



**MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS**  
**Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico**

**NOTA TÉCNICA nº 30/2008**

- I. **Identificação do bem cultural** : Estação Ferroviária de Andrelândia.
- II. **Objetivo**: Informações sobre o valor cultural e o estado de conservação da Estação Ferroviária de Andrelândia.
- III. **Município**: Andrelândia.
- IV. **Descrição Histórica**:

**3. 1 – Breve histórico de Andrelândia**

A colonização da região foi uma contribuição da exploração de ouro. As descobertas das minas de ouro na região de Aiuruoca e São João del-Rei foram de fundamental importância para o posterior surgimento do então arraial do Turvo, situado no Sul de Minas, no Sopé da Serra do Turvo. Em pleno maciço da Mantiqueira, terras boas, também, para pastagens e lavouras, o município fica na intercessão dos limites de influência de Juiz de Fora, Itajubá e São João del-Rei.

Em 1749, André da Silveira e sua mulher, Maria do Livramento, e Manuel Caetano da Costa requereram ao primeiro bispo de Mariana autorização para erigirem uma capela, no lugar denominado Turvo Grande e Pequeno, da freguesia de Aiuruoca, sob a invocação de Nossa Senhora do Porto do Turvo<sup>1</sup>.

Em 22 de junho de 1755, a capela recebeu a benção de Pe. Francisco de Cerqueira Campos. Ao redor da capela, *“Ano a ano, pouco a pouco, o arraial do Turvo cresceu e progrediu. No longínquo ano de 1864 já atingia a condição de Vila, uma das mais antigas de Minas Gerais na época do Império. Dois anos mais tarde, em 1866, foi instalado o município com a Câmara funcionando em um sobrado tido como o 3º mais sólido e elegante da Província. Em 1868, adquiriu os foros de Cidade, o último grau na escala da evolução administrativa.”*<sup>2</sup>

A vila cresceu com as novas explorações e povoados que surgiram, transformando em centro comercial. Em meados do século XIX, a Vila foi elevada à categoria de cidade, e economicamente estável, confirmada com os remanescentes da arquitetura setecentista.

<sup>1</sup> BARBOSA, Waldemar de Almeida. Dicionário Histórico-Geográfico de Minas Gerais. Editora Itatiaia Ltda, Belo Horizonte, 1995.

<sup>2</sup> MIRANDA, Marcos Paulo de Souza. Aspectos Históricos da Terra de André. Andrelândia, 1996.





**MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS**  
**Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico**



Figura 01 – Igreja Matriz de Nossa Senhora do Porto – 1927.  
 (Fonte: <http://www.npa.org.br/principal.html>)

#### **IV.2 – Histórico da Estação Ferroviária em Andrelândia**

No Brasil, a chegada de D. João VI, a abertura dos portos, o incremento do comércio e a necessidade de aproveitar os recursos existentes condicionaram o surgimento das estradas de ferro. Em Minas Gerais, a implantação da ferrovia foi um pouco complicada, devido a topografia do território, permeado de serras e rios. Por volta de 1866, o Governo Federal contratou o especialista John Wtaker, para estudar a viabilidade da expansão da Estrada Federal Dom Pedro II em Minas Gerais. Em 14 de janeiro de 1869, Mariano Procópio Ferreira ficou com a responsabilidade das obras que ligavam Rio de Janeiro a Minas.

O potencial das ferrovias se verifica ao passo que quando esta chega em determinado local, a estrutura social se torna mais dinâmica e viabiliza o crescimento nos mais diversos setores sociais. Quando uma determinada região é ponto de parada do trem, é parte integrante da rota, experimenta um fluxo maior de pessoas e mercadorias que contribuem para o “progresso” da localidade.

