruínas	3	
222	Tripuí	demolida	4	
223	Saramenha	sem informações	5	
224	Ouro Preto	trem turístico	1	F (conjunto)
225	Vitorino Dias	Restaurada - sem uso	2	
226	Passagem de Mariana	Sem uso	2	
227	Quilômetro 554	Sem uso	2	
228	Mariana	trem turístico	1	M
229	Ribeirão do Carmo	Sem uso	2	
230	Monsenhor Horta	moradia	1	
231	Lavras Velhas	sem informações	5	
232	Furquim	centro cultural	1	
233	Goiabeiras	sem uso - poucos trilhos	2	
234	Acaíaca	centro cultural	1	M
235	Crasto	ruínas	3	
236	Felipe dos Santos	demolida	4	
237	Cônego Luiz Vieira	ruínas	3	
238	Quilômetro 631 (ribeirão)	sem informações	5	
239	Alselmo Vasconcelos	sem informações	5	
240	Ponte Nova (EFL-CB)	Mercado	1	
	RAMAL DE BELO HORIZONTE			
	General Carneiro (CB)	demolida		
241	Carvalho de Brito	demolida	4	
242	Caetano Furquim	demolida	4	
243	Abadia	sem informações	5	
	(bitola mista)			
244	Horto Florestal	FCA	1	
245	Cardoso	demolida	4	
246	Santa Efigênia	demolida	4	
	Belo Horizonte (RMV-CB)	em uso		
	SUB-RAMAL MATADOURO			
	Horto Florestal	FCA		
247	Matadouro Modelo	demolida	4	
	RAMAL DE NOVA ERA	63 estações 11% em uso		
	Sabará	Demolida/Reconstrução sem uso CVRD		
248	Gaia(Parada do Ó)	demolida	4	
249	Suderúrgica	demolida	4	
250	Pompeu	demolida	4	
251	Mestre Caetano	ruínas	3	
252	Valporto de Sá	Sem uso	2	

253	José Brandão	moradia	1	
254	Caeté	Sem uso	2	M
255	Baú	demolida	4	
256	João Vasconcelos	moradia	1	
257	Canga	ruínas	3	
258	Gongo Sôco	Sem uso	2	
259	Henrique Fleiuss	demolida	4	
260	Gusa	demolida	4	
261	Barão de Cocais	Sem uso	2	
262	Barra Feliz	demolida	4	
263	Santa Bárbara	restaurada	1	M (Conjunto)
264	Engenheiro Costa Lacerda	Sem uso	2	
265	Florália	demolida	4	
266	Pantame	demolida	4	
267	Pio Piracicaba (augusto de Lima)	sem informações	5	
268	Bicas	demolida	4	
269	Rio Piracicaba	Descaracterizada, usada pela EFVM	1	
270	João Monlevade	demolida/ prédio novo usado pela EFVM	4	
271	Capela Branca	demolida	4	
272	Pedra Furada	moradia	1	
273	Nova Era (VM-CB)	Escola Municipal	1	M
274	Capelinha	Apenas uma passagem/ em uso	1	
	RAMAL DIAMANTINA			
	Corinto	FCA		
275	Clarimundo Gonçalves	sem informações	5	
276	Roça do Brejo	Sem uso	2	
277	Santo Hipólito	Concessão Prefeitura Assistência Social	1	M (+ponte)
278	Mandiocas	sem informações	5	
279	Limoeiro	ruínas	3	
280	Monjolos	biblioteca	1	
281	Rodeador	Sem uso	2	
282	Conselheiro Mata	restaurada em 2005/ sem uso	1	M
283	Barão de Guaicuí / Guaicuhy	Escola infantil e posto médico	1	M/V
284	Bandeirinha	sem informações	5	
285	Guinda	sem informações	5	
286	Diamantina	sede do corpo de bombeiros	1	F (Conjunto)
	RAMAL DE PIRAPORA			
	Corinto	FCA		
287	Contria	Sem uso	2	
288	Quilômetro 891	sem informações	5	
289	Uruguai	Sem uso	2	
290	Beltrão	demolida	4	
291	Quilômetro 905	sem informações	5	
292	Lassance	Em uso / tombada	1	F
293	Porto Faria	demolida	4	
294	Várzea da Palma	museu	1	V/ M(+ponte)
295	Buritis	Centro de cultura 2015	1	V/M
296	Aarão Reis	demolida	4	
297	Pirapora (CB com rodovias CVFS/CBSF)	secretaria de cultura e biblioteca	1	M
298	Buritizeiro	Sem uso	2	M
	RAMAL PORTO NOVO DE CUNHA			
299	Santa Fé	demolida	4	
300	Penha Longa	Sem uso	2	
301	Chiador	Ruinas	3	M
302	Quilômetro 200	sem informações	5	
303	Benjamin Constant	Sem uso	2	
304	Teixeira Soares	demolida	4	
305	Simplicio	restaurada	1	
306	Tapijara	sem informações	5	
307	Porto Novo do Cunha (EFL-CB)	Sem uso	2	M (+Rotunda, escritório e oficina)
308	Além Paraíba	museu 2016	1	
	RAMAL DE SANTA RITA DE JACUTINGA			
309	Santa Rita de Jacutinga (RMV-CB)	em uso	1	

