

O Complexo Ferroviário de São João del-Rei e Tiradentes como patrimônio nacional (ou a diferença entre os apogeu e decadência que afigem sua existência)

Welber Luiz dos Santos

Bacharel em História pela UFSJ

Mestre em História pelo ICHS/UFOP

Graduando em Arquitetura e Urbanismo pela UFSJ

Membro do Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Cultural

Texto na íntegra disponível em:

<http://trilhosdooeste.blogspot.com/2011/05/o-complexo-ferroviario-de-sao-joao-del.html>

Estou hoje vencido, como se soubesse a verdade.

Estou hoje lúcido, como se estivesse para morrer,

E não tivesse mais irmandade com as coisas

Senão uma despedida, tornando-se esta casa e este lado da rua

A fileira de carruagens de um comboio, e uma partida apitada

De dentro da minha cabeça,

E uma sacudidela dos meus nervos e um ranger de ossos na ida.

Estou hoje perplexo, como quem pensou e achou e esqueceu.

Estou hoje dividido entre a lealdade que devo

À Tabacaria do outro lado da rua, como coisa real por fora,

E à sensação de que tudo é sonho, como coisa real por dentro.

Álvaro de Campos (fragmento do poema *Tabacaria*)

Falar sobre a ferrovia em São João del-Rei é tocar em vários pontos de análise da existência das estradas de ferro no mundo. Do surto ferroviário oitocentista, passando pelo surto patrimonial novecentista (a criação e multiplicação de instituições de preservação da memória, entre escolas, academias e conselhos), até chegar aos surtos de crimes de lesa-patrimônio abandono do patrimônio do século XXI.

Não me aterei, hoje, ao conteúdo histórico. Quero apenas falar da condição do remanescente da Estrada de Ferro Oeste de Minas, então começarei apenas com uma cronologia em forma de tópicos, para situar o navegante perdido nestas linhas e, daí, pularei ao que interessa.

Marcos cronológicos da Estrada de Ferro Oeste de Minas:

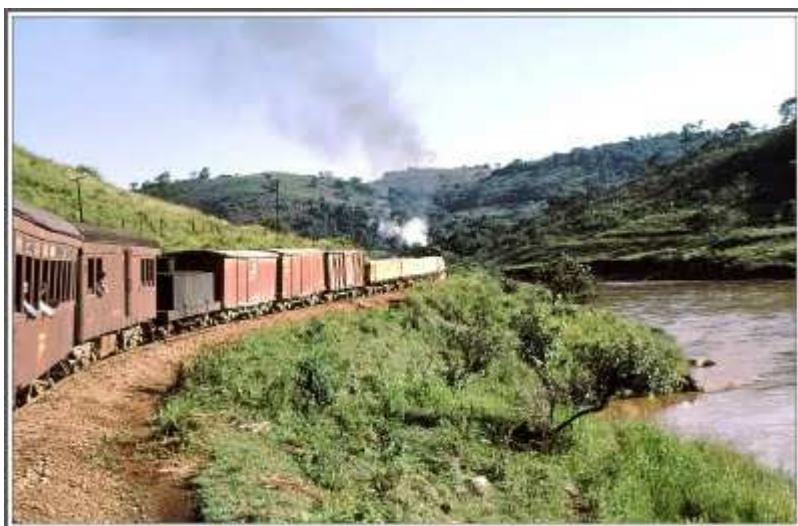
- 1872 - Contrato de concessão firmado pelo governo provincial mineiro com José de Rezende Teixeira Guimarães e Luis Augusto de Oliveira, para a construção de uma estrada de ferro em bitola estreita com a razão de ligar um ponto da E. F. Dom Pedro II a um ponto navegável do Rio Grande[1];

- 1877 - Incorporação na praça mercantil de São João del-Rei da Companhia Estrada de Ferro d'Oeste com evento na Câmara Municipal[1];
- 1879 - Início das obras de construção do leito da linha entre Sítio (termo de Barbacena) e São João del-Rei, com bitola de 0,76m por sugestão do engenheiro Joaquim M. Lisboa[2];
- 1880 - Inauguração do trecho de 48km entre Sítio (ponto da E. F. Dom Pedro II) e Barroso[2];
- 1881 - Inauguração dos 99km entre Sítio e São João del-Rei[2];
- 1885 - Encampação pela Oeste de Minas da concessão referente à E. F. Pintangui, que deveria ligar Pitangui a São João del-Rei[1];
- 1888 - Inaugurado o Ramal de Lavras, com a estação de Ribeirão Vermelho (ponto navegável do Rio Grande)
- 1890 - Contrato de concessão com o governo federal da E. F. Barra Mansa a Catalão, desta vez a regra exigia a bitola estreita de 1,00m[1];
- 1894 - Inauguração do ponto mais distante, último marco da linha, a Estação de Paraopeba, às margens do Rio São Francisco[3].
- 1898 - Decretada a falência da companhia, depois de sucessivos déficits nas contas;
- 1903 - Arremate, em hasta pública, do patrimônio da E. F. Oeste de Minas pela União, começa então a fase federal da Oeste;
- 1931 - Já administrando a E. F. Paracatu (arruinada de nascença), a Oeste de Minas, juntamente com a Rede Sul Mineira, é arrendada pela União ao governo do Estado de Minas Gerais, nasce a Rede Mineira de Viação (R.M.V.);
- 1937 - As E. F. Oeste de Minas (RMV-Oeste) e E. F. Sul de Minas (RMV-Sul) deixam de existir com a unificação administrativa da RMV;
- 1953 - Em acordo com Getúlio Vargas, Juscelino Kubitscheck devolve a RMV à União, dando fim ao contrato de arrendamento;
- 1957 - A RMV, juntamente com outras tantas ferrovias federais, passa a integrar a empresa de economia mista denominada Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA);
- 1965 - Em reorganização administrativa, a RMV funde-se às E. F. Goiás e E. F. Bahia-Minas para formarem a Viação Férrea Centro-Oeste (VFCO);
- 1975 - Nova reorganização da RFFSA e a VFCO passa a integrar a Superintendência Regional 2 (SR-2) da RFFSA;
- 1983 - Devido ao plano nacional de erradicação de ramais considerados anti-econômicos, toda a linha remanescente da bitola de 0,76m é retirada do mapa, com exceção dos 12km entre São João del-Rei e Tiradentes, devido a intervenção da sociedade civil, principalmente da Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF);
- Aqui inicia o que quero passar ao paciente leitor, se é que alguém está lendo isso...

