

Locomotiva nº 66  
Dossiê de Tombamento do  
Patrimônio Cultural de  
Antônio Carlos-MG

EXERCÍCIO 2009  
PASTA QUADRO III (PASTA 1/2)

**FOLHA DE ROSTO  
QUADRO III**

**ENCAMINHAMENTO AO IEPHA/MG EM 15/04/2008**

**ANTÔNIO CARLOS**

END. PREFEITURA:	Rua João de Amorim, nº. 160. Centro. CEP: 36.220-000
NOME DO PREFEITO:	Araci Cristina Araújo Carvalho
NOME DO SETOR:	Sec. Mun. de Educação, Cultura, Esporte, Lazer, Turismo e Meio Ambiente
ENDEREÇO DO SETOR:	Rua João de Amorim, nº. 160. Centro. CEP: 36.220-000
TELEFONE DO SETOR:	(32) 3346 1504
E-MAIL DO SETOR:	pmac-saude@city10.com.br
NOME DO GERENTE:	Vanilda Terezinha Mendes de Almeida

**QUADRO III - Conjunto III ( Contém 90 páginas)**

**RELACIONAR NOME DOS BENS CUJO DOSSIÊ DE TOMBAMENTO ESTEJA SENDO ENVIADO**

01) Locomotiva nº 66	02)
03)	04)
05)	06)
07)	08)
09)	10)

**RELACIONAR NOME DOS BENS CUJO LAUDO DE ESTADO DE CONSERVAÇÃO ESTEJA SENDO ENVIADO**

NOME DO BEM / ESTADO DE CONSERVAÇÃO	BOM	REGULAR	RUIM
01) Marco Zero	90%	5%	5%
02) Locomotiva nº 66	25%	60%	15%
03)	0%	0%	0%
04)	0%	0%	0%
05)	0%	0%	0%
06)	0%	0%	0%
07)	0%	0%	0%
08)	0%	0%	0%
09)	0%	0%	0%
10)	0%	0%	0%

## ÍNDICE

1. CONSELHO MUNICIPAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL.....	2
2. INTRODUÇÃO .....	3
3. HISTÓRICO DO MUNICÍPIO E DO DISTRITO .....	4
4. HISTÓRICO DO LOCAL ONDE O BEM SE ENCONTRA .....	14
5. HISTÓRICO DO BEM CULTURAL .....	19
6. DESCRIÇÃO E ANÁLISE DETALHADA DO BEM CULTURAL.....	22
7. FICHA DE INVENTÁRIO.....	26
8. DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA.....	35
9. LAUDO DE AVALIAÇÃO SOBRE O ESTADO DE CONSERVAÇÃO .....	44
10. DIRETRIZES DE INTERVENÇÃO PARA O BEM TOMBADO .....	59
11. ANEXOS .....	60
11.1. ANEXO A – FOTOS ANTIGAS DO BEM.....	60
11.2. ANEXO B – TABELA CONSTANDO A "LOCOMOTIVA 66".....	62
11.3. ANEXO C – A FÁBRICA BALDWIN DE LOCOMOTIVAS .....	65
11.4. ANEXO D – A EVOLUÇÃO DA TRACÇÃO A VAPOR.....	66
12. DOCUMENTAÇÃO .....	72
12.1. CÓPIA DA ATA APROVANDO O TOMBAMENTO PROVISÓRIO.....	72
12.2. CÓPIA DA ATA DISCUTINDO E APROVANDO AS DIRETRIZES .....	74
12.3. EDITAL DE TOMBAMENTO.....	76
12.4. CÓPIA DA PUBLICAÇÃO DO EDITAL DE TOMBAMENTO.....	77
12.5. PARECER SOBRE O TOMBAMENTO ELABORADO POR PROFISSIONAL HABILITADO .....	78
12.6. PARECER SOBRE O TOMBAMENTO ELABORADO PELO CONSELHO.....	79
12.7. NOTIFICAÇÃO DE TOMBAMENTO.....	80
12.8. RECIBO DA NOTIFICAÇÃO DE TOMBAMENTO .....	81
12.9. CÓPIA DA ATA APROVANDO O TOMBAMENTO DEFINITIVO .....	82
12.10. CÓPIA DA PUBLICAÇÃO DAS ATAS .....	84
12.11. CÓPIA DO DECRETO DE TOMBAMENTO .....	85
12.12. CÓPIA DA PUBLICAÇÃO DO DECRETO.....	86
12.13. CÓPIA DA INSCRIÇÃO DO BEM NO LIVRO DE TOMBO.....	87
13. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS E DOCUMENTAIS .....	88
14. FICHA TÉCNICA.....	90

Decidiu e participou do tombamento deste bem o seguinte Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Antônio Carlos:

Membros Efetivos:

- Carmem Lúcia Augusta Diniz Pereira;
- Maria Gorete da Silva;
- Milene Fernandes Santana;
- Vanilda Terezinha Mendes de Almeida;
- Simone Maria de Souza Mendes Fagundes Neto.

Membros Suplentes:

- Renata de Souza Mendes Haratani;
- Herminda Augusta Ferreira Ribeiro;
- Maria Tereza Bernardo;
- Samuel de Tarso Paiva Bernardes;
- Antônio Luiz Barbosa Dias.

O presente dossiê contém um conjunto de informações sobre o Município de Antônio Carlos e seu Distrito Sede, enfatizando as que dizem respeito à "Locomotiva 66", analisada aqui tecnicamente.

O trabalho realizado pela equipe de técnicos foi baseado em bibliografia específica sobre o tema, pesquisa de campo, levantamento *in loco*, conversas informais com a população, e consultas aos órgãos municipais e estaduais responsáveis pelo patrimônio cultural do referido município.

Soma-se ao dossiê documentação iconográfica constituída por um considerável acervo fotográfico, apresentando imagens antigas e recentes, além de um laudo técnico avaliando o estado de conservação do bem em questão.

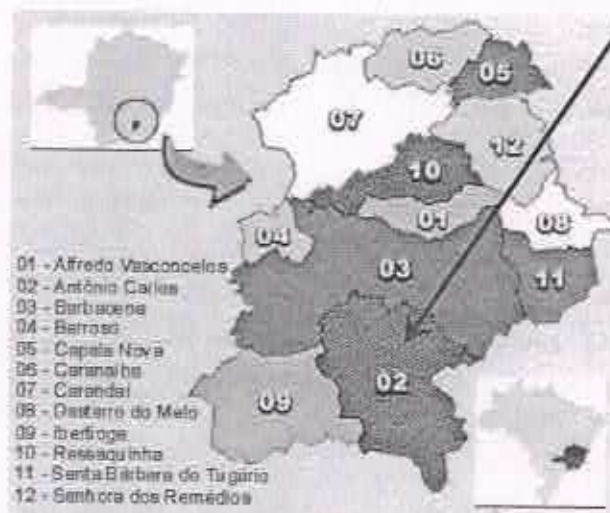
O objetivo deste trabalho é fornecer material suficiente, devidamente analisado, para fundamentar e viabilizar o tombamento da "Locomotiva 66", pelo Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Antônio Carlos.

A "Locomotiva 66" é uma locomotiva a vapor, que simboliza toda a importância da ferrovia para o Município de Antônio Carlos, para o Estado de Minas Gerais e para o Brasil. Este bem é o símbolo do início da Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM), terceira ferrovia do estado, que tem seu quilômetro zero localizado no referido município, na confluência com a Estrada de Ferro Dom Pedro II, uma das primeiras estradas de ferro do Brasil, e a primeira de Minas Gerais.

A "Locomotiva 66" tem também grande importância para a comunidade local, pois é a representação material de toda a história da ferrovia no município. A vida de Sítio, atual Antônio Carlos, girava em torno da chegada e saída dos trens. Ademais as ferrovias contribuíram consideravelmente para o desenvolvimento daquela localidade, aumentando o fluxo de pessoas e mercadorias, e fazendo crescer o comércio local.



Mapa das mesorregiões de Minas Gerais



Mapa localizando o município na sua microrregião e mapa localizando a microrregião em Minas Gerais

Fonte: [www.citybrazil.com.br](http://www.citybrazil.com.br)

Mapa de localização rodoviária do município

Fonte: [www.der.mg.gov.br](http://www.der.mg.gov.br)

Localizado na região central do Estado de Minas Gerais, o Município de Antônio Carlos pertence à microrregião de Barbacena<sup>1</sup> e integra a Associação dos Municípios da Mantiqueira. Com uma área total de 529,94 km<sup>2</sup>, seu território é cortado pela Serra da Mantiqueira e pela nascente do Rio das Mortes e do Rio Paraibuna.

<sup>1</sup> Segundo divisão proposta pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) o Estado de Minas Gerais apresenta 12 macrorregiões e 66 microrregiões. As divisões em macro e microrregiões têm aplicações importantes na elaboração de políticas públicas e subsidiam decisões quanto à localização de atividades econômicas, sociais e tributárias.

Apresenta clima tropical seco, sujeito a mudanças bruscas de temperaturas. A temperatura média anual é de 18°C, podendo chegar à máxima anual de 24,7°C. No inverno há ocorrência de geadas.

Barbacena, Ibertioga, Santa Rita do Ibitipoca, Bias Fortes e Santos Dumont são os municípios limítrofes de Antônio Carlos.

Administrativamente estão subordinados a Antônio Carlos os distritos de Doutor Sá Fortes, São Sebastião de Campolide e Curral Novo de Minas. Ao longo do tempo, outros núcleos populacionais se desenvolveram dentro do município, geralmente em torno de alguma fazenda. São eles: Fagundes, São Bento, Mantiqueira, Parada Araújo, Jacutinga, Barro Branco, Cachoeirinha, Ponto Novo, Caieiro, Barreiros, Espírito Santo.

A população residente no município era de 11.533 habitantes, segundo estatísticas preliminares do IBGE, em 2005. Comparando-se com dados anteriores, nota-se que o crescimento populacional não apresentou diferenças significativas. Em 1970, a população total era de 9.065, sendo 2.942 residentes nas áreas urbanas e 6.123 em áreas rurais; em 1980, a população urbana (3.206) permanece inferior à população rural (6.394); uma década depois, em 1990, a população urbana (3.473) ainda é minoria na região, já que na zona rural havia 6.339 habitantes. No ano 2000, a população total era de 10.834 habitantes, sendo que pela primeira vez o número de moradores na zona urbana (5.901) é maior que a da zona rural (4.933).

Os primeiros habitantes da região que constitui hoje o Município de Antônio Carlos foram os Índios Puris. Seu agrupamento na cabeceira do Rio das Mortes deu origem ao povoado de Borda do Campo. Posteriormente, chegaram à região os primeiros bandeirantes.<sup>2</sup>

Figura 1 - Índios Botocudos, Puris, Pataxós e Machacali



Fonte: Jean Baptiste Debret. In: *Voyage pittoresque et historique au Brésil.*, vol. 1, p. 10.

<sup>2</sup> Bandeirante era o indivíduo que integrava as Bandeiras. Bandeira é a designação dada, no século XVII, a expedição de apresamento e repressão aos indígenas. No século XVIII, o termo estendeu-se às expedições de caráter oficial ou privado que partiam do Espírito Santo, da Bahia e, especialmente, do planalto de Piratininga, Vila de São Vicente e de São Paulo, em direção aos sertões, para procurar metais ou pedras preciosas e escravizar índios. Desde a segunda metade do século XVI, várias bandeiras adentraram as terras que hoje formam o território de Minas Gerais (Botelho, Ângela Viana, 2003: 45).

No século XVII a capitania das Minas fervilhava devido à produção aurífera. Em seus primórdios, três caminhos principais levavam às suas reservas de ouro: o Caminho Velho, o Caminho Novo e o Caminho da Bahia.

Através dessas três rotas terrestres as Minas Gerais eram abastecidas dos produtos necessários à atividade mineradora. No sentido inverso, processava-se o escoamento do ouro e do diamante extraídos, rumo aos portos litorâneos. Os núcleos urbanos mineradores eram providos de carne bovina vinda das fazendas que beiravam os Rios São Francisco, das Velhas, e seus principais afluentes. Escravos eram levados para o trabalho nas minas, buscados precipuamente no Recôncavo Baiano, ou caçados nas matas.

Márcio Santos (2003, p. 61) explica a importância dos referidos caminhos:

Por terem constituído, durante longo tempo, as únicas vias autorizadas de acesso à região das reservas auríferas e diamantíferas da Capitania, as estradas reais adquiriram, já a partir da sua abertura, natureza oficial. A circulação de pessoas, gado, ouro, diamante e mercadorias era obrigatoriamente feita por elas, constituindo crime de lesa-majestade a abertura de novos caminhos. O interesse fiscal, base da política metropolitana para a região mineradora, prevalecia sobre qualquer outro – cumpria, antes de tudo, ter as rotas de comunicação com as minas devidamente controladas e fiscalizadas, para que nelas se pudesse extrair uma massa cada vez maior de tributos para o tesouro real.

Ao longo dos caminhos reais, espalharam-se os antigos registros, postos fiscais de controle, nos quais se cobravam os tributos devidos à Coroa.

Nesse contexto, destaca-se a abertura do Caminho Novo, que ligava o Rio de Janeiro à capitania das Minas Gerais. O projeto idealizado por Artur de Sá e Menezes nasceu com o objetivo de reduzir o tempo de viagem entre o litoral sul e as minas. Para colocá-lo em prática, foi contratado o sertanista Garcia Rodrigues Paes, filho de Fernão Dias.

Quando de sua contratação no ano de 1698, Garcia Rodrigues já havia se estabelecido como sesmeiro, proprietário de duas roças, uma às margens do Rio Paraibuna e outra na Borda do Campo. Em 1700, o sertanista conseguiu concluir uma picada para pedestres, passando a aprimorá-la para tornar possível o trânsito de animais pelo local, com o objetivo de explorar o promissor privilégio de uso exclusivo da via.

Em algumas décadas, o Caminho Novo se tornaria a principal via de acesso do litoral sul à região das Gerais. Passando por Vila Real, Raposos, Itatiaia/Vila Rica/Vila do Carmo, Carijós, Carandá, Registro Velho, Borda do Campo, Juiz de Fora, Matias Barbosa, Simão Pereira, chegava-se ao porto na cidade do Rio de Janeiro.

A abertura do Caminho Novo proporcionou uma alteração na paisagem local. Segundo Carla Anastasia (2006, p. 87):



Multiplicaram-se as passagens, as roças, o volume de produção e do comércio, a população fixa e circulante, as atividades fiscais, devido às concessões de sesmarias às margens do caminho. Só no ano de 1756, por exemplo, foram concedidas inúmeras delas aos moradores de Borda do Campo, na comarca do Rio das Mortes, todas elas nas matas gerais da Mantiqueira, ao longo do Caminho Novo, destinadas à agricultura de subsistência.<sup>3</sup>

Devido ao grande volume de ouro e mercadorias que circulavam com os viajantes, a região passou a atrair quadrilhas de salteadores e bandoleiros que agiam no alto da Serra da Mantiqueira:

Veza por outra, os homens de Borda do Campo, povoação localizada na imensa fazenda do mesmo nome de propriedade de José Aires Gomes, lembravam-se de um ou outro morador do povoado que também tinha sumido, talvez por ter se embrenhado no rol de vítimas da quadrilha de salteadores que infestava a serra da Mantiqueira (ANASTASIA, 2006, p. 91).

Informava o alferes Joaquim José da Silva Xavier que os acontecimentos estavam atemorizando tanto os tropeiros e viandantes do caminho que faziam parar na Borda do Campo e no Registro Velho ate terem número bastante para seguirem, e o mesmo fazem os que vem debaixo na Mantiqueira com medo de serem roubados e com temor daquele passo. (Carta de Joaquim José da Silva Xavier a D. Rodrigo José de Menezes, Arquivo Público Mineiro. SC. Códice 237, 1783. Apud ANASTASIA, 2006, p. 91).

Em 1749, o ouvidor Caetano da Costa Matoso descrevia Borda do Campo como "*sítio de bastante choupanas e casas, ainda que térreas*". (Diário da jornada que fez o ouvidor Caetano da Costa Matoso para as Minas Gerais. Códice Costa Matoso, p. 882-897. Apud ANASTASIA, 2006, p. 140).

Nas últimas décadas do século XVIII, quando se preparava a tentativa libertária da Inconfidência Mineira<sup>4</sup>, o Caminho Novo se tornou via de propagação das novas idéias revolucionárias. Depois serviu de cenário à exposição do corpo esquartejado de seu mais famoso líder, como se pode ver a seguir:

Joaquim José da Silva Xavier, o líder revolucionário, que conhecia bem a estrada por ter servido como Comandante do Destacamento do Caminho Novo e como Comandante da Patrulha do Mato. (...) Por intermédio dela colocou em circulação os ideais republicanos e liberais do movimento. E, depois de debelada a tentativa revolucionária, teve o alferes Joaquim José da Silva Xavier expostas as partes do seu corpo esquartejado ao longo do mesmo Caminho Novo (SANTOS, 2003, p. 63).

<sup>3</sup> Atualmente, os caminhos antes percorridos pelas tropas reais, bandeirantes e escravos, estão sendo reconstituídos através de vários projetos viabilizados pelo Instituto Estrada Real.

<sup>4</sup> O mesmo que Conjuração Mineira. Revolta planejada pela elite intelectual e classe dominante escravista da Capitania das Minas Gerais, em 1789, que objetivava romper com a dominação metropolitana, tornando Minas Gerais independente e implantando a forma republicana de governo. Embora abortada antes de acontecer, foi a primeira tentativa de o Brasil romper definitivamente com a ordem colonial portuguesa.

Dentre os outros incondidentes, quatro eram da Borda do Campo: José Aires Gomes, proprietário da Fazenda da Borda do Campo; o Padre Manoel Rodrigues da Costa, dono do Registro Velho; o Padre José Lopes de Oliveira; e Francisco Antônio de Oliveira Lopes, que nasceram em freguesias da Igreja Nova da Borda do Campo.

Ressalta-se que as estradas reais foram ainda, as principais vias pelas quais circularam os viajantes europeus e brasileiros durante o século XIX. Os mesmos deixaram extensos e preciosos relatos sobre as regiões que conheceram através de suas jornadas. Homens como Saint-Hilaire, Spix e Martius, Eschwege, Rugendas, Burton e diversos outros incursionaram pelo interior do Brasil.

Numa dessas viagens, passando pela Borda do Campo em 1822, Saint-Hilaire observa:

O ponto mais elevado da espécie de planalto, a que se chega imediatamente após ter galgado a Serra da Mantiqueira, é a Borda do Campo. A atmosfera é ali tão seca e ardente, que fez rachar os lábios e dos de meus companheiros. (Saint-Hilaire. Apud: SERPA, 2005, p. 64).

Em 1886, o arraial da Borda do Campo foi elevado a distrito e, algum tempo depois, passou a se chamar Bias Fortes, de acordo a Resolução nº. 52, de 1895.

Essencialmente agrícola, o Distrito de Bias Fortes chamou a atenção de D. Pedro II devido a suas produtivas safras de cereais, levando-o a ordenar a passagem da Estrada de Ferro Central do Brasil por aquela localidade. Assim, foi construída no referido distrito a Estação Sítio que veio dar origem a um povoado de mesmo nome.<sup>5</sup>

Na segunda metade do século XIX, foi construída a Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM), na qual Sítio representava o marco zero. Sua função era escoar a produção de gado muar e bovino, além de outros produtos primários e passageiros, que iam do centro-oeste de Minas até Barbacena, onde se localizava a estação de Sítio, hoje Município de Antônio Carlos.<sup>6</sup>

Como um vetor que rasgava os sertões das Minas rumo ao oeste, a ferrovia estabeleceu e dinamizou pontos onde corriam cargas e descargas sendo que até hoje permanece na antiga estação de Antônio Carlos a velha locomotiva a vapor, fabricada em Michigan, nos Estados Unidos da América (EUA).

<sup>5</sup> Apenas em 1º de janeiro do ano de 1939, a localidade passou a ser denominada oficialmente de Sítio em virtude do Decreto-Lei nº. 148, de 17 de dezembro de 1938.

<sup>6</sup> Era uma ferrovia de caráter regional, uma raridade num país onde as ferrovias eram na maioria, voltadas para a exportação e, portanto, direcionadas aos portos marítimos. A Estrada de Ferro Oeste Minas cumpriu importante papel até meados do ano de 1970, quando foi desativada. Era a linha férrea com a menor bitola do mundo: 0,76 m. O trecho que liga as cidades de São João Del Rei e Tiradentes é o mais importante dos 700 km que formam a antiga EFOM. São 12 km de malha ferroviária, que hoje permanece ativo com finalidades turísticas.

A vida de Sítio girava em torno da chegada e saída dos trens. Ademais, as ferrovias contribuíram consideravelmente para o desenvolvimento daquela localidade, aumentando o fluxo de pessoas e mercadorias que circulavam na região, e fazendo crescer o comércio local.<sup>7</sup>

Atualmente a estação de Sítio está bastante deteriorada devido ao abandono em que se encontra. Reparos fazem-se urgentes nesse complexo ferroviário de inestimável valor histórico. Somente trens de carga, que passam por esse trecho, utilizam os trilhos da ferrovia.

Sítio foi elevado à cidade com o nome de Antônio Carlos, pela Lei nº. 336, de 27 de dezembro de 1948, que criou o município, desmembrando-o de Barbacena. A mudança do nome se deu em homenagem ao ex-presidente Antônio Carlos Ribeiro de Andrada<sup>8</sup>, destacada figura da política mineira.

A primeira Capela a ser construída no local, na Fazenda da Borda do Campo, por volta de 1711, foi consagrada a Nossa Senhora da Piedade. Atualmente está conservada. Há no adro dois relógios datados de 1767.

Figura IV - Capela de Nossa Senhora da Borda do Campo



CAPELA DE NOSSA SRA. DA PIEDADE DA BORDA DO CAMPO

Fonte: ANTÔNIO CARLOS. Borda Campo: Coração da Estrada Real.

Em 1725, o 4º Bispo do Rio de Janeiro, D. Frei Antônio de Guadalupe, criou na Capela da Borda do Campo a primeira freguesia da região que, posteriormente, foi transferida para a Capela de Nossa Senhora do Pilar, no Registro Velho. A inauguração oficial da Paróquia em Antônio Carlos ocorreu em 20 de julho de 1941.

<sup>7</sup> No final do século XX foi construída uma edificação de apoio à estação. Era um galpão para a realização de baldeações. Algum tempo depois, foi utilizado como depósito da ferrovia, e ainda como garagem da Prefeitura.

<sup>8</sup> Antônio Carlos Ribeiro de Andrada nasceu em Barbacena (MG) em 1870. Pertencia a uma das famílias de maior tradição na política brasileira, cujo membro mais ilustre foi seu tio-avô José Bonifácio de Andrada e Silva, o "Patriarca da Independência". Iniciou a carreira política ainda no final do século XIX, como vereador em Juiz de Fora, e em 1902 foi nomeado secretário de Finanças de Minas Gerais. Em 1906, assumiu a prefeitura de Belo Horizonte por um breve período e no ano seguinte foi eleito senador estadual e novamente vereador em Juiz de Fora. Escolhido presidente da Câmara Municipal, passou a exercer as funções de prefeito da cidade. Em 1911, elegeu-se deputado federal na legenda do Partido Republicano Mineiro (PRM). Sucessivamente reeleito, permaneceu na Câmara dos Deputados até setembro de 1917, quando, a convite do presidente Venceslau Brás, assumiu o Ministério da Fazenda. Deixou o ministério em novembro de 1918, voltou à Câmara em maio do ano seguinte e em 1925 foi eleito Senador da República. Eleito Presidente de Minas em março de 1926, tomou posse em setembro. Após o golpe do Estado Novo, abandonou a atividade política para se dedicar a seus negócios privados. Em 1943, negou-se a assinar o Manifesto dos Mineiros, que fazia críticas à ditadura e rompia com a censura vigente no país desde 1937, por ter sido o documento articulado por Pedro Aleixo e Virgílio de Melo Franco, dois de seus desafetos na política mineira. Morreu no Rio de Janeiro, em 1946.