Legenda de filtro

- 1- Com uso
- 2- Sem uso
- 3- Ruínas
- 4- Demolida

Quantitativos

- 308 estações
- Em uso= 99
- Sem uso= 77
- Ruínas= 12

5- Sem informação

Nível de proteção

M - Municipal

E - Estadual

F - Federal

V- Valorado

Demolida= 75

Sem informação= 46

Entroncamentos= 8

Tombamento municipal= 64

Tombamento estadual= 0

Tombamento/Valorado= 4/15

Estrada de Ferro Bahia e Minas

Número	Nome	Descrição do Uso Atual	Filtro	Nível de proteção
Linha tronco				
1	Arassuaí	Biblioteca	1	
2	Alfredo Graça	Moradia	1	
3	Engenheiro Schnoor	Correio	1	M
4	Queixada	Posto Telefônico	1	
5	Novo Cruzeiro	Museu 2015	1	M (+casa do agente)
6	Brejaúba	Sem uso	2	
7	Ladainha	Rodoviária	1	M
8	Icaraí	Depósito	1	
9	Caporanga	Correio	1	
10	Sucanga	Sem uso	2	M
11	Valão	Polícia Militar	1	M
12	Aliança	Sem informação	5	
13	Teófilo Otoni	Rodoviária - Reconstrução	4	(locomotiva M)
14	Cantinho	Sem informação	5	
15	Itamunheque	Sem informação	5	
16	Planície	Demolida	4	
17	Pedro Versiani	Correio e Policia Militar	1	
18	São João	Ruínas	3	
19	Bias Fortes	Centro Comunitário e PM	1	
20	Francisco Sá	Posto Telefônico	1	
21	Mangalô	Igreja (2015)	1	
22	Presidente Pena	Ruínas	3	
23	Carlos Chagas	Demolida	4	
24	Charqueada	Depósito Agrícola	1	
25	Pampam	Demolida	4	
26	Mairinque	Demolida	4	
27	Nanuque	Demolida	4	
28	Artur Castilho	Biblioteca	1	
29	Aimorés	Associação do Bairro	1	

Legenda de filtro	Quantitativos
1- Com uso	29 estações
2- Sem uso	Em uso= 16
3- Ruínas	Sem uso= 2
4- Demolida	Ruínas= 2
5- Sem informação	Demolidas = 6
	Sem informação= 3
Nível de proteção	
M - Municipal	Tombamento municipal= 6
E - Estadual	Tombamento estadual= 0
F - Federal	Tombamento/Valorado= 0
V- Valorado	

Estrada de Ferro de Goiás

Número	Nome	Descrição do Uso Atual	Filtro	Nível de proteção
Linha tronco				
1	Araguari (CM-EFG)	centro cultural	1	M/E
2	Amanhece	polícia militar	1	M
3	Ararapira	demolida	4	
4	Quilômetro 38	demolida	4	
5	Hôrto Florestal	demolida	4	
6	Engenheiro Bethout	demolida	4	

Legenda de filtro	Quantitativos
1- Com uso	6 estações
2- Sem uso	Em uso= 2
3- Ruínas	Demolidas= 4
4- Demolida	Tombamento municipal= 1
5- Sem informação	Tombamento estadual= 1
	Tombamento/Valorado= 0
Nível de proteção	
M - Municipal	
E - Estadual	
F - Federal	
V- Valorado	

Estrada de Ferro de Mogiana

Número	Nome	Descrição do Uso Atual	Filtro	Nível de proteção
	Linha Rio Grande Concessão federal			
1	Jaguara	sem uso	2	M
	Linha Catalão			
2	Araguari (CM-EFG)	demolida	4	M/E
	Araguari (CM-EFG)	FCA		
3	Angá	demolida	4	
4	Steverson	Restaurada e fechada 2015	1	M
5	Preá	demolida	4	
6	Sobradinho	Ruínas	3	M
7	Jiló	moradia	1	
8	Uberlândia	FCA	1	M
9	Ômega	demolida	4	
10	Sucupira	sem uso	2	
11	Pequi	demolida	4	
12	Uru	demolida	4	
13	Irara	sem uso	2	
14	Anil	demolida	4	
15	Buriti	sem uso	2	
16	Eli	Sem informações	5	
17	Palestina	sem uso	2	
18	Tiê	demolida	4	
19	Mangabeira	demolida	4	
20	Léa	demolida	4	
21	Uberaba	demolida	4	V 5 bens (não a estação)
22	Amoroso Costa (CM-RMV)	demolida	4	
23	Rodolfo Costa	demolida	4	
24	Gama	demolida	4	
25	Peirópolis	Museu 2015	1	
26	Erial (Tancredo França)	depósito	1	
27	Engenheiro Lisboa	depósito	1	
28	Guaxima	moradia	1	
29	Conquista	Câmara municipal 2009	1	
30	Sacramento	sem uso	2	V(+ 5 residências e 1 armazém) / M
	Jaguara	sem uso		
	Ramal Itapira concessão estadual			
31	Sapucaí (RMV-CM)	sem uso	2	
	Ramal de Caldas concessão federal			
32	Bauxita	sem uso	2	
33	Poços de Caldas	secretaria de turismo	1	M
	Ramal Guaxupé concessão estadual			
34	Guaxupé	Sede repartições do município (2007)	1	M
	Linha Catalão concessão estadual			
35	Delta	demolida	4	
36	Calafate	sem uso/ FCA	2	
37	Tangará	demolida	4	
38	Ameno	demolida	4	
39	Uberaba	2ª FCA	1	
	Ramal de Tuiuti concessão federal			
40	Juréia (RMV-CM)	demolida	4	
41	Monte Belo	sem uso	2	V
42	Monte Cristo	paiol 2007	1	
43	Palméria	escola	1	M
44	Montalverne	demolida	4	
45	Muzambinho	cooperativa de café 2016	1	M
46	Moçambo	Escola 2016	1	
47	Santa Esméria	demolida	4	
48	Cel. Manuel Joaquim	moradia 2009	1	
	Guaxupé	Sede repartições do município		

Ramal de Passos concessão federal				
	Guaxupé	Sede repartições do municipio		
49	Guaranésia	escola	1	V/M
50	Catitó	sede da fazenda 2016	1	
51	Itaguaçu	sem uso	2	
52	Monte Santo de Minas	moradia 2016	1	V (Mais caixa d'água) / M
53	Vicente Carvalhais	demolida	4	
54	Itamogi	museu 2015	1	M(conjunto e ponte)
55	Tapir	sem informação	5	
56	Ipoméia	sem uso	2	
57	São Sebastião do Paraíso (CM-SPM)	Casa de cultura / entroncamento	1	M
58	Itaguaba	sem uso	2	
59	Morro do ferro	demolida	4	
60	Pratápolis	sem uso	2	M
61	Itaú	Casa de cultura 2014	1	M
62	Taguaúna	sem uso	2	
63	Passos	Centro de memória 2014	1	M
Ramal de Biguatinga concessão federal				
	Guaxupé	Sede repartições do municipio		
64	Biguatinga	correio	1	

