



Marco Zero
Dossiê de Tombamento
do Patrimônio Cultural
de Antônio Carlos - MG



EXERCÍCIO 2608
PASTA QUADRO III (PASTA 1/2)

ÍNDICE

1. FICHA DE ANÁLISE DA CORREÇÃO DO DOSSIÊ PELO IEPH/MG	2
2. INTRODUÇÃO	5
3. HISTÓRICO DO MUNICÍPIO E DO DISTRITO	6
4. HISTÓRICO E CONTEXTUALIZAÇÃO DO BEM CULTURAL	17
5. DESCRIÇÃO E ANÁLISE DETALHADA DO BEM CULTURAL	23
6. PERÍMETRO DE TOMBAMENTO	25
6.1. DELIMITAÇÃO, DESCRIÇÃO E JUSTIFICATIVA	25
7. DIRETRIZES DE INTERVENÇÃO PARA A ÁREA TOMBADA	26
8. PERÍMETRO DE ENTORNO DE TOMBAMENTO	27
8.1. DELIMITAÇÃO, DESCRIÇÃO E JUSTIFICATIVA	27
9. DIRETRIZES DE INTERVENÇÃO PARA O ENTORNO DE TOMBAMENTO	29
10. FICHA DE INVENTÁRIO	30
11. DOCUMENTAÇÃO CARTOGRÁFICA	37
12. DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA	40
13. LAUDO DE AVALIAÇÃO SOBRE O ESTADO DE CONSERVAÇÃO	48
14. ANEXOS	58
15. DOCUMENTAÇÃO	61
16. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS E DOCUMENTAIS	79
17. FICHA TÉCNICA	80


DOSSIÊS DE TOMBAMENTO - DESCRIÇÃO - QUADRO III

MUNICÍPIO: ANTÔNIO CARLOS

DISTRITO: 1

BEM TOMBADO: MARCO ZERO

Núcleo Histórico
 Conjunto Paisagístico
 Bem Imóvel
 Bem Móvel

ANÁLISE ARQUITETÔNICA/URBANÍSTICA	Não entregue	Aceito			Justificativa / Observação
		Sim	C/ Restrições	Não	
1. Descrição Detalhada				X	Extremamente sucinto Ver obs. 1
2. Definição e descrição do perímetro de tombamento				X	Um pto m é definido como o eixo de Alz. 77
3. Justificativa do perímetro de tombamento				X	O texto m justifica
4. Definição e descrição do perímetro do entorno				X	Repete 2. e 3. sem justificar
5. Justificativa do perímetro do entorno				X	
6. Documentação cartográfica				X	Faltou escala e indicar NORTE
7. Documentação fotográfica		X			
8. Laudo Técnico de avaliação sobre o estado de conservação		X			100% Bom no est. cons. Desnecess. x mas outra coluna
9. Diretrizes de Intervenção		X			
10. Ficha técnica		X			

Conclusão:
 Documentação aceita
 Documentação não aceita: Complementar os itens
 Documentação não aceita: Refazer para o próximo exercício

Observações: ① Dado o caráter do bem, faltaram dimensões, como altura; perfil do elevador e a placa, além de especificar a pedra base.

② Não justificou pq o perímetro de tombamento coincide com o de entorno. Faltou escala e indicações dos logradouros no desenho.

CONCLUSÃO final: tendo em vista os itens m

EXERCÍCIO 2006
DOSSIÊS DE TOMBAMENTO - HISTÓRICO - QUADRO III

MUNICÍPIO: Antônio Carlos Nº
BEM TOMBADO: Marco zero 03

Núcleo Histórico Conjunto Paisagístico Bem Imóvel Bem Móvel

ANÁLISE	Não entregue	Aceito			Justificativa / Observação
		Sim	Com Restrições	Não	
Introdução			X		
Histórico do município				X	
Histórico do local onde o bem móvel se encontra (no caso de Bem móvel ou integrado)	-	-	-	-	
Histórico do bem cultural				X	
Referências Bibliográficas/Documentais				X	muitas fontes citadas e não utilizadas nos texts.
Ficha de inventário				X	
Parecer técnico			X		
Parecer do Conselho			X		
4. Notificação e recibo		X			
0. Cópia da ata aprovando o tombamento		X			
1. Cópia do Decreto		X			
2. Cópia da inscrição no Livro do Tombo		X			
3. Cópia da publicação do ato de tombamento				X	

Conclusão: : Documentação aceita. : Documentação não aceita, complementar itens: X: Documentação não aceita: Refazer para o próximo Exercício.

Observação: 1- Na introdução falhou falar da importância do bem a ser tombado para a comunidade.
2- Texto histórico repetitivo, falta referências sobre a cultura, educação. O contexto histórico ficou mais centrado nos primórdios, sendo que na atualidade as informações sobre o município foram boas.

ANALISTA: Adriana Aguiar de Almeida MASP: 0324753-7 DATA: 17/05/2005

O Texto não apresenta clareza nas informações sobre a origem do bem, como se deu a construção da Estação Ferroviária?, Quais foram as intervenções e usos realizados ao longo do tempo?, e atualmente como está sendo utilizada?

6. Falta informações sobre a origem do bem, sobre sua construção, intervenções, e usos realizados ao longo do tempo. Descrição com conteúdo sem clareza de expressões.

O dossiê contém basicamente um conjunto de informações sobre o Município de Antônio Carlos e de seu Distrito Sede, enfatizando as que dizem respeito ao Marco Zero, aqui também analisado arquitetonicamente.

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, bem como através de consulta aos órgãos municipais e estaduais responsáveis.

Soma-se ao dossiê documentação gráfica constituída por um considerável acervo fotográfico (com fotografias antigas e recentes), plantas e elevações do bem em questão, além de um laudo técnico avaliando as condições do imóvel.

O objetivo do trabalho é fornecer o material suficiente, devidamente analisado, para o tombamento do Marco Zero. O bem, objeto de estudo desse trabalho, é um totem 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 marca o início de uma ferrovia, a Estrada de Ferro Oeste de Minas (terceira ferrovia do estado), que foi de grande importância para o Estado de Minas Gerais e que tem seu quilômetro zero localizado em Antônio Carlos na confluência com a Estrada de Ferro Dom Pedro II, uma das primeiras estradas de ferro do Brasil (terceira ferrovia do país) e a primeira de Minas Gerais.



Localizado na região central do estado de Minas Gerais, o Município de Antônio Carlos pertence à microrregião de Barbacena¹ e é integrante da Associação dos Municípios da Mantiqueira.

Com uma área total de 529,94 Km², seu território é cortado pela Serra da Mantiqueira e pela nascente do Rio das Mortes e do Rio Paraibuna.

Seu clima é tropical seco, sujeito a mudanças bruscas de temperaturas. Apresenta temperatura média anual 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 à Antônio Carlos os distritos de Doutor Sá Fortes, São Sebastião de Campolide e Curral Novo de Minas. Ademais, outros núcleos populacionais se desenvolvem dentro do município, geralmente surgidos em torno de uma fazenda: Fagundes, São Bento, Mantiqueira, Parada Araújo, Jacutinga, Barro Branco, Cachoeirinha, Ponto Novo, Caieiro, Barreiros, Espírito Santo.

A população residente no município no ano de 2005 era de 11.533 habitantes, segundo estatísticas preliminares do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Em comparação a dados anteriores, o crescimento populacional não apresentou diferenças significantes, de acordo com dados que se seguem: em 1970 a população total era de 9.065, sendo 2.942 residentes nas áreas urbanas e 6.123 nas rurais. No ano de 1980, a população rural (6.394) ainda é superior à população urbana (3.206). Uma década depois, a população urbana (3.473) permanece minoritária na região, já que na zona rural a população

¹ Segundo divisão proposta pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) o Estado de Minas Gerais está dividido em 12 macrorregiões e 66 microrregiões. De acordo com o IBGE, este sistema de divisão tem aplicações importantes na elaboração de políticas públicas e no subsídio ao sistema de decisões quanto à localização de atividades econômicas, sociais e tributárias.

era de 6.339 habitantes. No ano de 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 do que na área rural (4.933).

Os índios Puris foram os primeiros habitantes da região que hoje constitui o Município de Antônio Carlos. Estes se agrupavam na cabeceira do Rio das Mortes, dando origem ao Povoador de Borda do Campo.

Figura 1 - Índios Botocudos, Puris, Patachos e Machacali



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

Posteriormente chegaram a região os primeiros bandeirantes.²

No século XVII a Capitania das Minas fervilhava devido a produção aurífera. Nos primórdios da Capitania, três eram os principais caminhos que levavam às suas reservas de ouro: o Caminho Velho, o Caminho Novo e o Caminho da Bahia.

Através dessas rotas terrestres as Gerais eram abastecidas dos produtos necessários a manutenção e à atividade mineradora dos seus habitantes e, no sentido inverso, processava-se o escoamento do ouro e do diamante neia extraídos, rumo aos portos litorâneos. Os núcleos urbanos mineradores eram providos de carne bovina vinda das fazendas dos rios São Francisco, das Velhas e dos principais afluentes. Escravos negros eram levados para o trabalho nas minas, buscados precipuamente no Recôncavo Baiano.

O historiador Márcio Santos nos explica a importância desses caminhos:

² *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)*

"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."
(Santos, Márcio, 2003: 61)

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 de Minas Gerais. Este nasceu de um projeto idealizado por Artur de Sá e Menezes, com o objetivo de reduzir o tempo de viagem entre o litoral sul e as minas. Para colocar em prática o projeto, 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 Paraíba e outra na Borda do Campo. Após diversas dificuldades, em 1700, o sertanista conseguiu concluir a picada para pedestres, passando então a aprimorá-la para que fosse possível também o trânsito de animais de carga, 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 do território colonial à região mineradora da Capitania das Gerais.

Na Capitania das Minas, o Caminho Novo ligava Vila Real, Raposos, Itatiaia/Vila Rica/Vila do Carmo, Carijós, Carandaí, Registro Velho, Borda do Campo, Juiz de Fora, Matias Barbosa, Simão Pereira.

A abertura do Caminho Novo proporcionou uma alteração no cenário sertanista. Segundo Carla Anastasia,

"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." (Anastasia, Carla Maria Junho, 2006: 87)

Atualmente, esses Caminhos foram inseridos no Projeto Estrada Real com o objetivo de incentivar o turismo mineiro.

No Registro Velho, fazenda de Manoel de Pinho, havia uma capela com invocação à Nossa Senhora do Pilar, que servia de matriz à freguesia de Borda do Campo. Uma nova igreja foi construída, encomendada ao engenheiro José Fernandes Pinto Alpoim, no arraial que ficou conhecido como arraial da Igreja Nova, atualmente Barbacena, cujas ruas e sítios também foram projetados por Alpoim. O Arraial da Igreja Nova ficava cerca de 8 a 10 km do Registro Velho.

Devido ao grande volume de ouro e outras riquezas que levavam 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. (Idem: 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, Carla Maria Junho, 2006: 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, Carla Maria Junho, 2006: 140)

Nas últimas décadas do século XVIII, quando se preparava a tentativa libertária da Inconfidência Mineira³, o Caminho Novo se tornou a via privilegiada de propagação das novas idéias.

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

³ 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 independente e implantando a forma republicana de governo. Embora abortada antes de acontecer, a Inconfidência foi a primeira tentativa, no Brasil de romper definitivamente com a ordem colonial.

da Patrulha do Mato, e por ter sido responsável até pela abertura de um dos seus ramais, 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. Márcio, 2003: 63)

Dentre os inconfindentes, 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.

É mister registrar que, foram as estradas reais as principais vias pelas quais circularam os viajantes europeus e brasileiros do século XIX, que deixaram extensos relatos sobre as regiões que conheceram nas suas jornadas pelo interior do território. Homens como Saint-Hilaire, Spix e Martius, Eschwege, Rugendas, Burton e diversos outros incursionaram pelo interior brasileiro.