Em 1885 foi construída outra capela, tendo Sant'Ana como padroeira. Posteriormente, com a construção da Matriz, entre 1925 e 1929, a capela de Sant'Ana foi oferecida a São Sebastião.

Figura V - Capela de São Sebastião



Fonte: ANTÔNIO CARLOS. Borda Campo: Coração da Estrada Real.

Os Padres da Congregação do Verbo Divino, que haviam recebido 90 hectares (ha) de terra da família Andrada para fundar um Seminário Menor, o Instituto Missionário São Miguel, chegaram à região em 1926. Atualmente, o Instituto Missionário São Miguel funciona como Casa de Retiro e área de lazer, para os moradores da região.

Figura VI - Instituto Missionário São Miguel



Fonte: ANTÔNIO CARLOS. Borda Campo: Coração da Estrada Real.

A religiosidade latente do povo antônio-carlense se expressa pelo grande número de capelas existentes na região. Ao todo são 20 capelas, algumas distantes do centro. Entre elas temos: a de Nossa Senhora da Piedade da Borda do Campo (4 km), Nossa Senhora do Rosário (16 km), São Sebastião (5 km), São Domingos Sávio (centro), São Domingos (1,5 km), Nossa Senhora Aparecida (12 km), São Roque (14 km), São João Batista (5 km), Nossa Senhora de Fátima (10 km), Sagrado Coração de Jesus (17 km), Nossa Senhora Aparecida (14 km), São José (7 km), Nossa Senhora da Conceição (27 km), São Bento (31 km), São Judas Tadeu (22 km), Nossa Senhora Aparecida (80 km), Rosa Mística (12 km), São Sebastião (30 km), Nossa Senhora Aparecida (14 km).

Por volta de 1888, incentivados pelo Governo Imperial, vários imigrantes italianos vieram para Barbacena, substituir a mão-de-obra escrava. Algumas famílias se instalaram em Sá Fortes e Sítio, como os Rettore, Bergamaschini, Zonzim e Tolomelli.

Em 1889, o distrito recebe seu Cartório de Paz e Registro Civil.

Segundo dados do IBGE em 2003, o tomate (de mesa) era o principal produto agrícola do município, atingindo o rendimento médio de 60.000,00 kg/ha. Além dele, cultivava-se: cana-de-açúcar, batata-inglesa e mandioca. O rebanho bovino era estimado em 13.549 cabeças, e o de galináceos em 36.430 cabeças.<sup>9</sup>

Atualmente, o setor econômico que mais ocupa a população é o de serviços, seguido pelo agropecuário, extração vegetal e pesca. Por seu clima, a cidade especializou-se no cultivo de rosas, que são exportadas para outros estados e países.

As fábricas de laticínios também representam uma das principais fontes de renda para o município, contribuindo, sobretudo, para a oferta de empregos. A apicultura, a produção de cachaça artesanal e industrial, o artesanato e a criação de gado bovino de corte e de leite, complementam as atividades econômicas desenvolvidas.

O município possui uma grande diversidade cultural, apresentando um calendário de festividades que visam preservar as raízes e a memória de seu povo. Dentre os eventos permanentes estão:

- Fiequeijo (Festival do Queijo e do Leite) – é a festa oficial da Prefeitura Municipal, com desfile de carros alegóricos das escolas, eleição de rainha e princesa, barraquinhas de comidas típicas, feira de artesanato e espetáculos à noite;
- Encontro de Cavaleiros – acontece em Curral Novo durante três dias, com rodeios, cavalgadas, espetáculo pirotécnico, concurso de marcha, prova de hipismo e eleição da rainha da festa;
- Festas de São João – são realizadas quadrilhas durante o mês de junho e barraquinhas com comidas típicas;
- Carnaval – os blocos carnavalescos saem em desfile pelas ruas, acontece um baile em praça pública e concurso de fantasias;
- Festa de Sant'Ana (padroeira do município) – festa que movimenta toda a cidade com missas, procissões e barraquinhas.

Como edificação de destaque tem-se o Instituto Missionário São Miguel, construído em estilo normando, e o prédio onde foi instalada a primeira Escola de Laticínios, e hoje funciona o Centro Educacional Lima Duarte.

O turismo ecológico é visto como um grande diferencial do município na região. As cachoeiras, formações rochosas, resquícios de Mata Atlântica e nascentes dos rios, são apontados como atrações

<sup>9</sup> IBGE e Assembléia Legislativa do Estado de Minas Gerais.

de grande potencial para o ecoturismo. Em Antônio Carlos é possível praticar esportes radicais como canoagem e rapel, fazer trilhas de moto, bicicleta e montaria. Os destaques ficam por conta da:

- Nascente do Rio Paraibuna;
- Cachoeira D. Mariana;
- Cachoeira da Copasa;
- Cachoeira da Fazenda dos Gerais.

Antônio Carlos possui ainda, um riquíssimo acervo histórico e cultural, contando com antigas fazendas que se tornaram atrativos locais, como:

- Fazenda da Borda do Campo – de propriedade da família Andrada Serpa, foi tombada em 1989 pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN);
- Fazenda Passa Três – construída em 1788, teve José Aires Gomes como um de seus proprietários. Está localizada em uma área privilegiada de paisagem exuberante;
- Fazenda Címodócea – localizada no perímetro urbano, foi propriedade do Major Manoel Carlos Pereira de Andrade, responsável pela implantação das primeiras indústrias no município;
- Fazenda do Barro (Gerais de Barros) – conserva vestígios de enorme valor histórico como a senzala construída em 1778. É abastecida pelo Rio Paraibuna;
- Fazenda dos Gerais – está situada ao pé da Serra da Mantiqueira. Possui construção em estilo colonial;
- Fazenda Olhos D'Água – atualmente funciona como Hotel Fazenda Caminho Novo.

O Município de Antônio Carlos possui rede municipal e estadual de ensino, desde o ensino pré-escolar e fundamental, ao médio. Destacam-se o Centro Educacional Lima Duarte, o Instituto São Miguel e a Escola de Menores São Vicente de Paulo. O Distrito de São Sebastião de Campolide conta com uma faculdade, a UNIPAC.

Conta ainda com água tratada, rede de esgoto, energia elétrica, telefonia fixa e móvel, agência bancária, posto dos correios, hotel, transporte urbano, posto de saúde, hospital com vinte leitos, centro poliesportivo e clube recreativo. As principais rodovias que servem de acesso ao município são a BR-040 e MG-135.

#### Fontes bibliográficas:

- ANASTASIA, Carla M. J. *A geografia do crime: violência nas Minas setecentistas*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2005.
- ANTÔNIO CARLOS. *Borda do Campo: coração da estrada real*. Antônio Carlos: Prefeitura Municipal de Antônio Carlos.
- ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO. *Enciclopédia dos municípios brasileiros – Minas Gerais*. Rio de Janeiro: IBGE, 1958. v. 24.

- BARBOSA, Waldemar de Almeida. *Dicionário histórico geográfico de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1995.
- BOTELHO, Ângela Vianna; REIS, Liana Maria. *Dicionário histórico Brasil: colônia e império*. Belo Horizonte: Autêntica, 2003.
- \_\_\_\_\_, ROMEIRO, Adriana. *Dicionário histórico das Minas Gerais: período colonial*. Belo Horizonte: Autêntica, 2003.
- GUIA MINASTUR. Especial Estrada Real. Belo Horizonte: Minastur, 2006.
- CAMPOS, Helena Guimarães; FARIA, Ricardo de Moura. *História de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Lê, 2005.
- SERPA, Maria Gabriella de Andrada. *Pequena história do município de Antônio Carlos*. Barbacena: Cidade de Barbacena, 2005.
- VAINFAS, Ronaldo (Org.). *Dicionário do Brasil colonial: 1500-1808*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2000.
- VASCONCELOS, Diogo Pereira Ribeiro de; FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. *Breve descrição geográfica, física e política da capitania de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1994. 188p.
- \_\_\_\_\_, *História antiga das Minas Gerais: (1703-1720)*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1948. 2v.
- <http://www.aimg.gov.br/index.asp?grupo=estado&diretorio=munmg&arquivo=municipios&municipio=2902>. Acesso em: 10 jan. 2007 às 22hs30min.
- [http://www.tjmg.gov.br/cgi-bin/servicos/gj/guia\\_judiciario\\_pesquisa.cgi?lst\\_opcao=7&txt\\_tipo\\_pesquisa=2&cbo\\_nome\\_comarca=0056](http://www.tjmg.gov.br/cgi-bin/servicos/gj/guia_judiciario_pesquisa.cgi?lst_opcao=7&txt_tipo_pesquisa=2&cbo_nome_comarca=0056). Acesso em: 10 jan. 2007 às 23hs15min.
- [http://www.tre-mg.gov.br/eleicoes/eleicoes\\_2006/ele2006/resultado\\_de\\_eleicoes.htm](http://www.tre-mg.gov.br/eleicoes/eleicoes_2006/ele2006/resultado_de_eleicoes.htm). Acesso em: 10 jan. 2007 às 23hs55min.

*"A estrada de Ferro Oeste de Minas – EFOM – foi uma das mais importantes do Estado de Minas Gerais. Lendária, costuma-se dizer de como o "povo de São João del-Rei juntou dinheiro para sua construção". Até as lavadeiras contribuíram para o levantamento do capital.*

*Terceira ferrovia construída no Estado (a primeira foi a D. Pedro II, na República, que mudou de nome para Central do Brasil; a segunda foi a Leopoldina), com a constituição da Rede Mineira de Viação – RMV – passou a ser a mais extensa no Estado.*

*Sua história é um importante capítulo na construção de Minas Gerais..."*

*Hugo Caramuru, São João del-Rei, MG – Setembro de 2000<sup>10</sup>*

A Estrada de Ferro Oeste de Minas, terceira ferrovia do estado, tem seu quilômetro zero localizado no Município de Antônio Carlos, na confluência com a Estrada de Ferro Dom Pedro II, uma das primeiras estradas de ferro do Brasil, e a primeira de Minas Gerais.

Pela Lei nº 1982, de 11 de novembro de 1873, autorizou-se a José de Resende Teixeira Guimarães e Luiz Augusto de Oliveira a construção de uma ferrovia que, partindo de algum ponto da E. F. Pedro II (depois EFCEB) atingisse o Rio Grande, em Minas Gerais. Com a autorização, em 02 de fevereiro de 1878, foi criada a Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM).

Após a realização de vários estudos, escolheu-se o entroncamento na altura da antiga estação de Sítio, atual Município de Antônio Carlos, com a Estrada de Ferro D. Pedro II, tendo sido aprovado todo o traçado da estrada até São João del-Rei, pelo Presidente da Província, sob a base de bitola<sup>11</sup> provisória máxima de um metro. Antes de ser iniciada a construção do primeiro trecho, foi celebrado em 04 de julho de 1879, um acordo com a Estrada de Ferro D. Pedro II, com vistas a harmonizar os interesses das duas estradas de ferro.

Os trabalhos tiveram início em 25 de junho de 1879, no cruzamento do "Km 0", localizado na antiga estação de Sítio, atual Antônio Carlos, com o "Km 363", da Estrada de Ferro Dom Pedro II, atual Central do Brasil. A ferrovia percorria o leito do Rio das Mortes, e fora arrematada por empreitada de Miguel Archanjo da Silva e outros, sob a fiscalização do engenheiro Paulo Freitas de Sá. Abaixo, um trecho sobre a referida ferrovia:

Partindo da Estação de Entre Rios, a Linha do Centro seguiu para o interior de Minas. A primeira estação inaugurada no território mineiro se verificou em Serrania, aos 20 de setembro de 1874, e a segunda em Paraibuna, instalada em 28 desse mesmo mês. A de Juiz de Fora inaugurou-se em 30 de setembro de 1875, sendo para notar-se que ali

<sup>10</sup> PIMENTA, Demerval José; ELEOTÉRIO, Arysburg Batista; CARAMURU, Hugo. As Ferrovias em Minas Gerais. Belo Horizonte: SESC/MG, 2003. 61p.

<sup>11</sup> Segundo o Dicionário Aurélio, bitola é a distância que separa os trilhos em uma via férrea.



já havia a Estação Rodoviária da União e Indústria, desde o ano de 1861. Aos 21 de agosto de 1878 instalou-se a de Sítio, e a de Barbacena em 29 de junho de 1880.<sup>12</sup>

No ano seguinte já se construía um ramal da EFOM, inaugurado antes da Dom Pedro II atingir o atual Município de Carandá, em outubro de 1881.



Foto de 1880, Entroncamento do "Km 0" da EFOM, com o "Km 363" da EFDP, na antiga estação de Sítio, atual Antônio Carlos. Foto cedida pela Preserve.

Em 30 de setembro de 1880 inaugurava-se a Companhia E. F. Oeste de Minas, iniciando-se o tráfego de 49 km que ligavam a antiga Estação de Sítio, atual Antônio Carlos, a Barroso. Escolheu-se a bitola de 0,76 m por ser a mais econômica. Possuía duas locomotivas: a nº 1, atualmente preservada no Museu de São João del-Rei, e a nº 2. O prolongamento até São João del-Rei foi inaugurado em 28 de agosto de 1881, por Dom Pedro II, com a existência de quatro estações: Sítio, Barroso, e duas em São João del-Rei, completando a extensão de 147 km.



Foto da locomotiva nº 01 que tracionou em 1881, o trem inaugural, colocando-o em tráfego nos quilômetros entre Sítio e São João Del Rei. A mesma encontra-se preservada no Museu de São João Del Rei. Foto digitalizada do livro "As Ferrovias em Minas Gerais".

A antiga Estação de Sítio dera início a um audacioso plano de levar trilhos pelos sertões oeste, até alcançar a Barra do Paraopeba. Dessa forma, em 1887, os trilhos foram prolongados até Aureliano.

<sup>12</sup> PIMENTA, Demerval José; ELEOTÉRIO, Arysburê Batista; CARAMURU, Hugo. As Ferrovias em Minas Gerais. Belo Horizonte: SESC/MG, 2003. 19p.

Mourão, onde havia uma bifurcação com outra linha chegando até Lavras, e a principal seguindo para o norte até a Barra do Paraopeba, em 1894. Da via principal saíram diversos e pequenos ramais. Sua função era escoar a produção de gado mear, bovino de corte, produtos primários, além de passageiros do centro-oeste de Minas.

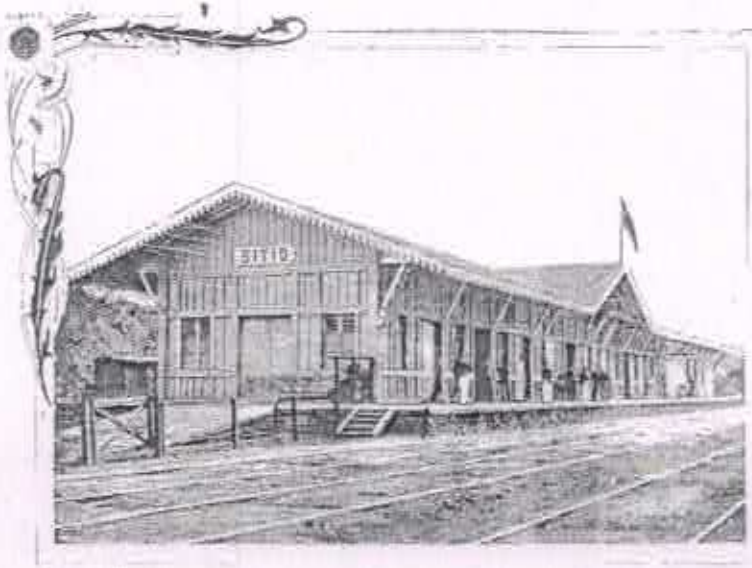


Foto da Estação de Sítio em 1910. A mesma foi demolida para dar lugar à estação atualmente existente no local.  
Foto cedida por Marco Giffoni.

Nos anos de 1930, o nome da Estação de Sítio mudou-se para Antônio Carlos, homenagem ao então Interventor do Estado de Minas Gerais.

Em 1931, a EFOM foi incorporada pela Rede Mineira de Viação (RMV), juntamente com a Rede Sul-Mineira e a Paracatu, que veio a construir a maior malha ferroviária brasileira, com quase 4.000 km. A linha da Oeste de Minas foi extinta em trechos, tendo sido o primeiro em 1960, (Pompéu - Barra) e o último, em 1982 (Antônio Carlos - Aureliano), a exceção do trecho de São João del-Rei a Tiradentes que se conserva em atividade até hoje, para fins turísticos. Também se conserva o trecho de Aureliano à Divinópolis, ampliado para bitola métrica em 1960, ligando, atualmente, Lavras a Belo Horizonte.

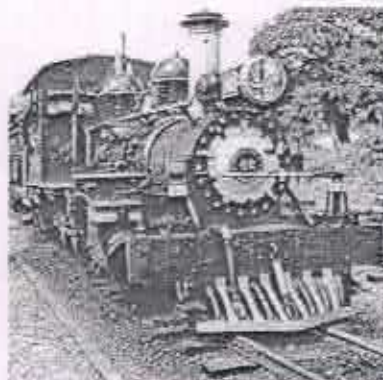


Foto da Maria Fumaça, ainda em funcionamento para fins turísticos no trecho de São João Del Rei a Tiradentes.  
Foto cedida por Teresa Cristina Silveira Vale.

A estação de Antônio Carlos fechou definitivamente em 1982, mas ainda encontra-se conservada, assim como o conjunto ferroviário e a "Locomotiva 66", o totem do Marco Zero da EFOM – bem tombado municipalmente, sua caixa d'água, e inúmeras outras edificações pertencentes à Ferrovia Oeste de

Minas e à Central do Brasil, que estão distribuídas, respectivamente, ao longo do extinto ramal e do ramal ainda existente.



Foto da Estação de Antônio Carlos em julho de 1980.  
Foto cedida por A. C. Belviso.

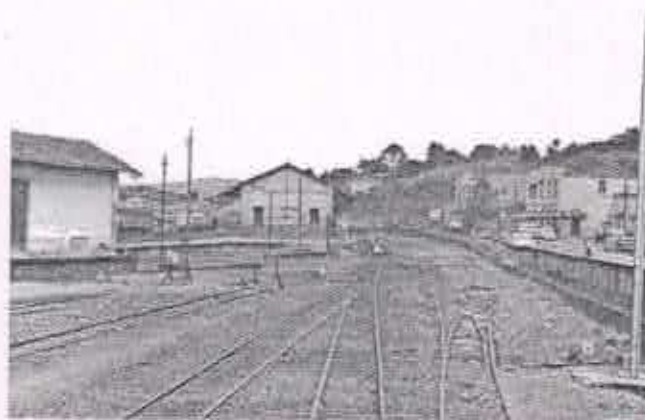


Foto da Estação de Antônio Carlos em seu último dia de operação, em 1982.  
Foto Nilson Rodrigues.

Quando os trilhos da EFOM foram retirados, no mandato do Prefeito Municipal Aloísio Marinho de Paula, entre 1983 e 1988, a rua (atual Avenida João Cabral, esquina com Avenida Henrique Diniz) que inicialmente se mantinha afastada em relação ao prédio da estação, foi alargada aproximando-se do mesmo e o leito da via ferroviária foi elevado em aproximadamente um metro de altura, tomando o aspecto atual.

No mandato do Prefeito Municipal Manoel Rettore Cabral, entre 1997 e 2000, foi construído um prédio para abrigar a "Locomotiva 66", ao lado do prédio da Estação Ferroviária. A edificação que originalmente abrigava o conjunto da máquina a vapor, se localizava em frente à Caixa d'Água, e foi demolida em 1999, pois era bastante singela e sem apuro estético, coberta com telhas de amianto. À frente do prédio que abriga a "Locomotiva 66", encontram-se três placas, transcritas a seguir:

No dia 03-04 do ano de 1999 Manoel José Rettore Cabral Prefeito Municipal e Eduardo Paulo Villanova Vice Prefeito  
Inauguram esta obra Construída com auxílio Financeiro da Fundação Banco do Brasil  
Prefeitura Municipal  
Fundação Banco do Brasil

Agradecimento da Prefeitura Municipal de Antônio Carlos ao Engenheiro Albano Chaves Faria pela doação do projeto e do acompanhamento técnico desta obra e a gerente da agência local do Banco do Brasil Sr. José Luis Lamim Furtado pelo apoio dado para a obtenção dos recursos junto a Fundação Banco do Brasil

Obra construída pela empresa H&O Engenharia e Construção  
Sendo:  
Prefeito Manoel José Rettore Cabral  
Vice Prefeito Eduardo Paulo Villanova

Sec. Mun. de Obras Milton Domingos Filho  
Chefe de Obras Sebastião Romão  
Administração 1997/2000  
União para o desenvolvimento

A "Locomotiva 66" encontra-se em grande destaque no local acima referido, no centro do Distrito Sede, ao lado do prédio da Estação Ferroviária, desde 1999, quando foi demolido o prédio em que ficava anteriormente. Lá, havia permanecido exposta entre 1983 e 1988. A locomotiva foi doada ao Município de Antônio Carlos pela Rede Mineira de Viação (RMV). Antes de ser paralisada, sempre fez o mesmo trajeto, de Antônio Carlos a Aureliano, e vice-versa.

Atualmente, o prédio da Estação Ferroviária encontra-se desocupado e degradado, necessitando ser restaurado. Segundo informou a atual Prefeita Municipal de Antônio Carlos, Araci Cristina Araújo Carvalho, a restauração da antiga Estação é importantíssima para a comunidade e a prefeitura está empenhada em realizá-la.

Segundo dados do Jornal Estado de Minas, de 19 de dezembro de 2006, foram liberados pelo Ministério do Turismo, R\$ 1,5 milhões para o projeto do trem turístico que passará pelo Município de Antônio Carlos. O trem turístico percorrerá 125 km de extensão, passando por outros cinco municípios da Zona da Mata e Campo das Vertentes: Matias Barbosa, Juiz de Fora, Ewbank da Câmara, Santos Dumont, e Barbacena.

#### Fontes bibliográficas:

- BURDEN, Ernest. *Dicionário ilustrado de arquitetura*. Porto Alegre: Bookman, 2006.
- LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. *A Máquina tração do progresso – memórias da ferrovia no oeste de Minas: entre o sertão e a civilização, 1880 a 1930*. Dissertação apresentada ao Programa de Pós Graduação em História da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, (MESTRADO). UFMG. Maio de 2003.
- PIMENTA, Demerval José; ELEOTÉRIO, Arysbur Batista; CARAMURU, Hugo. *As Ferrovias em Minas Gerais*. Belo Horizonte: SESC/MG, 2003.
- Estado de Minas – terça-feira, 19 de dezembro de 2006, caderno gerais, página 23.
- [http://www.estacoesferroviarias.com.br/rmv\\_tronco/rmv\\_tronco.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/rmv_tronco/rmv_tronco.htm), Acesso em: 12 fev. 2007 às 18hs.
- <http://www.estradareal.org.br/notic/index.asp?codigo=1376>. Acesso em: 12 fev. 2007 às 20hs30min.

As primeiras locomotivas apareceram no século XIX, propulsionadas por motores a vapor. A locomotiva à vapor foi, sem dúvida, o mais popular tipo de locomotiva até ao fim da Segunda Guerra Mundial. No Brasil as locomotivas à vapor receberam o apelido de "Maria-Fumaça" em virtude da densa nuvem de vapor e fuligem expelida por sua chaminé.

A primeira locomotiva a vapor foi construída por Richard Trevithick e fez o seu primeiro percurso em 21 de fevereiro de 1804. No entanto, muitos anos se passaram até que as locomotivas se tornassem um meio de transporte prático e economicamente rentável.

Segundo Demerval Pimenta (2003, p. 9) quando se inaugurou a primeira estrada de ferro do mundo na Inglaterra em 1825, a situação dos transportes terrestres e fluviais no Brasil era a mais precária possível.