O Processo de Tombamento 1.096-T-83 e a destruição oficial da quase totalidade da famosa "bitolinha" da Estrada de Ferro Oeste de Minas

Em 1977 foi criada a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF) por iniciativa do francês radicado no Brasil, Patrick Dollinger. A principal intenção da entidade era a preservação de locomotivas a vapor, sendo que naquele momento ocorria o último suspiro das máquinas de tração a vapor que terminavam de ser substituídas por máquinas com tração diesel-elétrica, principalmente, nas ferrovias de todo o Brasil, com ênfase no Sudeste.

Agindo de forma a sensibilizar a RFFSA para a preservação desses bens de valor histórico e, até mesmo, sentimental, a instituição conseguiu a sessão de variado material para restaurar e um trecho para operar em caráter turístico-preservacionista, como ocorre em vários lugares do mundo[4].



Trem misto entre São João del-Rei e Aureliano Mourão, próximo ao km 110, 1979. Foto de Herbert Graf.

Entretanto, uma das maiores frustrações da ABPF foi a não sensibilização da mesma RFFSA, do Ministério dos Transportes (sob a direção do Sr. Eliseu Resende na época) e da SPHAN para manter os 200km de linha que ligava Antônio Carlos a Aureliano Mourão, com São João del-Rei ao centro.



Posto PBA, limites do município de Bom Sucesso, MG, 1979. Na imagem, paralelos, trem da bitola de 1,00m tracionado por locomotiva diesel-elétrica (EMD G8/12) e trem da "bitolinha" comandado pela "vaporosa" RFFSA SR-2 62 (*Consolidation*). Foto de Herbert Graf.

Até início da década de 1980, esses 200km entre Antônio Carlos, entroncamento com a Linha do Centro da SR-3 (E. F. Central do Brasil), e Bom Sucesso (Posto PBA), entroncamento com a linha em bitola métrica da SR-2. A principal atividade da velha "bitolinha" era o transporte de calcário e de cimento para atender a construção da Usina Hidrelétrica de Itaipu. Com a finalização das obras da usina, os tais 200km entraram no programa de erradicação de ramais anti-econômicos do governo Figueiredo, juntamente com vários outros trechos ferroviários espalhados pelo Brasil, sob a administração da RFFSA.

A RFFSA, não atendeu à suplica da sociedade civil organizada e erradicou quase a completude do trecho. Tendo cedido apenas ao apelo de deixar pelo menos um dos dedos dessa mão, manteve, sob a própria administração, em caráter turístico, os 12km entre São João del-Rei e Tiradentes.



Em vermelho, os 200km de linha em bitola de 0,76m da antiga E. F. Oeste de Minas entre Antônio Carlos e Aureliano Mourão, com São João del-Rei ao centro, em 1978. Fragmento do mapa da SR-2 disponível em: **Sistema Ferroviário do Brasil**. Rio de Janeiro: RFFSA, 1978.



Em vermelho, os 12km de linha em bitola de 0,76m da antiga E. F. Oeste de Minas entre São João del-Rei e Tiradentes, tombado como patrimônio nacional pelo IPHAN em 1989. O pontilhado negro representa o leito da linha erradicada em 1984.

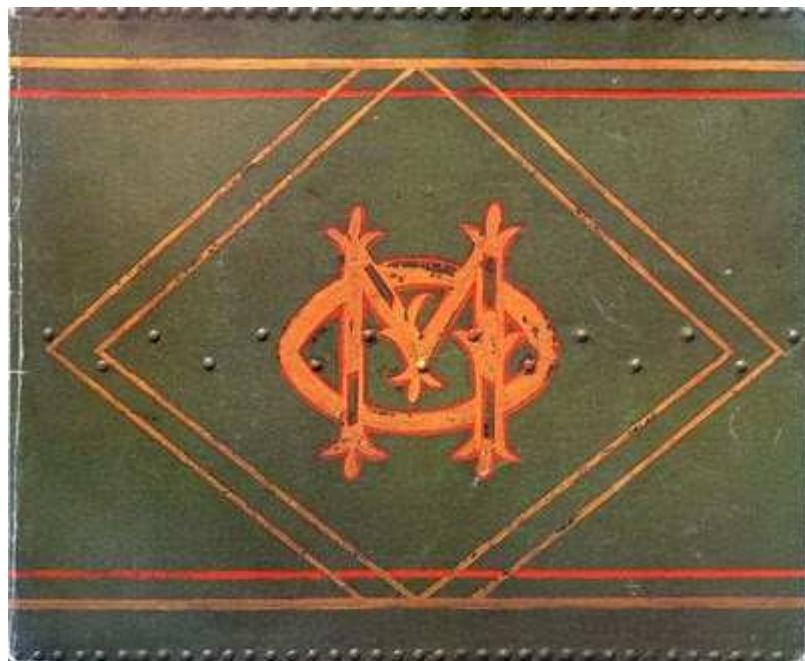
E no oitavo dia criaram o PRESERVE que virou PRESERFE e logo sumiu (ao que parece ainda existe como uma espécie de espetro de Hades)

É que as coisas ficam velhas e os italianos e franceses já haviam inventado a conservação e a restauração de bens que escolhiam para a perenidade a que chamamos desde então de patrimônio histórico (Ver os trabalhos de Viollet-Le-Duc e Camilo Boito).