Em uma dessas viagens, Saint-Hilaire passou pela Borda do Campo no ano de 1822. De acordo com seu relato

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. Maria Gabriella de Andrade, 2005: 64)

Em 1886, o arraial da Borda do Campo foi elevado a Distrito, passando algum tempo depois 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 safras de cereais, razão que o levou a ordenar a passagem da Estrada de Ferro Central do Brasil por aquela localidade. Assim, foi construída no Distrito de Bias Fortes a Estação Sítio que veio dar origem a povoado do mesmo nome. Entretanto, apenas em 1º de janeiro no ano de 1939 a localidade passou a ser denominada oficialmente como Sítio em virtude do Decreto-Lei nº. 148, de 17 de dezembro de 1938.

Na segunda metade do século XIX, foi construída a Estrada de Ferro Oeste de Minas. Destaca-se que Sítio representava o Marco Zero da ferrovia.

Sua função era escoar a produção de gado muar e bovino de corte, além de outros produtos primários e passageiros do centro-oeste de Minas, especificamente Divinópolis e sua região até Barbacena, na estação de Sítio, hoje cidade de Antônio Carlos. Era uma ferrovia de caráter regional, uma raridade num

país onde as ferrovias eram na maioria, voltadas para a exportação e, portanto, direcionados para os portos marítimos.⁴ Sendo um vetor que rasgava os sertões de Minas Gerais rumo ao oeste. 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 EUA.

No final do século XX foi construída uma edificação como apoio da estação. Era um galpão que objetivava a realização de baldeações. Algum tempo depois, foi utilizado como depósito da ferrovia. Já no final do século passou a ser garagem da Prefeitura.

Cabe registrar que, como em todas as cidades interioranas, a vida de Sítio girava em torno da chegada e saída dos trens. Ademais, as ferrovias contribuíram consideravelmente para o desenvolvimento daquela localidade, uma vez que, aumentou o fluxo de pessoas e de mercadorias que circulavam em Sítio, o que fez crescer o comércio local.

Nos dias de hoje, a estação de Sítio está em estado de deterioração devido ao abandono em que se encontra. Faz-se mister reparos nesse complexo ferroviário de inestimável valor histórico. Somente trens de carga, que passam por esse trecho, utilizam os trilhos da estação.

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 de mesmo nome, desmembrado de Barbacena. A mudança do nome se deu em homenagem ao ex-presidente Antônio Carlos Ribeiro de Andrada⁵, destacada figura da política mineira.

Voltando aos primórdios, a primeira Capela dedicada à Nossa Senhora da Piedade começou a ser construída por volta de 1711 na Fazenda da Borda do Campo. Atualmente a Capela está conservada. Há no adro dois relógios datados de 1767.

⁴ 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 cm. O trecho que liga as cidades de São João Del Rei e Tiradentes é o mais importante dos 700 km que formam a antiga Estrada de Ferro Oeste Minas. São 12 km de malha ferroviária, que hoje permanece ativo com finalidades turísticas.

⁵ 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.

Figura IV - Capela de Nossa Senhora da Borda do Campo



Fonte: ANTÔNIO CARLOS. Borda Campo: Coração da Estrada Real. Antônio Carlos: Prefeitura Municipal de Antônio Carlos

O 4º Bispo do Rio de Janeiro, D. Frei Antônio de Guadalupe, criou em 1725 na Capela da Borda do Campo a primeira Freguesia da região. Posteriormente, a Freguesia foi transferida para a Capela de Nossa Senhora do Pilar no Registro Velho, próxima à casa da fazenda do Padre Manoel Rodrigues da Costa. A inauguração oficial da Paróquia em Antônio Carlos ocorreu em 20 de julho de 1941, no mesmo ano em que foi criada a freguesia por provisão.

Em 1885 foi construída outra Capela, tendo Sant'Ana como padroeira. Posteriormente, com a construção da Matriz entre 1925 a 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. Antônio Carlos: Prefeitura Municipal de Antônio Carlos

Os Padres da Congregação do Verbo Divino, que receberam 90 hectares de terra da família Andrada para fundar um Seminário Menor, o Instituto Missionário São Miguel chegam à região em 1926.

Atualmente, o Instituto Missionário São Miguel funciona como Casa de Retiro e área de lazer, para os moradores da região, aos domingos.

Figura VI - Instituto Missionário São Miguel



Fonte: ANTÔNIO CARLOS. Borda Campo: Coração da Estrada Real. Antônio Carlos: Prefeitura Municipal de Antônio Carlos

A religiosidade latente do povo antônio-carlense se expressa pelo grande número de Capelas existentes na região. Existem atualmente no município 20 Capelas, algumas muito distantes do Centro. Entre elas está a de Nossa Senhora da Piedade da Borda do Campo (4km), Nossa Senhora do Rosário (16 km), São Sebastião (5 km), São Domingos Sáviós (centro), São Domingos (1,5 km), Nossa Senhora Aparecida (12 km), São Roque (14 km), São João Batista (5 km), Nossa Senhora de Fátima (10km), 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).⁶

Imigrantes italianos vieram para Barbacena por volta de 1888 incentivados pelo Governo Imperial, objetivando a substituição da mão de obra escrava. Algumas famílias se instalaram em Sá Fortes e Sítio como os Rettore, Bergamaschini, Zonzim e Tolomelli.⁷

No ano de 1889, o distrito recebe o Cartório de Paz e Registro Civil.

As principais atividades econômicas de Antônio Carlos na década de 50 do século XX eram a agricultura e a pecuária.

Segundo dados do IBGE, em 2003 o tomate (de mesa) ocupava o principal produto agrícola, atingindo o rendimento médio de 60.000,00 kg/ha. Além do tomate, os principais produtos cultivados são: a cana-de-açúcar, a batata-inglesa e a mandioca. O rebanho bovino estimado em 13.549 cabeças, os galináceos em 36.430 cabeças.⁸

⁶ Serpa, Maria Gabriella de Andrada, 2005: 81.

⁷ Idem: 73.

⁸ IBGE e Assembléia Legislativa do Estado de Minas Gerais.

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 rosa, tornando-se a terra das frutas e das flores exportados para outros estados e países.

As fábricas de Laticínios representam hoje uma das principais fontes de renda para a cidade, 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 destinado a produção leiteira complementam as atividades econômicas desenvolvidas em Antônio Carlos.

Um dos destaques do município é a grande diversidade cultural, com calendário de festividades que visam preservar as raízes e a memória de seu povo.

Dentre os eventos permanentes de Antônio Carlos sobressaem os seguintes:

- Flequeijo (Festival do Queijo e do Leite) – é a festa oficial da Prefeitura, 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, espetáculos pirotécnicos, 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 movimento toda a cidade com missas, procissões e barraquinhas.

Entre as edificações destacam-se o Instituto Missionário São Miguel, construção em estilo alemão, que hoje funciona como Pousada para Retiros e encontros religiosos. E o prédio onde foi instalada a primeira Escola de Laticínios, onde hoje funciona o Centro Educacional Lima Duarte.

O turismo ecológico é visto como o diferencial da cidade na região. As cachoeiras, formações rochosas, resquícios da Mata Atlântica e as nascentes dos rios são apontados como atrações de grande potencial para o ecoturismo. Em Antônio Carlos é possível praticar esportes radicais como canoagem, rapel, e trilhas de moto, bike e montaria.

Destacam-se:

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

Antônio Carlos possui, ainda, um grande e riquíssimo acervo histórico, representado por antigas fazendas, que são atrativos na esfera do turismo rural, como:

- Fazenda da Borda do Campo – de propriedade da família Andrada Serpa, foi tombada no ano de 1989 pelo Instituto Histórico e Artístico Nacional (IPHAN);
- Fazenda Passa Três – foi construída em 1788. O inconfiante José Aires Gomes foi um dos proprietários da fazenda. Está localizada em área privilegiada de paisagem exuberante;
- Fazenda Cimodócea – localizada no perímetro urbano. Era propriedade do Major Manoel Carlos Pereira de Andrade responsável pela implantação das primeiras indústrias do Município;
- Fazenda do Barro (Gerais de Barros) – conserva ainda 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 barroco;
- Fazenda Olhos D'Água – funciona hoje como Hotel Fazenda Caminho Novo.

Escolas da rede municipal e estadual compõem a rede pública de ensino de Antônio Carlos. É oferecido o ensino pré-escolar, fundamental e médio. Existem no município três Escolas Estaduais e dezesseis Escolas Municipais. Destas, três merecem destaque, por estarem estreitamente ligadas ao desenvolvimento da cidade: o Centro Educacional Lima Duarte, o Instituto São Miguel e a Escola de Menores São Vicente de Paulo. Há, ainda, no município uma Universidade (Campus Magnus - UNIPAC) que está instalada no Distrito de São Sebastião de Campolide.

Quanto ao Poder Judiciário, o município de Antônio Carlos pertence à Comarca de Barbacena.

Segundos dados do Tribunal Regional Eleitoral o eleitorado de Antônio Carlos é composto por 8.997 pessoas,⁹ e a Câmara Municipal é composta por nove vereadores.

A infra-estrutura básica de Antônio Carlos é composta de 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.

Referências Bibliográficas:

- ANASTASIA, Carla M. J. (2005). *A geografia do crime: violência nas Minas setecentistas*. Belo Horizonte: Editora UFMG.
- ANTÔNIO CARLOS. *Borda Campo: Coração da Estrada Real*. Antônio Carlos: Prefeitura Municipal de Antônio Carlos.
- ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO. (1958). *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros – Minas Gerais*. Rio de Janeiro: IBGE. v. 24.

⁹ Tribunal Regional Eleitoral de Minas Gerais – dados baseados nas eleições de 2006.

- BARBOSA, Waldemar de Almeida. (1995). *Dicionário Histórico Geográfico de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia.
- BOTELHO, Ângela Vianna, REIS, Liana Maria. (2003). *Dicionário Histórico Brasil: Colônia e Império*. Belo Horizonte: Autêntica, 2003.
- _____, ROMEIRO, Adriana. (2003.) *Dicionário Histórico das Minas Gerais: Período Colonial*. Belo Horizonte: Autêntica.
- GUIA MINASTUR. (2006). Especial Estrada Real. Belo Horizonte: Minastur.
- CAMPOS, Helena Guimarães, FARIA, Ricardo de Moura. (2005). *História de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Lê

- SANTOS, Márcio. Caminhos. BOTELHO, Ângela Vianna, ROMEIRO, Adriana. (2003). *Dicionário Histórico das Minas Gerais: Período Colonial*. Belo Horizonte: Autêntica. p. 60-64.
- SERPA, Maria Gabriella de Andrada. (2005). *Pequena História do Município de Antônio Carlos*. Barbacena: Cidade de Barbacena, 2005.
- VAINFAS, Ronaldo (Org.) (2000). *Dicionário do Brasil colonial: 1500-1808*. Rio de Janeiro: Objetiva.
- VASCONCELOS, DIOGO PEREIRA RIBEIRO DE; FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. (1994). *Breve descrição geográfica, física e política da capitania de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro. 188p.
- _____, (1948). *História antiga das Minas Gerais: (1703-1720)*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 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. Acesso em: 10 jan. 2007 às 23hs15min.
- 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 2000¹⁰

O Marco Zero, objeto de estudo desse trabalho, é um totem que simboliza a importância da Ferrovia para o Município de Antônio Carlos, para o Estado de Minas Gerais e para o Brasil. Este bem, marca o início de uma ferrovia, a Estrada de Ferro Oeste de Minas (terceira ferrovia do estado), que foi de grande importância para o Estado de Minas Gerais e que tem seu quilômetro zero localizado em 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 nº1982, de 11 de novembro de 1873, autorizou-se à 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 EFCB), atingisse o Rio Grande, em Minas Gerais. Em vista desta autorização, em 02 de fevereiro de 1878, foi organizada a Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM).

Após convenientes estudos foi escolhido o entroncamento, na estação de *Sítio* (atualmente 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 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, no sentido de harmonizar os interesses das duas estradas de ferro.