Com a descoberta das minas de ouro e a criação da Capitania Geral do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas do Ouro, o governo português tomou todas as medidas necessárias de modo a isolar a região da costa marítima. Além das restrições e cobranças impostas pelo reino, havia outras dificuldades a serem enfrentadas por quem quisesse percorrer os caminhos do ouro e chegar ao mar, como as íngremes rampas de escalada das escarpas, as áreas de mata fechada e a constante ameaça de ataque por parte dos índios (PIMENTA, 2003, p. 9).

A chegada da família real ao Brasil em 1808, a qual se comemora 100 anos este ano, foi decisiva para a modificação do quadro apresentado acima. A partir de então houve autorização para a construção de estradas em várias regiões e ajuda para combater os temíveis indígenas (PIMENTA, 2003, p. 9).

Os primeiros projetos de lei visando a implantação de vias de comunicação terrestre em Minas Gerais só vieram a surgir em 1835, através da atuação do então Deputado Federal, Bernardo Pereira de Vasconcelos que, em 3 de outubro do dito ano conseguiu autorização para a concessão de uma carta de privilégio à companhia que se propusesse a construir uma estrada de ferro que partisse da capital do Império e se dirigisse às capitais das províncias de Minas, Rio Grande do Sul e Bahia (PIMENTA, 2003, p. 10).

Somente em 1872, o governo mineiro conseguiu autorização para concessão de subvenções a quem se propusesse a construir uma linha férrea que partisse da linha existente do centro da Estrada de Ferro D. Pedro II, próxima às vertentes do Rio das Mortes, fosse em direção a algum ponto navegável do Rio Grande e seguisse até as divisas da província pelo lado oeste (PIMENTA, 2003, p. 10).

Dessa forma, foi constituída em São João del-Rei, a Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM), e decidiu-se que o ponto de partida seria a Estação da antiga localidade de Sítio, atual

Município de Antônio Carlos. Em 21 de agosto de 1881, com a presença do próprio Imperador D. Pedro II, foi inaugurado o trecho entre Sítio e São João del-Rei (PIMENTA, 2003, p. 23).<sup>13</sup>

A "Locomotiva 66" era uma das locomotivas que servia à Estrada de Ferro Oeste de Minas; a partir da antiga estação ferroviária de Sítio, atual Município de Antônio Carlos, indo até a estação de Aureliano. A antiga estação foi inaugurada entre 1880 e 1881. Entretanto, a data inscrita no brasão fixado à lateral esquerda da locomotiva é 1888. Atualmente encontra-se exposta em um prédio ao lado da antiga estação, acoplada a um vagão de passageiros.

Os registros documentais que tratam da "Locomotiva 66" são extremamente escassos. As primeiras locomotivas citadas a circularem através da linha férrea que partia da antiga Estação de Sítio, são a "locomotiva nº 1", que ao que tudo indica é a mesma que atualmente se encontra preservada no Museu de São João del-Rei, e a "locomotiva nº 2", ambas fabricadas pela Baldwin, tipo 4-4-0 "Montesuma" (PIMENTA, 2003, p. 65).

Outro registro dá conta da presença de quatro locomotivas no local para satisfazerem a exigência do tráfego existente, sem, contudo indicar qualquer característica que as pudesse identificar (PIMENTA, 2003, p. 67).

Outra dificuldade diz respeito à numeração das locomotivas que, nem sempre obedeceu a um mesmo critério. Segundo Hugo Caramuru (2003, p. 70), no início as locomotivas eram numeradas por ordem de chegada, qualquer que fosse sua rodagem. Entretanto, administrações posteriores optaram por levar o referido dado em consideração, e começaram a numerar as locomotivas de acordo com a quantidade de eixos apresentados. As locomotivas de dois eixos seriam seriadas de 1 a 99, e as de três eixos, de 100 a 199. Contudo, não é possível determinar em que período exato a "Locomotiva 66" teria chegado ao Brasil, para então tentar se concluir pelo tipo de critério adotado para sua numeração.

Na tabela que relaciona as locomotivas que serviram a EFOM, a "Locomotiva 66" aparece com numeração original: nº 16; um segundo número: 216; número atual: 66; placa nº: 10505-BALDWIN; tipo: 2-8-0; ano: 1889; e nome: Inhaúma. Em nota, o autor informa que é a mesma que está exposta em Antônio Carlos (PIMENTA, 2003, p. 71).

A "Locomotiva 66" parou de funcionar em 1982, quando a estação ferroviária de Antônio Carlos paralisou definitivamente suas operações. Anteriormente, fazia o trajeto Antônio Carlos – Aureliano, sem nunca ter percorrido outro trecho. Foi doada à Prefeitura Municipal de Antônio Carlos, pela Rede Mineira de Viação (RMV).

<sup>13</sup> Em mais de uma passagem no livro mencionado anteriormente, surgem controvérsias quanto à data de inauguração do primeiro trecho de linha férrea sob a responsabilidade da Companhia EFOM. Alguns registros dão como certa a inauguração do trecho inicial em 30 de setembro de 1880, indo de Sítio a Barroso e totalizando 49 km. Diz-se ainda que as diferenças se justificam devido às diferenças entre as datas de fundação e inauguração efetivamente (PIMENTA, 2003, p. 63; p. 64; p. 65; etc.).

Entre 1983 e 1988, esteve exposta em um prédio construído para abrigá-la, originalmente, localizado em frente à Caixa d'Água. O mesmo foi demolido em 1999, pois era muito singelo e sem apuro estético, coberto com telhas de amianto. Desde 1999, a locomotiva ocupa outro prédio, também construído para abrigá-la, ao lado da antiga estação ferroviária. A decisão de expô-la se deu para que a mesma pudesse ser preservada e não se perdesse no tempo, já que representa uma parte importante da história de Antônio Carlos.

A única intervenção registrada em relação à locomotiva foi uma pintura feita em abril de 1999, durante o mandato do Prefeito Municipal Rettore Cabral.

#### Fontes bibliográficas:

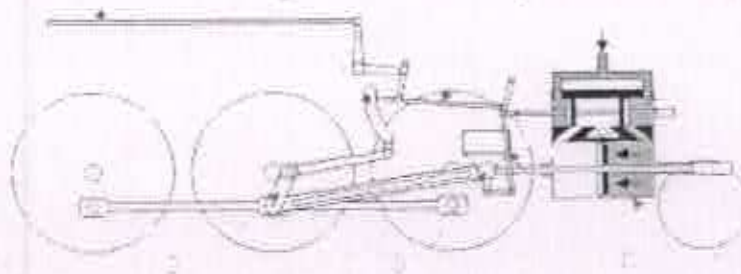
- PIMENTA, Demerval José *et al.* *As ferrovias em Minas Gerais*. Belo Horizonte: SESC/MG, 2003. 188 p.
- VAZ, Múcio Jansen. *Estrada de ferro oeste de Minas: trabalho histórico-descritivo*, organizado pelo Secretário interino da Estrada Múcio Jansen Vaz, por determinação do Diretor, Engenheiro Caetano Lopes Júnior. [S. l.], 1922.

Uma locomotiva é um veículo ferroviário que fornece a energia necessária para a colocação de um comboio ou trem em movimento; as locomotivas não têm capacidade de transporte própria, quer de passageiros, quer de carga. No entanto, alguns comboios, possuem unidades (carruagens) mistas auto-alimentadas que também servem, principalmente, para o transporte de pessoas; a essas carruagens, no entanto, não se dá normalmente o nome de locomotiva.

A "Locomotiva 66" aqui descrita é um conjunto da máquina a vapor, constituída da locomotiva em si (cabine), vagão-caçamba e vagão de passageiros.

Ao longo do tempo foi necessário se isolar a unidade fornecedora de energia do resto do comboio, principalmente pelo seguinte:

- *Facilidade de manutenção* – é mais fácil a manutenção de um único veículo;
- *Segurança* – existe mais facilidade de afastar a fonte de energia dos passageiros, em caso de perigo;
- *Fácil substituição da fonte de energia* – em caso de avaria, só existe a necessidade de substituir a locomotiva e não todo o comboio;
- *Eficiência* – os comboios fora de circulação gastam menos energia quando há necessidade da sua movimentação;
- *Obsolência* – quando a unidade de energia ou as unidades de carga se tornam obsoletas não é necessária a substituição de todos os elementos.



Funcionamento da locomotiva a vapor  
Fonte: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Locomotiva>

O recorde absoluto de velocidade de uma locomotiva a vapor foi obtido na Inglaterra. A locomotiva atingiu a velocidade de 203 km/hora num percurso ligeiramente inclinado. Velocidades semelhantes foram também atingidas na Alemanha e nos EUA.

Antes da metade do século XX, as locomotivas elétricas e a diesel começaram a substituir as máquinas a vapor. No fim da década de 1960, a maioria dos países já havia substituído a totalidade de suas locomotivas a vapor em serviço. Outros projetos foram desenvolvidos e experimentados, como as locomotivas turbinadas a gás, muito menos utilizadas.



No fim do século XX na América do Norte e na Europa, só existiam locomotivas a vapor em uso regular para fins turísticos, ou para entusiastas do comboio. No México, o vapor manteve-se em uso comercial até o final da década de 1970. Locomotivas a vapor, continuam a ser usadas regularmente na China onde o carvão é muito mais abundante que o petróleo. A Índia trocou o vapor pelo diesel, e posteriormente pela eletricidade, na década de 1990. Em algumas zonas montanhosas o vapor continua a ser preferido em relação ao diesel, por ser menos afetado pela reduzida pressão atmosférica.

#### **PARTES CONSTITUINTES DE UMA LOCOMOTIVA:**

1. **Caldeira:** composta de: cilindro; recipiente onde a água se vaporiza; e aparelhos de alimentação;
2. **Mecanismo Motor:** composto por: cilindro; válvula distribuidora; e órgãos destinados à transmissão e transformação dos movimentos.

#### **PARTES CONSTITUINTES DE UMA LOCOMOTIVA A VAPOR:**

1. **Caldeira:** é onde se produz o vapor de água. A caldeira compreende as seguintes partes:
  - **Caixa de fogo:** em cujo interior se aloja a fornalha;
  - **Corpo cilíndrico:** contendo os tubos superaquecedores, destinados ao aumento da superfície de aquecimento onde se dá a vaporização completa da água, de maneira a não trabalhar com vapores saturados nos cilindros;
  - **Caixa de fumaça:** Onde os gases da fornalha se encontram com o vapor vindo dos cilindros e saem pela chaminé.
2. **Mecanismo:** conjunto de elementos mecânicos, que tem por objetivo transformar a energia calorífica dos combustíveis em energia mecânica, transmitindo o movimento resultante dos êmbolos aos eixos motrizes, e finalmente, transformando esse movimento retilíneo alternado, em movimento circular contínuo para as rodas;
3. **Veículo:** constituído pela carroceria (caixilho), rodas, eixos, caixas de graxa e molas.

Segundo a natureza do serviço, as locomotivas a vapor podem destinar-se exclusivamente ao transporte de viajantes, de carga ou de ambos. A cada transporte desses, costuma-se denominar um correspondente tipo de máquina: locomotiva de viagem; locomotiva de carga; ou locomotiva mista.

As locomotivas também podem ser classificadas segundo a disposição dos cilindros. Dessa forma, pode-se ter uma locomotiva de cilindros interiores ou uma locomotiva de cilindros exteriores, conforme os mesmos estejam colocados entre as duas rodas de um mesmo eixo ou fixo por fora. O primeiro sistema oferece mais estabilidade à locomotiva e um movimento mais regular. Por outro lado, os cilindros exteriores são mais acessíveis e descartam a utilização de mais um eixo no mecanismo.

A "Locomotiva 66", objeto de estudo do presente dossiê, atualmente ocupa lugar de destaque num prédio construído para abrigá-la, ao lado da antiga Estação Ferroviária, junto a um vagão de carga e outro que servia para o transporte de passageiros.

De acordo com as fontes bibliográficas, aparece com numeração original: nº 16; um segundo número: 216; número atual: 66; placa nº: 10505-BALDWIN; tipo: 2-8-0; ano: 1889; e nome: Inhaúma (PIMENTA, 2003, p. 71).

Apresenta parte frontal prolongada e cilíndrica, construída em ferro, onde se encontram posicionados o motor, chaminés, sino, farol, e parte das engrenagens que fazem os vagões moverem-se. Logo após a parte frontal cilíndrica, apresenta cabine para maquinista. Após a cabine, há um vagão de carga, utilizado para armazenagem de materiais combustíveis, como carvão ou madeira, em forma de uma pequena caçamba, em ferro e madeira. Acopiada ao vagão de carga encontra-se um vagão para transporte de passageiros.

A locomotiva apresenta corpo cilíndrico prolongado, feito de ferro e pintado de preto com detalhes em amarelo e vermelho; caixas de fogo; farol; chaminé; e sino, na parte superior; pares de roda interligados por eixos mecânicos, na parte inferior; e para-choque frontal, também pintado com detalhes em amarelo e vermelho. Nos dois lados do cilindro há inscrições encontradas em medalhões aplicados nas laterais e na frente da caldeira, onde se pode ler o número "66". Sua cabine conta com janelas laterais, uma janela frontal e uma porta ao fundo, é pintada de preto e as janelas possuem esquadrias em vermelho e amarelo. Nas duas laterais da cabine também há inscrições representando o símbolo e o nome da EFOM, em amarelo.

O próximo vagão (de cargas) também é de ferro, preto, apresentando a parte inferior das duas laterais lisas com a inscrição "66" registrada dentro de uma grande moldura branca. Acima da parte lisa das laterais há duas pequenas proteções, em forma de cerca, em ferro, pretas; e uma cobertura em forma de semicírculo com as bordas arredondadas, que cobre metade do vagão.

O vagão de passageiros é feito em madeira, com 10 pares de janelas laterais, pintado de vermelho claro. Apresenta inscrições nas duas laterais, pintadas em branco, constando o símbolo da EFOM e sua sigla, e o registro: "1ª VIAGEM EM 30 DE SETEMBRO DE 1880 / A MAIS ESTREITA ESTRADA DE FERRO DO MUNDO". O interior do vagão também é estruturado em madeira. Apresenta poltronas estofadas em couro, uma à frente da outra, formando duas fileiras laterais, com passagem por corredor ao centro. As mesmas são separadas por uma vedação em madeira que vai até o teto, formando pequenas cabines abertas na lateral voltada para o corredor, pintadas em azul claro e rosa. Ao que parece, as cabines podiam ser fechadas com cortinas, pois há um suporte de madeira que percorre internamente todo o vagão e que poderia ser utilizado para essa finalidade, ou seja, isolar as cabines e dar mais privacidade aos passageiros. Apresenta forro em forma de semicírculo, em madeira, pintado de rosa. Próximo ao forro, encontram-se janelas vedadas com vidro fantasia na cor azul. O final do vagão apresenta porta em madeira e vidro que dá para uma pequena varanda, com piso e guarda-corpo em ferro. Na soleira de ferro desta porta encontra-se a seguinte inscrição: "C<sup>A</sup> Edificadora / 1913 / Rio de Janeiro". O vagão apresenta cobertura em forma de semicírculo.

**Fontes bibliográficas:**

- PIMENTA, Demerval José *et al.* *As ferrovias em Minas Gerais*. Belo Horizonte: SESC/MG, 2003. 188 p.
- <http://www.fem.unicamp.br/~em313/paginas/locom0/locom0.html>. Acessado em 23/01/08 às 17h00min.
- [http://pt.wikipedia.org/wiki/Imagem:Steam\\_locomotive\\_work.gif](http://pt.wikipedia.org/wiki/Imagem:Steam_locomotive_work.gif). Acessado em 23/01/08 às 16h30min.

A Ficha de Inventário a seguir compreende a identificação do bem cultural e contém dados acerca de sua localização, história, análise e outros aspectos descritivos, sintetizando os informes levantados nas pesquisas de fontes e de campo.

Inventário de Proteção do Acervo Cultural do Município de  
Antônio Carlos - Minas Gerais - Brasil

BEM MÓVEL E INTEGRADO

BMI - 01

1. Município: Antônio Carlos.

2. Distrito: Sede.

3. Acervo: Prefeitura Municipal de Antônio Carlos

4. Propriedade / Situação de Propriedade: Prefeitura Municipal de Antônio Carlos.

5. Endereço: Praça da Estação, s/n°.

6. Responsável: Prefeitura Municipal de Antônio Carlos.

7. Designação: Locomotiva 66.

8. Localização Específica: Prédio ao lado da antiga Estação Ferroviária.

9. Espécie: Locomotiva.

10. Época: Século XIX.

11. Autoria: Empresa BALDWIN.

12. Origem: Filadélfia/EUA.

13. Procedência: Antônio Carlos - MG

14. Material / Técnica: Ferro/Caldeira/Mecanismo motor/Engrenagens.

15. Marcas / Inscrições / Legendas: "66" / Baldwin Locomotive Works - Philadelphia - U.S.A. -  
Burnham - Parry - Williams & Co - 10505 - Dec 1888 / EFOM / símbolo da EFOM / 1ª VIAGEM EM  
30 DE SETEMBRO DE 1880/A MAIS ESTREITA ESTRADA DE FERRO DO MUNDO.

16. Documentação Fotográfica:



Foto 01  
Local de abrigo da "Locomotiva 66".

Inventário de Proteção do Acervo Cultural do Município de  
Antônio Carlos - Minas Gerais - Brasil

BEM MÓVEL E INTEGRADO

BMI - 01

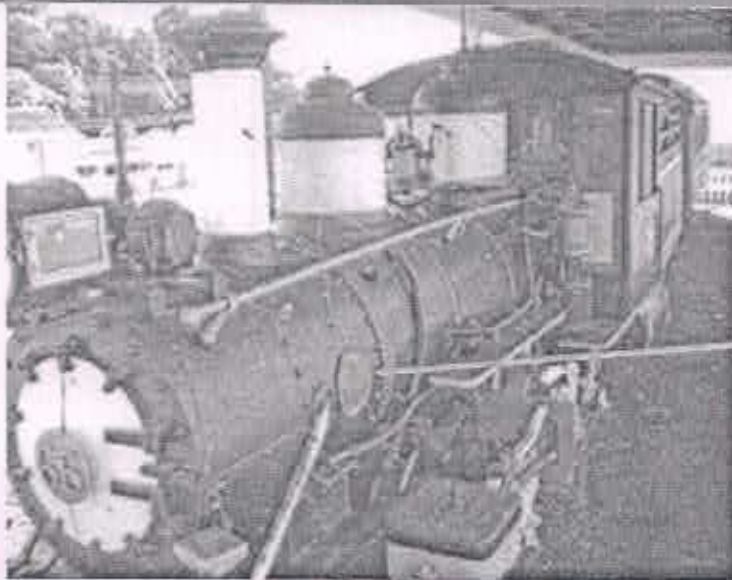


Foto 02  
Vista parcial frontal da "Locomotiva 66".



Foto 03  
Brasão fixado à "Locomotiva 66".

**17. Descrição:** Uma locomotiva é um veículo ferroviário que fornece a energia necessária para a colocação de um comboio ou trem em movimento; as locomotivas não têm capacidade de transporte própria, quer de passageiros, quer de carga. No entanto, alguns comboios, possuem unidades (carruagens) mistas auto-alimentadas que também servem, principalmente, para o transporte de pessoas; a essas carruagens, no entanto, não se dá normalmente o nome de locomotiva. A "Locomotiva 66" aqui descrita é um conjunto da máquina a vapor, constituída da locomotiva em si (cabine), vagão-caçamba e vagão de passageiros. Ao longo do tempo foi necessário se isolar a unidade fornecedora de energia do resto do comboio, principalmente pelo seguinte: *Facilidade de manutenção* – é mais fácil a manutenção de um único veículo; *Segurança* – existe mais facilidade de afastar a fonte de energia dos passageiros, em caso de perigo; *Fácil substituição da fonte de energia* – em caso de avaria, só existe a necessidade de substituir a locomotiva e não todo o comboio; *Eficiência* – os comboios fora de circulação gastam menos energia quando há necessidade da sua movimentação; *Obsolescência* – quando a unidade de energia ou as unidades de carga se tornam obsoletas não é necessária a substituição de todos os elementos. O recorde absoluto de velocidade de uma locomotiva a vapor foi obtido na Inglaterra. A locomotiva atingiu a velocidade de 203 km/hora num percurso ligeiramente inclinado. Velocidades semelhantes foram também atingidas na Alemanha e nos EUA. Antes da metade do século XX, as locomotivas eléctricas e a diesel começaram a substituir as máquinas a vapor. No fim da década de 1960, a maioria dos países já havia substituído a totalidade de suas locomotivas a vapor em serviço. Outros projetos foram desenvolvidos e experimentados, como as locomotivas turbinadas a gás, muito menos utilizadas. No fim do século XX na América do Norte e na Europa, só existiam locomotivas a vapor em uso regular para fins turísticos, ou para entusiastas do comboio. No México, o vapor manteve-se em uso comercial até o final da década de 1970. Locomotivas a vapor, continuam a ser usadas regularmente

Inventário de Proteção do Acervo Cultural do Município de  
Antônio Carlos - Minas Gerais - Brasil

BEM MÓVEL E INTEGRADO

BMI - 01

na China onde o carvão é muito mais abundante que o petróleo. A Índia trocou o vapor pelo diesel, e posteriormente pela eletricidade, na década de 1990. Em algumas zonas montanhosas o vapor continua a ser preferido em relação ao diesel, por ser menos afetado pela reduzida pressão atmosférica.

**PARTES CONSTITUINTES DE UMA LOCOMOTIVA:**

1. Caldeira: composta de: cilindro; recipiente onde a água se vaporiza; e aparelhos de alimentação.
2. Mecanismo Motor: composto por: cilindro; válvula distribuidora; e órgãos destinados à transmissão e transformação dos movimentos.

**PARTES CONSTITUINTES DE UMA LOCOMOTIVA A VAPOR:**

1. Caldeira: é onde se produz o vapor de água. A caldeira compreende as seguintes partes:
  - Caixa de fogo: em cujo interior se aloja a fornalha;
  - Corpo cilíndrico: contendo os tubos superaquecedores, destinados ao aumento da superfície de aquecimento onde se dá a vaporização completa da água, de maneira a não trabalhar com vapores saturados nos cilindros;
  - Caixa de fumaça: Onde os gases da fornalha se encontram com o vapor vindo dos cilindros e saem pela chaminé.
2. Mecanismo: conjunto de elementos mecânicos, que tem por objetivo transformar a energia calorífica dos combustíveis em energia mecânica, transmitindo o movimento resultante dos êmbolos aos eixos motrizes, e finalmente, transformando esse movimento retilíneo alternado, em movimento circular contínuo para as rodas;
3. Veículo: constituído pela carroceria (caixilho), rodas, eixos, caixas de graxa e molas.