Legenda de filtro

- 1- Com uso
- 2- Sem uso
- 3- Ruínas
- 4- Demolida
- 5- Sem informação

Nível de proteção

- M - Municipal
- E - Estadual
- F - Federal
- V- Valorado

Quantitativos

- 64 estações
- Em uso= 24
- Sem uso= 15
- Ruínas= 1
- Demolida= 22
- Sem informação= 2
- Entroncamentos= 2
- Tombamento municipal= 17
- Tombamento estadual= 1
- Tombamento/Valorado= 0/15

Estrada de Ferro Leopoldina

Número	Estação	Descrição de uso atual	Filtro	Nível de proteção
Linha tronco Saracuruna a Caratinga				
1	Caratinga	Unidade de saúde da prefeitura	1	M
2	Dom Modesto	Cartório	1	
3	Dom Lara	Posto policial	1	M
4	Taquaruçu (Taquarussu)	Sem informação	5	
5	Bom Jesus do Galho	sede da APAE	1	
6	Flor de Minas	Demolida	4	
7	Vermelho Velho	Pesque-pague	1	M
8	Cornélio Alves	Moradia	1	
9	Monsenhor Horta	Ruínas	3	
10	Capitão Martins	Moradia	1	M
11	Raul Soares	Casa de cultura e biblioteca	1	M (Conjunto)
12	São Pedro dos Ferros	Cooperativa	1	M
13	Óculo Pequeno	Ruínas	3	
14	Lindóia	Moradia	1	
15	Rio Casca	Centro de Assistência Social	1	M
16	Feijão Cru	Sem informação	5	
17	Bituruna	Ruínas	3	
18	Paulistas	Sem uso	2	
19	Bandeiras	Sem uso	2	
20	Jatiboca	Sem informação	5	
21	Custódio Martins	Sem informação	5	
22	Ana Florêncio	Ruínas	3	
23	Palmeiras	Demolida	4	
24	Bifurcação	Moradia	1	
25	Ponte Nova (EFL-CB)	Prefeitura	1	M(apenas ponte e locomotiva)
26	Vau-Açu (Vau-Assu)	Moradia	1	
27	Roberts	Moradia	1	
28	Teixeiras	Moradia	1	M
29	Patronato	Sem informação	5	
30	Silvestre	Moradia 2009	1	M
31	Viçosa	Centro cultural e biblioteca	1	M
32	Escola de Agricultura	Centro de informações	1	
33	Cajuri	Centro cultural e biblioteca 2009	1	M
34	Coimbra	Comércio 2013 - sem os trilhos	1	M
35	Mirante	Ruínas	3	M
36	São Geraldo	Em restauro (2016)	1	M
37	Visconde do Rio Branco	Secretaria de Saúde 2011	1	M
38	Usina Rio Branco	Ramal próprio	2	
39	Capitão Machado	Moradia	1	
40	Carlos Peixoto Filho	Moradia 2009	1	
41	Ubá	Terminal de onibus	1	M
42	Ligação	Sem uso	2	
43	Padre Damião	Sem informação	5	
44	Tocantins	Moradia	1	
45	Piraúba	Almoxarifado municipal (2011)	1	M
46	Posses	Sem informação	5	
47	Guarani	Rodoviária	1	V/M
48	Tupi	Demolida	4	
49	Furtado de Campos	Biblioteca	1	
50	São João Nepomuceno	Rodoviária	1	M
51	Raoça Grande	Demolida	4	
52	Rocchedo de Minas	Assistência Social Prefeitura	1	M
53	Telhas	Demolida	4	
54	Bicas	Rodoviária	1	M
55	Santa Helena	Demolida	4	
56	Pequeri	Comércio	1	M
57	Laticínios	Demolida	4	
58	Sossêgo	Posto de saúde Prefeitura	1	
59	Granado	Sem informação	5	
60	São Marcos	Sem informação	5	
61	Silveira Lôbo	Moradia	1	
62	Santana do Deserto	Sem uso	2	
63	Ericeira	Á venda (2014)	1	

Número	Estação	Descrição de uso atual	Filtro	Nível de proteção
Linha tronco Porto das Caixas a Manhuaçu				
64	Manhuaçu	Demolida	4	
65	Reduto	Museu e biblioteca	1	M (segundo inventário)
66	Independência	Demolida	4	
67	Portugal	Demolida (resta a caixa d'água)	4	
68	Manhumirim	Demolida	4	
69	Presidente Soares (Alto Jequitibá)	Secretaria de ação social Prefeitura	1	M (Fachada)
70	Loanda	Demolida - há um túnel inventariado	4	
71	Vista Bela	Demolida	4	
72	Taquaruna	Ruínas	3	
73	Caparaó	Almoxarifado da prefeitura	1	M (+Pontilhão e caixa d'água) / V
74	Pedra Menina	Cooperativa	1	
75	Espera Feliz	Rodoviária	1	M (Pontilhão)
76	Caiana	Creche	1	M
77	Ernestina	Ruínas	3	
78	General	Sem uso	2	
79	Lacerdina	Posto de saúde	1	
80	Carangola	Rodoviária	1	M
81	Monte Verde	Comércio	1	
82	Faria Lemos	Comércio	1	
83	Santa Rosa	Sem informação	5	
84	Tombos	Rodoviária e museu	1	M
85	Antônio Prado	Cooperativa	1	V
86	Coelho Bastos	Demolida	4	
87	Eugenópolis	Agência Bancária	1	M
88	Patrocínio do Muriaé	Uso da prefeitura (2014)	1	
89	Morro Alto (Barão de Monte Alto)	Secretaria de Cultura	1	
90	Silveira Carvalho	Sem uso	2	
91	Banco Verde	Ruínas	3	
92	Congelação	Sem uso	2	
93	Palma	Centro cultural, biblioteca e outros	1	M (segundo inventário)
94	Celeste	Demolida	4	
95	Cisneiros	Demolida	4	
96	Angaturama	Posto de saúde	1	
97	Recreio	Museu ferroviário	1	
98	Abaíba (Santa Izabel / Abaiaba)	Oficina de costura (2012)	1	V
99	São Martinho	Usada pela comunidade	1	M
100	Providência	Biblioteca Prefeitura	1	M
101	Trimonte	Sem uso	2	
102	Lambari	Demolida	4	
103	Volta Grande	Alojamento da FCA	1	M
104	Pântano	Demolida	4	
105	Fernando Lôbo	Moradia (2010)	1	
106	Melo Barreto	Demolida	4	
Linha transversal (Ligação a Recreio)				
	Ligaçao	Sem uso		
107	Laurindo Moreira	Demolida	4	
108	Diamante	Uso pela prefeitura	1	
109	Sobral Pinto	Parada de onibus Prefeitura	1	
110	Nadir	Sem uso	2	
111	Alfredo Cristovam	Sem informação	5	
112	Astolfo Dutra	Centro de terceira idade (2007)	1	
113	Dona Euzébia	Centro cultural (2007)	1	M
114	Sinimbu	Centro cultural	1	M
115	Barão de Camargos	Reconstrução/ sem uso	2	
116	Cataguazes	Centro cultural	1	F(Conjunto) / M (+ malha, pontes e os trilhos)
117	Turiaçu	Sem informação	5	
118	Aracati	Centro Cultural	1	M
119	Vista Alegre	Moradia	1	M
120	Ribeiro Junqueira	Posto Policial	1	M
	Recreio	Museu ferroviário		
Linha Transversal Campos a Cisneiros				
121	Celidônio	Sem informação	5	
122	Tapiruçu	Demolida	4	
	Cisneiros	Demolida		