Conforme consta no livro “Aspectos Históricos da Terra de André”,

*“Em 1881 foi inaugurado, com a presença do Imperador Pedro II, o primeiro trecho da Oeste de Minas, ligando São João Del-Rei à estação de Sítio, atual cidade de Antônio Carlos. Mais tarde, em 1903, a Oeste foi encampada pelo governo federal, estando suas linhas em várias direções do Estado, com um ramal atingindo Andrelândia no ano de 1914.*

*Foi o prestígio do ilustre filho desta terra, o Visconde de Arantes, que propiciou a Andrelândia a passagem da Estrada de Ferro Oeste de Minas. Originalmente, foi previsto*



**MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS**  
**Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico**

*um traçado que partia de Minduri e seguia rumo ao município de Liberdade, deixando a cidade do Turvo à margem. Inconformado com aquele projeto, o Visconde se pôs em ação e graças à sua grande amizade com o Dr. João Pinheiro da Silva, então Governador do Estado, conseguiu fazer com que a ferrovia passasse por Andrelândia, o que veio a contribuir enormemente para o progresso do município”.<sup>3</sup>(P.76)*



Figura 02 – Visconde de Arantes



Figura 03 – Locomotiva em Andrelândia –1937.

<sup>3</sup> Marcos Paulo de Souza Miranda, no livro Aspectos históricos da Terra de André.





**MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS**  
**Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico**

A Estação Ferroviária de Turvo foi inaugurada no dia 14 de junho de 1914. A nova estação uniu as linhas da EFOM em Barra Mansa e em Ribeirão Vermelho. Em 1930, o nome da cidade e da estação foi alterado para Andrelândia, em homenagem a André da Silveira, fundador da localidade. E no ano de 1934 foi construída a subestação elétrica da Rede Mineira de Viação (RMV), sendo Andrelândia “(...) a primeira cidade mineira que se ufana em ser servida por uma confortável estrada elétrica, que iniciando o seu trajeto em Paiol, hoje Andrelândia, corta trechos, que outrora ofereciam graves perigos, quando as locomotivas a vapor, galgavam a histórica Mantiqueira, em direção a risonha cidade do Sul do Estado do Rio – Barra Mansa”.<sup>4</sup>