Segundo a natureza do serviço, as locomotivas a vapor podem destinar-se exclusivamente ao transporte de viajantes, de carga ou de ambos. A cada transporte desses, costuma-se denominar um correspondente tipo de máquina: locomotiva de viagem; locomotiva de carga; ou locomotiva mista. As locomotivas também podem ser classificadas segundo a disposição dos cilindros. Dessa forma, pode-se ter uma locomotiva de cilindros interiores ou uma locomotiva de cilindros exteriores, conforme os mesmos estejam colocados entre as duas rodas de um mesmo eixo ou fixo por fora. O primeiro sistema oferece mais estabilidade à locomotiva e um movimento mais regular. Por outro lado, os cilindros exteriores são mais acessíveis e descartam a utilização de mais um eixo no mecanismo. A "Locomotiva 66", objeto de estudo do presente dossiê, atualmente ocupa lugar de destaque num prédio construído para abrigá-la, ao lado da antiga Estação Ferroviária, junto a um vagão de carga e outro que servia para o transporte de passageiros. De acordo com as fontes bibliográficas, aparece com numeração original: nº 16; um segundo número: 216; número atual: 66; placa nº: 10505-BALDWIN; tipo: 2-8-0; ano: 1889; e nome: Inhaúma (PIMENTA, 2003, p. 71). Apresenta parte frontal prolongada e cilíndrica, construída em ferro, onde se encontram posicionados o motor, chaminés, sino, farol, e parte das engrenagens que fazem os vagões moverem-se. Logo

Inventário de Proteção do Acervo Cultural do Município de  
Antônio Carlos - Minas Gerais - Brasil

BEM MÓVEL E INTEGRADO

BMI - 01

após a parte frontal cilíndrica, apresenta cabine para maquinista. Após a cabine, há um vagão utilizado para armazenagem de materiais combustíveis, como carvão ou madeira, em forma de uma pequena caçamba, em ferro e madeira. Acoplada à locomotiva encontra-se um vagão para transporte de passageiros. A locomotiva apresenta corpo cilíndrico prolongado, feito de ferro e pintado de preto com detalhes em amarelo e vermelho; caixas de fogo; farol; chaminé; e sino, na parte superior; pares de roda interligados por eixos mecânicos, na parte inferior; e pára-choque frontal, também pintado com detalhes em amarelo e vermelho. Nos dois lados do cilindro há inscrições encontradas em medalhões aplicados nas laterais e na frente da caldeira, onde se pode ler o número "66". Sua cabine conta com janelas laterais, uma janela frontal e uma porta ao fundo, é pintada de preto e as janelas possuem esquadrias em vermelho e amarelo. Nas duas laterais da cabine também há inscrições representando o símbolo e o nome da EFOM, em amarelo. O próximo vagão também é de ferro, preto, apresentando a parte inferior das duas laterais lisas com a inscrição "66" registrada dentro de uma grande moldura branca. Acima da parte lisa das laterais há duas pequenas proteções, em forma de cerca, em ferro, pretas, e uma cobertura em forma de semicírculo com as bordas arredondadas, que cobre metade do vagão. O vagão de passageiros, feito em madeira, com 10 pares de janelas laterais, pintado de vermelho claro. Apresenta inscrições nas duas laterais, pintadas em branco, constando o símbolo da EFOM e sua sigla, e o registro: "1ª VIAGEM EM 30 DE SETEMBRO DE 1880 / A MAIS ESTREITA ESTRADA DE FERRO DO MUNDO". O interior do vagão também é estruturado em madeira. Apresenta poltronas estofadas em couro, uma a frente da outra, formando duas fileiras laterais, com passagem por corredor ao centro. As mesmas são separadas por uma vedação em madeira que vai até o teto, formando pequenas cabines abertas na lateral voltada para o corredor, pintadas em azul claro e rosa. Ao que parece, as cabines podiam ser fechadas com cortinas, pois há um suporte de madeira que percorre internamente todo o vagão e que poderia ser utilizado para essa finalidade, ou seja, isolar as cabines e dar mais privacidade aos passageiros. Apresenta forro em forma de semicírculo, em madeira, pintado de rosa. Próximo ao forro encontram-se janelas vedadas com vidro fantasia na cor azul. O final do vagão apresenta porta em madeira e vidro que dá para uma pequena varanda, com piso e guarda-corpo em ferro. Na soleira de ferro desta porta encontra-se a seguinte inscrição: "CA Edificadora / 1913 / Rio de Janeiro". O vagão apresenta cobertura em forma de semicírculo.

**18. Condições de Segurança:** As condições de segurança do bem são razoáveis. Porém, considerando-se seu tamanho e peso, conclui-se que os maiores riscos estão relacionados a possíveis ações de vandalismo e intempéries, já que o mesmo se encontra em local aberto.

**19. Proteção Legal Existente:**      ( ) Federal      ( ) Estadual      (X) Municipal      ( ) Inexistente

**Decreto:** 0175/2008, de 02/01/2008.



Inventário de Proteção do Acervo Cultural do Município de  
Antônio Carlos - Minas Gerais - Brasil

BEM MÓVEL E INTEGRADO

BMI - 01

**20. Proteção Legal Proposta:**            ( ) Tombamento Federal    ( ) Tombamento Estadual  
                                                          ( X ) Tombamento            ( ) Restrições de uso  
                                                          Municipal  
                                                          ( X ) Inventário p/registro documental    ( ) Invent. p/proteção prévia.

**21. Dimensões:** (dimensões aproximadas)

Locomotiva: 887 x 412 x 240 cm

Cabine: 310 x 583 x 200 cm

Vagão de passageiros: 274 x 1128 x 200 cm

**22. Estado de Conservação:**            ( ) Excelente    ( ) Bom    ( X ) Regular    ( ) Péssimo

**23. Análise do Estado de Conservação:** O estado geral de conservação do bem pode ser considerado regular. Há falta de manutenção permanente, e presença de instalações elétricas inadequadas, constituindo um risco iminente de acidente, podendo comprometer tanto a integridade do bem, quanto de quem por ventura estiver no local em caso de acidentes ou incêndios. Por estar em local aberto, exposto às intempéries, a atos de vandalismo e ao próprio tempo, a "Locomotiva 66" apresenta ainda: sujidades superficiais e aderidas; amassamentos; excrementos de pombos e outros animais; manchas, abrasões; craquelês; descolamento da pintura; áreas de perda da pintura; presença de percevejos para fixação de iluminação de natal; e oxidações. Como não há manutenção permanente, as peças e engrenagens apresentam desgastes e danos.

**24. Intervenções:** A locomotiva foi pintada em abril de 1999.

**25. Características Técnicas:** Locomotiva a vapor fabricada pela empresa norte americana BALDWIN. Numeração original: nº 16; segundo número: 216; número atual: 66; placa nº: 10505-BALDWIN; tipo: 2-8-0; ano: 1889; nome: Inhaúma (PIMENTA, 2003, p. 71).

**26. Características Estilísticas:** Não há estilo definido para caracterizar locomotivas a vapor. Entretanto, deve-se considerar seu período de fabricação, ou seja, final do século XIX, entre 1870 e 1888.

**27. Características Iconográficas:** Inexistentes.

**28. Dados Históricos:** De acordo com as pesquisas apresentadas anteriormente, a "Locomotiva 66" servia à Estrada de Ferro Oeste de Minas, a partir da antiga estação ferroviária de Sítio, atual Município de Antônio Carlos. A antiga estação foi inaugurada entre 1880 e 1881. Entretanto, a data inscrita no brasão fixado à lateral esquerda da locomotiva é 1888. Atualmente encontra-se exposta em um prédio ao lado da antiga estação, acoplada a um vagão de passageiros. As primeiras locomotivas apareceram no século XIX, propulsionadas por motores a vapor. A locomotiva a vapor foi, sem dúvida, o mais popular tipo de locomotiva até ao fim da Segunda Guerra Mundial. No Brasil

Inventário de Proteção do Acervo Cultural do Município de  
Antônio Carlos - Minas Gerais - Brasil

BEM MÓVEL E INTEGRADO

BMI - 01

As locomotivas à vapor receberam o apelido de "Maria-Fumaça" em virtude da densa nuvem de vapor e fuligem expelida por sua chaminé. A primeira locomotiva a vapor foi construída por Richard Trevithick e fez o seu primeiro percurso em 21 de fevereiro de 1804. No entanto, muitos anos se passaram até que as locomotivas se tornassem um meio de transporte prático e economicamente rentável. Segundo Demerval Pimenta (2003, p. 9) quando se inaugurou a primeira estrada de ferro do mundo na Inglaterra em 1825, a situação dos transportes terrestres e fluviais no Brasil era a mais precária possível. Com a descoberta das minas de ouro e a criação da Capitania Geral do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas do Ouro, o governo português tomou todas as medidas necessárias de modo a isolar a região da costa marítima. Além das restrições e cobranças impostas pelo reino, havia outras dificuldades a serem enfrentadas por quem quisesse percorrer os caminhos do ouro e chegar ao mar, como as íngremes rampas de escalada das escarpas, as áreas de mata fechada e a constante ameaça de ataque por parte dos índios (PIMENTA, 2003, p. 9). A chegada da família real ao Brasil em 1808, a qual se comemora 100 anos este ano, foi decisiva para a modificação do quadro apresentado acima. A partir de então houve autorização para a construção de estradas em várias regiões e ajuda para combater os temíveis indígenas (PIMENTA, 2003, p. 9). Os primeiros projetos de lei visando a implantação de vias de comunicação terrestre em Minas Gerais só vieram a surgir em 1835, através da atuação do então Deputado Federal, Bernardo Pereira de Vasconcelos que, em 3 de outubro do dito ano conseguiu autorização para a concessão de uma carta de privilégio à companhia que se propusesse a construir uma estrada de ferro que partisse da capital do Império e se dirigisse às capitais das províncias de Minas, Rio Grande do Sul e Bahia (PIMENTA, 2003, p. 10). Somente em 1872, o governo mineiro conseguiu autorização para concessão de subvenções a quem se propusesse a construir uma linha férrea que partisse da linha existente do centro da Estrada de Ferro D. Pedro II, próxima às vertentes do Rio das Mortes, fosse em direção a algum ponto navegável do Rio Grande e seguisse até as divisas da província pelo lado oeste (PIMENTA, 2003, p. 10). Dessa forma, foi constituída em São João del-Rei, a Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM), e decidiu-se que o ponto de partida seria a Estação da antiga localidade de Sítio, atual Município de Antônio Carlos. Em 21 de agosto de 1881, com a presença do próprio Imperador D. Pedro II, foi inaugurado o trecho entre Sítio e São João del-Rei (PIMENTA, 2003, p. 23).<sup>14</sup> A "Locomotiva 66" era uma das locomotivas que servia à Estrada de Ferro Oeste de Minas, a partir da antiga estação ferroviária de Sítio, atual Município de Antônio Carlos, indo até a estação de Aureliano. A antiga estação foi inaugurada entre 1880 e 1881. Entretanto, a data inscrita no brasão fixado à lateral esquerda da locomotiva é 1888. Atualmente encontra-se exposta em um prédio ao lado da antiga estação, acoplada a um vagão de passageiros. Os registros documentais que tratam da "Locomotiva 66" são extremamente escassos. As primeiras locomotivas citadas a circular em Minas através da linha férrea que partia da antiga Estação de Sítio, são a "locomotiva nº 1", que ao que tudo indica é a mesma que atualmente se encontra preservada no Museu de São João del-Rei, e a "locomotiva nº 2", ambas fabricadas pela Baldwin, tipo 4-4-0 "Montesuma" (PIMENTA, 2003, p. 65).

Inventário de Proteção do Acervo Cultural do Município de  
Antônio Carlos - Minas Gerais - Brasil

BEM MÓVEL E INTEGRADO

BMI - 01

Outro registro dá conta da presença de quatro locomotivas no local para satisfazerem a exigência do tráfego existente, sem, contudo indicar qualquer característica que as pudesse identificar (PIMENTA, 2003, p. 67). Outra dificuldade diz respeito à numeração das locomotivas que, nem sempre obedeceu a um mesmo critério. Segundo Hugo Caramuru (2003, p. 70), no início as locomotivas eram numeradas por ordem de chegada, qualquer que fosse sua rodagem. Entretanto, administrações posteriores optaram por levar o referido dado em consideração, e começaram a numerar as locomotivas de acordo com a quantidade de eixos apresentados. As locomotivas de dois eixos seriam seriadas de 1 a 99, e as de três eixos, de 100 a 199. Contudo, não é possível determinar em que período exato a "Locomotiva 66" teria chegado ao Brasil, para então tentar se concluir pelo tipo de critério adotado para sua numeração. Na tabela que relaciona as locomotivas que serviram a EFOM, a "Locomotiva 66" aparece com numeração original: nº 16; um segundo número: 216; número atual: 66; placa nº: 10505-BALDWIN; tipo: 2-8-0; ano: 1889, e nome: Inhaúma. Em nota, o autor informa que é a mesma que está exposta em Antônio Carlos (PIMENTA, 2003, p. 71). A "Locomotiva 66" parou de funcionar em 1982, quando a estação ferroviária de Antônio Carlos paralisou definitivamente suas operações. Anteriormente, fazia o trajeto Antônio Carlos - Aureliano, sem nunca ter percorrido outro trecho. Foi doada à Prefeitura Municipal de Antônio Carlos, pela Rede Mineira de Viação (RMV). Entre 1983 e 1988, esteve exposta em um prédio construído para abrigá-la, originalmente, localizado em frente à Caixa d'Água. O mesmo foi demolido em 1999, pois era muito singelo e sem apuro estético, coberto com telhas de amianto. Desde 1999, a locomotiva ocupa outro prédio, também construído para abrigá-la, ao lado da antiga estação ferroviária. A decisão de expô-la se deu para que a mesma pudesse ser preservada e não se perdesse no tempo, já que representa uma parte importante da história de Antônio Carlos. A única intervenção registrada em relação à locomotiva foi uma pintura feita em abril de 1999, durante o mandato do Prefeito Municipal Retlor Cabral.

**29. Referências Bibliográficas:**

- PIMENTA, Hugo. *Locomotivas a Vapor em Minas Gerais*. Belo Horizonte: Arca, 2003. 188p.
- VAZ, Múcio Jansen. *Estrada de ferro oeste de Minas: trabalho histórico-descritivo*, organizado pelo Secretário interino da Estrada Múcio Jansen Vaz, por determinação do Diretor, Engenheiro Caetano Lopes Júnior. [S. l.], 1922.
- <http://www.fem.unicamp.br/~em313/paginas/locom0/locom0.html>. Acessado em 23/01/08 às 17h00min.
- [http://pt.wikipedia.org/wiki/Imagem:Steam\\_locomotive\\_work.gif](http://pt.wikipedia.org/wiki/Imagem:Steam_locomotive_work.gif). Acessado em 23/01/08 às 16h30min.

**30. Informações Complementares:** Inexistentes.

Inventário de Proteção do Acervo Cultural do Município de  
Antônio Carlos - Minas Gerais - Brasil

BEM MÓVEL E INTEGRADO

BMI - 01

**31. Ficha Técnica:**

Levantamento e fotografia: Kelly Lima

Data: 10/12/2007

Elaboração: Gabriella Moyle

Data: 08/03/2008

Historiadora: Gabriella Moyle

Data: 08/03/2008

Revisão:

Data: 12/03/2008



A documentação fotográfica a seguir representa o registro do bem em questão e abrange não só suas características gerais, mas também detalhes técnicos e estilísticos. Este registro tem por objetivo demonstrar e caracterizar o bem analisado, servindo ainda como parte da documentação necessária caso sejam feitas intervenções posteriores inadequadas, que alterem aspectos originais do mesmo.

As fotos a seguir foram realizadas pela arquiteta Kelly Lima, durante o levantamento de campo no período compreendido entre 10 a 13 de dezembro de 2007.



**Foto 01 (12/12/2007)**  
Vista parcial da fachada frontal do prédio construído para abrigar a "Locomotiva 66", a partir da Praça da Estação.  
Autoria: Kelly Lima



**Foto 02 (12/12/2007)**  
Vista parcial da fachada posterior do prédio construído para abrigar a "Locomotiva 66", a partir da linha férrea.  
Autoria: Kelly Lima



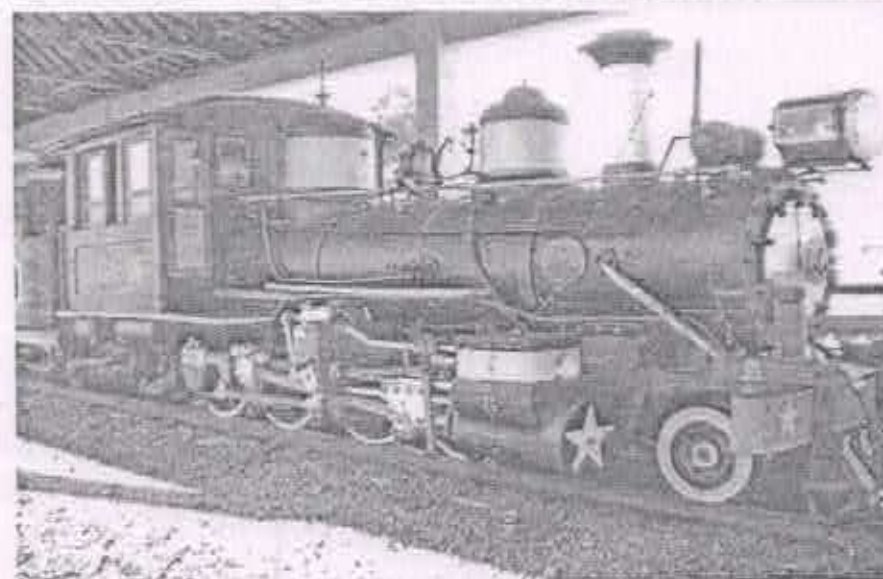
**Foto 03 (12/12/2007)**  
Ao fundo vista da antiga Estação Ferroviária de Sítio, atual Município de Antônio Carlos.  
Autoria: Kelly Lima



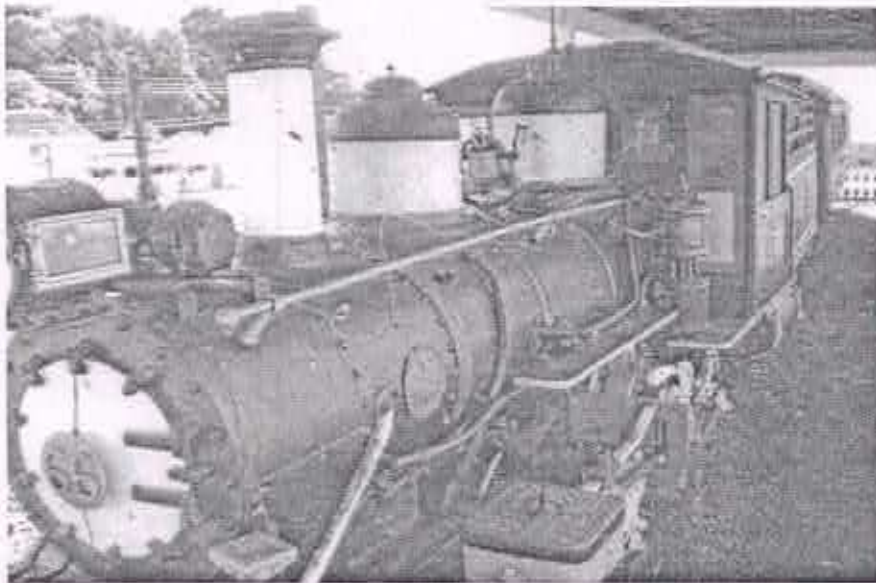
**Foto 04** (12/12/2007)  
Vista da Praça da Estação  
localizada próximo ao  
prédio que abriga a  
"Locomotiva 66".  
Autoria: Kelly Lima



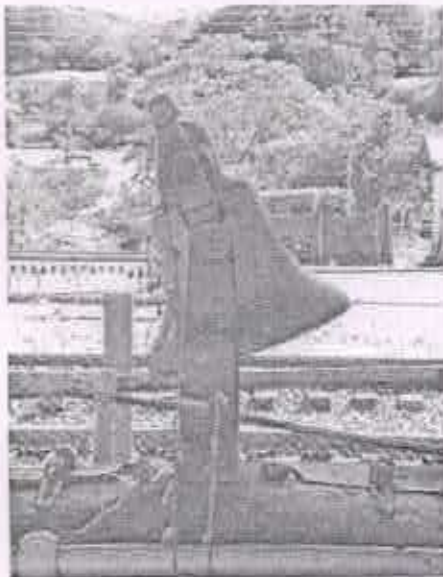
**Foto 05** (12/12/2007)  
Vista da área de circulação  
urbana em frente ao prédio  
que abriga a "Locomotiva  
66".  
Autoria: Kelly Lima



**Foto 06** (12/12/2007)  
Vista parcial da lateral  
direita da "Locomotiva 66",  
mostrando seu corpo  
cilíndrico com farol,  
chaminé, caixas de fogo,  
sino, cabine do maquinista  
e iluminação utilizada para  
decoração em época de  
natal, fixada com  
percevejos.  
Autoria: Kelly Lima



**Foto 07 (12/12/2007)**  
Ampliação da vista parcial da lateral esquerda da "Locomotiva 66": Apresenta corpo cilíndrico com farol, chaminé, caixas de fogo, sino, e iluminação utilizada para decoração em época de natal, fixada com percevejos. Vê-se ainda, a cabine do maquinista, o vagão-caçamba e o de passageiros, mais ao fundo.  
Autoria: Kelly Lima



**Foto 08 (12/12/2007)**  
Ampliação de um detalhe mostrando o sino e as luzes utilizadas para decoração da locomotiva em época de natal.  
Autoria: Kelly Lima

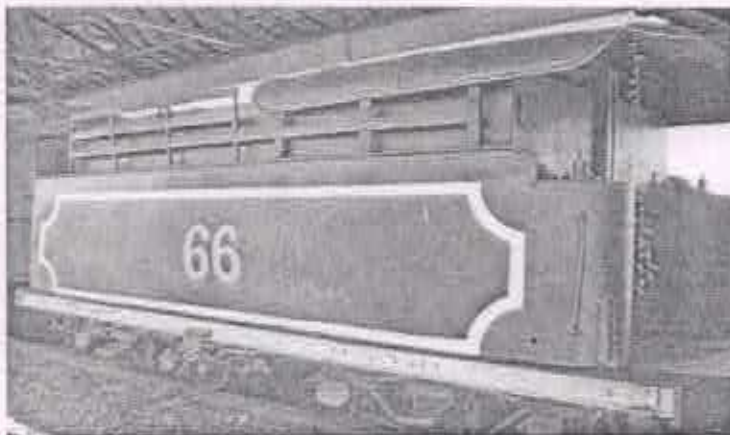


**Foto 09 (12/12/2007)**  
Vista lateral esquerda da "Locomotiva 66". Em primeiro plano vê-se a cabine com o símbolo e a sigla da Estrada de Ferro Oeste de Minas; em seguida o vagão-caçamba com a inscrição "66", e por fim o vagão de passageiros.  
Autoria: Kelly Lima





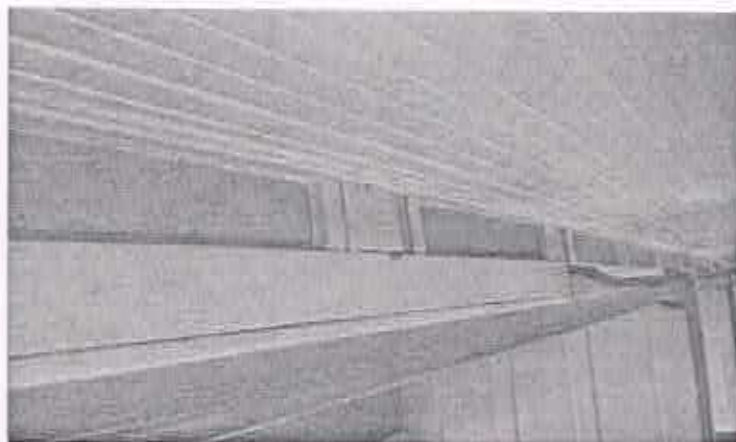
**Foto 10** (12/12/2007)  
Detalhe da parte lateral direita da cabine da "Locomotiva 66", com a marca da sigla da Estrada de Ferro Oeste Minas (EFOM) e seu símbolo.  
Autoria: Kelly Lima



**Foto 11** (12/12/2007)  
Vista do vagão-caçamba com a inscrição "66" ao centro da moldura e cobertura em forma de semicírculo até metade do vagão. Ao final, notam-se as luzes já mencionadas.  
Autoria: Kelly Lima

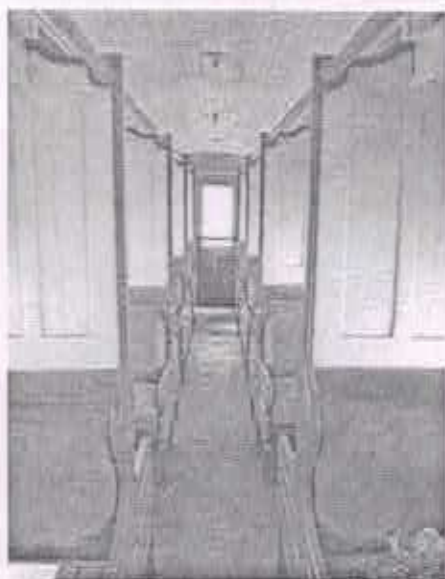


**Foto 12** (12/12/2007)  
Lateral esquerda do vagão de passageiros com a inscrição: "1ª Viagem em 30 de setembro de 1880 / A mais estreita Estrada de Ferro do mundo". Vê-se ainda a iluminação utilizada para decoração de natal, fixada com percevejos.  
Autoria: Kelly Lima



**Foto 13** (12/12/2007)  
Detalhe da parte superior do vagão de passageiros com vidros coloridos e parte do suporte possivelmente utilizado para colocação de cortinas.