Assim, começaram-se as obras na então estação de *Sítio* (atualmente Antônio Carlos), no cruzamento do "Km 0" da Estrada de Ferro Oeste de Minas com o "Km 363" da Estrada de Ferro Dom Pedro II (atual Central do Brasil), acompanhando o leito do Rio das Mortes, por empreitada da empresa de Miguel Archanjo da Silva e outros, sob a fiscalização do engenheiro Paulo Freitas de Sá, tendo os trabalhos iniciados em 25 de junho de 1879. *Sítio* foi atingida pela E.F.D. Pedro II em 1878, como visto no texto transcrito abaixo:

"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

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

1875, sendo para notar-se que ali 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 1880.¹¹

No ano seguinte já se construía o ramal da EFOM, que foi inaugurada antes da Dom Pedro II atingir Carandá, em outubro de 1881.



Foto, datada de 1880, do entroncamento do "Km0" da EFOM com o "Km363" da EFDP, em Sítio (atualmente Antônio Carlos).
Foto cedida pela Preserve

Em 30 de setembro de 1880 inaugurava-se a Cia. E. F. Oeste de Minas, começando a ser trafegado os 49 km que ligam Sítio (Antônio Carlos) a Barroso, com a implantação das estações de Sítio, Barroso e o posto telegráfico de Ilhéos. Escolheu-se a bitola de 0,76 m por ser a mais econômica. Possuía duas locomotivas: a n° 1 (atualmente preservada no Museu de São João Del Rei) e a n° 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, São José Del Rei (atualmente Tiradentes) e São João Del Rei, completando a extensão de 147 km.



Foto da locomotiva n° 01, de 1880, foi ela que tracionou em 1881 o trem inaugural, colocando em tráfego os 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"

¹¹ PIMENTA, Demerval José; ELEOTÉRIO, Arysburc Batista; CARAMURU, Hugo. *As Ferrovias em Minas Gerais*. Belo Horizonte: SESC/MG, 2003. 19p.



Foto da locomotiva nº 01, em 1918.
Foto digitalizada do livro "As Ferrovias em Minas Gerais"



Foto da locomotiva nº 01, atualmente no Museu.
Foto digitalizada do livro "As Ferrovias em Minas Gerais"

Da estação de *Sítio* sairia o audacioso plano de levar os seus trilhos pelos sertões oeste, até alcançar a Barra do Paraopeba. Dessa forma, foi prolongada até Aureliano Mourão, em 1887, onde havia uma bifurcação, com uma linha chegando até Lavras em 1888 e a principal seguindo para o norte atingindo finalmente a Barra do Paraopeba, em 1894. Dela saíam diversos e pequenos ramais. Sua função era escorar a produção de gado muar, bovino de corte, produtos primários, além de passageiros do centro-oeste de Minas, principalmente de Divinópolis. Esta ferrovia possuía um caráter regional, uma raridade uma vez que no Brasil a maioria das ferrovias estavam voltadas para a exportação e, portanto direcionadas aos portos marítimos.



Foto da estação de *Sítio*, datada de 1910,
Essa estação foi demolida e deu lugar à
estação atualmente existente no local.
Foto cedida por Marco Giffoni

Nos anos 30, o nome da estação de *Sítio* mudou para *Antonio Carlos*, homenagem ao então Interventor do Estado de Minas Gerais.

Em 1931, a RFOM 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), com exceção do trecho de São João Del Rei à 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 à Tiradentes.
Foto cedida por Teresa Cristina Silveira Vale

A estação de Antônio Carlos fechou definitivamente em 1982, mas ainda encontra-se conservada, inclusive com o totem do Marco Zero da EFOM, sua caixa d'água, assim como inúmeras outras edificações pertencentes à Ferrovia Oeste de Minas e a Ferrovia Central do Brasil, que estão distribuídas, respectivamente, ao logo 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

Originalmente, o totem do Marco Zero encontrava-se defronte da fachada lateral direita da Estação, tomando como referencial o observador em frente ao Marco Zero. Porém, quando os trilhos da EFOM foram retirados, no mandato do Prefeito Municipal Aloísio Marinho de Paula, de 1983 a 1988, a rua (atual Avenida João Cabral com Avenida Henrique Diniz) que, inicialmente, era afastada em relação ao prédio da estação, pela existência dos trilhos da Oeste de Minas, foi aproximada do mesmo e o leito da via ferroviária foi elevado, aproximadamente, um metro de altura para nivelar com a rua, tomando o aspecto que hoje possui. Nesta época, para a realização desta obra o totem do Marco Zero foi retirado de seu local original e foi depositado dentro da estação, e por lá esquecido, até o final da década de 1990.

No mandato do Prefeito Municipal Manoel Rettore Cabral, de 1997 a 2000, o totem do Marco Zero foi recuperado e instalado no privilegiado local onde encontra-se atualmente, na esquina da Avenida João Cabral com a Avenida Henrique Diniz, na calçada entre o Prédio da Estação Ferroviária e o Prédio que abriga o conjunto da máquina, composto pela "Maria Fumaça" e pelo vagão de passageiros. Este último prédio, também obra realizada no mandato de Manoel Rettore, foi construído ao lado do prédio da estação para abrigar o conjunto da máquina, (a edificação original localizada em frente à Caixa d' Água e atualmente demolida era singela e coberta por telhas de amianto) conforme pode-se ver nas inscrições das placas instaladas no prédio, 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"*

Atualmente, o Marco Zero encontra-se no local acima referido, tendo destaque por sua implantação, na confluência de dois prédios importantes e simbólicos, localizados no centro do Distrito Sede, em local de grande destaque. À sua frente foi colocada uma pedra de granito bruta com uma placa comemorativa contendo os seguintes dizeres:

*"Km Zero da Rede Mineira Viação
Antônio Carlos
Resgatando sua memória - Seu passado
Administração 1997-2000
União para o desenvolvimento"*

Atualmente, o prédio da Estação Ferroviária encontra-se desocupado e necessitando de restauração, foco de atenção da atual Prefeita Municipal de Antônio Carlos, Araci Cristina Araújo Carvalho, que está empregando meios para restaurá-lo.

Segundo dados do Jornal Estado de Minas, de 19 de dezembro de 2006 (ver em anexo), foi liberada, pelo Ministério do Turismo, uma verba R\$ 1,5 milhão para o projeto do trem turístico que passará em Antônio Carlos, o que está sendo comemorado fortemente pela comunidade. O trem turístico percorrerá 125 quilômetros de extensão e passará por seis municípios da Zona da Mata e Campo das Vertentes, sendo eles: Matias Barbosa, Juiz de Fora, Ewbank da Câmara, Santos Dumont, Antônio Carlos e Barbacena. A previsão é de que o trem comece a circular em meados de 2007. Dessa forma, a tão

esperada volta do trem e a restauração do prédio da Estação Ferroviária de Antônio Carlos deverá ocorrer o mais breve possível.

Referências 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. UFMG: Maio de 2003.
- PIMENTA, Demerval José; ELEOTÉRIO, Arys bure 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. Acesso em: 12 fev. 2007 às 18hs.
- <http://www.estradaeal.org.br/notic/index.asp?codigo=1376>. Acesso em: 12 fev. 2007 às 20hs30min.

O bem em questão, Marco Zero é um totem fixo e está localizado no centro do Distrito Sede, no local conhecido como Praça da Estação, na esquina da Avenida João Cabral com a Avenida Henrique Diniz, na calçada entre o Prédio da Estação Ferroviária e o Prédio que abriga o conjunto da máquina, composto pela "Maria Fumaça" e pelo vagão de passageiros.

O Marco Zero está implantado na área mais importante e representativa do Distrito Sede, na antiga Praça da Estação, local privilegiado e que possui um grande significado histórico e cultural não só para o Distrito Sede como para o Município de Antônio Carlos.

A área onde o bem, objeto deste estudo, encontra-se implantado é plana e possui traçado irregular, pois as avenidas João Cabral e Henrique Diniz seguem o traçado da linha do trem, bastante orgânico, o que influenciou no traçado das áreas próximas, também bastante irregulares. A partir desta área plana, próxima à linha do trem, a topografia do Distrito Sede vai se tornando mais íngreme. Ao longo das avenidas João Cabral e Henrique Diniz, da Praça Prefeito Antônio Leandro e da Praça da Estação encontram-se importantes e significativas edificações do Distrito Sede.

O entorno do bem em questão é conformado, principalmente, por prédios da rede ferroviária, pela linha da estrada de ferro e por praças, que já foram bastante modificadas ao longo dos anos, além de importantes edificações institucionais, comerciais e residenciais. Vários dos bens presentes no entorno do Marco Zero são tombados municipalmente, como o Conjunto da Estação Ferroviária Oeste de Minas, localizado ao lado do Marco Zero; a Antiga Casa do Agente da E.F.C.B., Atual Casa da Cultura, localizada na Avenida Henrique Diniz e o Prédio do Sanatório de Antônio Carlos, localizado na Rua João Amorim esquina com a Avenida João Cabral. Além dos bens tombados, pode-se destacar no entorno a Escola Municipal Adelaide Andrade; a Praça Prefeito Marcos Antônio Leandro contendo o Ginásio Poliesportivo Manoel Cabral Filho e o Antigo Galpão para Balneações; a Praça da Estação; e algumas edificações residenciais e comerciais que ainda preservam suas características arquitetônicas.

Tomando como referencial o observador de frente para o Marco Zero, pode-se ver aos fundos, em primeiro plano, a plataforma de embarque e desembarque, a seguir a linha do trem e em seguida, do outro lado da linha, edificações residenciais, antes pertencentes a rede ferroviária, algumas delas ainda preservam suas características originais e outras já modificadas. Do lado direito do Marco Zero encontra-se o Prédio da Estação Ferroviária (tombado municipalmente) e do lado esquerdo o Prédio que abriga o conjunto da máquina, composto pela "Maria Fumaça" e pelo vagão de passageiros, ao lado desse encontra-se outro prédio pertencente à ferrovia e mais adiante a Caixa D'água. De frente para o Marco Zero pode-se ver a Praça da Estação e a Praça Prefeito Marcos Antônio Leandro.

O Marco Zero é composto por um perfil "I" em ferro batido pintado de preto, com 10 cm de frente por 5,5 cm de profundidade e altura de 150 cm, contendo em sua extremidade superior uma placa retangular de 16 X 43 cm, também em ferro batido, soldada ao perfil. A placa possui contorno em relevo pintado de branco, com as bordas abauladas e ao centro apresenta o número zero ("0") inscrito, também, em relevo

e pintado de branco. Esse totem encontra-se implantado em um canteiro retângulo de 353 x 212 cm de terra batida, delimitado por meio fio de pedra pintada de branco. Encontra-se fixado ao chão por concreto. À sua frente, está uma pedra de granito bruta, em forma de paralelepípedo oblíquo, chanfrado no encontro da superfície superior com a superfície frontal, com 195 cm de frente por 48 cm de profundidade e 72 cm de altura. No chanfro da pedra, ao centro, encontra-se parafusada uma placa retangular de 59 x 33 cm, em ferro preta, com os escritos e as bordas em relevo prateado, com a seguinte inscrição: *"Km Zero da Rede Mineira Viação / Antônio Carlos / Resgatando sua memória – Seu passado / Administração 1997-2000 / União para o desenvolvimento"*.

Originalmente, o totem do Marco Zero encontrava-se defronte da fachada lateral direita da Estação, tomando como referencial o observador em frente ao Marco Zero. Porém, quando os trilhos da EFOM foram retirados, no mandato do Prefeito Municipal Aloisio Marinho de Paula, de 1983 a 1988, o totem do Marco Zero foi retirado de seu local original e foi depositado dentro da estação, e por lá esquecido, até o final da década de 1990. No mandato do Prefeito Municipal Manoel Rettore Cabral, de 1997 a 2000, o totem do Marco Zero foi recuperado e instalado no privilegiado local onde encontra-se atualmente, tendo destaque por sua implantação, na confluência dos dois prédios importantes e simbólicos. Para a sua nova implantação foi feito o canteiro retangular delimitado por meio fio e foi colocada a pedra de granito bruta com a placa comemorativa.