Número	Estação	Descrição de uso atual	Filtro	Nível de proteção
	Ramal de Mar de Espanha			
123	Mar de Espanha	Rodoviária	1	M
124	Estêvão Pinto	Sem uso/ com projeto de recuperação	2	
125	Uricana	Sem uso	2	
	Pequeri	Comércio		
	Ramal de Juiz de Fora			
126	Juiz de Fora (EFL-CB)	Museu ferroviário	1	V (Mais armazém)/ M
127	Muçungê	Moradia	1	
128	Repouso	Sem informação	5	
129	Fonte	Sem informação	5	
130	Comendador Filgueiras	Demolida	4	
131	Triqueda	Demolida	4	
132	Miranda Lima	Sem informação	5	
133	Água Limpa	Demolida	4	
134	Josué	Sem informação	5	
135	Almeida	Sem informação	5	
136	Ferreira Lage	Demolida	4	
137	Goianá	Demolida	4	
138	Espíndola	Sem informação	5	
139	Rio Novo	Sem informação	5	
	Furtado de Campos	Biblioteca (2015)		
	Ramal Pomba			
140	Pomba	Comércio	1	
141	Passa Cinco	Sem uso	2	
142	José Pedro	Sem informação	5	
	Guarani	Rodoviária		
	Ramal Dom Silvério			
143	Dom Silvério (antiga Saúde)	Sem uso	2	M
144	Jaracatiá	Demolida	4	
145	Rio Doce	Reformada 2014 - Secretaria Cultura	1	M
146	Engenho	Ruínas	3	
147	Chopotó	Moradia	1	
148	Colônia	Demolida	4	
149	Pontal	Moradia	1	
150	Leonardo Truda	Moradia	1	
	Bifurcação (Pontal Ponte Nova)	Moradia		
	Ramal de Pôrto Novo			
151	Porto Novo do Cunha (EFL-CB)	Sem uso	2	M
152	Oficinas de Porto Novo	Sem informação	5	
153	Além Paraíba	Museu (2016)	1	M / V
154	Breves	Sem informação	5	
	Melo Barreto	Demolida		
	Ramal de Muriaé			
155	Patrocínio de Muriaé	Usada pela Prefeitura	1	
156	Ivaí	Demolida	4	
157	Muriaé	Demolida	4	
	Ramal de Leopoldina			
158	Leopoldina	Demolida	4	V
159	Jacareacanga	Demolida	4	
	Vista Alegre	Moradia		
	Ramal de Miraí			
	Cataguazes	Centro Cultural (2015)		
160	São Diniz	Demolida	4	
161	Sereno	Sem uso	2	
162	Joaquim Vieira	Demolida	4	
163	Glória	Sem uso	2	
164	Aldeia	Demolida	4	
165	Santa Teresa	Sem informação	5	
166	João Rezende	Demolida	4	
167	Miraí	Rodoviária	1	
	Sub-ramal de Santana de Cataguazes			

Número	Estação	Descrição de uso atual	Filtro	Nível de proteção
	Sereno	Sem uso		
168	Eucaliptos	Sem informação	5	
169	Costa Sena	Demolida	4	
170	Santana de Cataguazes	Sem informação	5	M
	Ramal de Patrocínio			
	Patrocínio de Muriaé	Usada pela Prefeitura		
171	Elídio	Sem informação	5	
172	Retiro de Muriaé	Centro Cultural	1	
	Ramal de Patrocínio			
	Volta Grande	Alojamento da FCA		
173	Estrela D'Alva	Câmara Municipal	1	M
174	Iucatan	Demolida	4	
175	Caiapó	Associação de moradores	1	M
176	Dr. Junqueira	Sem uso	2	
177	Pirapetinga	Demolida	4	M - monumento memorial

Legenda de filtro

- 1- Com uso
- 2- Sem uso
- 3- Ruínas
- 4- Demolida
- 5- Sem informação

Nível de proteção

- M - Municipal
- E - Estadual
- F - Federal
- V- Valorado

Quantitativos

177 estações
 Em uso= 83
 Sem uso=19
 Ruínas= 9
 Demolida= 39
 Sem informação= 27
 Entroncamentos = 3
 Tombamento municipal= 51
 Tombamento estadual= 0
 Tombamento/Valorado= 1/8