Entre finais dos anos 70 e início dos 80, surgiu, no âmbito do Ministério dos Transportes, um projeto de preservação da memória do setor, chamado de PRESERVE. Devido a uma série de fatores político-econômico-institucionais, o grande projeto/programa não vingou em sua total extensão e expressão. O que sobrou foi a parte assumida pela RFFSA, e aí surgiu o PRESERFE (Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário).

A intenção do PRESERFE era cuidar do patrimônio histórico e criar museus em todo o país destinados à memória ferroviária.

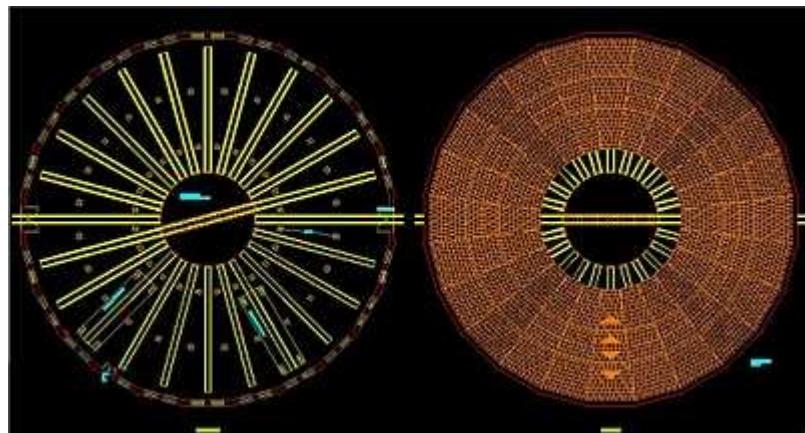
Um dos pontos altos da atuação do PRESERFE foi a criação do Museu Ferroviário de São João del-Rei, em 1981.



Capa do livro: **Museu Ferroviário de São João Del Rey - 1º Centenário da Estrada de Ferro Oeste de Minas. 1881-1981.** Rio de Janeiro: RFFSA, 1981.

Logo após a erradicação da linha industrial/comercial, também como projeto do PRESERFE, foi realizada a revitalização do Complexo Ferroviário de São João, com o decréscimo de alguns imóveis, como a casa de abastecimento de areia que ficava próxima a rotunda e a reconstrução da bela rotunda (outros imóveis importantes vieram ao chão ainda em 1981, juntamente com a criação da Praça dos Ferroviários, bastante criticado pelo relator do tombamento federal sobre o qual tratarei mais adiante).

A rotunda, demolida por ordem de um engenheiro da RFFSA entre 1972 e 1974, foi reconstituída em projeto do Arquiteto Sérgio Moraes, do PRESERFE.



Planta baixa e de cobertura da rotunda, de 2030,00m². Desenho: Welber Santos

Tudo isso fez parte do projeto de criação do Centro para Preservação da Memória Ferroviária de Minas Gerais, nome pomposo do Complexo Ferroviário em pauta. Seria um grande museu dinâmico com cada canto do complexo como área visitável, o que inclui a parte do museu inaugurada em 1981

juntamente com todo o pátio ferroviário, a rotunda, o armazém, o auditório, o depósito de locomotivas, a oficina de operatrizes e a carpintaria.

Infelizmente, o trabalho que teve pontos mais do que positivos, como essa reconstrução, eliminou um acervo riquíssimo de vagões de vários tipos que poderiam compor futuras (ou a esta altura atuais) composições cênicas para eventos especiais ou gravações televisivas e cinematográficas, como acontece nas belíssimas Cumbres & Toltec Scenic Railroad e Durango & Silverton Narrow Gauge Railroad nos estados do Colorado e do Novo México, EUA, com apoio institucional de ambos.



Estado da rotunda de São João del-Rei na virada das décadas de 1970 e 1980. Foto Acervo NEOM-ABPF.



A rotunda pouco tempo após a demolição. Ao chão, os blocos de pedra que serviam de base para os pilares de ferro fundido que hoje encontram-se em fazenda de ex-engenheiro da RFFSA no Sul de Minas.



Depois de reconstruída, como novo módulo do Museu Ferroviário de São João del-Rei. Foto Acervo NEOM-ABPF.



Capa do livro de Sérgio Morais: Reconstrução da Rotunda de São João Del Rei. RJ: RFFSA, 1986.