6.1. DELIMITAÇÃO, DESCRIÇÃO E JUSTIFICATIVA

O perímetro de tombamento sugerido abrange o polígono conformado pelas fachadas dos prédios que fazem divisa com o Marco Zero, ou seja, Prédio da Estação Ferroviária e o Prédio que abriga o conjunto da máquina, de modo a preservar a sua integridade, ambiência e implantação. Proteger o perímetro de tombamento definido significa garantir a visibilidade do bem – favorecida pela posição estratégica que possui, em uma confluência de avenidas – e que o mesmo não venha a sofrer nova mudança em sua localização. Além disso, significa preservar a história da ferrovia para o município, para o estado e para o país. Medidas restritivas para o perímetro delimitado serão tomadas a fim de proteger o bem em questão e servirão como embasamento para a elaboração de legislações específicas a serem elaboradas pelo município. O perímetro de tombamento adotado segue os seguintes pontos:

P1 = P5 – Interseção da linha imaginária que liga a quina formada pela união da fachada frontal com a fachada lateral esquerda do Prédio da Estação Ferroviária com a quina formada pela união da fachada frontal com a fachada lateral direita do Prédio que abriga o conjunto da máquina, tomando como referencial o observador de frente para o Marco Zero;

P2 – Interseção da quina formada pela união da fachada lateral esquerda com a fachada posterior do Prédio da Estação Ferroviária, com a linha imaginária que liga a quina formada pela união da fachada posterior com a fachada lateral direita do Prédio que abriga o conjunto da máquina, tomando como referencial o observador de frente para o Marco Zero;

P3 – Interseção da linha imaginária que liga a quina formada pela união da fachada lateral esquerda com a fachada posterior do Prédio da Estação Ferroviária com a quina formada pela união da fachada posterior com a fachada lateral direita do Prédio que abriga o conjunto da máquina, tomando como referencial o observador de frente para o Marco Zero;

P4 – Interseção da quina formada pela união da fachada lateral direita com a fachada frontal do Prédio que abriga o conjunto da máquina, com a linha imaginária que liga a quina formada pela união da fachada lateral esquerda com a fachada frontal do Prédio da Estação Ferroviária, tomando como referencial o observador de frente para o Marco Zero;

P5 = P1 – Fecha o polígono.



Este bem cultural fica sujeito às diretrizes de proteção estabelecidas pela Lei nº 865, de 03 de outubro de 1983, não podendo ser destruído, mutilado ou sofrer intervenções sem prévia e expressa autorização especial da Prefeitura Municipal e deliberação do Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Antônio Carlos.

Apesar do Marco Zero encontrar-se bem conservado e mantido pela Prefeitura Municipal de Antônio Carlos, para tornar a proteção do bem mais significativa, faz-se necessário a criação de uma série de normas e medidas com o objetivo de regular as intervenções no próprio bem, sendo elas:

- Regular as características do bem de possíveis novas intervenções;
- Impedir a construção de novas edificações, anexos, placas, totens ou outros objetos urbanos, dentro do perímetro de tombamento que venham a prejudicar o bem;
- Analisar os planos de restauração elaborados evitando intervenções que venham a descaracterizar o bem;
- Gramar a área onde o bem está inserido, sobre o canteiro retângulo de 353 x 212 cm de terra batida, delimitado por meio fio de pedra pintada de branco.

8.1. DELIMITAÇÃO, DESCRIÇÃO E JUSTIFICATIVA

O perímetro de entorno é a definição geométrica do espaço de proteção visual ou urbanística do bem tombado, com a finalidade de preservação de sua visibilidade, fruição física e acessibilidade. Todas as alterações realizadas dentro dessa área deverão levar em conta a visibilidade e a acessibilidade ao bem tombado, não podendo interferir negativamente no mesmo.

A delimitação do perímetro de entorno abrange parte do centro do Distrito Sede de Antônio Carlos e engloba bens importantes pertencentes à ferrovia. A área proposta para proteção compreende o entorno imediato ao Marco Zero, incluindo os principais bens ferroviários, a saber: Prédio da Estação Ferroviária, Linha Férrea, Prédio que abriga o conjunto da máquina, Prédio da Rede e Caixa d' Água. Todos os bens acima mencionados fazem parte do conjunto arquitetônico ferroviário, sendo de grande interesse cultural e histórico, não somente para o município, mas para o estado e até mesmo para o país mantê-lo sob as leis de proteção, preservando-o e impedindo intervenções que conflitem com a estética do conjunto.

As restrições construtivas adotadas a partir da definição deste perímetro de entorno impedirá que outras edificações, venham a ser construídas na área, descaracterizando o conjunto e prejudicando a visibilidade, não só do Marco Zero, como também dos bens inventariados e tombados encontrados no local. Além disso, impedirá que os bens ali inseridos venham a ser descaracterizados ou substituídos por outros sem qualquer critério. Assim, busca-se a manutenção da história do município e da ferrovia, que abriga dentro deste perímetro edificações de grande valor histórico e cultural. O perímetro de entorno de tombamento adotado segue os seguintes pontos:

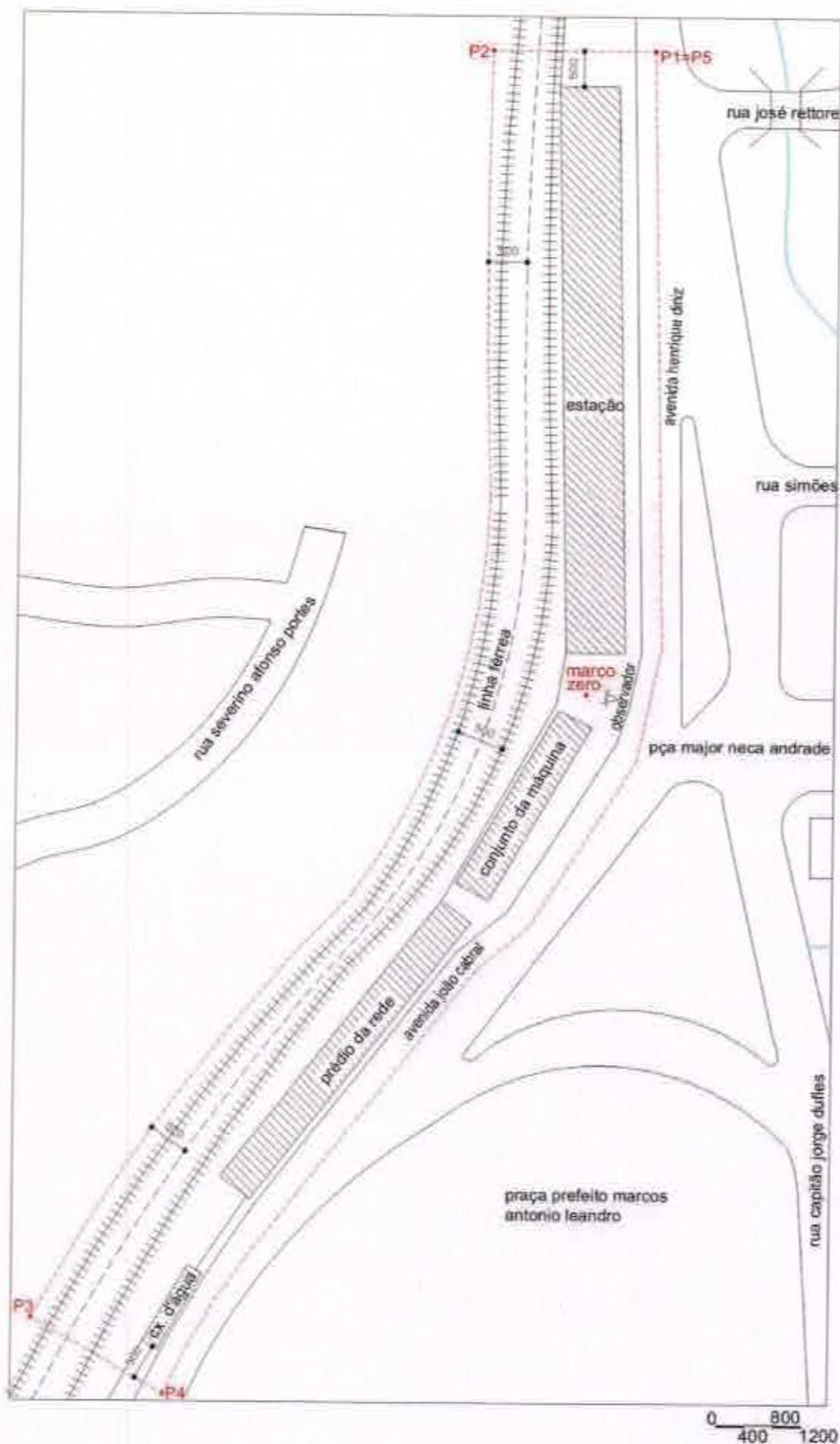
P1 = P5 – Interseção do eixo da Avenida Henrique Diniz com a linha imaginária paralela 5 metros da fachada lateral direita do Prédio da Estação, tomando como referencial o observador de frente para o Marco Zero;

P2 – Interseção da linha imaginária paralela 5 metros da fachada lateral direita do Prédio da Estação com a linha imaginária paralela 5 metros do eixo da linha férrea, tomando como referencial o observador de frente para o Marco Zero;

P3 – Interseção da linha imaginária paralela 5 metros do eixo da linha férrea com a linha imaginária paralela 5 metros da fachada lateral esquerda da Caixa d' Água, tomando como referencial o observador de frente para o Marco Zero;

P4 - Interseção da linha imaginária paralela 5 metros da fachada lateral esquerda da Caixa d' Água com o eixo da Avenida João Cabral, tomando como referencial o observador de frente para o Marco Zero;

P5 = P1 – Fecha o polígono.



As restrições impostas ao entorno de tombamento do Marco Zero tem como objetivo a manutenção do contexto espacial do próprio bem e de seu entorno, regulando a paisagem e os bens nela inseridos, sendo elas:

- Impedir a construção de novas edificações dentro do perímetro de entorno de tombamento que descaracterize o contexto ou impeça ou prejudique a sua visibilidade;
- Regular as características construtivas das possíveis novas edificações situadas dentro do perímetro de entorno de tombamento do bem em questão;
- Regular a localização das possíveis novas edificações a fim de que não sejam possíveis intervenções que descaracterizem o conjunto ferroviário;
- Manter os bens situados no entorno em perfeito estado de conservação, ou seja: linha férrea, Prédio da Estação Ferroviária, Prédio que abriga o conjunto da máquina, Prédio da rede e Caixa d'Água;
- Propor melhor ambientação da área, principalmente a partir da instalação do trem turístico, que passará pela Estação de Antônio Carlos, bem inserido no entorno de tombamento.