Rede Mineira de Viação

Número	Nome	Descrição do Uso Atual	Filtro	Nível de proteção
	Linha de Angra dos Reis a Goiandira			
1	Grupiara	Demolida	4	
2	Douradoquara	Demolida	4	
3	Macacos	Demolida	4	
4	Chapada	Sem informação	5	
5	São Félix	Moradia	1	
6	Monte Carmelo	Centro Cultural	1	M
7	Castilhana	Sem informação	5	
8	Celso Bueno	Demolida	4	
9	Inspector Quirino	Sem uso	2	
10	Beija Flor	Sem uso	2	
11	Macaúbas (Jequitibá/ Macaúba de Cima)	Sem uso	2	
12	Follhados	Sem uso	2	
13	Patrocínio	Museu FCA	1	M
14	Bela Vista	Sem informação	5	
15	Posto Telegráfico	Sem informação	5	
16	Camporanga	Sem informação	5	
17	São Benedito	Sem informação	5	
18	Salitre	Alojamento FCA	1	
19	Catiara	Alojamento FCA	1	
20	Guabiroba	Sem informação	5	
21	Rio São João	Sem informação	5	
22	Posto Telegráfico	Sem informação	5	
23	São Pedro	Demolida	4	
24	Ibiá	FCA	1	
25	Quilômetro 769	Moradia	1	
26	Tobati	FCA	1	
27	Pratinha	Sem uso	2	
28	Itamarati	Sem informação	5	
29	Campos Altos	FCA	1	M
30	Uruburetama	Sem uso	2	
31	Tigre	Sem uso	2	
32	Vitor Tamm	Demolida	4	
33	Tapiraí	Sem uso	2	
34	Matinha	Sem uso	2	
35	Bambuí	Associação 3 ^ª idade Prefeitura (2015)	1	
36	Engenheiro Luiz Tôrres	Demolida	4	
37	Abacaxis	FCA	1	
38	Fraklin Sampaio	Sem uso	2	
39	Engenheiro Adelmar	FCA	1	
40	Cromita	Sem informação	5	
41	Garças de Minas	FCA	1	M
42	Calciolândia	Demolida	4	
43	Batista Almeida	Sem uso	2	
44	Boa esperança	Sem informação	5	
45	Arcos	FCA	1	
46	Loanda	Sem informação	5	
47	Engenheiro Roxo	Sem informação	5	
48	Formiga	Museu municipal	1	V (mais 1 terreno e 2 edificações) / M
49	Omar Soares	Sem uso	2	
50	Maquinista Pacedino	Demolida	4	
51	Papagaio	Sem informação	5	
52	Areal	Sem informação	5	
53	Timboré	Sem uso	2	V
54	Guarda Eleutério	Demolida	4	
55	Bugios	Sem uso	2	V
56	Expedicionário Jorge	Sem informação	5	
57	Candeias	Secretaria de educação municipal	1	V + 1 edificação
58	Expedicionário Duca	Sem informação	5	
59	Posto Telegráfico	Sem informação	5	
60	Campo Belo	Museu e arquivo público municipal	1	M
61	Jarbas Gambogi	Uso da prefeitura	1	M
62	Posto Telégrafo	Sem informação	5	
63	Coroado	Demolida	4	
64	Toscano de Brito	Demolida	4	
65	Adelino Bastos	Sem informação	5	
66	Cana Verde	Sem uso	2	
67	Engenho	Sem informação	5	
68	Posto Telegráfico	Sem informação	5	
69	Perdões	Casa de cultura	1	M
70	Santo Dias	Demolida	4	
71	Álvaro Botelho	Demolida	4	
72	Ribeirão Vermelho	Secretaria de cultura/comércio	1	M (9 bens isolados) / E (conjunto ferroviário)
73	Lavras	Sem uso	2	
74	Engenheiro Mizael (Eng. Behring?)	Oficina FCA	1	

75	Tabões	Sem informação	5	
76	Itirapuan	Ruínas	3	
77	Itumirim	Moradia	1	V/M
78	Engenheiro Figueiredo	Sem informação	5	
79	Paulo Freitas	Moradia	1	
80	Mato sem pau	Sem informação	5	
81	Posto Telegráfico	Sem informação	5	
82	Capivari-Mirim	Sem informação	5	
83	Carrancas	Sem informação	5	
84	Traituba	Sem uso	2	
85	Posto Telegráfico	Sem informação	5	
86	Serra do Cintra	Sem informação	5	
87	Minduri	Centro Cultural	1	
88	Antônio Loureiro	Sem informação	5	
89	São Vicente de Minas	Sem uso	2	V/M
90	Posto Telegráfico	Sem informação	5	
91	Andrelândia	Restaurada 2015	1	M
92	José Bieca	Sem uso	2	
93	Arantina	Centro Cultural	1	
94	Rútilo	Demolida	4	
95	Carvão	Sem uso	2	
96	Morangal	Demolida	4	
97	Santo Antônio	Demolida	4	
98	Augusto Pestana	Sem uso	2	
99	Carlos Euler	Sem informação	5	
100	Passa Vinte	Rodoviária	1	
101	Zelinda	Demolida	4	
	Linha de Uberaba			
102	Uberaba	Demolida	4	V 5 bens (não a estação)
103	Amoroso Costa (CM-RMV)	Demolida	4	
104	Batuirá	Sem uso	2	
105	Itaquapira	Moradia (2011)	1	
106	Barro Preto	Sem informação	5	
107	Almeida Campos	Sem informação	5	
108	Rio das Velhas	Demolida	4	
109	Santa Juliana	Sem uso	2	V
110	Alpercatas	Sem uso	2	
111	Itaipu	Centro Cultural	1	M
112	Ibitimirim	Moradia	1	
113	Capivara	Demolida	4	
114	Araxá	Centro Cultural	1	M
115	Quilômetro 855	Sem informação	5	
116	Tamanduapava	Moradia	1	
117	Estevão Lôbo	Ruínas	3	
118	Coronel Adolfo	Demolida	4	
	São Pedro	Demolida		
	Ibiá	FCA		
	Linha de Garças de Minas a BH			
119	Belo Horizonte (RMV-CB)	Museu	1	8 bens valorados, mas não a estação
120	Armazém de Cargas	Sem informação	5	
121	Carlos Prates	Demolida	4	
122	Seminário	Sem informação	5	
123	Gameleira	Sem uso	2	
124	Belarmino	Sem informação	5	
125	Camargos	CBTU	1	
126	Eldorado	FCA	1	
127	Bernardo Monteiro	Sem uso	2	
128	Imbiruçu	FCA	1	
129	Posto Telegráfico	Sem informação	5	
130	Ribeirão do Betim	Sem informação	5	
131	Macauába	Sem informação	5	
132	Betim	FCA	1	M
133	Saraiva	Sem uso	2	
134	Vianópolis	Demolida	4	reconstrução década 70
135	Ponte Nova (EFL-CB)	Uso da prefeitura	1	
136	Vinhático	Demolida	4	
137	Juatuba	Sem informação	5	V / M
138	Mateus Leme	Casa de Cultura (2017)	1	M
139	Azurita	FCA	1	M
140	Engenheiro Brito Conde	Sem informação	5	
141	Silva e Oliveira	Demolida	4	reconstrução década 70
142	Vargem da Olaria	Sem informação	5	
143	Itaúna	Museu (2015)	1	V (mais oficina)
144	Santa Casa	Sem informação	5	
145	Santanense	Sem uso	2	