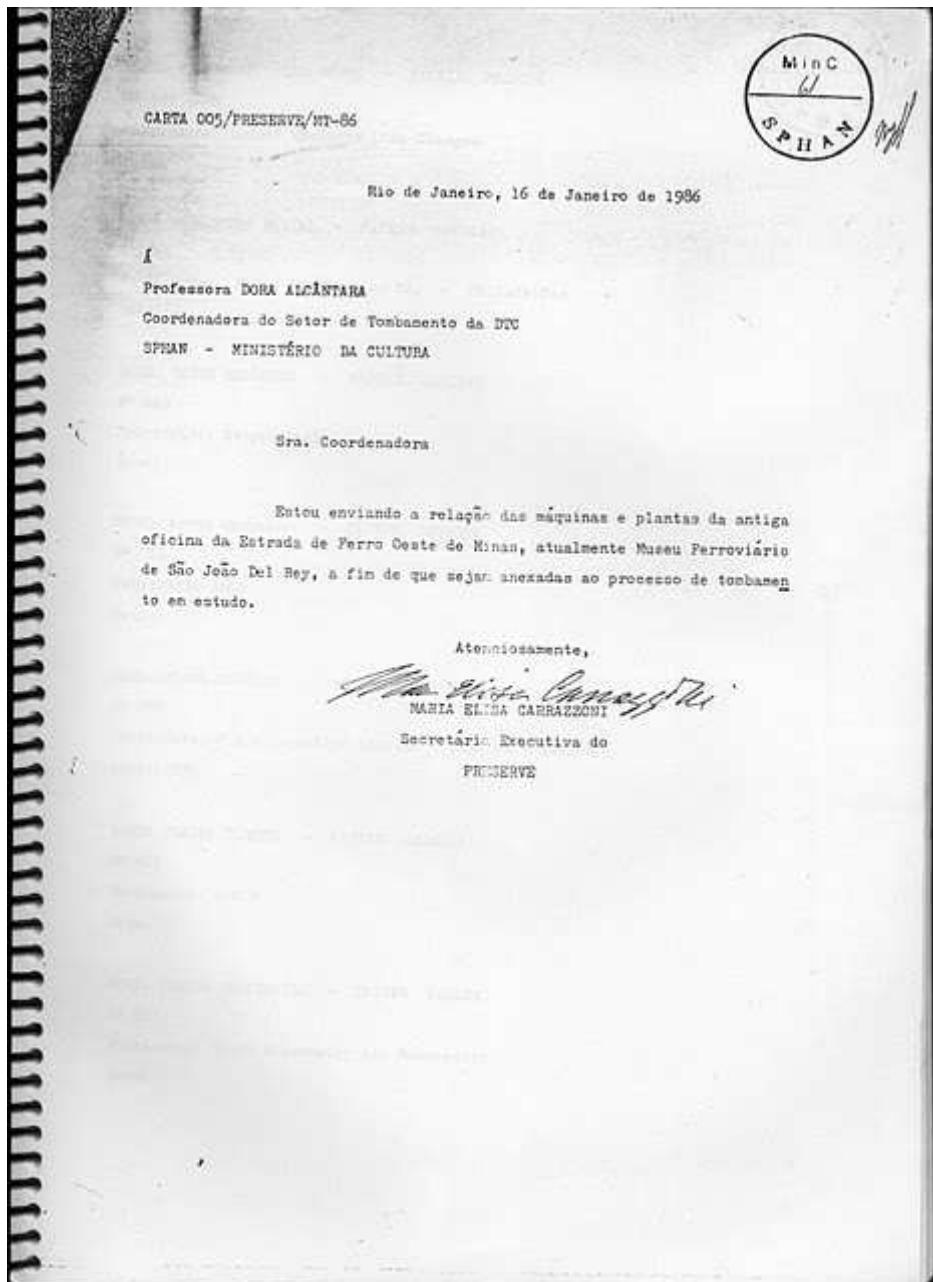


Pátio de São João carregado de vagões (pranchas e boxes), por volta de 1986. Atrás vemos a rotunda reconstruída. Acervo de Paul Waters.



O mesmo pátio sem as linhas que o davam razão de ser. Foto de Charles de Freitas.

A SPHAN (IPHAN) e o tombamento, a RFFSA e a privatização: para o duplo descaso e consequente ação do rato enquanto o gato morre



Carta do PRESERVE/PRESERFE, de 16 de janeiro de 1986, ao SPHAN/IPHAN que possuía como anexo o inventário de máquinas e plantas da oficina.

Se já reconhecido como digno de preservação por setores da sociedade civil, e objeto de entrada de processo de tombamento a pedido da ABPF, na pessoa do presidente da entidade, Sr. Patrick Dollinger, em toda a extensão ainda existente em 1984 e adotado pelo PRESERFE, Ministério dos Transportes, como uma das jóias do patrimônio ferroviário no Brasil, faltava apenas o

reconhecimento pelo próprio Estado, por via do Ministério da Cultura, do caráter de sítio histórico-arqueológico.

Em 1983, o tombamento requerido pela ABPF (Processo 1.096-T-83) foi arquivado. Em 1985 foi aberto o processo de tombamento pela então Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), atual IPHAN. O processo possuía a inscrição 1185-T-85 e foi terminado em 1987 com o digno *veredictus* de Patrimônio Histórico Nacional para todo o sítio denominado Complexo Ferroviário de São João del-Rei e Tiradentes. Isso significa que, a partir daquele instante, nenhum dos bens imóveis pertencentes ao sítio poderia ser alterado, desmembrado, erradicado, amputado, demolido, enfim, lesado, e nenhum bem móvel poderia sair das dependências do imóvel sem a prévia autorização dos órgãos competentes. Além do fato de ser influência para a preservação do entorno.

Para o tombamento, conservação e restauração de bens culturais adota-se, como norte mais comum, entre outros documentos, a Carta de Veneza, onde podemos ler:

DEFINIÇÕES

Art.1 - O conceito de monumento histórico engloba, não só as criações arquitetônicas isoladamente, mas também os sítios, urbanos ou rurais, nos quais sejam patentes os testemunhos de uma civilização particular, de uma fase significativa da evolução ou do progresso, ou algum acontecimento histórico. Este conceito é aplicável, quer às grandes criações, quer às realizações mais modestas que tenham adquirido significado cultural com o passar do tempo.

Art.2 - A conservação e o restauro dos monumentos devem recorrer à colaboração de todas as ciências e técnicas que possam contribuir para o estudo e a proteção do patrimônio monumental.

Art.3 - A conservação e o restauro dos monumentos têm como objetivo salvaguardar tanto a obra de arte como as respectivas evidências históricas.

CONSERVAÇÃO

Art.4 - Para a conservação dos monumentos é essencial que estes sejam sujeitos a operações regulares de manutenção.

Art.5 - A conservação dos monumentos é sempre facilitada pela sua utilização para fins sociais úteis. Esta utilização, embora desejável, não deve alterar a disposição ou a decoração dos edifícios. É apenas dentro destes limites que as modificações que seja necessário efetuar poderão ser admitidas.