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

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

ESTRUTURA ARQUITETÔNICA E URBANÍSTICA

EAU-01

1. **Município:** Antônio Carlos

2. **Distrito:** Sede

3. **Designação:** Marco Zero

4. **Endereço:** Esquina da Avenida João Cabral com a Avenida Henrique Diniz, s/n°

5. **Propriedade / Situação de propriedade:** Pública; Prefeitura Municipal de Antônio Carlos

6. **Responsável:** Prefeitura Municipal de Antônio Carlos

7. **Situação de Ocupação:** Própria

8. **Uso Atual:** () Residencial () Serviço () Institucional
 () Comercial () Industrial (X) Outros

9. **Proteção legal existente:** () Federal () Estadual (X) Municipal () Inexistente
Tombamento: 07 de abril de 2005 **Decreto:** 21/2005

10. **Proteção legal proposta:** () Tombamento Federal () Entorno de bem tombado
 (X) Inventário p/ registro documental () Inventário p/ proteção prévia

11. **Análise do entorno / situação e ambiência:** O Marco Zero está implantado na área mais importante e representativa do Distrito Sede, na antiga Praça da Estação, local privilegiado e que possui um grande significado histórico e cultural para o Município de Antônio Carlos. A área onde o bem encontra-se implantado é plana e possui traçado irregular, pois as avenidas João Cabral e Henrique Diniz seguem o traçado da linha do trem, bastante orgânico, o que influenciou no traçado das áreas próximas, também bastante irregulares. A partir desta área plana, próxima à linha do



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

ESTRUTURA ARQUITETÔNICA E URBANÍSTICA

EAU-01

trem, a topografia do Distrito Sede vai se tornando mais íngreme. Ao longo das avenidas João Cabral e Henrique Diniz, da Praça Prefeito Antônio Leandro e da Praça da Estação encontram-se importantes e significativas edificações do Distrito Sede. O entorno do bem em questão é conformado, principalmente, por prédios da rede ferroviária, pela linha da estrada de ferro e por praças, que já foram bastante modificadas ao longo dos anos, além de importantes edificações institucionais, comerciais e residenciais. Vários dos bens presentes no entorno do Marco Zero são tombados municipalmente, como o Conjunto da Estação Ferroviária Oeste de Minas, localizado ao lado do Marco Zero; a Antiga Casa do Agente da E.F.C.B., Atual Casa da Cultura, localizada na Avenida Henrique Diniz e o Prédio do Sanatório de Antônio Carlos, localizado na Rua João Amorim esquina com a Avenida João Cabral. Além dos bens tombados, pode-se destacar no entorno a Escola Municipal Adelaide Andrade; a Praça Prefeito Marcos Antônio Leandro contendo o Ginásio Poliesportivo Manoel Cabral Filho e o Antigo Galpão para Baldeações; a Praça da Estação; e algumas edificações residenciais e comerciais que ainda preservam suas características arquitetônicas. Tomando como referencial o observador de frente para o Marco Zero, pode-se ver aos fundos, em primeiro plano, a plataforma de embarque e desembarque, a seguir a linha do trem e em seguida, do outro lado da linha, edificações residenciais, antes pertencentes a rede ferroviária, algumas delas ainda preservam suas características originais e outras já modificadas. Do lado direito do Marco Zero encontra-se o Prédio da Estação Ferroviária (tombado municipalmente) e do lado esquerdo o Prédio que abriga o conjunto da máquina, composto pela "Maria Fumaça" e pelo vagão de passageiros, ao lado desse encontra-se outro prédio pertencente à ferrovia e mais adiante a Caixa D'água. De frente para o Marco Zero pode-se ver a Praça da Estação e a Praça Prefeito Marcos Antônio Leandro.

12. Histórico: O Marco Zero é um totem 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, marca o início de uma ferrovia, a Estrada de Ferro Oeste de Minas (terceira ferrovia do estado), que foi de grande importância para o Estado de Minas Gerais e que tem seu quilômetro zero localizado em



Antônio Carlos na confluência com a Estrada de Ferro Dom Pedro II, uma das primeiras estradas de ferro do Brasil (terceira ferrovia do país) e a primeira de Minas Gerais. Pela Lei nº1982, de 11 de novembro de 1873, autorizou-se à 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 EFCB), atingisse o Rio Grande, em Minas Gerais. Em vista desta autorização, em 02 de fevereiro de 1878, foi organizada a Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM). Após convenientes estudos foi escolhido o entroncamento, na estação de *Sítio* (atualmente 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

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

ESTRUTURA ARQUITETÔNICA E URBANÍSTICA

EAU-01

a base de bitola 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, no sentido de harmonizar os interesses das duas estradas de ferro. Assim, começaram-se as obras na então estação de *Sítio* (atualmente Antônio Carlos), no cruzamento do "Km 0" da Estrada de Ferro Oeste de Minas com o "Km 363" da Estrada de Ferro Dom Pedro II (atual Central do Brasil), acompanhando o leito do Rio das Mortes, por empreitada da empresa de Miguel Archanjo da Silva e outros, sob a fiscalização do engenheiro Paulo Freitas de Sá, tendo os trabalhos iniciados em 25 de junho de 1879. *Sítio* foi atingida pela E.F.D. Pedro II em 1878 e no ano seguinte já se construía o ramal da EFOM, que foi inaugurada antes da Dom Pedro II atingir Carandá, em outubro de 1881. Em 30 de setembro de 1880 inaugurava-se a Cia. E. F. Oeste de Minas, começando a ser trafegado os 49 km que ligam *Sítio* (Antônio Carlos) a Barroso, com a implantação das estações de *Sítio*, Barroso e o posto telegráfico de Ilhéus. 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, São José Del Rei (atualmente Tiradentes) e São João Del Rei, completando a extensão de 147 km. Da estação de *Sítio* saíria o audacioso plano de levar os seus trilhos pelos sertões oeste, até alcançar a Barra do Paraopeba. Dessa forma, foi prolongada até Aureliano Mourão, em 1887, onde havia uma bifurcação, com uma linha chegando até Lavras, em 1888 e a principal seguindo para o norte atingindo finalmente a Barra do Paraopeba, em 1894. De lá saíam diversos e pequenos ramais. Sua função era escorar a produção de gado mear, bovino de corte, produtos primários, além de passageiros do centro-oeste de Minas, principalmente de Divinópolis. Esta ferrovia possuía um caráter regional, uma raridade uma vez que no Brasil a maioria das ferrovias estavam voltadas para a exportação e, portanto direcionadas aos portos marítimos. Nos anos 30, o nome da estação de *Sítio* mudou para *Antônio Carlos*, homenagem ao então Interventor do Estado de Minas Gerais. Em 1931, a RFOM 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), com exceção do trecho de São João Del Rei à 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. A estação de Antônio Carlos fechou definitivamente em 1982, mas ainda encontra-se conservada, inclusive com o totem do Marco Zero da EFOM, sua caixa d'água, assim como inúmeras outras edificações pertencentes à Ferrovia Oeste de Minas e a Ferrovia Central do Brasil, que estão distribuídas, respectivamente, ao longo do extinto ramal e do ramal ainda existente. Originalmente, o totem do Marco Zero encontrava-se defronte da

Inventário de Proteção do Acervo Cultural do Município de Antônio Carlos - Minas Gerais - Brasil	
ESTRUTURA ARQUITETÔNICA E URBANÍSTICA	EAU-01
<p>fachada lateral direita da Estação, tomando como referencial o observador em frente ao Marco Zero. Porém, quando os trilhos da EFOM foram retirados, no mandato do Prefeito Municipal Aloísio Marinho de Paula, de 1983 a 1988, a rua (atual Avenida João Cabral com Avenida Henrique Diniz) que, inicialmente, era afastada em relação ao prédio da estação, pela existência dos trilhos da Oeste de Minas, foi aproximada do mesmo e o leito da via ferroviária foi elevado, aproximadamente, um metro de altura para nivelar com a rua, tomando o aspecto que hoje possui. Nesta época, para a realização desta obra o totem do Marco Zero foi retirado de seu local original e foi depositado dentro da estação, e por lá esquecido, até o final da década de 1990. No mandato do Prefeito Municipal Manoel Rettore Cabral, de 1997 a 2000, o totem do Marco Zero foi recuperado e instalado no privilegiado local onde encontra-se atualmente, na esquina da Avenida João Cabral com a Avenida Henrique Diniz, na calçada entre o Prédio da Estação Ferroviária e o Prédio que abriga o conjunto da máquina, composto pela "Maria Fumaça" e pelo vagão de passageiros. Este último prédio, também obra realizada no mandato de Manoel Rettore, foi construído ao lado do prédio da estação para abrigar o conjunto da máquina, (a edificação original localizada em frente à Caixa d' Água e atualmente demolida era singela e coberta por telhas de amianto). Atualmente, o Marco Zero encontra-se no local acima referido, tendo destaque por sua implantação, na confluência de dois prédios importantes e simbólicos, localizados no centro do Distrito Sede, em local de grande destaque. À sua frente foi colocada uma pedra de granito bruta com uma placa comemorativa. Atualmente, o prédio da Estação Ferroviária encontra-se desocupado e necessitando de restauração, foco de atenção da atual Prefeita Municipal de Antônio Carlos, Araci Cristina Araújo Carvalho, que está empregando meios para restaurá-lo. Segundo dados do Jornal Estado de Minas, de 19 de dezembro de 2006 (ver em anexo), foi liberada, pelo Ministério do Turismo, uma verba R\$ 1,5 milhão para o projeto do trem turístico que passará em Antônio Carlos, o que está sendo comemorado fortemente pela comunidade. O trem turístico percorrerá 125 quilômetros de extensão e passará por seis municípios da Zona da Mata e Campo das Vertentes, sendo eles: Matias Barbosa, Juiz de Fora, Ewbank da Câmara, Santos Dumont, Antônio Carlos e Barbacena. A previsão é de que o trem comece a circular em meados de 2007. Dessa forma, a tão esperada volta do trem e a restauração do prédio da Estação Ferroviária de Antônio Carlos deverá ocorrer o mais breve possível.</p> <p>13. Descrição: O Marco Zero é composto por um perfil "I" em ferro batido pintado de preto, com 10 cm de frente por 5.5 cm de profundidade e altura de 150 cm, contendo em sua extremidade superior uma placa retangular de 16 X 43 cm, também em ferro batido, soldada ao perfil. A placa possui contorno em relevo pintado de branco, com as bordas abauladas e ao centro apresenta o número zero ("0") inscrito, também, em relevo e pintado de branco. Esse totem encontra-se implantado em um canteiro retangular de 353 x 212 cm de terra batida, delimitado por meio fio de pedra pintada de branco. Encontra-se fixado ao chão por concreto. À sua frente, está uma pedra de granito bruta, em forma de paralelepípedo oblíquo, chanfrado no encontro da superfície superior com a superfície frontal, com 195 cm de frente por 48 cm de profundidade e 72 cm de altura. No chanfro da pedra, ao centro, encontra-se</p>	

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

ESTRUTURA ARQUITETÔNICA E URBANÍSTICA

EAU-01

parafusada uma placa retangular de 59 x 33 cm, em ferro preta, com os escritos e as bordas em relevo prateado, com a seguinte inscrição: "Km Zero da Rede Mineira Viação / Antônio Carlos / Resgatando sua memória - Seu passado / Administração 1997-2000 / União para o desenvolvimento". Originalmente, o totem do Marco Zero encontrava-se defronte da fachada lateral direita da Estação, tomando como referencial o observador em frente ao Marco Zero. Porém, quando os trilhos da EFOM foram retirados, no mandato do Prefeito Municipal Aloísio Marinho de Paula, de 1983 a 1988, o totem do Marco Zero foi retirado de seu local original e foi depositado dentro da estação, e por lá esquecido, até o final da década de 1990. No mandato do Prefeito Municipal Manoel Rettore Cabral, de 1997 a 2000, o totem do Marco Zero foi recuperado e instalado no privilegiado local onde encontra-se atualmente, tendo destaque por sua implantação, na confluência dos dois prédios importantes e simbólicos. Para a sua nova implantação foi feito o canteiro retangular delimitado por meio fio e foi colocada a pedra de granito bruta com a placa comemorativa.

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

15. Análise do Estado de Conservação: O bem encontra-se em bom estado de conservação, seus danos são pontuais e de fácil reversibilidade, não comprometendo a integridade física do mesmo.

16. Fatores de degradação: Todos os danos encontrados no bem são ligados à ação das intempéries, como sujidades e ferrugens.

17. Medidas de conservação: Regular as características do bem de possíveis novas intervenções; impedir a construção de novas edificações, anexos, placas, totens ou outros objetos urbanos, dentro do perímetro de tombamento que venham a prejudicar o bem; analisar os planos de restauração elaborados evitando intervenções que venham a descaracterizar o bem; gramar a área onde o bem está inserido, sobre o canteiro retângulo de terra batida, delimitado por meio fio de pedra pintada de branco.

18. Intervenções: Originalmente, o totem do Marco Zero encontrava-se defronte da fachada lateral direita da Estação, tomando como referencial o observador em frente ao Marco Zero. Porém, quando os trilhos da EFOM foram retirados, no mandato do Prefeito Municipal Aloísio Marinho de Paula, de 1983 a 1988, o totem do Marco Zero foi retirado de seu local original e foi depositado dentro da estação, e por lá esquecido, até o final da década de 1990. No mandato do Prefeito Municipal Manoel Rettore Cabral, de 1997 a 2000, o totem do Marco Zero foi recuperado e instalado no privilegiado local onde encontra-se atualmente, tendo destaque por sua implantação, na confluência dos dois

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

ESTRUTURA ARQUITETÔNICA E URBANÍSTICA

EAU-01

prédios importantes e simbólicos. Para a sua nova implantação foi feito o canteiro retangular delimitado por meio fio e foi colocada a pedra de granito bruta com a placa comemorativa.