146	Engenheiro Godilho	Sem uso	2	
147	Angicos	Sem informação	5	
148	Parada	Demolida	4	
149	Pinto da Silva (Amoras)	Ruínas	3	
150	Carmo do Cajuru	Sem uso	2	
151	Usina Pará	Sem informação	5	
152	Posto Telegráfico	Sem informação	5	
153	Hélio Torres	Sem uso	2	
154	Divinópolis	Secretaria municipal de Cultura	1	M
155	Santo Antônio dos Campos	Sem uso	2	
156	Djalma Dutra	Demolida	4	reconstrução década 70
157	Amadeu Lacerda	Sem uso	2	
158	Francisco Brás	Sem informação	5	
159	Pedreira Santo Antônio	Sem informação	5	
160	Santo Antônio do Monte	Sem uso	2	M
161	Martins Guimarães	Sem uso	2	
162	Retiro	Sem informação	5	
163	Lagoa da Prata	Casa de Cultura (2014)	1	V
164	Luciânia	Sem uso	2	
165	Bonifácio	Sem informação	5	
166	Carlos Bernardes	Sem uso	2	
167	Sillius Rocha	Ruínas	3	
	Garças de Minas	FCA		
	Ramal Contagem			
	Bernardo Monteiro	Sem uso		
168	Contagem	Demolida	4	
	Ramal de Cidade Industrial			
	Camargos	CBTU		
169	Cidade Industrial	CBTU	1	
	Linha Paracatu			
	Azurita	FCA		
170	Horto da Liberdade	Sem informação	5	
171	Alto da Bahia	Sem informação	5	
172	Pinheiro	Sem informação	5	
173	Boa Vista	Sem informação	5	
174	Pará de Minas	Cinema (2013)	1	M
175	Guardas	Sem informação	5	
176	Carioca	Ruínas	3	
177	Onça	Demolida	4	
178	Brumado	Biblioteca	1	
179	Água Suja	Demolida	4	
180	Velho de Taipa (antiga Martinho de Campos)	Sem uso	2	
181	Leandro Ferreira	Ruínas	3	
182	Parada	Sem informação	5	
183	Trigueiro	Ruínas	3	Cocho . Parada
184	Álvaro da Silveira	Sem uso	2	
185	Daniel de Carvalho	Ruínas	3	
186	Bom Despacho	Museu (nova) / Camara Municipal (antiga)	1	
187	Escola Correcional	Sem informação	5	
188	Artur Bernardes	Moradia	1	
189	Clodomiro de Oliveira	Sem informação	5	
190	Pindaíbas	Demolida	4	
191	Dores do Indaiá	Moradia/bar	1	
192	Melo Viana	Comércio	1	
193	Barra do Funchal	Moradia	1	
	Linha Antônio Carlos a Barra do Paraopeba BITOLA 0,76			
194	Antônio Carlos (CB-RMV)	Biblioteca e Juizado, Centro de memória	1	M
195	Moinhos	Sem uso	2	
196	Campolide	Sem uso	2	
197	Padre Brito	Demolida/Reconstrução para moradia	4	
198	Severiano de Rezende	Demolida	4	
199	Invejosa	Sem uso	2	
200	Barroso	Moradia 2007	1	
201	Engenheiro Pedro Magalhães	Sem informação	5	
202	Prados	Restaurada 2017	1	
203	Esperança	Sem uso	2	
204	Tiradentes	FCA/Museu ferroviário	1	F/V (12 bens entre SJDR e Tiradentes)
205	Casa de Pedra	Demolida	4	
206	Chagas Dória	Projeto de reforma / Sem uso	2	V
207	Água Limpa	Estação e museu	1	
208	Olaria	Sem informação	5	
209	São João del Rei	FCA/Museu ferroviário	1	F (Conjunto) /V (12 bens entre SJDR e Tiradentes)