Autoria: Kelly Lima



**Foto 14** (12/12/2007)  
Vista interna do vagão de passageiros acoplado à "Locomotiva 66". Vêem-se as cabines com as separações em madeira, pintadas em azul claro e rosa, e o suporte que talvez fosse utilizado para se colocarem cortinas de modo a isolar as cabines.

Autoria: Kelly Lima



**Foto 15** (12/12/2007)  
Detalhe de uma das poltronas encontradas no vagão, estofadas em couro e de uma das janelas laterais que a acompanha. Ao centro aparece o corredor que divide o vagão.

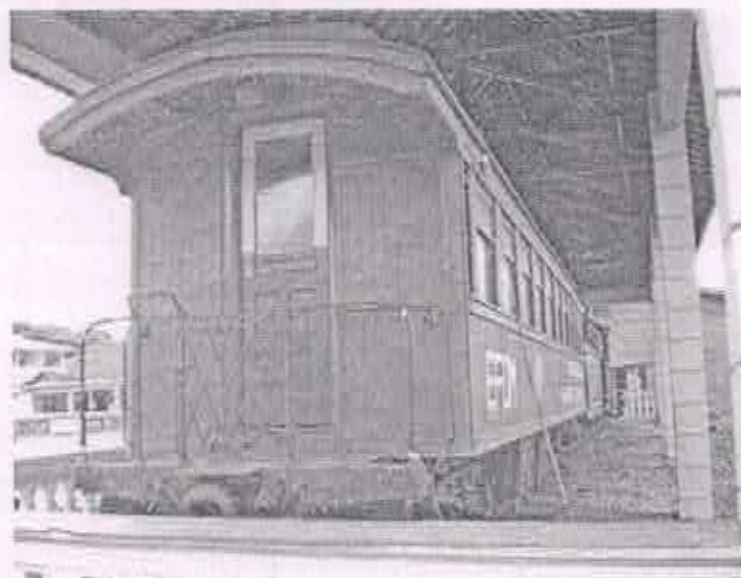
Autoria: Kelly Lima



**Foto 16 (12/12/2007)**  
Vista geral do interior do  
vagão de passageiros,  
tendo ao fundo a porta  
posterior que dá saída ao  
vagão.  
Autoria: Kelly Lima



**Foto 17 (12/12/2007)**  
Detalhe de uma das janelas  
externas do vagão de  
passageiros acoplado à  
"Locomotiva 66".  
Autoria: Kelly Lima



**Foto 18 (12/12/2007)**  
Vista da porta traseira de  
acesso e saída do vagão,  
mostrando-se a varanda,  
o guarda-corpo em ferro,  
a cobertura em forma de  
semicírculo, e as luzes  
utilizadas para decoração  
de natal.  
Autoria: Kelly Lima



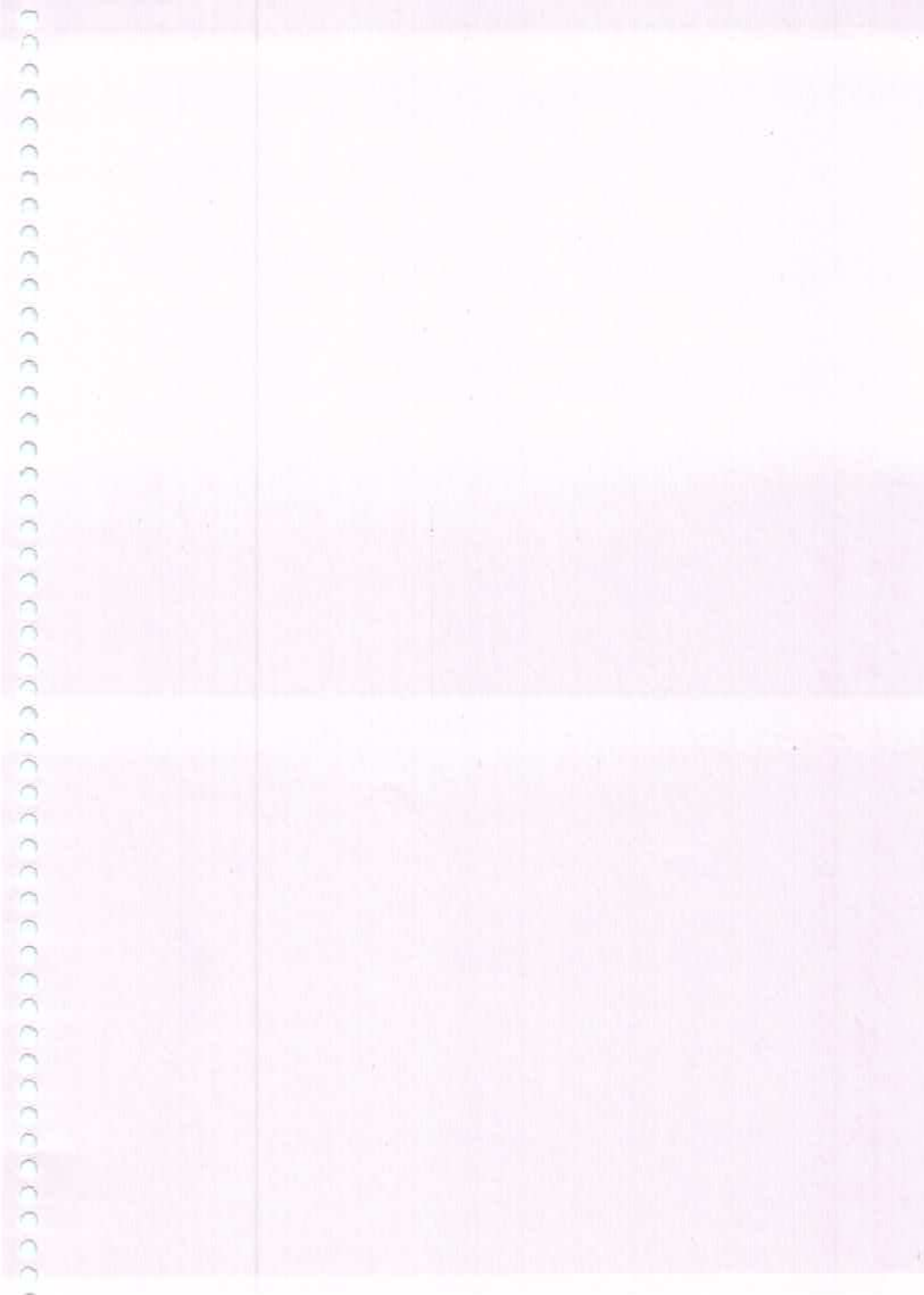
**Foto 19** (12/12/2007)  
Detalhe de parte da  
cobertura em forma de  
semicírculo que cobre a  
varanda posterior do vagão  
de passageiros.  
Autoria: Kelly Lima



**Foto 20** (12/12/2007)  
Detalhe do guarda-corpo  
em ferro que protege a  
varanda ao final do vagão  
de passageiros.  
Autoria: Kelly Lima



**Foto 21** (12/12/2007)  
Detalhe do guarda-corpo  
em ferro que protege a  
varanda ao final do vagão  
de passageiros.  
Autoria: Kelly Lima





**Foto 22** (12/12/2007)  
Inscrição presente na soleira da porta posterior do vagão de passageiros: "C<sup>A</sup> Edificadora / 1913 / Rio de Janeiro".  
Autoria: Kelly Lima




**Foto 23** (12/12/2007)  
Gancho de ferro, na parte posterior do vagão de passageiros. Vê-se também a escada que dá acesso ao vagão.  
Autoria: Kelly Lima

## 9. LAUDO DE AVALIAÇÃO SOBRE O ESTADO DE CONSERVAÇÃO

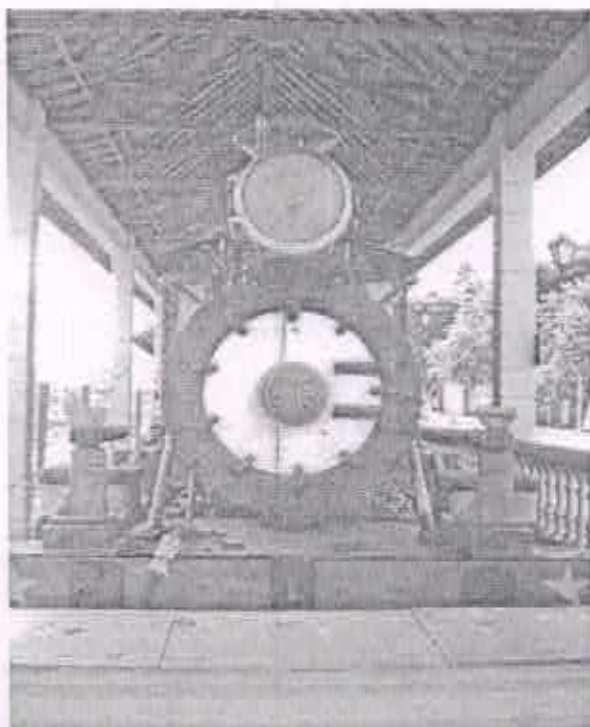
44  
90

Responsável técnico	Gabriella Moyle
Identidade	MG 8.036.267 – SSP/MG – Historiadora
Especialização em:	Conservação e Restauração de Bens Culturais Móveis – Cecor/EBA/UFMG
Nome do bem tombado	"Locomotiva 66"
Localização / Endereço	Praça da Estação, s/nº, Antônio Carlos - MG
Data de realização do Laudo	12 de dezembro de 2007
Há obra de restauração em andamento?	<input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não
Há projeto aprovado por Lei de Incentivo à cultura?	<input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não

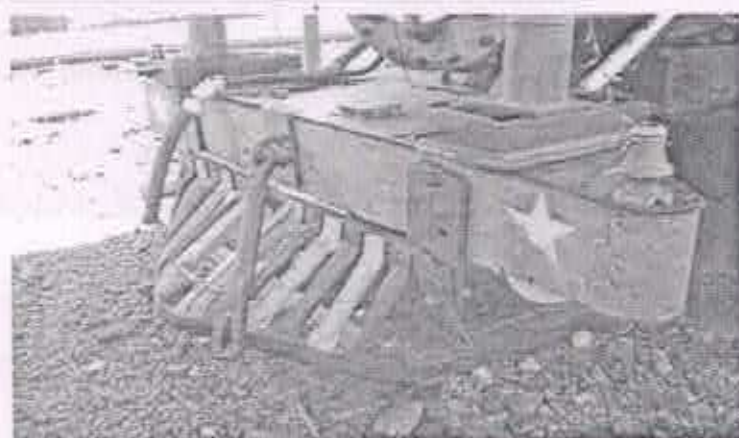
ELEMENTOS ESTRUTURAIS	Sim		Não apresenta problemas
	50%	100%	
Ataque de insetos	---	---	100%
Perdas	10%	---	90%
Furos (pregos, cravos, etc.)	35%	---	65%
Apodrecimentos causados por umidade	5%	---	95%
Rachaduras, lascas, fissuras, frestas	---	---	100%
SUPORTE	Sim		Não apresenta problemas
	50%	100%	
Sujidades superficiais e aderidas	---	80%	20%
Ataque de insetos	---	---	100%
Perdas de partes (elementos em relevo)	10%	---	90%
Furos (pregos, cravos, cupim, etc.)	15%	---	85%
Apodrecimentos causados por umidade	5%	---	95%
Rachaduras, lascas, fissuras, frestas	---	---	100%
Queimaduras	---	---	100%
Desprendimento de fragmentos	5%	---	95%
CAMADA PICTÓRICA	Sim		Não apresenta problemas
	50%	100%	
Sujidades	---	80%	20%
Descolamentos	35%	---	65%
Perdas	25%	---	75%
Craquelês	5%	---	95%
Manchas (causadas por umidade, ceras, etc.)	10%	---	90%
Oxidações, escurecimentos	30%	---	70%
Abrasões	20%	---	80%
Repinturas	---	100%	---
Verniz oxidado	---	---	---

EXISTÊNCIA DE INSTALAÇÕES DE SEGURANÇA NO PREDIO			
	Estado de Conservação		
	Bom	Regular	Ruim, necessitando de intervenção
Instalação de prevenção e combate a incêndio: ( ) sim (X) não	---	---	---
Sistema de Segurança: ( ) sim (X) não	---	---	---
Danos Verificados			
Não há instalações de segurança ou de combate a incêndio no local.			
CONCLUSÃO			
Nome do Bem Cultural	Estado de Conservação		
	Bom	Regular	Ruim, necessitando de intervenção
"Locomotiva 66"	25%	60%	15%
Conclusão sobre o estado geral de conservação			
<p>O estado geral de conservação do bem pode ser considerado regular. Há falta de manutenção permanente, e presença de instalações elétricas inadequadas, constituindo-se um risco iminente de acidente, podendo comprometer tanto a integridade do bem, quanto de quem por ventura estiver no local em caso de acidentes ou incêndios. Por estar em local aberto, exposto às intempéries, a atos de vandalismo e ao próprio tempo, a "Locomotiva 66" apresenta ainda: sujidades superficiais e aderidas; amassamentos; excrementos de pombos e outros animais; manchas; abrasões; craquelês; descolamento da pintura; áreas de perda da pintura; presença de percevejos para fixação de iluminação de natal; e oxidações. Como não há manutenção permanente, as peças e engrenagens apresentam desgastes e danos.</p>			
RESPONSÁVEL TÉCNICO			
<p>Gabriella Moyle – MG 8.036.267 – SSP/MG Historiadora e Conservadora-Restauradora</p>  <p>ARQUITETURA   URBANISMO   PATRIMÔNIO CULTURAL</p> <p>Rua Major Lopes, 42A   30330-050   São Pedro   BHZ-Minas Gerais (031) 3282-1615   3221-2132   <a href="mailto:redacidade@redacidade-da.com.br">redacidade@redacidade-da.com.br</a></p>			
COLABORADOR			
<p>Vanilda Terczinha Mendes de Almeida Chefe do Setor de Patrimônio Cultural da Prefeitura Municipal de Antônio Carlos</p>			





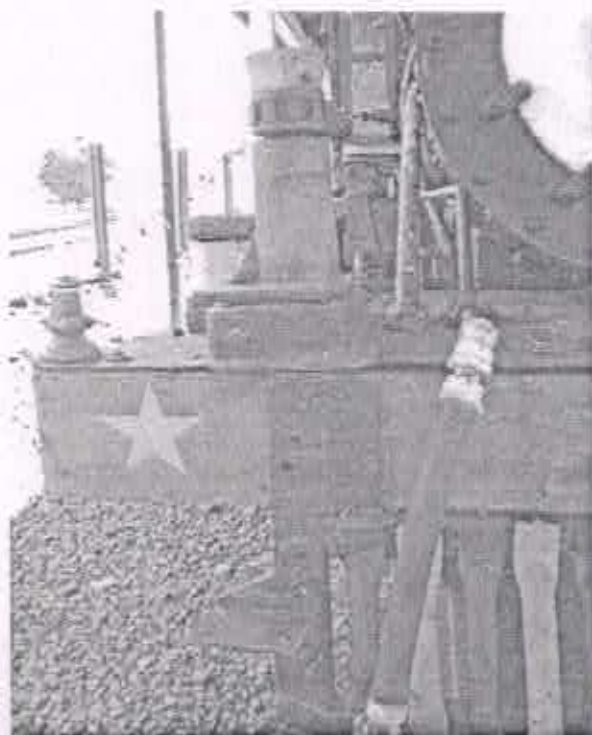
**Foto 01** (12/12/2007)  
Vista frontal da "Locomotiva 66" apresentando sujidades superficiais e aderidas, manchas, descolamento da pintura, áreas de perda de pintura e oxidação.  
Autoria: Kelly Lima



**Foto 02** (12/12/2007)  
Ampliação do pára-choque frontal: sujidades, manchas, descolamento da pintura, áreas de perda de pintura e oxidação, luzes utilizadas inadequadamente para decorar o bem no período de natal.  
Autoria: Kelly Lima



**Foto 03** (12/12/2007)  
Ampliação de um detalhe da área acima: amassamentos, descolamento da pintura, áreas de perda de pintura e oxidação.  
Autoria: Kelly Lima



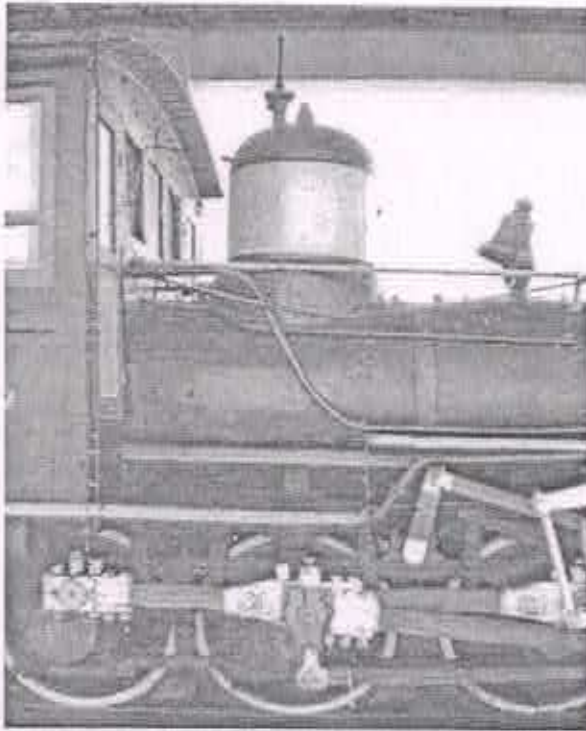
**Foto 04** (12/12/2007)

Detalhe de uma área da parte inferior frontal: sujidades superficiais e aderidas, manchas, descolamento da pintura, áreas de perda de pintura e oxidação, luzes utilizadas inadequadamente para decorar o bem no período de natal.  
Autoria: Kelly Lima

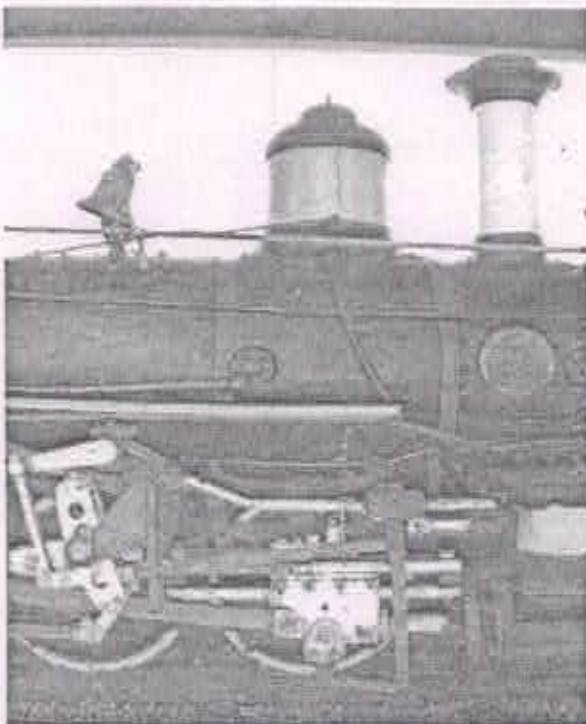


**Foto 05** (12/12/2007)

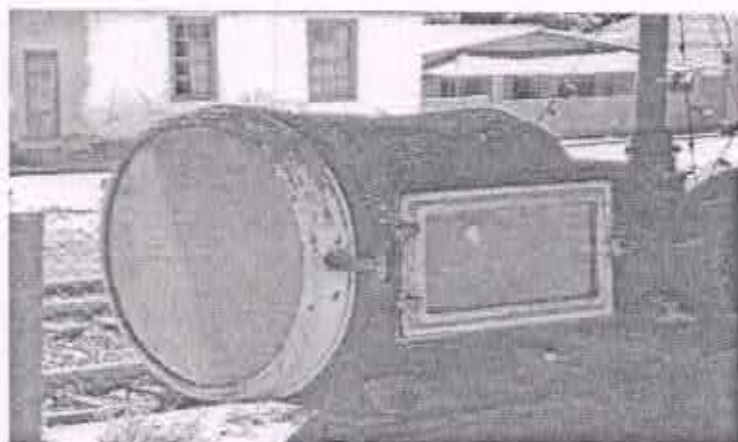
Detalhe da frente da lateral direita: sujidades, manchas, descolamento da pintura, áreas de perda de pintura e oxidação, luzes utilizadas inadequadamente para decorar o bem no período de natal.  
Autoria: Kelly Lima



**Foto 06 (12/12/2007)**  
Detalhe da parte posterior do cilindro, lado direito: sujidades, manchas, e utilização inadequada de luzes para decoração de natal.  
Autoria: Kelly Lima



**Foto 07 (12/12/2007)**  
Detalhe de outra lateral do cilindro: sujidades, manchas, e várias áreas com marcas de oxidação. Vê-se ainda luzes utilizadas inadequadamente para decorar o bem no período de natal.  
Autoria: Kelly Lima



**Foto 08** (12/12/2007)

Detalhe de uma área do farol: amassamentos, sujidades, excrementos de pombos e outros animais, e oxidação. Ao fundo notam-se as luzes mencionadas anteriormente.

Autoria: Kelly Lima



**Foto 09** (12/12/2007)

Detalhe da chaminé: sujidades, manchas, e luzes utilizadas inadequadamente para decorar o bem no período de natal.

Autoria: Kelly Lima



**Foto 10** (12/12/2007)

Detalhe do sino: sujidades, manchas, e principalmente, luzes utilizadas inadequadamente para decorar o bem no período de natal.

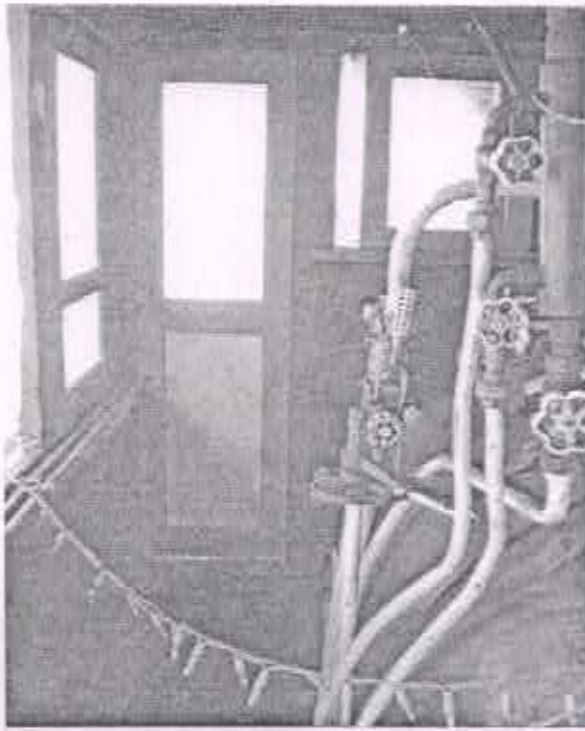
Autoria: Kelly Lima



**Foto 11 (12/12/2007)**  
Detalhe de parte do cilindro e dos mecanismos que compõem o motor: sujidades, manchas, e vários pontos com marcas de oxidação, além da iluminação inadequada.  
Autoria: Kelly Lima



**Foto 12 (12/12/2007)**  
Detalhe dos fios expostos com lâmpadas, fixados com percevejos para decorar o bem no período de natal.  
Autoria: Kelly Lima



**Foto 13 (12/12/2007)**  
Interior da cabine com parte do motor: sujidades, manchas, e oxidação. Vê-se ainda parte da fiação com luzes utilizadas inadequadamente para decorar o bem no período de natal.