Art.6 - A conservação de um monumento implica a manutenção de um espaço envolvente devidamente proporcionado. Sempre que o espaço envolvente tradicional subsista, deve ser conservado, não devendo ser permitidas

quaisquer novas construções, demolições ou modificações que possam alterar as relações volumétricas e cromáticas.

Art.7 - Um monumento é inseparável da história de que é testemunho e do meio em que está inserido. A remoção do todo ou de parte do monumento não deve ser permitida, exceto quando tal seja exigido para a conservação desse monumento ou por razões de grande interesse nacional ou internacional.

Art.8 - Os elementos de escultura, pintura ou decoração que façam parte integrante de um monumento apenas poderão ser removidos se essa for a única forma de garantir a sua preservação.

RESTAURO

Art.9 - O restauro é um tipo de operação altamente especializado. O seu objetivo é a preservação dos valores estéticos e históricos do monumento, devendo ser baseado no respeito pelos materiais originais e pela documentação autêntica.

Qualquer operação desse tipo deve terminar no ponto em que as conjecturas comecem; qualquer trabalho adicional que seja necessário efetuar deverá ser distinto da composição arquitetônica original e apresentar marcas que o reportem claramente ao tempo presente. restauro deve ser sempre precedido e acompanhado por um estudo arqueológico e histórico do monumento.

Art.10 - Quando as técnicas tradicionais se revelarem inadequadas, a consolidação de um monumento pode ser efetuada através do recurso a outras técnicas modernas de conservação ou de construção, cuja eficácia tenha sido demonstrada cientificamente e garantida através da experiência de uso.

Art.11 - As contribuições válidas de todas as épocas para a construção de um monumento devem ser respeitadas, dado que a unidade de estilo não é o objetivo que se pretende alcançar nos trabalhos de restauro.

Quando um edifício apresente uma sobreposição de trabalhos realizados em épocas diferentes, a eliminação de algum desses trabalhos posteriores apenas poderá ser justificada em circunstâncias excepcionais, quando o que for removido seja de pouco interesse e aquilo que se pretenda pôr a descoberto tenha grande valor histórico, arqueológico ou estético e o seu estado de conservação seja suficientemente bom para justificar uma ação desse tipo.

A avaliação da importância dos elementos envolvidos e a decisão sobre o que pode ser destruído não podem depender apenas do coordenador dos trabalhos.

Art.12 - Os elementos destinados a substituírem as partes que faltam devem integrar-se harmoniosamente no conjunto e, simultaneamente, serem distinguíveis do original por forma a que o restauro não falsifique o documento artístico ou histórico.

Art.13 - Não é permitida a realização de acrescentos que não respeitem todas

as partes importantes do edifício, o equilíbrio da sua composição e a sua relação com o ambiente circundante.

SÍTIOS HISTÓRICOS

Art.14 - Os sítios dos monumentos devem ser objeto de um cuidado especial, por forma a assegurar que sejam tratados e apresentados de uma forma correta. Os trabalhos de conservação e restauro a efetuar nesses locais devem inspirar-se nos princípios enunciados nos artigos precedentes.

ESCAVAÇÕES

Art.15 - Os trabalhos de escavação devem ser efetuados de acordo com as normas científicas e com a "Recomendação definidora dos princípios internacionais a aplicar em matéria de escavações arqueológicas", adotadas pela UNESCO em 1956.

Deve ser assegurada a manutenção das ruínas e tomadas as medidas necessárias para garantir a conservação e proteção dos elementos arquitetônicos e dos objetos descobertos. Para além disso, devem tomar-se todas as medidas que permitam facilitar a compreensão do monumento, sem distorcer o seu significado.

Todos os trabalhos de reconstrução devem ser rejeitados a priori. Só a anastylosis, isto é, a remontagem das peças soltas que existam num estado de desagregação, pode ser permitida.

Os materiais utilizados para reintegração deverão ser sempre reconhecíveis e o seu uso restringido ao mínimo necessário para assegurar as condições de conservação do monumento e restabelecer a continuidade das suas formas.

PUBLICAÇÃO

Art.16 - Os trabalhos de conservação, restauro ou escavação devem ser sempre acompanhados por um registro preciso, sob a forma de relatórios analíticos ou críticos, ilustrados com desenhos e fotografias.

Todas as fases dos trabalhos de reparação, consolidação, recomposição e reintegração, assim como os elementos técnicos e formais identificados ao longo dos trabalhos devem ser incluídos.

Este registro deverá ser guardado nos arquivos de um organismo público e posto à disposição dos investigadores. Recomenda-se também, que seja publicado.

Texto aprovado no II Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos de Monumentos Históricos, em Veneza, no período de 25 a 31 de maio de 1964.

Até aqui, tudo lindo. A Carta de Veneza é bastante clara sobre os cuidados e procedimentos que se deve ter em relação às conservação e restauração de bens culturais.

Entre a erradicação da linha em 1984 e a privatização do serviço ferroviário de 1996, parte do Programa Nacional de Desestatização (PND), iniciado com o governo Collor e acelerado pelos governos FHC, a Rede Ferroviária Federal S.

A. manteve o cuidado com o sítio e manteve a boa operatividade do "trenzinho" em todos os finais de semana e feriados.

Entre 1996 e 2001 a RFFSA continuou como responsável por seu patrimônio, mas mantinha a operação do trem entre São João del-Rei e Tiradentes aos cuidados da concessionária de cargas que arrendou a malha da SR-2. Dessa maneira, de sexta a domingo vinham para São João del-Rei o maquinista e o auxiliar para operar o comboio turístico. Durante esse período, em que o processo de extinção da RFFSA já se realizava, reflexos do abandono do patrimônio em pauta já surgiam no interior do sítio.