19. Referências bibliográficas:

- BURDEN, Ernest. *Dicionário Ilustrado de Arquitetura*. Porto Alegre: Bookman, 2006;
- CORONA, Eduardo, LEMOS, Carlos Alberto Cerqueira. *Dicionário da Arquitetura Brasileira*. São Paulo: Artshow Books, 1989;
- 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. UFMG: Maio de 2003;
- PIMENTA, Demerval José; ELEOTÉRIO, Arysbur Batista; CARAMURU, Hugo. *As Ferrovias em Minas Gerais*. Belo Horizonte: SESC/MG, 2003;
- VASCONCELOS, Sylvio de. *Arquitetura no Brasil: Sistemas Construtivos*. Belo Horizonte: UFMG, 1979;
- Estado de Minas – terça-feira, 19 de dezembro de 2006, caderno gerais, pagina 23;
- http://www.estacoesferroviarias.com.br/rmv_tronco/rmv_tronco.htm;
- <http://www.estradaeal.org.br/notic/index.asp?codigo=1376>.

20. Informações Complementares:

21. Ficha Técnica:

Levantamento e fotografia: Leticia Carvalho Assis e Paula Dourado

Data: 14/12/2006

Elaboração: Leticia Carvalho Assis

Data: 08/02/2007

Historiadora: Priscilla de Cássia Lima Mattos

Data: 08/02/2007

Revisão:

Data: 13/02/2007



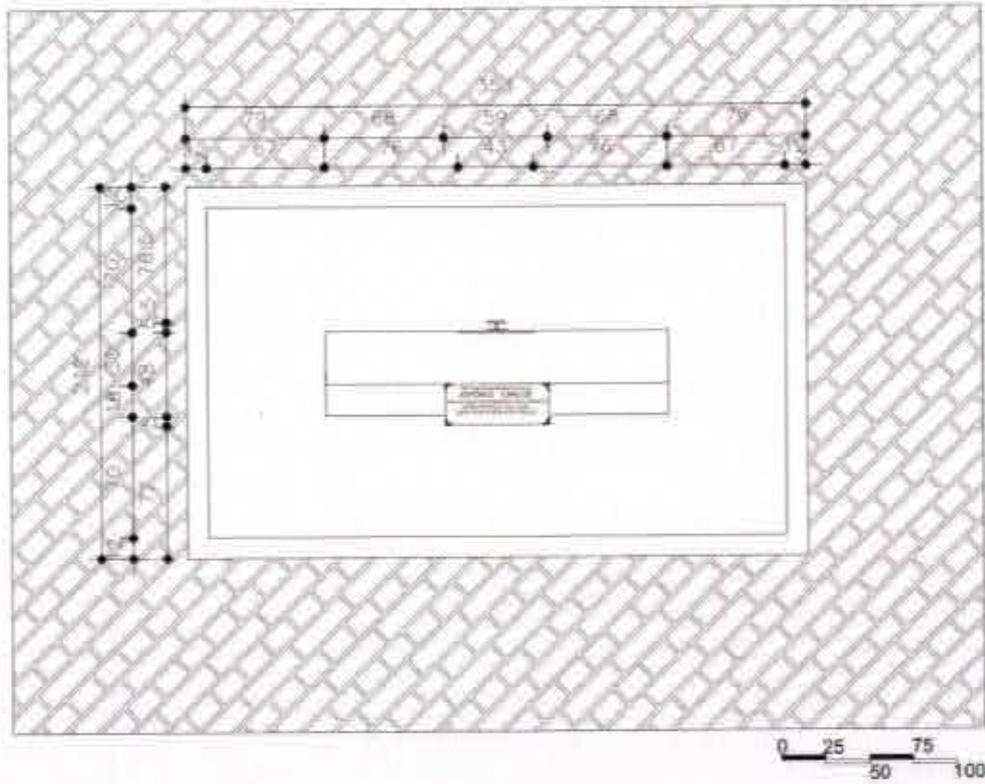
A documentação cartográfica é um conjunto de informações gráficas do bem cultural com o objetivo de apresentar o seu espaço físico interno, externo e seu entorno imediato, além de outros dados para sua melhor visualização. Durante a visita em campo é feito um levantamento cadastral da edificação a fim de descrevê-la geometricamente através de plantas baixas e fachada.

11.1. LEVANTAMENTO CADASTRAL**11.1.1. Implantação do Bem Tombado****11.1.2. Planta do Bem Tombado****11.1.3. Elevação frontal e lateral do Bem Tombado**

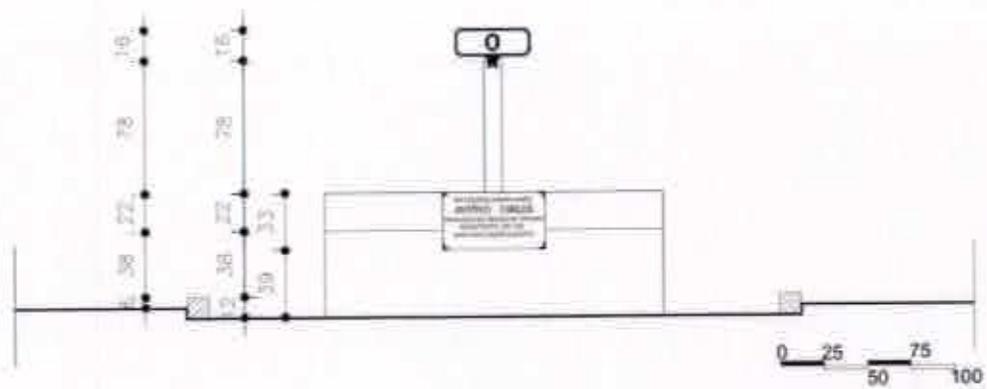
11.1.1. Implantação do Bem Tombado



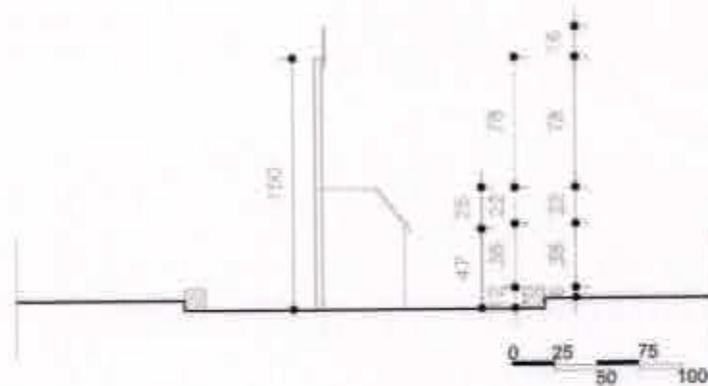
11.1.2. Planta do Bem Tombado



11.1.3. Fachada frontal e lateral do Bem Tombado



Fachada frontal



Fachada lateral

A documentação fotográfica representa um registro do bem e abrange não só o volume geral da edificação, mas também detalhes construtivos da mesma. Este registro tem o objetivo de demonstrar o bem analisado e também de registrá-lo para uma posterior comparação de intervenções que possivelmente o bem venha sofrer ao longo dos anos.

As fotos a seguir foram realizadas pela fotógrafa Paula Dourado durante o levantamento da edificação em dezembro de 2006.



Foto 01 (01/2004)

Vista da linha férrea e ao fundo do Prédio da Estação, bens localizados no entorno do Marco Zero.

Foto de Bruno Nascimento Campos



Foto 02 (01/2004)

Vista do Prédio que abriga o conjunto da máquina e ao lado esquerdo Prédio da Estação, bens localizados no entorno do Marco Zero. O Marco Zero está localizado no meio dos dois prédios.

Foto de Bruno Nascimento Campos



Foto 03 (14/12/2006)

Vista do Prédio da Estação (bem tombado municipalmente), localizado no entorno do Marco Zero. Neste local ficava originalmente implantado o Marco Zero.



Foto 04 (14/12/2006)
Antiga Casa do Agente da EFCB, atual Casa de Cultura (tombada municipalmente), localizada nas proximidades do Marco Zero.



Foto 05 (14/12/2006)
Prédio do Sanatório de Antônio Carlos (tombado municipalmente), localizada nas proximidades do Marco Zero.



Foto 06 (14/12/2006)
Escola Municipal Adelaide Andrade e ao lado parte de edificação que ainda conserva suas características construtivas, ambas localizada nas imediações do Marco Zero.



Foto 07 (14/12/2006)
Praça Prefeito Marcos Antônio Leandro contendo ao fundo o Ginásio Poliesportivo, bens localizados nas proximidades do Marco Zero.



Foto 08 (14/12/2006)
Antigo galpão de baldeações, em estado de ruína, localizado nas imediações do Marco Zero.



Foto 09 (14/12/2006)
Vista parcial da Praça da Estação, em frente ao Marco Zero.



Foto 10 (14/12/2006)

Marco Zero com visada ao fundo para a plataforma de embarque e desembarque e do outro lado da linha férrea, edificações residenciais antes pertencentes à rede ferroviária.



Foto 11 (14/12/2006)

Vista da linha férrea atrás do Marco Zero e de uma edificação residencial antes pertencente à linha férrea. Pode-se verificar intervenções nesta edificação.



Foto 12 (14/12/2006)

Vista do Prédio da Estação localizado ao lado direito do Marco Zero.



Foto 13 (14/12/2006)
Vista do Prédio que abriga o conjunto da máquina, composto pela "Maria Fumaça" e pelo vagão de passageiros, localizado ao lado esquerdo do Marco Zero.



Foto 14 (14/12/2006)
Vista do prédio da rede ferroviária, implantado ao lado do Prédio que abriga o conjunto da máquina. Bem pertencente ao conjunto ferroviário, localizado no perímetro de entorno do Marco Zero.



Foto 15 (14/12/2006)
Vista da Caixa d' Água, bem pertencente ao conjunto da ferrovia, localizado no perímetro de entorno do Marco Zero.



Foto 16 (14/12/2006)
Vista frontal do totem do Marco Zero localizado na esquina da Avenida João Cabral com a Avenida Henrique Diniz.



Foto 17 (14/12/2006)
Vista frontal do totem do Marco Zero, apresentando à sua frente pedra de granito bruta, em forma de paralelepípedo oblíquo chanfrado no encontro da superfície superior com a frontal. Neste chanfro encontra-se uma placa comemorativa.



Foto 18 (14/12/2006)
Vista lateral direita do Marco Zero, implantada em um canteiro retangular, de terra batida, delimitado por meio-fio, pintado de branco.



Foto 19 (14/12/2006)

Detalhe do totem composto por um perfil "I" em ferro batido pintado de preto, contendo em sua extremidade superior placa retangular, também em ferro batido, soldada ao perfil. A placa possui contorno em relevo pintado de branco, com as bordas abauladas e ao centro apresenta o número zero ("0") inscrito.



Foto 20 (14/12/2006)

Detalhe da placa comemorativa, instalada no chanfrado da pedra de granito bruto, localizada à frente do totem.