Autoria: Kelly Lima

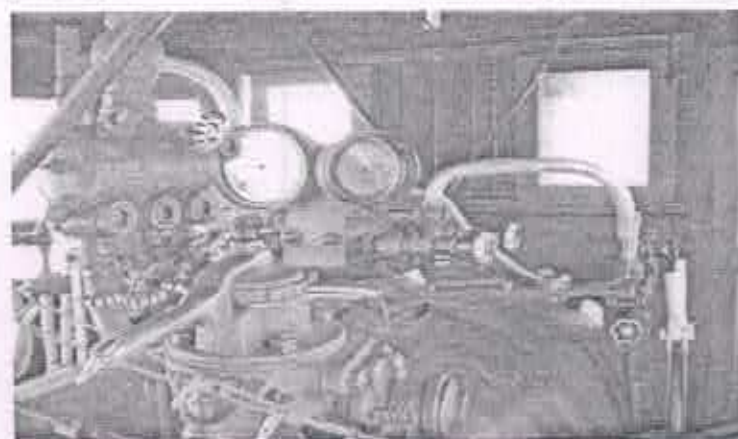


**Foto 14 (12/12/2007)**  
Parte interna da cabine com banqueta ao lado do motor: sujidades, manchas, e marcas de oxidação. Vê-se ainda parte da fiação com luzes utilizadas inadequadamente para decorar o bem no período de natal.

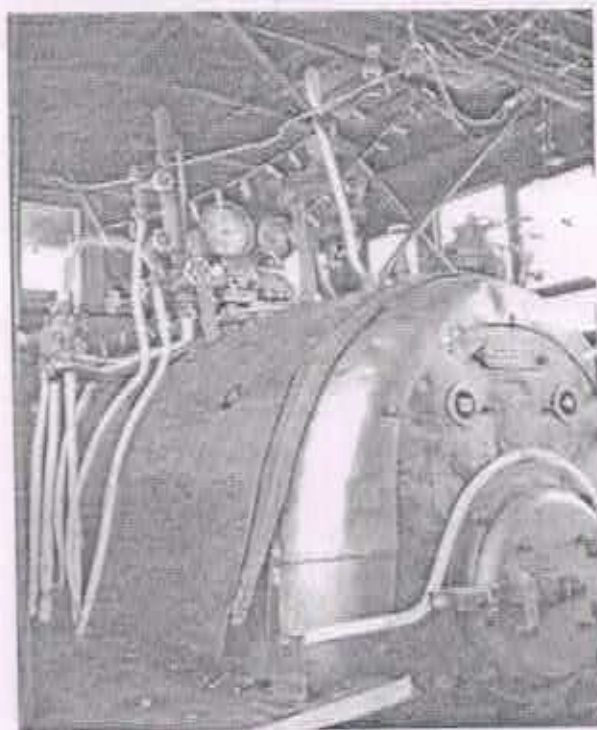
Autoria: Kelly Lima



**Foto 15 (12/12/2007)**  
Detalhe de parte da instalação elétrica inadequada encontrada em vários pontos da locomotiva. Nota-se ainda, sujidades e manchas.  
Autoria: Kelly Lima



**Foto 16 (12/12/2007)**  
Parte do motor dentro da cabine: sujidades, manchas, e luzes utilizadas inadequadamente para decorar o bem no período de natal.  
Autoria: Kelly Lima



**Foto 17 (12/12/2007)**  
Parte do motor dentro da cabine: amassamentos, sujidades, manchas, e uma profusão de fios com lâmpadas utilizadas inadequadamente para decorar o bem no período de natal.  
Autoria: Kelly Lima



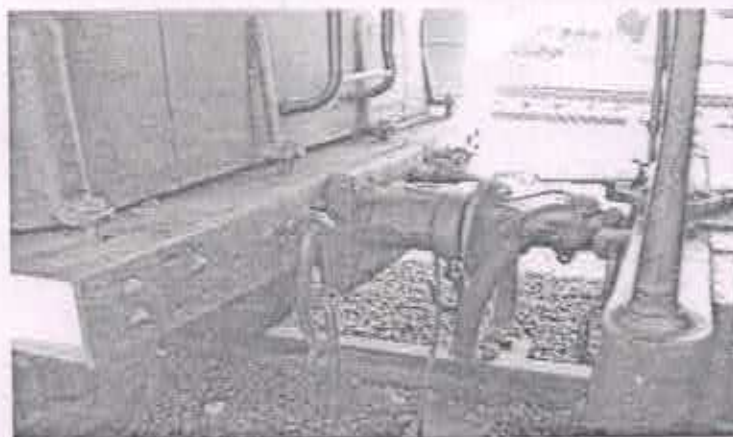
**Foto 18** (12/12/2007)  
Detalhe da janela da cabine  
com parte da instalação  
elétrica exposta utilizada  
inadequadamente para  
decorar o bem no período de  
natal.

Autoria: Kelly Lima



**Foto 19** (12/12/2007)  
Parte inferior da locomotiva:  
sujidades e instalação  
inadequada de fiação para  
iluminação de natal.

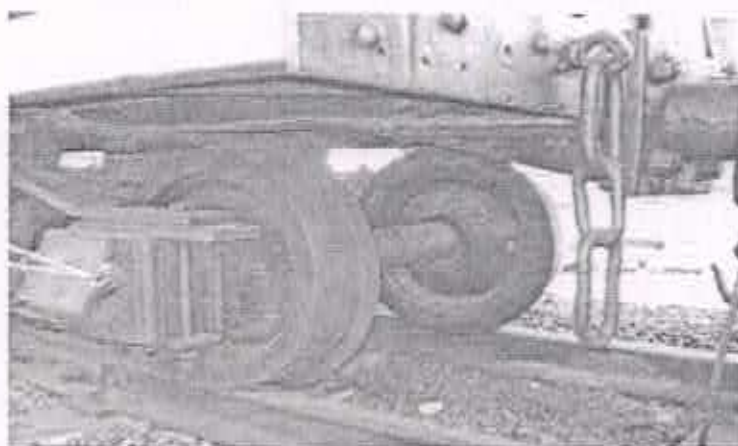
Autoria: Kelly Lima



**Foto 20** (12/12/2007)  
Detalhe de uma área onde há  
acúmulo de sujidades  
superficiais e aderidas.

Autoria: Kelly Lima





**Foto 21** (12/12/2007)  
Detalhe de outra área onde  
há acúmulo de sujidades  
superficiais e aderidas.  
Autoria: Kelly Lima



**Foto 22** (12/12/2007)  
Ampliação de uma área com  
excesso de oxidação  
causando inclusive  
modificação estética e nas  
cores originais do bem.  
Autoria: Kelly Lima



**Foto 23** (12/12/2007)  
Detalhe de uma área  
apresentando sujidades  
superficiais e aderidas, além  
de oxidação e perda de  
policromia.  
Autoria: Kelly Lima



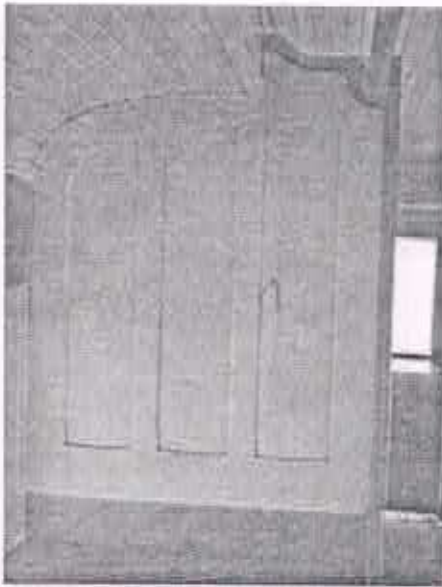
**Foto 24 (12/12/2007)**  
Detalhe da parte externa do vagão de passageiros: suporte comprometido pela falta de manutenção, sujidades, machas, descolamento da pintura e áreas de perda de pintura.  
Autoria: Kelly Lima



**Foto 25 (12/12/2007)**  
Detalhe de outra parte externa do vagão de passageiros: suporte comprometido, área de perda de suporte, e instalação elétrica inadequada e aparente.  
Autoria: Kelly Lima



**Foto 26 (12/12/2007)**  
Detalhe da decoração de natal, feita com iluminação inadequada, fixada ao bem por percevejos.  
Autoria: Kelly Lima



**Foto 27 (12/12/2007)**  
Vedação de madeira que  
separa as cabines internas do  
vagão de passageiros,  
apresentando uma área  
danificada.

Autoria: Kelly Lima



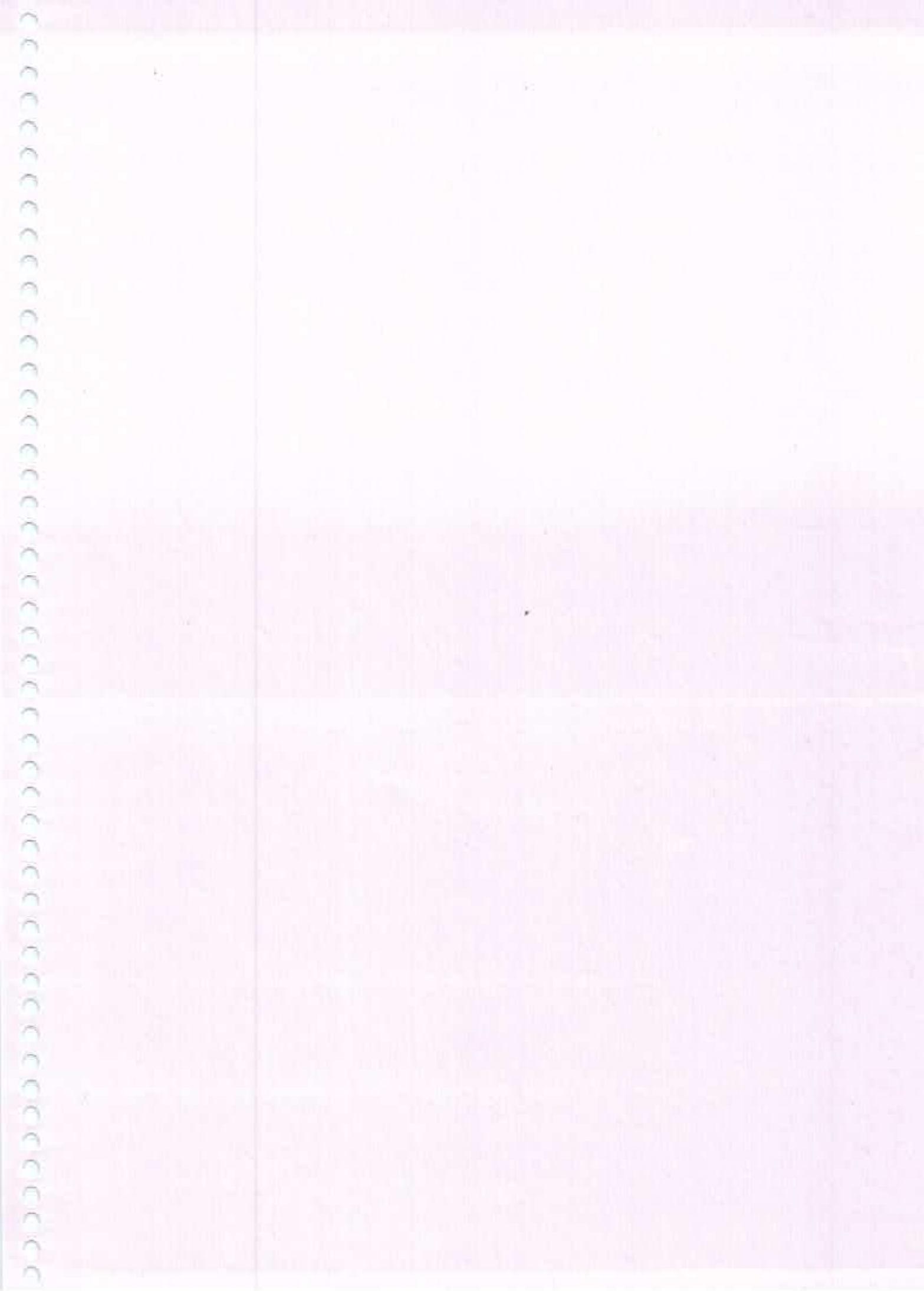
**Foto 28 (12/12/2007)**  
Detalhe de uma das poltronas  
presentes no vagão de  
passageiros, com o  
estofamento rasgado.

Autoria: Kelly Lima



**Foto 29 (12/12/2007)**  
Detalhe de uma das poltronas  
presentes no vagão de  
passageiros, com o  
estofamento solto, ou fixado  
inadequadamente.

Autoria: Kelly Lima





**Foto 30** (12/12/2007)  
Detalhe de uma área de pintura interna do vagão de passageiros: sujidades e perdas de pintura.  
Autoria: Kelly Lima



**Foto 31** (12/12/2007)  
Detalhes do assoalho do vagão de passageiros: sujidades, desgastes e falta de manutenção adequada.  
Autoria: Kelly Lima



**Foto 32** (12/12/2007)  
Piso em tabuado do vagão de passageiros, com: sujidades, desgastes e falta de manutenção adequada.  
Autoria: Kelly Lima



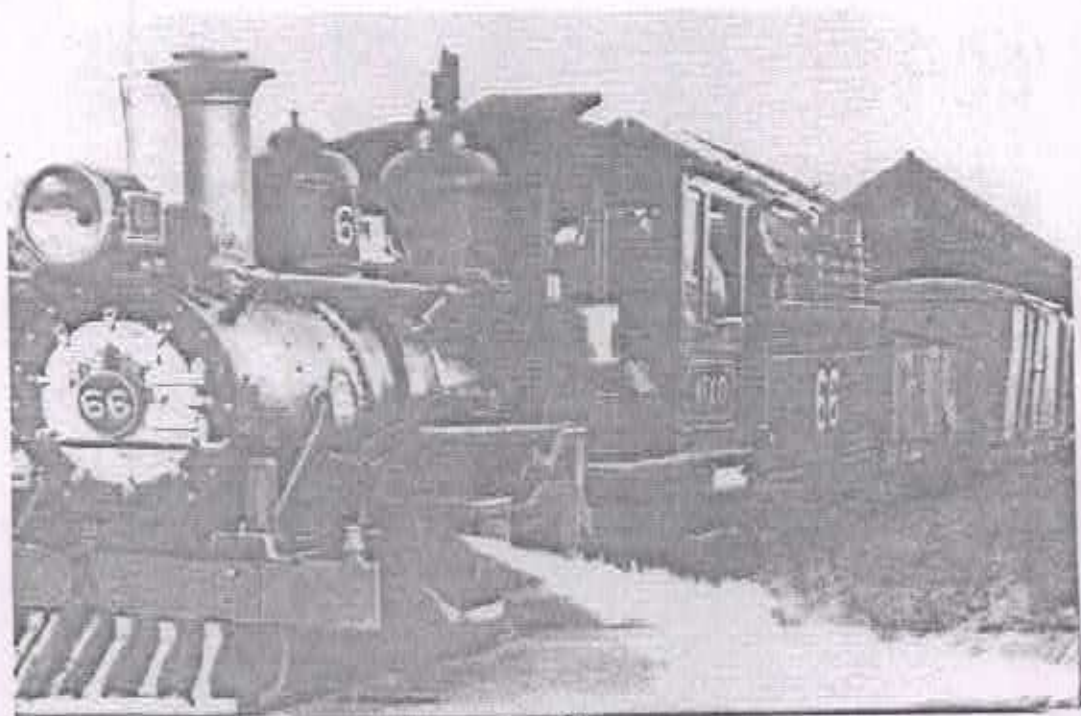
**Foto 33 (12/12/2007)**  
Cobertura do local que abriga a locomotiva: o acesso de animais como pombos e morcegos ajuda a danificar o bem, já que seus excrementos, por serem ácidos, têm interação nociva com os materiais constituintes da locomotiva, podendo causar ainda doenças nas pessoas que circulam pelo local.

Autor: Kelly Lima

Para tornar a proteção da “Locomotiva 66” mais significativa, faz-se necessária a adoção de uma série de normas e medidas com o objetivo de regulamentar as possíveis intervenções no bem. Estas diretrizes foram discutidas e aprovadas pelo Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Antônio Carlos (ver ata no item Documentação) e estão descritas abaixo:

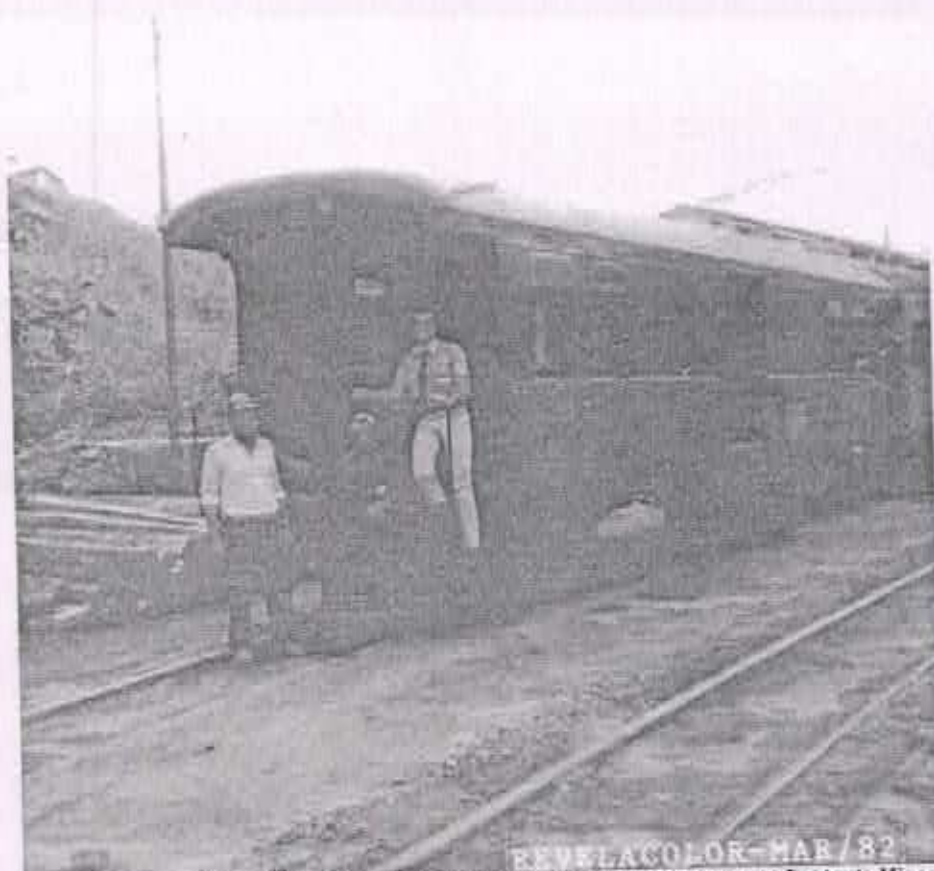
- Impedir a modificação de qualquer característica estilística original do bem;
- Impedir sua descaracterização através do uso inadequado de materiais e técnicas de conservação e restauração ou de qualquer outro tipo de intervenção não especializada;
- Estabelecer um cronograma permanente de manutenção e limpeza do bem, utilizando materiais adequados, e tomando-se todo o cuidado para que este ato benéfico não venha a comprometer sua integridade;
- Impedir que elementos estranhos sejam incorporados ao bem de modo que o danifiquem e, caso isso ocorra, os mesmos deverão ser removidos com cuidado;
- Melhor seria que o bem ficasse em local fechado e arejado, a exemplo de um galpão, protegido contra a ação de intempéries, umidade, calor e luz em excesso, além de animais que possam danificá-lo, como pombos, outros pássaros, morcegos, etc.;
- Caso não seja possível transferir o bem para um local fechado, a exemplo de um galpão, poder-se-ia se pensar na colocação de telas protetoras que impedissem o acesso de animais como pombos, outros pássaros, morcegos, etc., para se evitar danos maiores provocados por eles;
- O imóvel onde se encontra o bem deverá ser equipado com sistemas de prevenção e combate a incêndio, além de alarmes e equipamentos preventivos contra roubo;
- As instalações elétricas inadequadas devem ser imediatamente removidas dos locais onde se encontram e, em épocas em que se quiser decorar o bem, as instalações devem ser fixadas preferencialmente no próprio prédio e não no bem, ou utilizando materiais que não o comprometam, levando-se em conta a orientação do Corpo de Bombeiros mais próximo. Essa decoração de natal, se existir, deverá ser retirada, com cuidado, no dia 06 de janeiro;
- Realizar uma iluminação adequada no prédio onde o bem se encontra, a fim de valorizá-lo;
- Para a realização de qualquer intervenção no bem, deverá ser contratado um conservador - restaurador, com comprovada experiência na área.

## 11.1. ANEXO A – Foto antiga do bem



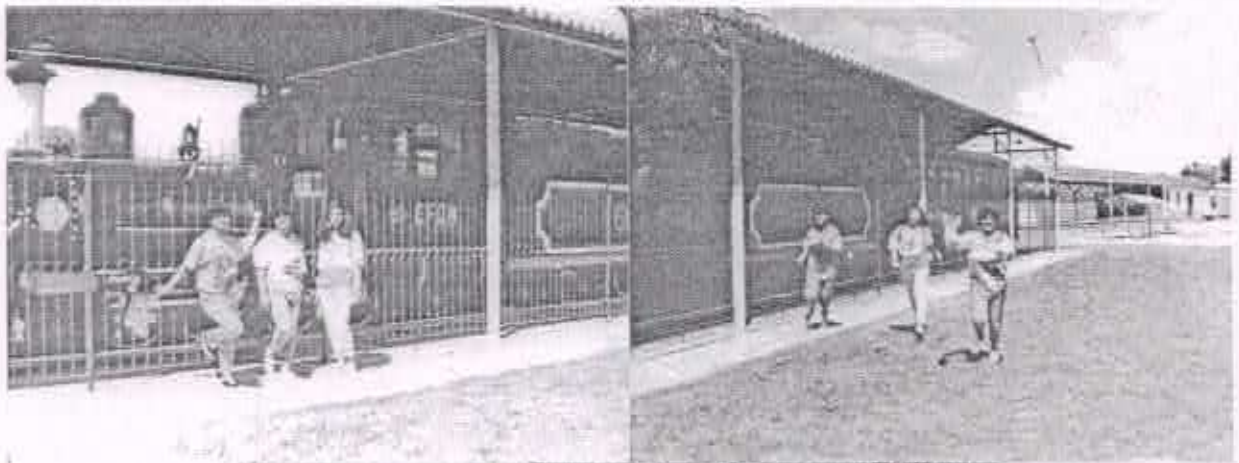
Locomotiva nº 66

Fonte: <http://www.geocities.com/Athens/Sparta/8579/tabela.htm>. Acessado em 23/01/08 às 15h45min.



Fotos da Locomotiva nº 66, na época de desativação da Estrada de Ferro Oeste de Minas.  
Fonte: Prefeitura Municipal de Antônio Carlos.  
Data: 1982.





Fotos da Locomotiva nº 66, em seu antigo local de exposição, atualmente demolido.  
Fonte: Prefeitura Municipal de Antônio Carlos.  
Data: Desconhecida.



Fotos da Locomotiva nº 66, em seu antigo local de exposição, atualmente demolido.  
Fonte: Prefeitura Municipal de Antônio Carlos.  
Data: Desconhecida.