Um evento de perda, no que concerne aos imóveis, que pode ser visto por qualquer cidadão interessado, foi a derrubada dos pilares do pontilhão sobre o Rio Elvas.



Ponte sobre o Rio Elvas por volta de 1998. Foto de Hugo Caramuru.



Ponte sobre o Rio Elvas em julho de 2000, com estrutura de aço envolvendo os pilares de pedra. Foto de Mariângela Chiari.



Ponte sobre o Rio Elvas em 2009, pilar de pedra onde? Foto de Jorge A. Ferreira Jr.

I see the diamonds but you only see the rock
Ronnie James Dio

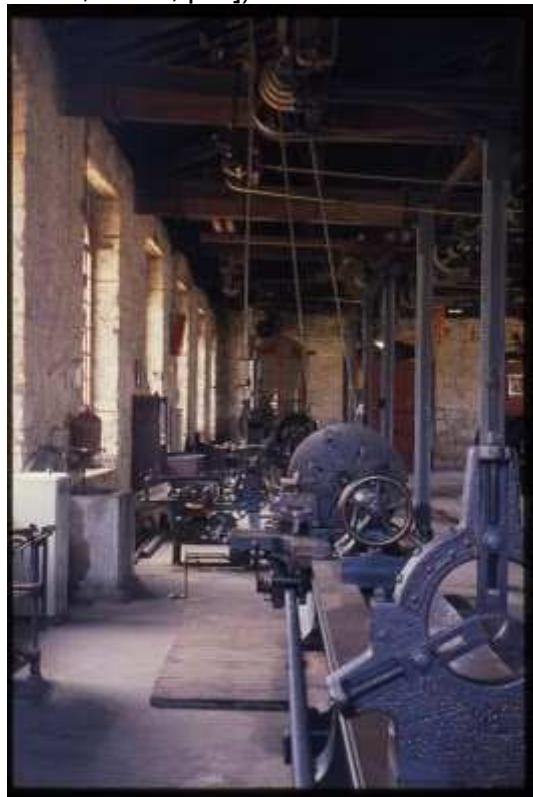
*Definimos, com efeito, a restauração (e era isso que se queria em ambos os processos de tombamento aqui citados -) como o momento metodológico do reconhecimento da obra de arte na sua dúplice polaridade estética e histórica. (...) O reconhecimento da obra de arte como obra de arte advém de modo intuitivo na consciência individual e esse reconhecimento está na base de todo o futuro comportamento em relação à obra de arte como tal. Deduz-se disso que o comportamento do indivíduo que reconhece a obra de arte como tal, personifica instantaneamente a consciência universal, da qual se exige o dever de **conservar** e **transmitir** a obra de arte para o futuro. [5]*

Não importa quem seja o proprietário, se é o Estado ou a empresa privada, os cuidados com o patrimônio tombado deve ser rigorosamente aplicado. No presente caso há fatores ainda mais agravantes, temos uma empresa privada que ficou responsável por cuidar do patrimônio público federal denominado Complexo Ferroviário de São João del-Rei e Tiradentes, e, desde 2001, quando a RFFSA deixou a cargo de tal empresa, fatos obscuros envolvem nosso "restinho" de ferrovia.

Não posso fazer afirmações sem provas dos ocorridos, mas não existe nada que me impeça de elaborar perguntas baseadas na realidade observada:

- Por que a empresa privada não permite que eu entre nas dependências do complexo munido do Inventário que tenho em mãos e confira se cada peça descrita entre os bens móveis ainda se encontra como descrita? (não vale dizer que são as normas de segurança, frequentei o mesmo recinto por mais de 20 anos e não há qualquer risco, além do mais, todos os 37.900m² são considerados parte do museu dinâmico ali instalado em 1986. Leremos no livro editado pela RFFSA sobre o museu: "Podemos considerar o pátio como sendo um Museu Arquitetônico de caráter especializado, onde se encontra um complexo de oficinas e máquinas em pleno funcionamento, reproduzindo as atividades ferroviárias do final do século passado. Lá o visitante pode observar o trabalho dos ferroviários junto às antigas máquinas, que são importantes

componentes para a manutenção do trecho da ferrovia ainda em funcionamento". [MORAIS, 1986, p.1])



Oficina de operatrizes, interior, 1988, módulo visitável do "Centro da Memória Ferroviária de Minas Gerais". Atualmente interditada por ameaça de ruína do telhado "restaurado" há poucos anos por empresa muito acreditada. Foto de Christopher Beyer



Vista em perspectiva da seção traseira do complexo ferroviário com as oficinas, 1982. Foto acervo NEOM-ABPF.

A tempo:

A RFFSA foi extinta mediante a Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007, estabelecida pelo Decreto Nº 6.018 de 22/01/2007, sancionado pela Lei Nº 11.483.

Devido a tal, todo o patrimônio considerado de caráter histórico-cultural da falecida é hoje de propriedade do IPHAN.

O MPF já exigiu que o IPHAN encontre o destino mais correto para o fabuloso Complexo Ferroviário de São João del-Rei e Tiradentes .

Se adotarmos as ações corretas de restauração, conservação e salvaguarda do objeto deste artigo, poderemos entrar junto ao ICOMOS/UNESCO com processo de tombamento do mesmo como patrimônio da humanidade.

Posição no Google Earth:

Latitude: 21°7'55.63"S

Longitude: 44°15'12.25"O

Recomendações bibliográficas:

CARAMURU, Hugo. "Histórias da EFOM e Sucessoras" IN: PIMENTA, Demerval José; ELEUTÉRIO, Arysbure Batista; CARAMURU, Hugo. **As Ferrovias em Minas Gerais**. BH: SESC-MG, 2003.

COULLS, Anthony (et.al). **Railways as World Heritage Sites**. Paris: ICOMOS, 1999.