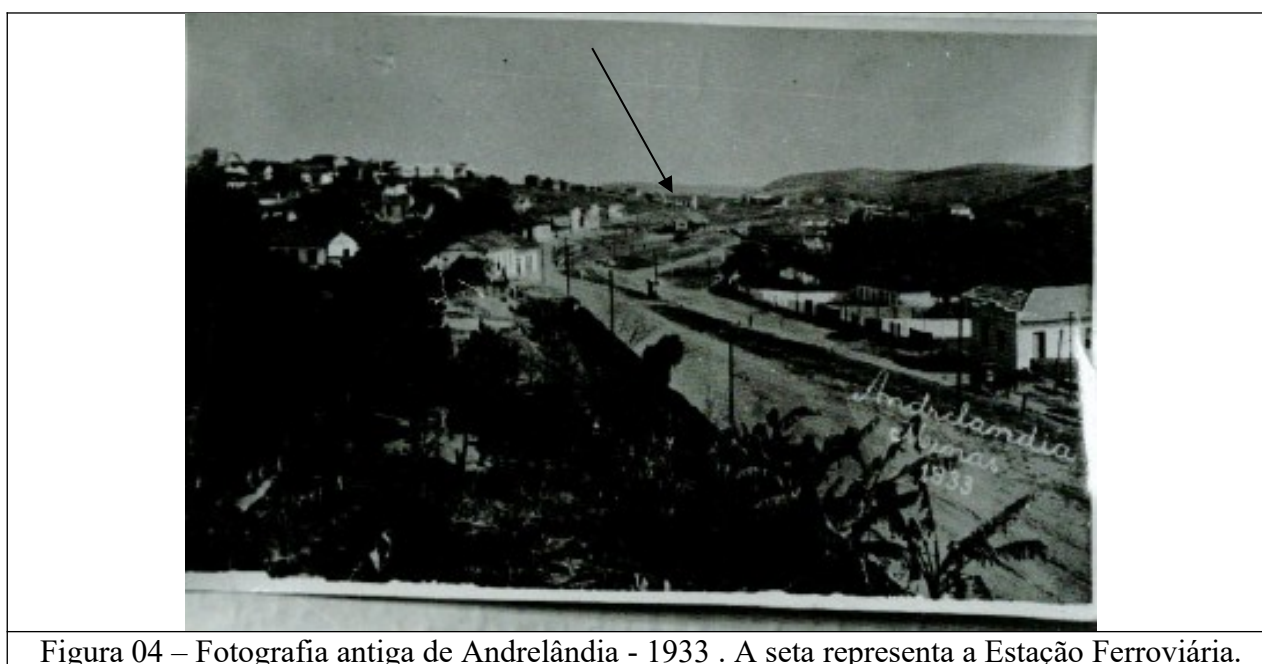


Figura 04 – Fotografia antiga de Andrelândia - 1933 . A seta representa a Estação Ferroviária.

Reconhecer que a Estação Ferroviária de Andrelândia não é apenas lugar de passagem, possibilita a visualização do todo social e do reconhecimento que somos parte integrante deste. Nossas ferrovias dão um tom característico à nossa paisagem, fazem parte do cenário mineiro, o compõe. Nossas linhas férreas entrecortam montanhas, singram municípios, marcam momentos. Por isso suas estações são muito mais do que apenas ponto de parada de passageiros, descarga de bagagem, são relatos palpáveis e visíveis de um cotidiano, de modos de vida.

<sup>4</sup> ALBERTINO, Daniel. Álbum Municipal de Andrelândia. 1937.





**MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS**  
**Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico**



Figura 05 - Estação Ferroviária à direita e os hotéis próximos da Estação à esquerda.



Figura 056– As senhoras Andrelandenses na Estação Ferroviária para receber os passageiros.

Conforme Inventariança da extinta RFFSA, anexo II ao termo de transferência nº 004/2007, que lista os imóveis não operacionais da RFFSA transferidos para o SPU, o prédio da Estação Ferroviária de Andrelândia é não operacional mas está edificado em terreno operacional e a FCA é a atual concessionária da linha.

#### IV. Análise arquitetônica:

O presente documento foi feito tendo como base as fotografias fornecidas pelo Coordenador da Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico, Dr. Marcos Paulo de Souza Miranda.

A edificação analisada abriga a Estação Ferroviária de Andrelândia, edificação datada do início do século XX. O entorno é constituído de outras edificações mais recentes, caracterizando um núcleo urbano. Não há outros anexos que fazem parte do conjunto da estação e não há fotografias da parte interna do imóvel.

A edificação possui características de arquitetura eclética e é um interessante exemplar arquitetônico de padrão ferroviário. O prédio tem formato retangular e possui plataforma semi-coberta, com piso de concreto, voltada para os trilhos, que ainda existem. Junto à plataforma foram instalados guarda-corpos metálicos, pintados de amarelo, que são uma intervenção contemporânea.

A estação e os trilhos estão localizadas em um platô elevado, com embasamento de pedras. As fachadas são rebocadas e pintadas e possuem ornamentos e frisos na argamassa de revestimento, que circundam todo o perímetro da edificação. Apresenta pilares salientes fazendo marcação vertical e criando ritmo na composição das fachadas. O nome da estação está grafado nas empenas das duas fachadas transversais. A tonalidade da pintura atual é cinza com ornamentos em branco.



## MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

### Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

A cobertura é de duas águas, possui engradamento de madeira, vedação em telhas francesas e beiral estendido, suportado por mãos francesas para cobertura da plataforma. Há calha em apenas um trecho do telhado, provavelmente uma intervenção contemporânea.

Os vãos são em verga reta e a vedação é feita com esquadrias de madeira pintada de duas folhas, exceto as esquadrias do armazém / depósito que são metálicas. Tanto as portas quanto as janelas possuem bandeira fixa de madeira e vidro na parte superior. A vedação das janelas é feita com folhas de madeira com venezianas e vidro e as portas são de madeira almofadadas. Há molduras em massa apenas na parte superior dos vãos.

Não é possível, através das fotografias disponíveis, fazer a descrição da distribuição interna de ambientes.

O imóvel encontra-se abandonado e em mau estado de conservação e necessita de obras de restauração<sup>5</sup>, visando ações criteriosas e tecnicamente adequadas à conservação<sup>6</sup> e manutenção<sup>7</sup>.