Responsável técnico	Leticia Carvalho Assis		
CREA	71.248/D – Arquiteta e Urbanista		
Especialização em	Gestão Ambiental		
Nome do bem tombado	Marco Zero		
Localização / Endereço	Esq.Av.João Cabral c/ Av.Henrique Diniz, s/nº		
Bem tombado em:	07 de abril de 2005	Decreto:	21/2005
Dossiê enviado ao IEPHA em:	2005 e novamente em 2007		
Data de realização do Laudo	07 de fevereiro de 2007		
Há obra de restauração em andamento?	() Sim	(X) Não	
Há projeto aprovado por Lei de Incentivo à cultura?	() Sim	(X) Não	

ESTRUTURA			
	Estado de Conservação		
	Bom	Regular	Ruim, necessitando de intervenção
Estrutura metálica	80%	15%	5%
Concreto armado	90%	10%	-
Pedra	90%	10%	-
Danos Verificados			
<p>O totem em estrutura metálica encontra-se em bom estado de conservação, apresentando danos referentes à ação das intempéries, principalmente sujidades e ferrugens. O meio-fio, a base para sustentação da pedra e a base de fixação do totem, ambos em concreto armado, estão em bom estado de conservação, apresentando apenas sujidades provenientes de intempéries e do piso em terra batida. As bases foram realizadas sem critério, apresentando-se de forma grosseira. A pedra de granito bruto colocada à frente do totem, está em bom estado de conservação, apresentando apenas sujidades e pequena parte faltante em sua base, na lateral direita da frente. Esta parte faltante parece ser própria do bloco de granito.</p>			
REVESTIMENTOS			
	Estado de Conservação		
	Bom	Regular	Ruim, necessitando de intervenção
Pintura	60%	30%	10%
Danos Verificados			
<p>A pintura do meio-fio está em regular estado de conservação, principalmente por estar sujeita as intempéries da natureza e pela falta de cobertura da terra batida, localizada dentro do canteiro retangular formado pelo meio-fio. A pintura do totem, também, apresenta-se em regular estado de conservação, principalmente por causa das ferrugens, que destacam-se mais nas partes pintadas de branco.</p>			

PISOS			
	Estado de Conservação		
	Bom	Regular	Ruim, necessitando de intervenção
Bloquete	100%	-	-
Terra Batida	-	-	100%
Danos Verificados			
<p>O piso em bloquete, localizado ao lado de fora do retângulo, onde o bem está implantado, apresenta-se em bom estado de conservação, bem mantido e limpo. Já o piso em terra batida, presente dentro do retângulo, necessita de uma cobertura vegetal rasteira, para não comprometer a visibilidade do bem e para protegê-lo de sujidades. Uma boa cobertura é a grama esmeralda, de fácil manutenção.</p>			
AGENCIAMENTO EXTERNO			
	Estado de Conservação		
	Bom	Regular	Ruim, necessitando de intervenção
Jardins	100%	-	-
Gradil	100%	-	-
Calçamento	100%	-	-
Danos Verificados			
<p>O entorno imediato do bem está em ótimo estado de conservação. Os jardins que contornam o Prédio do conjunto da máquina, os pisos em bloquetes, os meio-fios e o gradil em tela metálica que protege a linha férrea, também estão bem cuidados e conservados.</p>			
INSTALAÇÕES DE SEGURANÇA			
	Estado de Conservação		
	Bom	Regular	Ruim, necessitando de intervenção
Instalação de prevenção e combate à incêndio: () sim (X) não	-	-	-
Sistema de Segurança: () sim (X) não	-	-	-
Danos Verificados			
<p>Não existe instalações de prevenção e combate à incêndio, tampouco sistema de segurança no bem.</p>			
USOS			
<p>O totem trata-se de um marco, apenas para assinalar um local e um acontecimento, dessa forma, não tem uso, é apenas um objeto visual.</p>			

CONCLUSÃO			
Nome do Bem Cultural	Estado de Conservação		
	Bom	Regular	Ruim, necessitando de intervenção
Marco Zero	90%	5%	5%
Conclusão sobre o estado geral de conservação			
<p>O bem encontra-se 95% em bom estado de conservação; seus danos são pontuais e de fácil reversibilidade, não comprometendo a integridade física do mesmo. Todos os danos encontrados no bem são ligados à ação das intempéries, como sujidades e ferrugens.</p>			

Letícia Carvalho Assis

CREA: 71.248/D





Foto 01 (07/02/2007)

O totem em estrutura metálica encontra-se em bom estado de conservação, apresentando danos referentes à ação das intempéries, principalmente sujidades e ferrugens.



Foto 02 (07/02/2007)

Pode-se ver as marcas de ferrugem localizadas na placa de ferro.



Foto 03 (07/02/2007)

O meio-fio, a base para sustentação da pedra e a base de fixação do totem, ambos em concreto armado, estão em bom estado de conservação, apresentando apenas sujidades provenientes de intempéries e do piso em terra batida.



Foto 04 (07/02/2007)

Como pode-se perceber as bases de concreto foram realizadas sem critério, apresentando-se de forma grosseira.



Foto 05 (07/02/2007)

Parte faltante da pedra de granito bruta que parece ser própria do bloco.



Foto 06 (07/02/2007)

Pode-se ver a pedra de granito bruto colocada à frente do totem, em bom estado de conservação, apresentando apenas sujidades.



Foto 07 (07/02/2007)

A pintura do meio-fio está em regular estado de conservação, principalmente por estar sujeita às intempéries e pela falta de cobertura vegetal no canteiro.



Foto 08 (07/02/2007)

A pintura do totem apresenta-se em regular estado de conservação, principalmente por causa das ferrugens, que destacam-se mais nas partes pintadas de branco.



Foto 09 (07/02/2007)

Pode-se ver o piso em terra batida, presente dentro do retângulo, necessitando de uma cobertura vegetal rasteira, para não comprometer a visibilidade do bloco e para protegê-lo de sujidades.



Foto 10 (07/02/2007)

O piso em bloquete, localizado do lado de fora do retângulo, apresenta-se em bom estado de conservação, bem mantido e limpo.



Foto 11 (07/02/2007)

Vista geral do agenciamento externo do bem, apresentando-se em bom estado de conservação.



Foto 12 (07/02/2007)

O entorno imediato apresenta os jardins, os pisos, os meio-fios e o gradil em tela metálica bem cuidados e conservados.



Foto 13 (07/02/2007)

Vista lateral direita do Marco Zero, apresentando seu bom estado geral de conservação.



Foto 14 (07/02/2007)

Vista lateral esquerda do bem, apresentando-se em bom estado de conservação.



Foto 15 (07/02/2007)

Vista posterior do totem em bom estado de conservação.



Foto 16 (07/02/2007)

Vista do Prédio da Estação, que encontra-se ao lado direito do bem. O mesmo encontra-se desocupado, porém é alvo de grande preocupação da administração municipal.



Foto 17 (07/02/2007)

Vista do Prédio que abriga o conjunto da máquina que encontra-se ao lado esquerdo do bem, apresentando-se em ótimo estado de conservação.



Foto 18 (07/02/2007)

Vista da linha férrea localizada atrás do Marco Zero em bom estado de conservação.



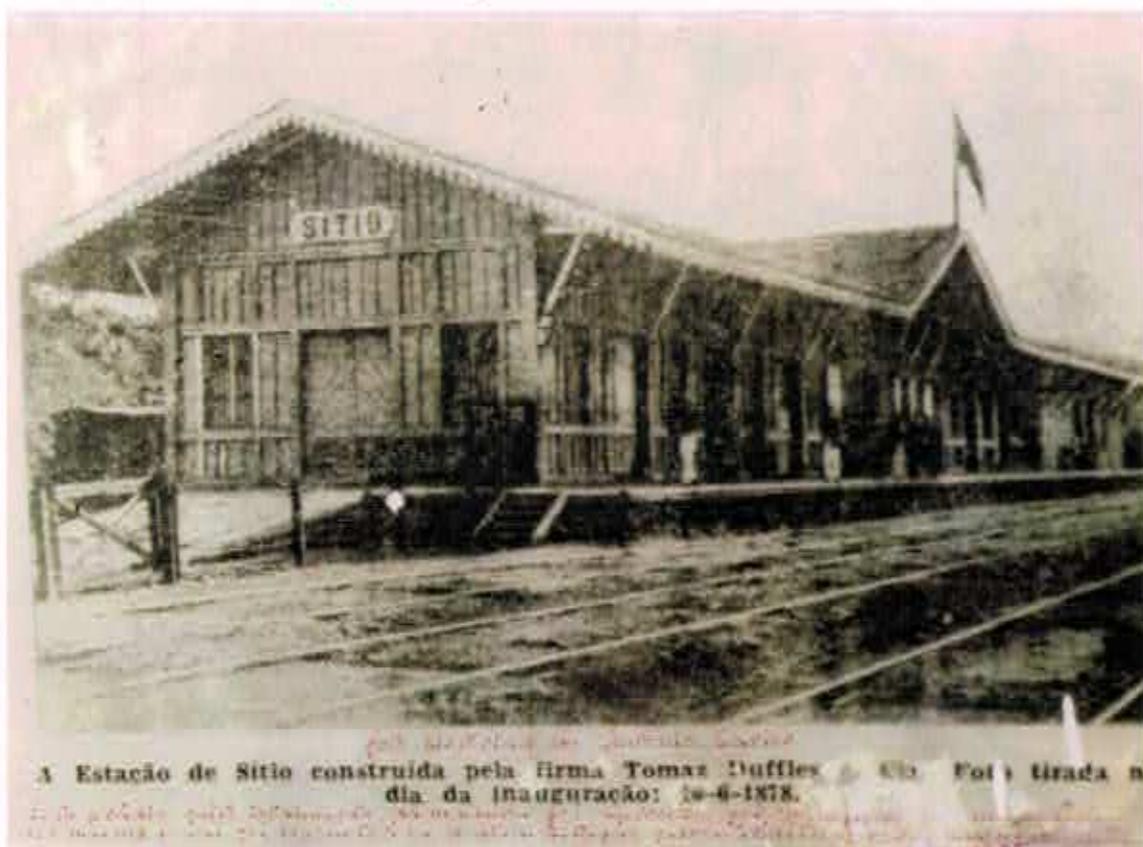
Foto 19 (07/02/2007)

Vista dos prédios que ladeiam o Marco Zero. O Prédio da Estação está necessitando de uma restauração.



Foto 20 (07/02/2007)

Vista dos prédios que ladeiam o Marco Zero. O Prédio que abriga o conjunto da máquina está bem conservado.

14.1. ANEXO 1 – Foto antiga da Estação de *Sítio* atualmente Antônio Carlos14.2. ANEXO 2 – Foto panorâmica de *Sítio* atualmente Antônio Carlos, ao fundo pode-se ver a linha férrea.

14.3. ANEXO 3 – Recorte do Jornal Estado de Minas



Paulo Henrique, da ONG Amigos do Trem, acredita no incentivo à geração de renda

TURISMO

Trens voltam aos trilhos

Roberto D'Almeida

O expresso Fajã da Aviação finalmente vai voltar pelos trilhos de Minas. O Ministério do Turismo confirmou a liberação de R\$ 15 milhão para o projeto-desenvolvido faz sete anos pela ONG Amigos do Trem. Com 125 quilômetros de extensão, a linha ferroviária de passageiros com finalidade turística passará por seis municípios da Zona da Mata e Campos das Vertentes: Matias Barbosa, Juiz de Fora, Euzébom da Casca, Santos Dumont, Antônio Carlos e Barbacena.

"Vamos contar com um restaurante e um vagão-tour", informa Paulo Henrique do Nascimento, presidente da ONG, reconhecida pelo governo federal como Organização da Sociedade Civil de Interesse Público (OSCIP). A previsão é de que a composição comecce a circular em meados de 2007. O trem turístico vai parar durante uma hora no

Muro-Fazenda Cibanga, onde moram Santos Dumont.

Durante a viagem, os visitantes poderão desembarcar na estação ferroviária de Mariano Procópio, em Juiz de Fora, que será reformada com recursos do projeto. Até que o trem volte de Matias Barbosa, os turistas poderão conhecer as instalações do segundo maior museu imperial do país, que leva o mesmo nome da estação.

O trem de passageiros turístico fará ainda uma parada na estação principal de cada uma das cidades envolvidas no circuito. Segundo Paulo Henrique, a composição sair de Juiz de Fora em direção a Barbacena, às 9h de sábado, domingo e feriados. Às 14h, após retornar a Juiz de Fora, segue até Matias Barbosa, numa viagem de ida e volta de, aproximadamente, 50 minutos.

Os passageiros que quiserem seguir locomoção até Barbacena farão o per-

curo de volta numa automotriz, locomotiva que tem motor e vagão, enquanto a composição principal fica estacionada em Juiz de Fora, para nova viagem no dia seguinte.

Os bilhetes serão vendidos para o trecho integral da viagem ou para um percurso específico entre as cidades. O valor do ticket terá como base as tarifas dos ônibus interurbano, que atendem os seis municípios envolvidos.

Com a verba, além da reforma da estação ferroviária de Mariano Procópio e de seis prédios anexas, a ONG vai recuperar duas locomotivas, duas automotrizes e seis vagões de passageiros dos antigos Trem de Prata, que fazia a linha Rio de Janeiro-São Paulo, e Vera Cruz, que percorria o trecho entre Belo Horizonte e Rio de Janeiro. Essas composições hoje se encontram sucateadas em pontos ferroviários de Juiz de Fora, Santos Dumont e Belo Horizonte.