MORAIS, Sérgio. **Reconstrução da Rotunda de São João Del Rei**. RJ: RFFSA, 1986.

RFFSA. **Museu Ferroviário de S. João Del Rey - 1º Centenário da Estrada de Ferro Oeste de Minas, 1881 - 1981**. RJ: RFFSA, 1981.

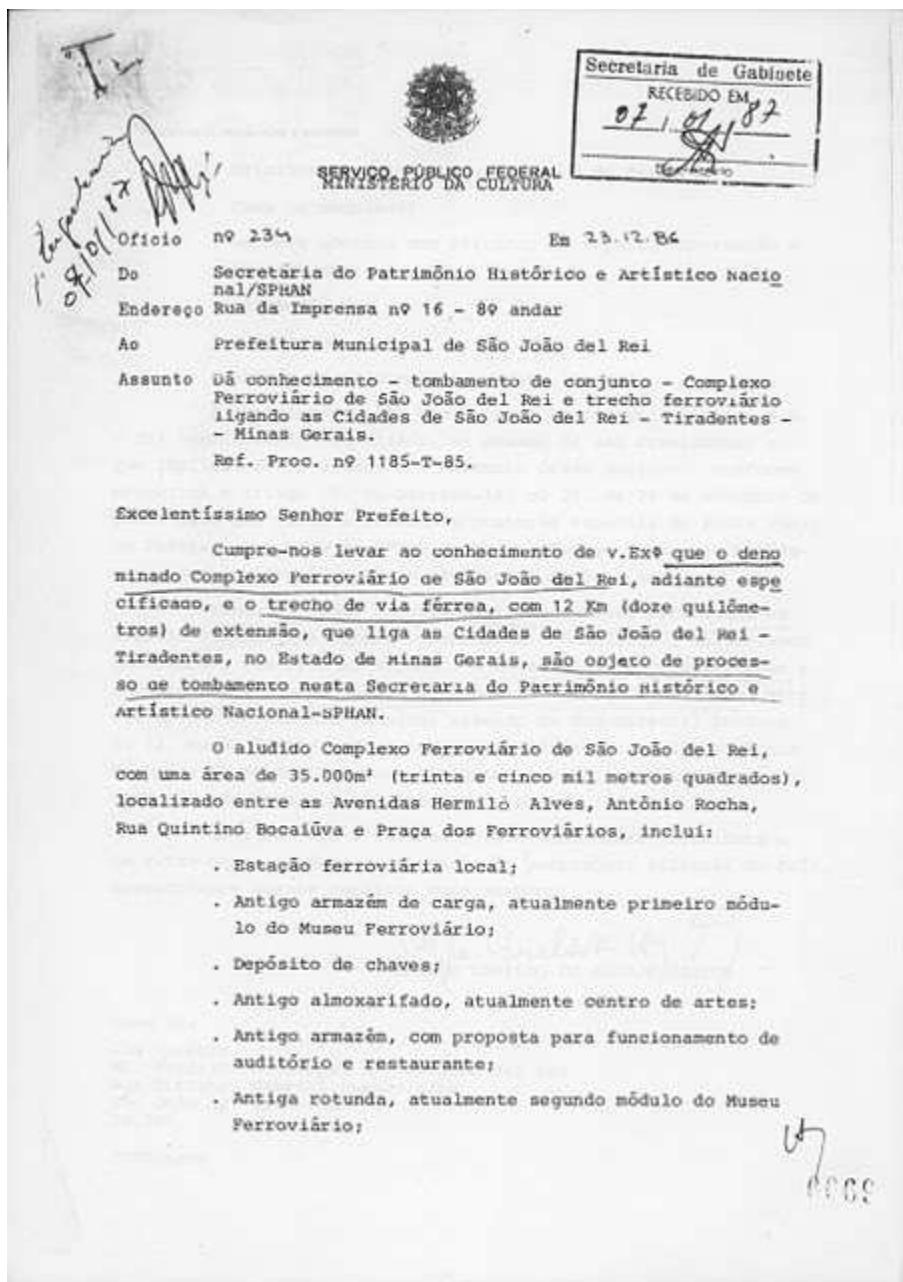
Inventário de bens móveis (incompleto como tudo relacionado aos últimos anos em relação ao nosso patrimônio ferroviário):

http://www.4shared.com/get/AC1tUbDw/Inventrio_Bens_Mveis_CFSJDR.html

Documento do PRESERFE/RFFSA sobre restauração de bens ferroviários:

<http://www.4shared.com/file/3gUp7EJQ/PRESERFE.html>

Ofícios do SPHAN à Prefeitura Municipal de São João del-Rei, sobre o tombamento, que encontrei em pesquisa há alguns anos:



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

- Oficinas mecânica, de fundição e de ferraria;
- Casa de máquinas;
- Galpões abertos com oficinas de reparo, manutenção e carpintaria;
- Caixa-d'água;
- Sanitário;
- Abrigo de socorro com guarita lateral

A proprietária dos bens - Rede Ferroviária Federal S.A. - foi regularmente notificada, na pessoa do seu Presidente, o que implica, desde então, o tombamento desse conjunto, conforme preceitua o artigo 10, do Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, pelo que passa a receber a proteção especial do Poder Público Federal, por meio da SPIAN, para os efeitos previstos notadamente nos artigos 17 e 18 do mencionado diploma legal.

Tendo em vista a responsabilidade dessa Prefeitura em expedir licenças de obras, construções e demolições, solicitamos considerar, com base no exposto, a necessidade da manifestação e aprovação prévias por parte de nossa 7ª Diretoria Regional, através do seu Escritório Técnico, situado na Rua Marechal Deodoro nº 12, nessa Cidade, sob a responsabilidade do Arquiteto Sérgio Pagundes da Souza Lima, dos projetos a serem licenciados para o referido conjunto e na vizinhança do mesmo.