Acredita-se que a falta de uso do imóvel agrava esta situação, pois não há manutenção e conservação periódica.

Aparentemente, a estrutura e alvenaria encontram-se em bom estado de conservação, entretanto as fachadas encontram-se com sujidades, pichações, descolamento de pintura, o que colabora com a degradação e descaracterização do imóvel.



Figuras 07, 08 e 09 - Pichações e sujidades nas alvenarias.

A cobertura apresenta-se com algumas telhas quebradas e parte das madeiras do engradamento encontram-se com presença de cupins.

<sup>5</sup> Restauração: conjunto de intervenções de caráter intensivo que, com base em metodologia e técnica específicas, visa recuperar a plenitude de expressão e a perenidade do bem cultural, respeitadas as marcas de sua passagem através do tempo. Instrução Normativa n.º 1/2003 – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN.

<sup>6</sup> Conservação: intervenção voltada para a manutenção das condições físicas de um bem, com o intuito de conter a sua deterioração. Instrução Normativa n.º 1/2003 – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN.

<sup>7</sup> Manutenção: Operação contínua de promoção das medidas necessárias ao funcionamento e permanência dos efeitos da conservação. Instrução Normativa n.º 1/2003 – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN.



**MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS**  
**Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico**



Figura 10 – Telhas quebradas na cobertura.

Há fiação aparente e as luminárias fluorescentes existentes na plataforma são descaracterizantes e encontram-se oxidadas..

As esquadrias encontram-se péssimo estado de conservação, com descolamento de pintura, manchas de umidade, vidros quebrados, necessitando de reparos generalizados.



Figura 11 – Fiação exposta.



Figura 12 – Luminárias descaracterizantes.





**MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS**  
**Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico**



Figura 13 – Falta de vidros nas esquadrias.



Figura 14 – esquadria em mau estado de conservação.



Figura 15 – Oxidação de esquadria.

O piso cimentado da plataforma encontra-se com fissuras e necessita de reparos.

O embasamento de pedras encontra-se com fungos e plantas invasoras, necessitando de limpeza.

Há presença de manchas de umidade na base das paredes do imóvel.



Figura 16 – Sujidades, fungos e plantas invasoras no embasamento de pedras.



Figura 17 – Manchas de umidade junto ao piso externo.

Há descolamento no reboco no muro junto à estação, deixando aparente o material construtivo, que pode se deteriorar se em contato com a umidade.





**MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS**  
**Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico**

O terreno ao lado da estação encontra-se abandonado, com muito mato, o que pode favorecer a proliferação de insetos e roedores e ser foco de incêndios, colocando em risco os usuários do local e a edificação histórica.



Figura 18 – Descolamento de reboco.



Figura 19 – Mato no terreno ao lado da estação.

## V – Conclusão

As estações ferroviárias tiveram um papel preponderante não somente no país, como em todo o mundo. Fundaram cidades, centralizaram a vida das povoações, serviram como agência de correios, trouxeram o progresso e foram em geral construídas com arquiteturas diferentes, desde as mais suntuosas até as mais simples. Porém, até os anos 50 eram em geral construções bonitas. No caso da Estação Ferroviária de Andrelândia, especificamente, foi:

*“(...) um fator de incentivo ao progresso e ao desenvolvimento que, no entanto, nunca se concretizaram efetivamente. Andrelândia, na primeira metade deste século<sup>8</sup>, possuía seu próprio serviço de telefonia; possuía sua própria usina hidrelétrica capaz de fornecer energia para si e para os municípios de São Vicente e Bom Jardim; contava com quatro renomados hotéis, três estabelecimentos bancários e foi, ainda, a primeira cidade mineira a ser servida por estrada de ferro eletrificada”.*<sup>9</sup>

Hoje, as Estações Ferroviárias, em sua grande maioria estão abandonadas, somente permanecem ativas aquelas que se transformaram em estações de trens metropolitanos, as que

<sup>8</sup> O autor se referia ao século passado, XX.