11.2. ANEXO B - Tabela contendo as locomotivas que se encontram em São João del-Rei ou região, constando a "Locomotiva 66"<sup>18</sup>

LOCOMOTIVAS DE BITOLA 0,76m (BITOLINHA)

Ferrovia	Numero	Seqüência	Rodagem	Fabricante	Data Fabr.	Num. Fabr.	Situação Atual *
EFOM	1	1	36620	BALDWIN	1880	5055	
RMV	1	2	36620	BALDWIN	1880	5055	
EFOM	1	3	36620	BALDWIN	1880	5055	M
EFOM	16	1	36564	BALDWIN	1889	10505	
EFOM	66	2	36564	BALDWIN	1889	10505	
RMV	66	3	36564	BALDWIN	1889	10505	
VFCO	66	4	36564	BALDWIN	1889	10505	
RFFSA	66	5	36564	BALDWIN	1889	10505	E
EFOM	26	1	36564	BALDWIN	1892	12934	
EFOM	55	2	36564	BALDWIN	1892	12934	
RMV	55	3	36564	BALDWIN	1892	12934	
VFCO	55	4	36564	BALDWIN	1892	12934	
RFFSA	55	5	36564	BALDWIN	1892	12934	R
EFOM	29	1	36564	BALDWIN	1893	13829	
EFOM	58	2	36564	BALDWIN	1893	13829	
RMV	58	3	36564	BALDWIN	1893	13829	
VFCO	58	4	36564	BALDWIN	1893	13829	
RFFSA	58	5	36564	BALDWIN	1893	13829	R
EFOM	31	1	36564	BALDWIN	1893	13831	
EFOM	62	2	36564	BALDWIN	1893	13831	
RMV	62	3	36564	BALDWIN	1893	13831	
VFCO	62	4	36564	BALDWIN	1893	13831	
RFFSA	62	5	36564	BALDWIN	1893	13831	R
EFOM	32	1	36564	BALDWIN	1893	13832	
EFOM	60	2	36564	BALDWIN	1893	13832	
RMV	60	3	36564	BALDWIN	1893	13832	
VFCO	60	4	36564	BALDWIN	1893	13832	
RFFSA	60	5	36564	BALDWIN	1893	13832	P
EFOM	33	1	36564	BALDWIN	1894	14134	
EFOM	69	2	36564	BALDWIN	1894	14134	
RMV	69	3	36564	BALDWIN	1894	14134	



EFOM	44	1	36622	BALDWIN	1912	38050	
EFOM	42	2	36622	BALDWIN	1912	38050	
RMV	42	3	36622	BALDWIN	1912	38050	
VFCO	42	4	36622	BALDWIN	1912	38050	
RFFSA	42	5	36622	BALDWIN	1912	38050	A
EFOM	45	1	36622	BALDWIN	1912	38051	
EFOM	43	2	36622	BALDWIN	1912	38051	
RMV	43	3	36622	BALDWIN	1912	38051	
VFCO	43	4	36622	BALDWIN	1912	38051	
RFFSA	43	5	36622	BALDWIN	1912	38051	R
EFOM	56	2	36564	BALDWIN	1919	52256	
EFOM	68	3	36564	BALDWIN	1919	52256	
RMV	68	4	36564	BALDWIN	1919	52256	
VFCO	68	5	36564	BALDWIN	1919	52256	
RFFSA	68	6	36564	BALDWIN	1919	52256	P
M	Museu						
R	Rotunda						
S	Sucateada						
P	Preservada (em condição operacional)						
E	Exposta em outra cidade						
A	Em Manutenção						

Fonte: <http://www.geocities.com/Athens/Sparta/8579/tabela.htm>. Acessado em 23/01/08 às 15h45min.

### 11.3. ANEXO C – A fábrica Baldwin de locomotivas



A Fábrica Baldwin de Locomotivas foi fundada em 1831 por Matthias Baldwin. A planta original estava situada na Filadélfia, PA, onde a companhia negociou durante 71 anos até que se mudou 1912 a uma planta nova em Eddystone. Hoje a Companhia de Eletricidade, F. W. Hake está ocupando este espaço.

A Baldwin fez sua reputação construindo locomotivas a vapor para a Via Férrea de Pennsylvania, a Baltimore & Via férrea de Ohio, o Atchison, Topeka & Santa Fe, entre muitas das outras vias férreas na América Norte e para vias férreas ultramarinas na Inglaterra, França, Índia, Haiti e Egito.

Nos recentes anos de 1940, estava muito claro que os dias das locomotivas a vapor estavam terminando e os três grandes construtores estavam mudando para tentar sobreviver. A fábrica Lima fundiu com o construtor Hamilton em um esforço para crescer no mercado de diesel, mas fez pouco progresso. Logo após a fábrica Lima-Hamilton fundiu com a Baldwin em 1950 e se tornou a Baldwin - Lima - Corporação de Hamilton. Porém, em 1956 a BLH cessou a produção de locomotivas de menor tamanho. Na época áurea do vapor, a Baldwin esteve na vanguarda da construção de locomotivas.

A maioria dos registros da fábrica da Baldwin foram destruídos, em 1954. O que sobreviveu foi para a De Golyer Biblioteca na Universidade Metodista Meridional em Dallas, TX. Algumas plantas podem ser localizadas no Estado da Pennsylvania nos Arquivos de Harrisburgh, PA. Já algumas fotos podem ser encontradas no Museu de Via Férrea de Pennsylvania em Strasburg, PA.

Fonte: <http://www.geocities.com/Athens/Sparta/8579/Baldwin.html>. Acessado dia 23/01/08 às 15h00min.

#### 11.4. ANEXO D – A Evolução da Tração a Vapor

Sendo a locomotiva uma novidade passível de vários aperfeiçoamentos mecânicos, a partir da Inglaterra logo as ferrovias se espalharam pelo mundo. Na França a primeira ferrovia foi inaugurada em 1832, entre Saint-Etienne e Anfrezieux; na Alemanha em 1835, a Ludwigsbahn entre Fürth e Nuremberg; na América Latina, a primeira ferrovia inaugurada foi a de Cuba, em 1837, ligando Havana a Guinness.

Foi nos Estados Unidos que as ferrovias tiveram seu maior desenvolvimento. Em 1827 a primeira ferrovia americana a Baltimore & Ohio Railroad iniciou sua operação, ainda com tração animal, com a expressão britânica railway americanizada para railroad. Em 1829 a primeira locomotiva a vapor importada da Inglaterra, fabricada pelos Stephenson, trafegou por uma ferrovia americana, na Delaware & Hudson Railroad, seguido logo depois por outras ferrovias, como a primeira projetada nos EUA a Tom Thumb, que inicialmente perdeu uma corrida disputada com um cavalo em 1830.



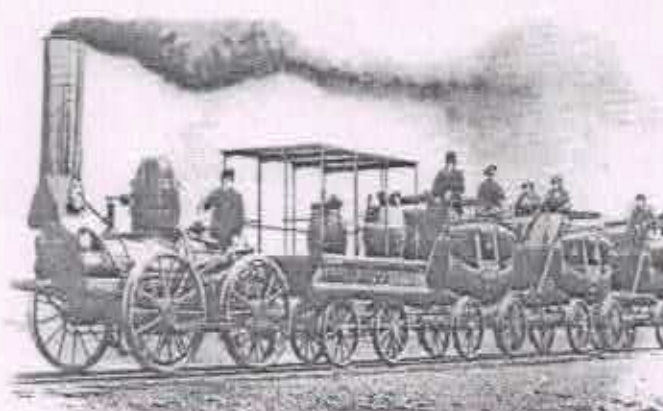
Réplica da Tom Thumb operando no B&O Railroad Museum

Apesar de ter perdido a primeira disputa, o vapor venciu a força do cavalo na economia, comprovando do outro lado do Atlântico uma redução de até 30% nos custos do transporte por tonelada-milha que haviam sido demonstrados pelos diretores da Stockton & Darlington em 1827. Com grandes extensões a vencer, logo os americanos superaram os ingleses, os inventores da ferrovia na extensão de linhas e fabricação de material ferroviário.

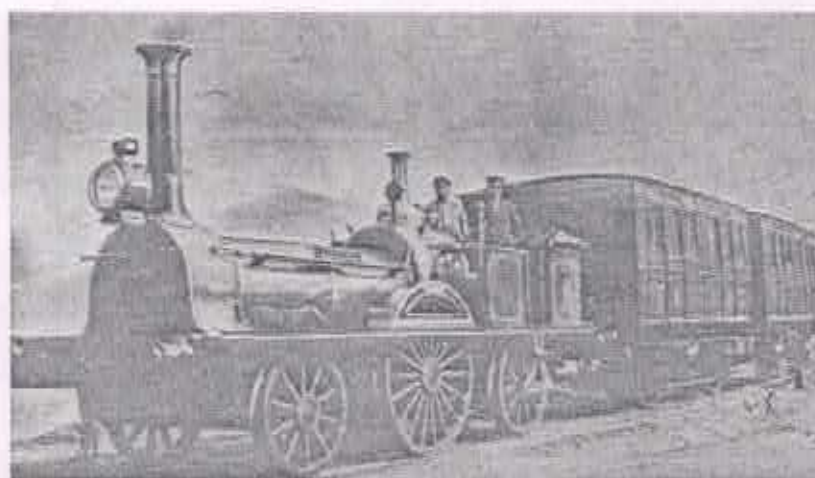
Uma interessante interpretação da história, uma disciplina que sempre comporta releituras, justifica o crescimento dos EUA comparado com o do Brasil, partir da correta exploração das reservas de carvão nos Montes Apalaches. Até 1750, época do Tratado de Madri, que estabeleceu novas fronteiras entre Portugal e Espanha, a renda e o conhecimento territorial da América do Sul eram muito maiores do que a renda e o conhecimento da América do Norte, com os americanos restritos às 13 colônias da América Inglesa. A abundância do carvão e a máquina a vapor de Watt, entretanto, tornaram possível se adotar no norte um modelo de negócio diferente da aristocracia do sul, mais voltada para a exploração agrícola com uso intensivo do braço escravo. Devido ao carvão o vapor criou uma nova Revolução Industrial no outro lado do oceano Atlântico.

Por uma feliz coincidência, em 1848, no final da guerra dos EUA com o México para anexação de grandes extensões de terras, foi descoberto ouro na Califórnia, que desencadeou uma corrida, atraindo gente de todo mundo. Para os americanos da costa leste, a rota mais segura era a marítima, circulando a América Latina pelo cabo Horn. O Rio de Janeiro era um porto de parada obrigatória, o que ampliou o mercado para produtos industrializados americanos em troca da produção agrícola brasileira, especialmente o café. A chamada Tarifa Alves Branco de 1844 unificara as taxas alfandegárias em 30%, acabado com o privilégio de importação de produtos ingleses, que desde a chegada de D. João VI em 1808 pagavam 15%. Além da diversificação de mercados, esta medida gerou saldos que sustentou por muitos anos o Segundo Reinado e a própria unificação do Brasil através da centralização do poder junto à principal fonte de riqueza: o café do vale do rio Paraíba do Sul.

Enquanto as primeiras locomotivas inovavam nos projetos, os primeiros carros de passageiros mantinham uma nítida inspiração nos veículos do tempo da tração animal, como pode ser visto nas figuras, a primeira mostrando um trem da Mohawk & Hudson Railroad e a segunda uma foto clássica da primeira ferrovia brasileira, a Estrada de Ferro Mauá, inaugurada em 30 de abril de 1854, com os carros de passageiros inspirados nas diligências.

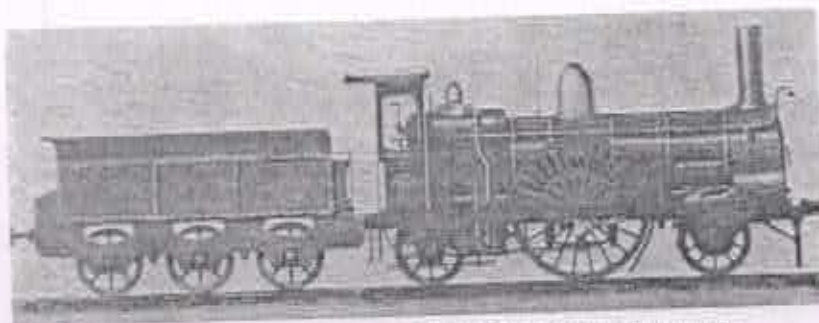


DeWitt Clinton rebocando carros entre Albany e Shenectady, 1831



A locomotiva nº 1 – Baronesa, na inauguração da E.F.Mauá em 1854

Por ter o Brasil ingressado mais tardiamente na era do vapor, a locomotiva Baronesa, fabricada em 1852 por Willian Fairbain & Sons (denominação em homenagem à esposa do Barão de Mauá, o empresário Irineu Evangelista de Souza), assim como a locomotiva Princesa Imperial, fabricada por Robert Stephenson (denominação homenageando a imperatriz D.Tereza Cristina), para a Estrada de Ferro D. Pedro II (EFDPII), inaugurada em 29 de abril de 1858, exibem em comum roda gulas menores na dianteira. A Princesa Imperial, embora poucos anos mais nova, apresenta linhas mais modernas, como a cabine para o maquinista e vagão tender. Um ponto comum era chapa de cobertura, como uma espécie de "para-lamas" sobre as rodas motrizes, que constitui uma diferença mais visível das locomotivas inglesas para as americanas dos primeiros anos da era do vapor.



Locomotiva Princesa Imperial da EFDPII inaugurada em 1858

Em 1860, quando as ferrovias brasileiras engatinhavam, com pouco mais que uma centena de quilômetros, a malha americana já atingia 49.288 km, extensão nunca alcançada pelo Brasil. Nenhum outro fabricante mundial de equipamento ferroviário conseguiu a escala produtiva dos americanos.

### A evolução das Locomotivas

Na Guerra Civil Americana (1861-1865) o objetivo principal era sempre destruir as ferrovias e reconstruí-las foi também o primeiro objetivo quando a guerra terminou. As locomotivas Americanas foram as mais utilizadas, tanto durante o conflito como depois na reconstrução, quando o presidente Abraham Lincoln, ao perceber durante a guerra os problemas logísticos decorrentes das 13 bitolas diferentes, determinou sua unificação em todo o território americano.



"General", locomotiva American veterana da Guerra da Civil 1861-65



Foi também devido a Lincoln, que em 1862 durante a guerra, determinou a ligação ferroviária costa a costa, materializada na que é, provavelmente, a fotografia mais divulgada da história ferroviária, a célebre junção, no dia 10 de maio de 1869, em Promontory, no estado de Utah, das linhas da Central Pacific Railroad com a Union Pacific Railroad, a primeira ferrovia transcontinental. Fazem parte da pose de autoridades e operários duas Americans, a da esquerda, chamada Júpiter, com chaminé balão, indicando que queimava lenha e havida chega à costa oeste dando a volta pelo cabo Horn, e a da direita, simplesmente Número 191, com chaminé cilíndrica, indicando que queimava carvão mineral.



Dois Americans na primeira ferrovia transcontinental, Utah, EUA, 1869

Nove anos depois, no Brasil, em 1877, na cidade paulista de Cruzeiro, houve também a uma importante junção de ferrovias, mas com bitolas diferentes, pois a linha da EFCB tinha bitola de 1,60m e a linha da EF São Paulo - Rio de Janeiro era métrica. Nenhum presidente da república brasileiro se interessou em unificação de bitolas.

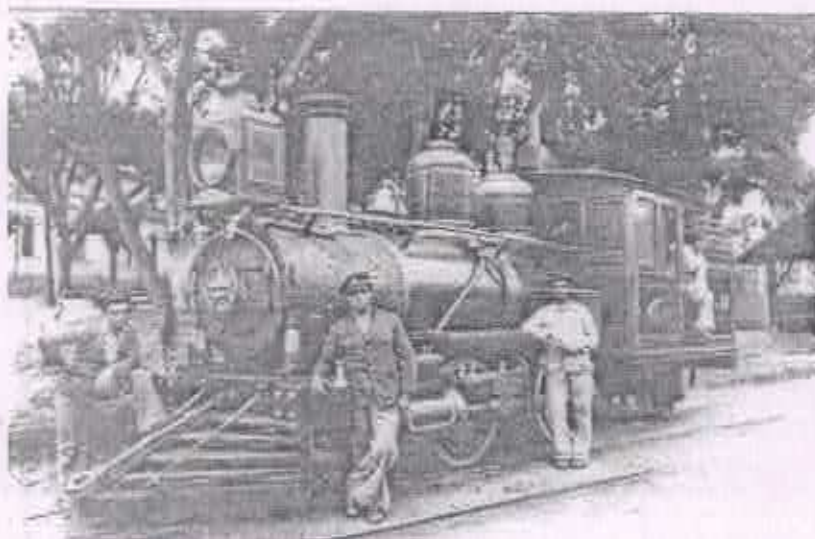
No que se refere às locomotivas de lastro, também no Brasil as práticas Americanas, com uma silhueta de inesquecíveis filmes de Far-West, eram as preferidas para obras de construção, como na EFCB no prolongamento para Monte Azul, em meados da década de 1940. Quase um século depois dos americanos terem ligado o país costa a costa, o Brasil estava ainda ligando as regiões Sudeste e Nordeste por ferrovia. Em ambas as Americans posavam para fotos históricas.



Valente "American" de novo na linha depois de descarrilada durante as obras



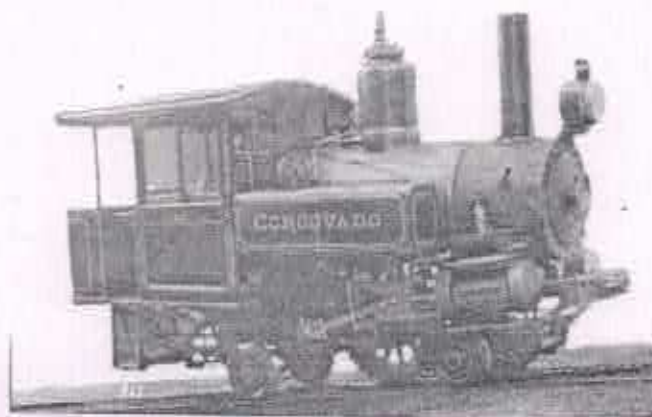
American de Lastro trabalhando nas obras da linha para Monte Azul em 1944



American em plena operação na década 60 do século XX

Quando foi construída a Estrada de Ferro Mauá, em 1854, a tecnologia preconizada pelos ingleses para vencer serras era o sistema funicular, adotado na São Paulo Railway em 1867, entre Santos e o Planalto. Pelo alto custo envolvido, a estrada pioneira finalizou na Raiz da Serra, com 16,3 km de extensão. Chegou a Petrópolis somente em 1884, perto do fim do Império, quando a EFCB já finalizara com a bitola larga em Queluz de Minas, hoje Conselheiro Lafayete, foi que adotando um sistema de cremalheira patenteado em 1863 pelo suíço Niklaus Riggensbach e aplicado pela primeira vez em 1870.

A tecnologia foi adotada tanto na E.F. Príncipe do Grão Pará para Petrópolis como na Estrada de Ferro Corcovado, em 1885.



Locomotiva Baldwin no sistema cremalheira Rignebach, 1885

Fonte: <http://maglevcobra.blogspot.com/2007/07/evoluo-da-trao-vapor-continuo.html>. Acessado em 23/01/08 às 16h00min.

### 12.1. Cópia da ata da reunião do Conselho Municipal de Patrimônio Cultural aprovando o tombamento provisório

12

Ata do Conselho Deliberativo Municipal de Patrimônio Cultural de Antônio Carlos. Aos doze dias do mês de dezembro de 2007 reuniram-se na S. M. Adelaide em sessão os membros do Conselho Deliberativo Municipal de Patrimônio Cultural de Antônio Carlos juntamente com Kelly Lima, representante da "Rede Cidade". Foi apresentada a portaria (nº 74) de nomeação dos membros do conselho, datada de 09/11/07 e o termo de posse assinado na ocasião. Esta é a primeira reunião oficial, após a posse dos novos membros. A reunião foi dirigida pela representante da "Rede Cidade" que fez colocações a par do imenso fôto sobre o patrimônio, a pesquisa feita sobre os pontos inventariados pelos membros do conselho. Esta pesquisa deverá ser feita mais intensivamente procurando levantar dados (históricos) sobre os locais, bem como fotos que possam tornar possível a investigação. Os pontos que devem ser o foco da pesquisa pelos membros do conselho são: as casas e a estação de Compede, as casas e a estação de João Alves e as casas, a estação e o pontilhão de Dr. São Bento, a estação, a casa da cultura, as casas da rede e as casas d'água da rede de Antônio Carlos, estas últimas não inventariadas no ano de 2008. Foi também colocada sobre a aprovação do tombamento provisório da "excumtiva 66" pelo conselho, neste ponto foi explicado o processo de tombamento definitivo. Também foi falado sobre o levantamento de dados sobre o fôto simbólico "Ruiz e Souza" que faz parte na estação da sede da cidade. O conselho deve, portanto, formar destruzes de intervenções sobre o "lens" tombado visto que cada ponto cadastrado pelo município equivale a aproximadamente R\$18.000,00 anuais e que requer de nós um trabalho mais cuidadoso com o patrimônio municipal. Deixamos 4 pontos - trabalho do Patrimônio Municipal e 2 pontos tombamento Federal. A partir de Janeiro de 2008 o município começará a receber a verba, dividida em 12 parcelas, sendo que o dinheiro vem para a prefeitura e cabe ao conselho requerer a verba para serviços e despesas a serem realizadas pelo conselho. Foi deixado claro que o levantamento de dados para a manutenção dos "lens" e de responsabilidade, também, do conselho. Depois disto foi requerido por parte da representante da "Rede Cidade" a catalogação dos livros da Rede C-

dada para melhor controle da "Casa da cultura". Não tendo  
mais nada a tratar foi marcada a próxima reunião para  
27 de dezembro de 2007. Nada mais havendo a tratar eu, Renato de  
Souza Mendes Haratani, secretário, lavrei a seguinte ata, que, se  
aprovada será assinada por todos; em tempo, o conselho anexa  
a esta ata o parecer sobre o tombamento da "Locomotiva 66".  
Simone J. S. das Aguiar Netto, R. Haratani, Samuel P. D. D. Barros, M. T. de Almeida,  
D. L. de Souza M. F. Neto

MEMBROS EFETIVOS:

- |                                        |                                         |
|----------------------------------------|-----------------------------------------|
| 1 - Carmen Lúcia Augusta Diniz Pereira | <u>Carmen Lucia A. Diniz Pereira</u>    |
| 2 - Maria Gorete da Silva              | <u>Maria Gorete da Silva</u>            |
| 3 - Milene Fernandes Bastamp           | <u>Milene Fernandes Bastamp</u>         |
| 4 - Vanilde Terzianha M. de Almeida    | <u>Vanilde T. M. de Almeida</u>         |
| 5 - Simone Maria de Souza M. F. Neto   | <u>Simone Maria de Souza M. F. Neto</u> |

MEMBROS SUPLENTE:

- |                                       |                                          |
|---------------------------------------|------------------------------------------|
| 1 - Itensia de Souza Mendes Haratani  | <u>Itensia de Souza Mendes Haratani</u>  |
| 2 - Herminda Augusta Ferreira Ribeiro | <u>Herminda Augusta Ferreira Ribeiro</u> |
| 3 - Maria Teresa Bernuicho            | <u>Maria Teresa Bernuicho</u>            |
| 4 - Samuel de Tarsu P. D. Barros      | <u>Samuel de Tarsu P. D. Barros</u>      |
| 5 - Antônio Luiz Barbosa Dias         | <u>Antônio Luiz Barbosa Dias</u>         |

12.2. Cópia da ata da reunião do Conselho Municipal de Patrimônio Cultural discutindo e aprovando as diretrizes de intervenção para o bem tombado

13

Ata da Reunião do Conselho do Patrimônio Cultural do município de Antônio Carlos, estado de Minas Gerais.