Contando com a valiosa colaboração dessa Prefeitura e de V.Exº na proteção e preservação do patrimônio cultural do País, apresentamos nossos cordiais cumprimentos.

Angelo Guedes (A.G.)
ANGELO OSWALDO DE ARAÚJO SANTOS

Exmoº Sr.
Cid Valério
MD. Prefeito Municipal de São João del Rei
Rue Ministro Gabriel Passos s/nº
São João del Rei - MG
36.300

TBRM/meca



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

Ao submeter ao exame de V.Exa. a referida minuta, vimos solicitar sugestões dessa Prefeitura visando ao seu aperfeiçoamento, uma vez que a matéria em regulamentação envolve a atuação conjunta das administrações federal e municipal. Para qualquer esclarecimento considerado necessário colocamo-nos à disposição de V.Exa. nesta Diretoria (ou por nossa representação no Escritório Técnico local).

Na expectativa de que essa medida venha, juntamente com outras a serem oportunamente adotadas, contribuir para o nosso esforço comum de preservação do patrimônio histórico e artístico dessa cidade e bem-estar de sua população, subscrevemo-nos com protestos de distinta consideração.

Cláus. W
Cláudio Augusto de Magalhães Alves
Diretor Regional

LGT/gbf

Ofício SPHAN nº 234, 23/12/1986, direcionado à Prefeitura Municipal de São João del-Rei, sobre o início do processo de tombamento.



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

Ofício : nº 427/89 Em 01/12/89
De : Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
Endereço : Rua da Imprensa nº 16 - 8º andar
Ao : Prefeitura Municipal de São João del Rei
Assunto : Comunica tombamento definitivo do Complexo Ferroviário ligando as Cidades de São João del Rei - Tiradentes e Estação Ferroviária de Tiradentes.

Senhor Prefeito,

Cumpre-me levar ao conhecimento de Vossa Excelência o tombamento definitivo, nos termos do Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, do denominado Complexo Ferroviário de São João del Rei, adiante especificado, e do trecho de via férreas, com 12 km (doze quilômetros) de extensão, que liga as Cidades de São João del Rei - Tiradentes, no Estado de Minas Gerais.

Tal decisão efetivou-se a partir da aprovação unânime pelo Conselho Consultivo do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, em sua 124ª reunião, e subsequente homologação pelo Excelentíssimo Senhor Ministro de Estado da Cultura, ato este publicado no Diário Oficial da União, em 22 de julho de 1987, às fls 11.607, Seção I.

O aludido Complexo Ferroviário de São João del Rei com uma área de 35.000m² (trinta e cinco mil metros quadrados), localizado entre as Avenidas Hermílio Alves, Antônio Rocha, Rua Quintino Bocaiúva e Praça dos Ferroviários, inclui:

- Estação Ferroviária local;
- antigo armazém de carga, atualmente primeiro módulo do Museu Ferroviário;

5497

SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL

- . depósito de chaves;
- . antigo almoxarifado, atualmente centro de artes;
- . antigo armazém, com proposta para funcionamento de auditório e restaurante;
- . antiga rotunda, atualmente segundo módulo do Museu Ferroviário;
- . oficinas mecânica, de fundição e de ferraria;
- . casa de máquinas;
- . galpões abertos com oficinas de reparo, manutenção e carpintaria;
- . caixa d'água;
- . sanitário;
- . abrigo de socorro com guarita lateral.

Encerrou-se, por conseguinte, o processo de tombamento nº 1.185-T-85, com a inscrição do Complexo Ferroviário de São João del Rei e a Estação Ferroviária de Tiradentes, no Livro do Tombo Histórico, Volume II, sob o nº 528, às fls 10/11 e no Livro do Tombo das Belas Artes, Vol II, sob o nº 596, às fls 18, ambas realizadas em 03 de agosto de 1989.

Em face da responsabilidade dessa Prefeitura em expedir licenças de obras, construções e demolições, solicito considerar, com base no exposto, a necessidade da manifestação e aprovação prévias, por parte da nossa 7ª Diretoria Regional, através de seu Diretor Dr. Renato Santiago Gontijo, dos projetos a serem licenciados para o referido Conjunto e na vizinhança do mesmo.

Contando com a valiosa colaboração dessa Prefeitura e de Vossa Excelência na proteção e preservação do patrimônio cultural do País, apresento meus cordiais cumprimentos.

ITALO CAMPOMORITO
Secretário do Patrimônio Histórico
e Artístico Nacional

Exmo. Sr.
Ronaldo Antônio Viegas
Av. Ministro Gabriel Passos nº 199 - Centro
São João del Rei - MG
CEP: 36.300

Ofício SPHAN nº 427/89, 01/12/1989, direcionado à Prefeitura Municipal de São João del-Rei, sobre a conclusão do processo de tombamento.

[1] Cf. SANTOS, Welber. *A Estrada de Ferro Oeste de Minas: São João del-Rei (1877-1898)*. Dissertação de Mestrado em História. Mariana, MG: ICHS/UFOP, 2009.

[2] Cf. *Relatório da Diretoria da Estrada de Ferro do Oeste (Minas)* – Lido na reunião da Assembléia Geral de Accionistas, 29 de março de 1882. Rio de Janeiro: Typ. G. Leuzinger & Filhos, 1882. (Biblioteca Batista Caetano, Seção de obras raras – São João Del Rei)

[3] VAZ, Múcio Jansen. *Estrada de Ferro Oeste de Minas - Trabalho histórico descriptivo, 1880-1922*. São João del-Rei, MG: EFOM, 1922.

[4] Os maiores modelos para o Brasil nesse sentido são a *Steamtown Society* e a *Cumbres & Toltec Scenic Railroad*, ambas nos EUA.

[5] Brandi, Cesare. *Teoria da Restauração*. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2004, pp.98-99.