210	Três Praias	Sem informação	5	
211	Colônia José Teodoro	Sem informação	5	
212	Penedo	Sem informação	5	
213	Ibitutinga	Moradia	1	
214	Mestre Ventura	Demolida	4	
215	Espraiado	Sem informação	5	
216	São Luiz	Sem informação	5	
217	Congo Fino	Demolida	4	
218	Cassiterita	Sem informação	5	
219	Ilha	Sem informação	5	
220	Nazareno	Prefeitura uso	1	Valorada
221	Rio das Mortes	Sem informação	5	
222	Quilômetro 170	Sem informação	5	
223	Coqueiros	Biblioteca (2016)	1	M
224	Sobradinho	Ruínas	3	
225	Ibituruna	Prefeitura escola	1	M
226	Emílio de Castro	Sem informação	5	
227	Aureliano Mourão	Sem uso	2	M
228	Bom Sucesso	Sem uso	2	M
229	Zeringota	Demolida	4	
230	Tartária	Sem uso	2	
231	Cascabulho	Sem informação	5	
232	Antônio Justiniano	Moradia	1	
233	Passagem do Jacaré	Pssagem / uso veículos e pedestres	1	
234	Oliveira	Demolida / reconstrução Sindicato dos ferro	4	
235	João Pessoa (Dr. Fromm)	Sem uso	2	M
236	Chalet	Sem informação	5	
237	Maracanã	Sem informação	5	
238	Folha Larga	Demolida	4	
239	Carmo da Mata	Centro Cultural	1	
240	Charqueada	Sem informação	5	
241	Riacho	Sem informação	5	
242	Gonçalves Ferreira	Sem uso	2	
243	Marilândia	Sem uso	2	
244	Aquiles Lobo	Sem uso	2	
245	Posto Telegráfico	Sem uso	2	
246	Assis Ribeiro	Museu	1	
	Divinópolis	Secretaria de Cultura		
247	Henrique Galvão (Divinópolis)	Sem informação	5	
248	São Gonçalo do Pará	Demolida	4	
249	Ripa	Sem informação	5	
250	Estribo km405	Sem informação	5	
251	Cercado	Alojamento	1	
252	Cardosos	Comércio (bar, 2003)	1	
253	Conceição do Pará	Comércio e parada de ônibus	1	V (terreno do pátio)
	Velho da Taipa	Sem uso		
254	Engenheiro Bourdot	Sem informação	5	
255	Alberto Isaacson	Delegacia	1	
256	Ibitira	Delegacia	1	
257	Martinho Campos	Sem informação	5	
258	Abaeté	Sem uso	2	
259	Pompéo	Sem informação	5	
260	Clarindo	Sem informação	5	
261	Brasíola	Sem informação	5	
262	Barra do Paraopeba	Sem informação	5	
	Ramal Barbacena Bitola 0,76			
	Campolide	Sem uso		
263	Celeste	Sem informação	5	
264	Barbacena (RMV-CB)	Prefeitura / Valorado	1	M/V
	Ramal de Águas Santas bitola 0,76			
	Chagas Dória	Projeto de reforma / Sem uso		
265	Várzea do Marçal	Demolida	4	
266	Colônia	Demolida	4	
267	Giarola	Demolida	4	
268	César de Pina	Sem uso	2	M
269	Chacrinha	Sem informação	5	
270	Águas Santas	Demolida	4	
	Ramal de Ribeirão Vermelho bitola 0,76			
	Aureliano Mourão	Sem uso		
271	Ferros	Sem informação	5	
272	Varadouro	Demolida	4	
273	Macaia	Demolida	4	
274	Pedra Negra	Demolida	4	
275	Vigilato	Sem informação	5	

276	Ponte do Funil	Sem informação	5	
	(Bitola mista)			
	Álvaro Botelho	Demolida		
	Ribeirão Vermelho	Uso da Prefeitura		M/E
	Lavras	Sem uso		
	Ramal de Itapecerica bitola 0,76			
	Golcalves Ferreira	Sem uso/ fechada		
277	Fazendinha	Sem informação	5	
278	Engenheiro Berredo	Sem informação	5	
279	Sucupira	Sem informação	5	
280	Lamounier	Moradia	1	
281	Itapecerica	Demolida	4	
	Ramal Cláudio 0,76			
	Gonçalves Ferreira	Sem uso/ fechada		
282	Laranjeiras	Sem informação	5	
283	Cláudio	Museu/valorado	1	M/V
	Ramal Pitangui			
	Velho da Taipa	Sem informação		
	Água Suja	Demolida		
284	Pitangui	Biblioteca minucipal	1	
	Linha Cruzeiro a Juréia			
285	Coronel Fulgêncio	Parada ABPF	1	V
286	Manacá	Parada ABPF	1	V
287	Passa Quatro	Comércio 2007	1	V/M
288	Pé do Morro	Sem uso	2	
289	Itanhandu	Restaurada em 2012	1	M
290	Bom Retiro	Moradia	1	
291	São Sebastião do Rio Verde	Restaurada - sem uso 2013	1	
292	Tacape	Sem uso	2	
293	Américo Lôbo	Moradia	1	
294	São Lourenço	Parada ABPF	1	Trem turístico
295	Ramon	Parada ABPF	1	
296	Soledade de Minas (antiga Ibatuba/soledade)	Estação ABPF 2015	1	M
297	Raul Chaves (antiga Badé)	Demolida	4	
298	Freitas	moradia 2013	1	
299	Arenito	Demolida	4	
300	Conceição do Rio Verde	Sem uso	2	
301	Gonçalinho	Sem uso	2	
302	São Tomé	moradia	1	
303	Cota	moradia 2005	1	
304	Três Corações	Sem uso	2	M(+pontes, caixa d'água e maria fumaça)
305	Flora	Demolida	4	
306	Juriti	Demolida	4	
307	Varginha	Sede da Fundação Cultural de Varginha 201	1	M
308	Garoa	Demolida	4	
309	Batista de Melo	Demolida	4	
310	Nogueira	Demolida	4	
311	Espera	Demolida (submersa)	4	
312	Pontalete	Demolida	4	
313	Josino de Brito	Demolida (submersa)	4	
314	Fama	Demolida	4	
315	Parada	Demolida	4	
316	Gaspar Lopes (VS-RMV)	Demolida (submersa)	4	
317	Harmonia	Demolida	4	
318	Areado	Demolida	4	
319	Movimento	Demolida	4	
320	Engenheiro Trompowsky	Sem uso	2	
321	Juréia (RMV-CM)	Demolida	4	
	Linha Barra do Piraí			
	Soledade de Minas	Estação ABPF		
322	Imigração	Sem informação	5	
323	Caxambu	Rodoviária	1	
324	Baependi	Sem informação	5	
325	Cruzília	Sem informação	5	
326	Furnas	Sem informação	5	
327	Acácia	Sem informação	5	
328	Aiuruoca	Sem informação	5	
329	Seritinga	Reformada em 2008	1	V/ M
330	Santa Bárbara	Sem informação	5	
331	Carvalhos	Sem informação	5	
332	Silviano Brandão	Sem informação	5	
333	Liberdade	Sem informação	5	M