Às 10 dias de janeiro de dois mil e oito (2008), às 14:00hs, foi realizada na Casa de Cultura, uma reunião do Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Antônio Carlos. A presidente do Conselho, Sra. Carmem Lúcia Augusta Diniz Pereira, deu as boas vindas, saudando a todos, e iniciou a reunião com a pauta principal de informar aos membros do Conselho e sobre o processo definitivo de tombamento da locomotiva nº 66. Iniciou dizendo que o edital permaneceu exposto no quadro de avisos da Prefeitura, destinado a informar a população sobre o tombamento provisório do bem. Informou que a notificação formal do tombamento provisório foi enviada ao BP nº 14 na data de 14 de dezembro de 2007, conforme exigências, e passados os 15 dias, não houve manifestações contrárias. Durante o processo de tombamento, as diretrizes de intervenção a serem adotadas com o intuito de regulamentar as possíveis intervenções no bem foram discutidas e aprovadas por este Conselho, e encontram-se anexadas a seguir e integram o Processo de Tombamento. A Prefeitura assinou o decreto nº 0140/2008, de 02 de janeiro de 2008, documento que instaura o tombamento do bem. Com o decreto assinado, a presidente do Conselho, juntamente com os membros presentes, fez-se emitir em ata o termo "Tombamento Definitivo da Locomotiva nº 66", estando agora o bem cultural protegido de possíveis descaracterizações sem antes passar pela anuência do Conselho, além de preservar seu valor artístico, cultural e histórico. A Presidente Sra. Carmem Lúcia Augusta Diniz Pereira fez a inscrição nº 09 no livro de tombamento municipal, registrando assim o tombamento definitivo do bem cultural em questão. A locomotiva nº 66 está agora sujeita a proteção especial de acordo com a Lei Municipal nº 865/1983, de 03 de outubro de 1983 e ata de 10 de janeiro de 2008. Não tendo mais nada a tratar, encerra S. M. Untani, como secretária do

a presente ata:

Antônio Carlos, 10 de janeiro de 2008.

Rafaela Antunes, Marcellyne Maria Souza de Oliveira, Bruna de  
Oliveira, Mariana Louzada e M. do Socorro de Menezes

Diretrizes de intervenção para o bem tombado locomotiva nº 66, discutidas e aprovadas pelo Conselho Municipal de Patrimônio Cultural:

- Impedir a modificação de qualquer característica estilística original do bem;
- Impedir sua descaracterização através do uso inadequado de materiais e técnicas de conservação e restauração ou de qualquer outro tipo de intervenção não especializada;
- Estabelecer um cronograma permanente de manutenção e limpeza do bem, utilizando materiais adequados, e tomando-se todo o cuidado para que este ato benéfico não venha a comprometer sua integridade;
- Impedir que elementos estranhos sejam incorporados ao bem de modo que o danifiquem e, caso isso ocorra, os mesmos deverão ser removidos com cuidado;
- Melhor seria que o bem ficasse em local fechado e arejado, a exemplo de um galpão, protegido contra a ação de intempéries, umidade, calor e luz em excesso, além de animais que possam danificá-lo, como pombos, outros pássaros, morcegos, etc.;
- Caso não possa se transferir o bem para um local fechado, a exemplo de um galpão, poder-se-ia se pensar na colocação de telas protetoras que impedissem o acesso de animais como pombos, outros pássaros, morcegos, etc., para se evitar danos maiores provocados por eles;
- O imóvel onde se encontra o bem deverá ser equipado com sistemas de prevenção e combate a incêndio, além de alarmas e equipamentos preventivos contra roubo;
- As instalações elétricas inadequadas devem ser imediatamente removidas dos locais onde se encontram e, em épocas em que se quiser deixar o bem, as instalações devem ser fixadas preferencialmente no próprio prédio e não no bem, ou utilizando materiais que não o comprometam, levando-se em conta a orientação do Corpo de Bombeiros mais próximo. Essa decoração de natal, se existir, deverá ser retirada, com cuidado, no dia 06 de janeiro;
- Realizar uma iluminação adequada no prédio onde o bem se encontra, a fim de valorizá-lo;
- Para a realização de qualquer intervenção no bem, deverá ser contratado um conservador/restaurador, com comprovada experiência na área.

### 12.3. Edital de Tombamento

#### EDITAL DE TOMBAMENTO

O Presidente do Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Antônio Carlos faz saber a todos quantos o presente Edital virem ou conhecimento tiverem e interessar possa, para os fins estabelecidos na Lei nº 865 de 03 de outubro de 1983 e do Decreto n.º 03 de 12 de agosto de 1986 (Decreto que cria o Conselho), que o bem cultural **LOCOMOTIVA 66**, situado à Praça da Estação, s/nº, por seu valor histórico, estilístico e artístico, visto que é uma peça rara e simboliza toda a importância da ferrovia para o desenvolvimento do município de Antônio Carlos, do Estado de Minas Gerais e do Brasil, fica sob proteção de Tombamento Provisório, conforme art. nº 01 da Lei nº 865, de 03 de outubro de 1983, correndo, a partir da data da publicação deste, o prazo de 15 (quinze) dias para manifestação dos interessados, que poderão impugnar o tombamento ou manifestar sua anuência.

O Conselho Municipal do Patrimônio Cultural do Município de Antônio Carlos está à disposição dos interessados para os esclarecimentos necessários.

Antônio Carlos, 13 de dezembro de 2007.



\_\_\_\_\_  
Carmem Lúcia Augusta Diniz Pereira  
Presidente do Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Antônio Carlos



## 12.4. Cópia da Publicação do Edital de Tombamento



### Município de Antônio Carlos ESTADO DE MINAS GERAIS

#### DECLARAÇÃO

Em conformidade com as exigências do Quadro III da Deliberação Normativa do Conselho Curador do IEPHA/MG - Deliberação 01/2005, DECLARO que o Edital de Tombamento de 13 de dezembro de 2007, que faz o tombamento provisório do bem "LOCOMOTIVA 66", foi publicado no quadro destinado a esse fim - quadro de publicações da Prefeitura Municipal - na data de sua aprovação e encontra-se em vigor.

Antônio Carlos, 14 de dezembro de 2007.

Araci Cristina Araújo Cervathó  
Prefeita Municipal de Antônio Carlos

## 12.5. Parecer sobre o tombamento elaborado por profissional habilitado

O bem em questão, objeto de tombamento do Conselho Municipal de Patrimônio Cultural do Município de Antônio Carlos, representa uma época deveras peculiar tanto no que tange à história da ferrovia no Brasil e principalmente, em Minas Gerais.

A "Locomotiva 66" é uma locomotiva a vapor que simboliza toda a importância da ferrovia para o Município de Antônio Carlos, para o Estado de Minas Gerais e para o Brasil. Este bem é o símbolo do início da Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM), terceira ferrovia do estado, que tem seu quilômetro zero localizado no referido município, na confluência com a Estrada de Ferro Dom Pedro II, uma das primeiras estradas de ferro do Brasil, e a primeira de Minas Gerais.

A "Locomotiva 66" é um documento vivo. Símbolo de todo um contexto e da importância dos primeiros tempos percorridos sob os trilhos, que procuravam ligar as diversas regiões desse imenso país. Vários foram os municípios e localidades que surgiram somente em função da passagem dos trens que iam e vinham, levando cargas, passageiros e riquezas.

Dai sua grande importância para a comunidade local. Ela é a representação material de toda a história da ferrovia no município. A vida de Sítio, atual Antônio Carlos, girava em torno da chegada e saída dos trens. Os mesmos fomentaram consideravelmente o desenvolvimento da região, aumentando o fluxo de pessoas e mercadorias e fazendo crescer o comércio local.

A memória afetiva que emana dos trens em todo o Estado de Minas Gerais já foi cantada e figurou em versos e prosas de nossos mais famosos escritores. A demanda turística pela volta e recuperação da malha ferroviária através do interior do estado é cada vez mais notável.

Dessa forma, recomenda-se além do Tombamento Municipal do referido bem, ou seja, a "Locomotiva 66", que ela seja preservada de forma adequada e receba manutenção constante para que esteja apta a, quem sabe um dia, voltar a apitar e soltar fumaça pelos caminhos anteriormente percorridos.

Belo Horizonte, 13 de dezembro de 2007.

Gabriella Moyle | MG 8.036.267 - SSP/MG  
Historiadora e Conservadora-Restauradora

## 12.6. Parecer sobre o tombamento elaborado pelo conselheiro integrante do Conselho Municipal do Patrimônio Cultural

### PARECER SOBRE O TOMBAMENTO

O Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Antônio Carlos achou por bem tomba a **LOCOMOTIVA 66** conforme ata da reunião do dia 12 de dezembro de 2007, em função da importância de suas características artísticas, estilísticas e históricas, visto que é uma peça rara e simboliza toda a importância da ferrovia para o desenvolvimento do município de Antônio Carlos, do Estado de Minas Gerais e do Brasil, para melhor cuidar dessas, de sua preservação e garantir a sua salvaguarda.

Antônio Carlos, 13 de dezembro de 2007.



---

Carmem Lúcia Augusta Diniz Pereira  
Presidente do Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Antônio Carlos

## 12.7. Notificação de tombamento ao proprietário do bem tombado ou a seu representante legal

### NOTIFICAÇÃO DE TOMBAMENTO Nº 09

À Senhora Prefeita Municipal de Antônio Carlos;  
Araci Cristina Araújo Carvalho  
Responsável pelo Bem Cultural **LOCOMOTIVA 66**;

Venho comunicar a V.S.<sup>a</sup>, para os fins estabelecidos na Lei Municipal nº 565, de 03 de outubro de 1983, que foi aprovado pelo Conselho Municipal do Patrimônio Cultural deste município em reunião datada de 12 de dezembro de 2007, o tombamento do bem **LOCOMOTIVA 66**, localizado à Praça da Estação, s/nº, Minas Gerais, por seu valor histórico, estilístico e artístico, visto que é uma peça rara e simboliza toda a importância da ferrovia para o desenvolvimento do município de Antônio Carlos, do Estado de Minas Gerais e do Brasil.

Solicito, pois, a V. S.<sup>a</sup> o obséquio de acusar o recebimento da presente Notificação, assinando o recibo anexo e devolvendo-o a este Conselho, bem como anuir ao tombamento ou oferecer, se o quiser, as razões de sua impugnação no prazo de 15 (quinze) dias corridos a partir da data de recebimento desta correspondência.

Antônio Carlos, 14 de dezembro de 2007.



Carmem Lúcia Augusta Diniz Pereira

Presidente do Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Antônio Carlos



## 12.8. Recibo da notificação de tombamento

### RECIBO

Recebi a Notificação n.º 09 do Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Antônio Carlos referente ao tombamento do bem **LOCOMOTIVA 66**, localizado na Praça da Estação, s/nº - Centro, Antônio Carlos, Minas Gerais, ficando ciente do mesmo.

Antônio Carlos, 17 de dezembro de 2007.

Araci Cristina Araujo Carvalho  
Prefeita Municipal de Antônio Carlos

## 12.9. Cópia da ata da reunião do Conselho Municipal de Patrimônio Cultural aprovando o tombamento definitivo

13

Ata da Reunião do Conselho do Patrimônio Cultural do município de Antônio Carlos, estado de Minas Gerais.

Às dez (10) dias de janeiro de dois mil e oito (2008), às 14:00h, foi realizada na Casa de Cultura, uma reunião do Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Antônio Carlos. A presidente do Conselho, Sra. Carmem Lúcia Augusta Diniz Pereira, deu as boas vindas, saudando a todas, e iniciou a reunião com a pauta principal de informar aos membros do Conselho e sobre o processo definitivo de tombamento da locomotiva nº 66. Iniciou discorrendo que o edital permaneceu exposto no quadro de avisos da Prefeitura, destinado a informar à população sobre o tombamento provisório do bem. Informou que a notificação formal do tombamento provisório foi enviada ao ex Prefeito na data de 14 de dezembro de 2007, conforme exigência, e passados os 15 dias, não houve manifestações contrárias. Durante o processo de tombamento, as diretrizes de intervenção a serem adotadas com o intuito de regulamentar as possíveis intervenções no bem foram discutidas e aprovadas por este Conselho, e encontram-se anexadas ao requerimento integrando o Processo de Tombamento. A Prefeitura assinou o decreto nº 0180/2008, de 02 de janeiro de 2008, documento que instaura o tombamento do bem. Com o decreto assinado, a presidente do Conselho, juntamente com os membros presentes, fez-se anexar em ata o termo "Tombamento Definitivo da Locomotiva nº 66", visando agora o bem cultural protegido de possíveis descaracterizações sem antes passar pela anuência do Conselho, além de preservar seu valor artístico, cultural e histórico. A Presidente Sra. Carmem Lúcia Augusta Diniz Pereira fez a inscrição nº 09 no livro de tombamento municipal, registrando assim o tombamento definitivo do bem cultural em questão. A locomotiva nº 66 está agora sujeita a proteção especial de acordo com a Lei Municipal nº 865/1983, de 03 de outubro de 1983 e ata de 10 de janeiro de 2008. Não tendo mais nada a tratar, eu Renata S. M. Honatani, como secretária do

em presente ato.

Antônio Carlos, 10 de janeiro de 2008.

Rita Helena, Maria Lygia, Maria Tereza de Oliveira, Renata,  
Cláudia, Mônica e Sueli e Mônica de Maria José

**Diretrizes de intervenção para o bem tombado locomotiva nº 66, discutidas e aprovadas pelo Conselho Municipal de Patrimônio Cultural.**

- Impedir a modificação de qualquer característica estilística original do bem;
- Impedir sua descaracterização através do uso inadequado de materiais e técnicas de conservação e restauração ou de qualquer outro tipo de intervenção não especializada;
- Estabelecer um cronograma permanente de manutenção e limpeza do bem, utilizando materiais adequados, e tomar-se todo o cuidado para que este ato benéfico não venha a comprometer sua integridade;
- Impedir que elementos estranhos sejam incorporados ao bem de modo que o danifiquem e, caso isso ocorra, os mesmos deverão ser removidos com cuidado;
- Melhor seria que o bem ficasse em local fechado e arejado, a exemplo de um galpão, protegido contra a ação de intempéries, umidade, calor e luz em excesso, além de animais que possam danificá-lo, como pombos, outros pássaros, morcegos, etc.;
- Caso não possa se transferir o bem para um local fechado, a exemplo de um galpão, poder-se-ia se pensar na colocação de telas protetoras que impedissem o acesso de animais como pombas, outros pássaros, morcegos, etc., para se evitar danos maiores provocados por eles;
- O imóvel onde se encontra o bem deverá ser equipado com sistemas de prevenção e combate a incêndio, além de alarmas e equipamentos preventivos contra roubo;
- As instalações elétricas inadequadas devem ser imediatamente removidas dos locais onde se encontram e, em épocas em que se quiser decorar o bem, as instalações devem ser fixadas preferencialmente no próprio prédio e não no bem, ou utilizando materiais que não o comprometam, levando-se em conta a orientação do Corpo de Bombeiros mais próximo. Essa decoração de natal, se existir, deverá ser retirada, com cuidado, no dia 06 de janeiro;
- Realizar uma iluminação adequada no prédio onde o bem se encontra, a fim de valorizá-lo;
- Para a realização de qualquer intervenção no bem, deverá ser contratado um conservador/restaurador, com comprovada experiência na área.

## 12.10. Cópia da publicação das atas do Conselho



# Município de ANTÔNIO CARLOS

ESTADO DE MINAS GERAIS

### DECLARAÇÃO

Em conformidade com as exigências do Quadro I da Deliberação Normativa do Conselho Curador do IEPHA/MG - Deliberação 01/2005, **DECLARO** que as atas de reuniões do Conselho Municipal de Patrimônio Cultural foram publicadas no quadro de publicações da Prefeitura Municipal, para o conhecimento de toda a comunidade interessada.

Antônio Carlos, 10 de abril de 2008.

Araci Cristina Araújo Carvalho  
Prefeita Municipal de Antônio Carlos



12.11. Cópia do decreto de tombamento do bem cultural



**Município de Antônio Carlos**  
ESTADO DE MINAS GERAIS

**DECRETO N.º 0175/2008**

A Prefeita Municipal de Antônio Carlos em conformidade com os fins estabelecidos na Lei n.º 865, de 03 de outubro de 1983, lei que estabelece as normas de proteção do patrimônio cultural deste Município, decreta o Tombamento do bem **LOCOMOTIVA 66** situado à Praça da Estação, s/nº - Centro, por seu valor histórico, estilístico e artístico, visto que é uma peça rara e simboliza toda a importância da ferrovia para o desenvolvimento do município de Antônio Carlos, do Estado de Minas Gerais e do Brasil. Este bem cultural fica sujeito às diretrizes de proteção estabelecidas pela Lei nº 865, não podendo ser destruído, mutilado ou sofrer intervenções sem prévia deliberação do Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Antônio Carlos.

Antônio Carlos, 02 de janeiro de 2008.

Araci Cristina Araújo Carvalho  
Prefeita Municipal de Antônio Carlos

## 12.12. Cópia da publicação do ato de tombamento



### Município de ANTÔNIO CARLOS ESTADO DE MINAS GERAIS

#### DECLARAÇÃO

Em conformidade com as exigências do Quadro III da Deliberação Normativa do Conselho Curador do IEPHA/MG - Deliberação 01/2005, DECLARO que o Edital de Tombamento de 13 de dezembro de 2007, que faz o tombamento provisório do bem "LOCOMOTIVA 66", foi publicado no quadro destinado a esse fim - quadro de publicações da Prefeitura Municipal - na data de sua aprovação e encontra-se em vigor.

Antônio Carlos, 14 de dezembro de 2007.

Araci Cristina Araújo Carvalho  
Prefeita Municipal de Antônio Carlos

12.13. Cópia da inscrição do bem cultural no livro de tomo

Bunny  
9

INSCRIÇÃO NO LIVRO DE TOMBO

Inscrição nº 09/2008 - O bem cultural **LOCOMOTIVA N° 66**, situado à Praça da Estação, s/n° - Centro, Antônio Carlos, Minas Gerais por seu valor histórico, estilístico e artístico, visto que é uma peça rara, que simboliza toda a importância da ferrovia para o desenvolvimento do Município de Antônio Carlos, está tombado pelo decreto n.º 0175/2006, de 02 de janeiro de 2006. Fica, portanto inscrito neste livro do Tombo, segundo o número 09/2008 e sujeito à proteção especial de acordo com a Lei Municipal n.º 865, de 03 de outubro de 1993 e ata, de 10 de janeiro de 2008.

Antônio Carlos, 11 de janeiro de 2008.



Carmem Lúcia Augusta Diniz Pereira

Presidente do Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Antônio Carlos

- ANASTASIA, Carla M. J. *A Geografia do crime: violência nas Minas setecentistas*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2005.
- ANTÔNIO CARLOS. *Borda Campo: coração da estrada real*. Antônio Carlos: Prefeitura Municipal de Antônio Carlos.
- ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO. *Enciclopédia dos municípios brasileiros – Minas Gerais*. Rio de Janeiro: IBGE, 1958. v. 24.
- BARBOSA, Waldemar de Almeida. *Dicionário histórico geográfico de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1995.
- BOTELHO, Ângela Vianna; REIS, Liana Maria. *Dicionário histórico Brasil: colônia e império*. Belo Horizonte: Autêntica, 2003.
- \_\_\_\_\_. ROMEIRO, Adriana. *Dicionário histórico das Minas Gerais: período colonial*. Belo Horizonte: Autêntica, 2003.
- BURDEN, Ernest. *Dicionário ilustrado de arquitetura*. Porto Alegre: Bookman, 2006.
- CAMPOS, Helena Guimarães; FARIA, Ricardo de Moura. *História de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Lê, 2005.
- Estado de Minas – terça-feira, 19 de dezembro de 2006, Caderno gerais, página 23.
- GUIA MINASTUR, Especial Estrada Real. Belo Horizonte: Minastur, 2006.
- LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. *A Máquina tração do progresso – memórias da ferrovia no oeste de Minas: entre o sertão e a civilização, 1880 a 1930*. Dissertação apresentada ao Programa de Pós Graduação em História da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. (MESTRADO). UFMG: Maio de 2003.
- PIMENTA, Demerval José *et al.* *As Ferrovias em Minas Gerais*. Belo Horizonte: SESC/MG, 2003. 188 p.
- SERPA, Maria Gabriella de Andrada. *Pequena história do município de Antônio Carlos*. Barbacena: Cidade de Barbacena, 2005.
- VAINFAS, Ronaldo (Org.). *Dicionário do Brasil colonial: 1500-1808*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2000.
- VASCONCELOS, Diogo Pereira Ribeiro de; FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. *Breve descrição geográfica, física e política da capitania de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1994. 188p.
- \_\_\_\_\_. *Historia antiga das Minas Gerais: (1703-1720)*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1948. 2v.
- <http://www.almg.gov.br/index.asp?grupo=estado&diretorio=munmg&arquivo=municipios&municipio=2902>. Acesso em: 10 jan. 2007 às 22hs30min.
- [http://www.tjmg.gov.br/cgi-bin/servicos/gj/guia\\_judiciario\\_pesquisa.cgi?lst\\_opcao=7&txt\\_tipo\\_pesquisa=2&cbo\\_nome\\_comarca=0056](http://www.tjmg.gov.br/cgi-bin/servicos/gj/guia_judiciario_pesquisa.cgi?lst_opcao=7&txt_tipo_pesquisa=2&cbo_nome_comarca=0056). Acesso em: 10 jan. 2007 às 23hs15min.
- [http://www.tre-mg.gov.br/eleicoes/eleicoes\\_2006/ele2006/resultado\\_de\\_eleicoes.htm](http://www.tre-mg.gov.br/eleicoes/eleicoes_2006/ele2006/resultado_de_eleicoes.htm). Acesso em: 10 jan. 2007 às 23hs55min.

- [http://www.estacoesferroviarias.com.br/rmv\\_tronco/rmv\\_tronco.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/rmv_tronco/rmv_tronco.htm). Acesso em: 12 fev. 2007 às 18hs.
- <http://www.estradareal.org.br/notic/index.asp?codigo=1376>. Acesso em: 12 fev. 2007 às 20hs30min.
- <http://www.fem.unicamp.br/~em313/paginas/locom0/locom0.html>. Acessado em 23/01/08 às 17h00min.
- [http://pt.wikipedia.org/wiki/Imagem:Steam\\_locomotive\\_work.gif](http://pt.wikipedia.org/wiki/Imagem:Steam_locomotive_work.gif). Acessado em 23/01/08 às 16h30min.

## EQUIPE TÉCNICA



ARQUITETURA | URBANISMO | PATRIMÔNIO CULTURAL

Rua Major Lopes, 42A | 30330-050 | São Pedro | BHZ-Minas Gerais  
 (031) 3282-1615 | 3221-2132 | [redacidade@redacidade-ds.com.br](mailto:redacidade@redacidade-ds.com.br)

Juliana Penna Diniz | CREA: 70.417/D

Karlne de Arimatéia | CREA: 77.279/D

Leticia Carvalho Assis | CREA: 71.248/D

Rafael Caldeira F. Pinto | CREA: 70.007/D

## Responsável pela Coordenação do Dossiê

Kelly C. Lima e Silva  
 Arquiteta e Urbanista | CREA: 82.757/D

## Responsáveis Técnicos

Gabriella Moyle  
 Historiadora e Restauradora | MG 8.036.267  
 Responsável pela elaboração do dossiê e do  
 laudo técnico

Priscilla de Cássia Lima Mattos de Arimatéia  
 Historiadora | CPF: 012.750.246-70  
 Responsável pela elaboração (revisão) dos  
 históricos

Leticia Carvalho Assis  
 Arquiteta e Urbanista | CREA: 71.248/D  
 Responsável pela revisão do dossiê

## Colaboradores

Vanilda Terezinha Mendes de Almeida  
 Chefe do Setor de Patrimônio Cultural da Prefeitura Municipal de Antônio Carlos  
 Av. Henrique Diniz, nº 140 - Centro.  
 Telefone: (32) 3346-1504  
 E-mail: [pmac-saude@city10.com.br](mailto:pmac-saude@city10.com.br)

Marcelo Toledo Pereira de Sá  
 Estagiário de Arquitetura e Urbanismo

Paula Guimarães Coelho  
 Estagiária de Arquitetura e Urbanismo

Sarah Floresta Leal  
 Estagiária de Arquitetura e Urbanismo

Thales Coelho Machado  
 Estagiário de História

Este trabalho foi elaborado nas cidades de Antônio Carlos e Belo Horizonte, no período de dezembro de 2007 a janeiro de 2008.