<sup>9</sup> MIRANDA, Marcos Paulo de Souza. Aspectos Históricos da Terra de André. Andrelândia, 1996, P. 77.



## MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

### Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

estão no caminho dos poucos trens turísticos e as poucas que são utilizadas como central de recebimento de cargas pelas atuais concessionárias das ferrovias.

O bem cultural vistoriado, além de ser um importante exemplar arquitetônico, é um espaço considerado lugar de memória, de significado valor cultural para a comunidade de Andrelândia.

**Pela relevância do bem, sugere-se que se proceda a proteção ao imóvel, a se iniciar pelo inventário com posterior tombamento municipal da Estação Ferroviária de Andrelândia.**

É necessário propor uso ao imóvel de forma a se garantir sua manutenção periódica. Faz-se necessário elaborar projeto e definir novo uso, compatível com as características do edifício, da vizinhança e dos atuais costumes e anseios da população local. A preservação é de suma importância para a perpetuação do bem e uma das formas de preservar é atribuir um uso ao imóvel, a fim de incorporá-lo ao cotidiano dos habitantes, fazendo com que o imóvel cultural cumpra sua função social.

### **Medidas emergenciais e principais providências para restauração e conservação**

A edificação necessita de intervenção de restauração<sup>10</sup>. Assim, faz-se necessária a elaboração e execução de um projeto de restauração da edificação, com acompanhamento, nas duas etapas, do órgão de proteção.

- Cobertura - Deverá ser feita revisão geral em todo madeiramento e telhas, com substituição de peças e telhas comprometidas e / ou em mau estado de conservação. Deverá ser retirada a calha instalada no telhado junto à fachada principal.
- Recuperação das alvenarias, com recomposição dos rebocos e trincas.
- Recuperação do piso cimentado da plataforma e limpeza do embasamento de pedras.
- Deverá ser feita prospecção pictórica das esquadrias, do forro e da alvenaria da edificação, por técnico especializado, para posterior recuperação das pinturas externas e internas.
- As esquadrias devem sofrer reparos generalizados, com substituição de peças danificadas e vidros quebrados ou inexistentes e as ferragens deverão ser recuperadas, com eliminação das oxidações, caso existam.
- A capina da área no entorno do bem imóvel e a limpeza do imóvel também são medidas emergenciais, para evitar a proliferação de animais e propagação de incêndios.
- Deverá ser previsto sistema de drenagem de águas pluviais eficiente na área externa, de forma a prevenir infiltrações na edificação.
- Deverá ser feita uma revisão geral das instalações elétricas e toda fiação deverá ser embutida. Deverá ser desenvolvido um projeto elétrico e outros complementares necessários ao novo uso do imóvel após a recuperação. As luminárias existentes deverão

<sup>10</sup> Restauração: conjunto de intervenções de caráter intensivo que, com base em metodologia e técnica específicas, visa recuperar a plenitude de expressão e a perenidade do bem cultural, respeitadas as marcas de sua passagem através do tempo. Instrução Normativa n.º 1/2003 – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN.



**MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS**  
**Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico**

ser substituídas por outros modelos que integrem de forma harmônica ao edifício da estação ferroviária.

- É desejável que seja instalada iluminação noturna, que além de valorizar o bem cultural, promove maior segurança ao local.
- Deverá ser previsto projeto paisagístico para o conjunto.

Obs.: Não foram contempladas as diretrizes de intervenção na área interna do imóvel, pois não tivemos acesso às fotografias referentes a estes espaços.

São essas as considerações deste setor técnico, que se coloca à disposição para o que mais se fizer necessário.

Belo Horizonte, 19 de novembro de 2008.

Andréa Lanna Mendes Novais  
 Técnica do Ministério Público – MAMP 3951  
 Arquiteta Urbanista – CREA-MG 70833/D

Karol Ramos Medes Guimarães  
 Técnica do Ministério Público – Historiadora – MAMP 3785



Rua Timbiras, n.º 2941 - Barro Preto - Belo Horizonte-MG - CEP 30140-062  
 Telefax (31) 3250-4620 – E-mail: [cppc@mp.mg.gov.br](mailto:cppc@mp.mg.gov.br)