334	Meio do Mundo	Sem informação	5	
	Rútilo	Demolida		
335	Bom Jardim de Minas	Demolida	4	
336	Pacau	Sem informação	5	
337	Pedreira	Sem informação	5	
338	Serra Verde	Sem informação	5	
339	Joaquim Matoso	Sem informação	5	
340	Imbuzeiro	Demolida	4	
341	Santa Rita do Jacutinga (RMV-CB)	Rodoviária (CB/ confecção RMV)	1	
342	Jacuba	Sem informação	5	
	Linha Sapucaí			
	Soledade de Minas	Estação ABPF		
343	Carmo de Minas	Rodoviária	1	
344	Ribeiro	Sem uso	2	
345	Cristina	Rodoviária	1	M
346	Anil	Demolida	4	
347	Maria da Fé	Centro Cultural 2013	1	
348	Pedrão	Moradia	1	M
349	Itajubá	Rodoviária	1	M
350	Piranguinho	Moradia	1	descaracterizada
351	Olegário Maciel	Escola 2006	1	M
352	Renó	Demolida	4	
353	Santa Rita do Sapucaí	Secretaria Municipal 2016	1	
354	Porto Sapucaí	Demolida	4	
355	Pouso Alegre	Estação turística/ Centro de convivencia do	1	M
356	Imbuia	Demolida	4	
357	Borda da Mata	Comércio	1	M
358	Bogari	Demolida	4	
359	Francisco Sá	Demolida	4	
360	Ouro Fino	Comércio	1	
361	Instituto José Gonçalves	Sem informação	5	
362	Caneleiras	Demolida	4	
363	Jacutinga	Apoio turístico	1	M
364	Sapucaí (RMV-CM)	Sem uso	2	
	Ramal de Paraisópolis			
	Piranguinho	Moradia		
365	Henrique Brás	Sem informação	5	
366	Dias	Moradia	1	
367	Brasópolis	Fábrica	1	
368	Cruzvera	Ruínas	3	
369	Paraisópolis	Centro Cultural	1	M(+ponte e caixa d'água)
	Ramal Delfim Moreira			
	Itajubá	Rodoviária		
370	Quilômetro 3	Sem informação	5	
371	Quilômetro 4	Demolida	4	
372	Troti	Moradia	1	
373	Biguá	Moradia	1	
374	Parada	Sem informação	5	
375	Delfim Moreira	Museu 2016	1	
	Ramal de Campanha	Ramal Desativado		
	Freitas (em Soledade de Minas)	Moradia		
376	Gabriel Dias	Sem informação	5	
377	Domingos Teodoro	Sem informação	5	
378	Olímpio Noronha	Moradia	1	M
379	Jesuânia	Demolida	4	
380	Parada Melo	Parte de um hotel	1	
381	Lambari (Antiga Aguas Virtuosas)	Demolida	4	
382	Nova Báden	Sem uso	2	
383	Parada	Sem uso	2	
384	Cambuquira	Sem uso	2	
385	Campanha	Secretaria da Cultura 2016	1	M
386	Dom Ferrão	Demolida	4	
387	São Gonçalo do Sapucaí	Demolida	4	
	Ramal de Lavras			
	Três Corações	Sem uso		
388	Desvio para o 4ºRCD	Sem informação	5	
389	Desvio para Freitas	Sem informação	5	
390	Carneiro de Rezende	Demolida	4	
391	Campo Limpo	Sem uso	2	
392	Salto	Demolida	4	
393	Carmo da Cachoeira	Em reforma 2015	1	
394	Cervo	Ruínas	3	
395	Faria	Sem uso	2	

396	Rosas	Ruínas	3	
397	Costa Pinto	Teatro Municipal 2011	1	M
	Lavras	Sem uso		
	Ramal Três Pontas			
	Espera	Submersa		
398	Três Pontas	Sem informação	5	
	Ramal do Machado			
	Gaspal Lopes (VS-RMV)	Demolida		
399	Alfenas	Demolida	4	M (prédio da RFFSA - casa de cultura)
400	Posto da Pedreira	Sem informação	5	
401	Capoeirinha	Sem informação	5	
402	Caianinha	Sem informação	5	
403	Machado	Demolida	4	

Legenda de filtro

- 1- Com uso
- 2- Sem uso
- 3- Ruínas
- 4- Demolida
- 5- Sem informação

Nível de proteção

- M - Municipal
- E - Estadual
- F - Federal
- V- Valorado

Quantitativos

403 estações
 Em uso= 114
 Sem uso= 67
 Ruínas= 12
 Demolida= 85
 Sem informação= 125
 Entroncamentos= 10
 Tombamento municipal= 58
 Tombamento estadual= 1
 Tombamento federal= 2
 Valorado= 60

Estrada de Ferro Leste Brasileiro

Número	Nome	Descrição do Uso Atual	Filtro	Nível de proteção
Linha Sul				
1	Espinosa	deposito	1	
2	Mamonas	sem uso	2	
3	Engenheiro Matos	sem informação	5	
4	Monte Azul (CB-VFFLB)	FCA	1	

Legenda de filtro
1- Com uso
2- Sem uso
3- Ruínas
4- Demolida
5- Sem informação

Quantitativos
4 estações
Em uso= 2
Sem uso= 1
Sem informação= 1
Entroncamento= 1
Tombamento municipal= 0
Tombamento estadual= 0
Tombamento/Valorado= 0

Nível de proteção
M - Municipal
E - Estadual
F - Federal
V- Valorado

Estrada de Ferro São Paulo e Minas

Número	Nome	Descrição do Uso Atual	Filtro
Linha Tronco			
1	Guardinha	Sem uso	2
2	José Honório	Sem informações	5
3	São Sebastião do Paraíso (CM-SPM)	Sede do Corpo de Bombeiros	1

Legenda de filtro

- 1- Com uso
- 2- Sem uso
- 3- Ruínas
- 4- Demolida
- 5- Sem informação

Nível de proteção

- M - Municipal
- E - Estadual
- F - Federal
- V- Valorado

Quantitativos

- 3 estações
- Em uso= 1
- Sem uso= 1
- Sem informação= 1
- Entroncamentos= 1
- Tombamento municipal= 1
- Tombamento estadual= 0
- Tombamento/Valorado= 0