15.1. Parecer sobre o tombamento elaborado por profissional habilitado**PARECER TÉCNICO PARA TOMBAMENTO**

IDENTIFICAÇÃO DO BEM: **MARCO ZERO**
ENDEREÇO: PRAÇA DA ESTAÇÃO S/N - CENTRO

TENDO EM VISTA O VALOR HISTÓRICO DO **MARCO ZERO** E DE SUA PARTICIPAÇÃO NO DESENVOLVIMENTO DO MUNICÍPIO DE ANTONIO CARLOS, DA REGIÃO E DE MINAS GERAIS, VISTO TER SIDO ALI DO MUNICÍPIO DE ANTONIO CARLOS E DE MINAS GERAIS, TENDO SIDO ALI O PONTO DE ENCONTRO DO CAMINHO NOVO COM O CAMINHO VELHO E A INTERCESSÃO DAS EXTINTAS "ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL" E "OESTE DE MINAS", PROPORCIONANDO O ESCOAMENTO DE RIQUEZAS PARA OS GRANDES CENTROS DO PAÍS, SOMOS DE

PARECER FAVORÁVEL AO TOMBAMENTO A NÍVEL MUNICIPAL, DO BEM "MARCO ZERO", IDENTIFICADO NO CAPUT DESTE PARECER.

ANTONIO CARLOS, 10 DE AGOSTO DE 2004

Gilda dos Santos Buscacio
GILDA BUSCACIO DOS SANTOS
ARQUITETA E URBANISTA - CREA MG 32 027-D

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

PARECER DE MEMBRO DO CONSELHO

PARECER PARA TOMBAMENTO NÚMERO 01/2004

IDENTIFICAÇÃO DO BEM: **MARCO ZERO**
ENDEREÇO: PRAÇA DA ESTAÇÃO S/N – CENTRO – ANTONIO CARLOS.

TENDO EM VISTA OS TERMOS DA LEI MUNICIPAL Nº 865 DE 03 DE OUTUBRO DE 1983, DO DECRETO Nº 03 DE 12 DE AGOSTO DE 1986, DO REGIMENTO INTERNO DO CONSELHO MUNICIPAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL DE ANTONIO CARLOS E,

CONSIDERANDO:

O VALOR DO **MARCO ZERO** NA HISTÓRIA DO MUNICÍPIO DE ANTONIO CARLOS E DE MINAS GERAIS, TENDO SIDO ALÍ O PONTO DE ENCONTRO DO CAMINHO NOVO COM O CAMINHO VELHO E A INTERCESSÃO DA EXTINTA "ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL" COM A "ORIENTE DE MINAS", SOMOS DE:

PARECER FAVORAVEL AO TOMBAMENTO A NÍVEL MUNICIPAL DO BEM "MARCO ZERO", IDENTIFICADO NO CAPUT DESTA PARECER.

ANTONIO CARLOS, 30 DE JULHO DE 2004


JOÃO RAIMUNDO HERTEL
PRESIDENTE DO CONSELHO

15.3 . Cópia da ata da reunião do Conselho Municipal de Patrimônio Cultural aprovando o tombamento

Handwritten signature

ATA DA REUNIÃO ORDINÁRIA DO CONSELHO CONSULTIVO MUNICIPAL DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DE ANTONIO CARLOS, AO PRIMEIRO DIA DO MÊS DE OUTUBRO DE DOIS MIL E QUATRO, ÀS DEZINOVE HORAS, NA SEDE DO CONSELHO, À AVENIDA HENRIQUE DINIZ, 348 FOI REALIZADA REUNIÃO DO CONSELHO CONSULTIVO MUNICIPAL DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DE ANTONIO CARLOS. O SENHOR PRESIDENTE, APÓS VERIFICAÇÃO DO "QUORUM" MÍNIMO EXIGIDO, DECLAROU ABERTA A SESSÃO. EM SEGUIDA, SOLICITOU A SENHORA SECRETÁRIA A LEITURA DA ATA DA REUNIÃO ANTERIOR. FEITA A LEITURA PASSOU-SE À DISCUSSÃO E VOTAÇÃO DA MESMA, SENDO APROVADA POR UNANIMIDADE DOS MEMBROS PRESENTES QUE A ASSINARAM. EM SEGUIDA FOI LIDA A ORDEM DO DIA PASSANDO-SE À DISCUSSÃO DOS PARCERES DE NÚMEROS 01, 02, 03 E 04 DE 2004, APRESENTADOS NA REUNIÃO ANTERIOR, PROPONDO, RESPECTIVAMENTE, O TOMBAMENTO DOS SEQUINTE BENS: **MARCO ZERO**, **"ANTIGA CASA DO AGENTE DA EFCB"**, **"NASCENTE DO RIO PARAIBUNA"** E **"QUEDA D'ÁGUA DA USINA DA FAZENDA CACHOEIRA"**. O ASSUNTO FOI ENCAMINHADO PARA DISCUSSÃO E VOTAÇÃO ITEM POR ITEM, SENDO TODOS APROVADOS PARA TOMBAMENTO A NÍVEL MUNICIPAL, PELO VOTO FAVORÁVEL DE TODOS OS PRESENTES. EM SEGUIDA, FACE À APROVAÇÃO UNÂNIME PARA TOMBAMENTO DOS CITADOS BENS, DETERMINOU-SE A EMISSÃO DOS EDITAIS E SUA RESPECTIVA PUBLICAÇÃO, DAS NOTIFICAÇÕES DE TOMBAMENTO, COM RESPECTIVOS RICHOS PARA FINS LEGAIS, ASSIM COMO, COMUNICAR AO SENHOR PREFEITO MUNICIPAL ESTA DECISÃO, PARA AS PROVIDÊNCIAS CABÍVEIS, PARTICULARMENTE A DE EMISSÃO DAS "DELIBERAÇÕES DE TOMBAMENTO". NADA MAIS HAVENDO A TRATAR, O SENHOR PRESIDENTE AGRADEceu A PRESENÇA DOS MEMBROS DO CONSELHO E DEU POR ENCERRADA A SESSÃO. FOI MIRIAM LAINE, CURSIO, SECRETÁRIA, LAVREI A PRESENTE ATA QUE, DEPOIS DE LIDA E APROVADA, SERÁ ASSINADA POR MIM E PELOS MEMBROS PRESENTES. ANTONIO CARLOS, PRIMEIRO DE OUTUBRO DE DOIS MIL E QUATRO.

João Ramalho Soares

[Handwritten signature]

Paulo César Villaverde

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

15.4 . Edital de Tombamento



Município de ANTÔNIO CARLOS

ESTADO DE MINAS GERAIS

EDITAL DE TOMBAMENTO

O PRESIDENTE DO CONSELHO CONSULTIVO MUNICIPAL DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DE ANTONIO CARLOS FAZ SABER A TODOS QUANTOS O PRESENTE EDITAL VIEREM OU CONHECIMENTO TIVEREM E INTERESSAR POSSA, PARA OS FINS ESTABELECIDOS NA LEI MUNICIPAL Nº 865 DE 03 DE OUTUBRO DE 1983, DO DECRETO Nº 03 DE 12 DE AGOSTO DE 1986 E DO REGIMENTO INTERNO DESTE CONSELHO, QUE O **MARCO ZERO**, SITUADO A PRAÇA DA ESTAÇÃO – CENTRO – ANTONIO CARLOS, POR SEU VALOR HISTÓRICO, FICA SOB A PROTEÇÃO DE TOMBAMENTO PROVISÓRIO, CONFORME ART. 3º, INCISO IV DO DECRETO Nº 05/86 DE 12 DE AGOSTO DE 1986, CORRENDO, A PARTIR DA DATA DA PUBLICAÇÃO DESTE, O PRAZO DE 15 (QUINZIS) DIAS PARA MANIFESTAÇÃO DOS INTERESSADOS, QUE PODERÃO IMPUGNAR O TOMBAMENTO OU MANIFESTAR SUA ANUÊNCIA.

O CONSELHO CONSULTIVO MUNICIPAL DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DE ANTONIO CARLOS ESTÁ À DISPOSIÇÃO DOS INTERESSADOS PARA OS ESCLARECIMENTOS NECESSÁRIOS EM SUA SEDE À AVENIDA HENRIQUE DINIZ, 348 – CENTRO – ANTONIO CARLOS/MG.

ANTONIO CARLOS, 09 DE JANEIRO DE 2005


JOÃO RAIMUNDO HERTHEL
PRESIDENTE DO CONSELHO

ANTÔNIO CARLOS

22 de dezembro

de 1948

15.5. Deliberação n° 01/2005



Município de Antônio Carlos

ESTADO DE MINAS GERAIS

DELIBERAÇÃO No. 01/2005

O CONSELHO CONSULTIVO MUNICIPAL DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DE ANTONIO CARLOS FAZ SABER A TODOS QUANTOS A PRESENTE DELIBERAÇÃO VIREM OU CONHECIMENTO TIVEREM E INTERESSAR POSSA, EM CONFORMIDADE COM OS FINS ESTABELECIDOS NA LEI MUNICIPAL No. 865 DE 03 DE OUTUBRO DE 1983, DECRETO No. 03 DE 12 DE AGOSTO DE 1986 E DO REGIMENTO INTERNO DESTES CONSELHO QUE, EM REUNIÃO ORDINÁRIA REALIZADA EM 01 DE OUTUBRO DE 2004, APROVOU O TOMBAMENTO DO "MARCO ZERO", LOCALIZADO À PRAÇA DA ESTAÇÃO - CENTRO EM ANTONIO CARLOS - MG, POR SEU VALOR HISTÓRICO.

O BEM HISTÓRICO ACIMA REFERIDO FICA SUJEITO ÀS DIRETRIZES DE PROTEÇÃO ESTABELECIDAS POR LEI, NÃO PODENDO SER DESTRUÍDO OU MUTILADO, OU SOFRER INTERVENÇÕES SEM PRÉVIA DELIBERAÇÃO DO CONSELHO CONSULTIVO MUNICIPAL DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DE ANTONIO CARLOS.

ANTONIO CARLOS, 09 DE JANEIRO DE 2005


ARACI CRISTINA ARAUJO CARVALHO
PREFEITA MUNICIPAL

ANTÔNIO CARLOS

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



Município de Antônio Carlos
ESTADO DE MINAS GERAIS

NOTIFICAÇÃO No. 01/2005

DO: CONSELHO CONSULTIVO MUNICIPAL DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DE ANTONIO CARLOS

À: EXCELENTÍSSIMA SENHORA
PREFEITA MUNICIPAL DE ANTONIO CARLOS
PREFEITURA MUNICIPAL DE ANTONIO CARLOS

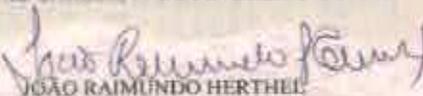
ASSUNTO: NOTIFICAÇÃO DE TOMBAMENTO

VENHO COMUNICAR A VOSSA EXCELENCIA, PARA OS FINS ESTABELECIDOS NA LEI MUNICIPAL, No. 865 DE 03 DE OUTUBRO DE 1985, DO DECRETO No. 03 DE 12 DE AGOSTO DE 1986 E DO REGIMENTO INTERNO DESTA CONSELHO, QUE FOI APROVADO PELO CONSELHO MUNICIPAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL DE ANTONIO CARLOS, EM REUNIÃO DATADA DE 01 DE OUTUBRO DE 2004, O TOMBAMENTO DO MARCO ZERO, LOCALIZADO À PRAÇA DA ESTAÇÃO - CENTRO - ANTONIO CARLOS - MINAS GERAIS, DE RESPONSABILIDADE E USO DA PREFEITURA MUNICIPAL DE ANTONIO CARLOS, POR SEU VALOR HISTÓRICO.

POR OPORTUNO, ESTAMOS ANEXANDO CÓPIA DA LEI E DO DECRETO DE PROTEÇÃO AO PATRIMÔNIO CULTURAL DO MUNICÍPIO EM CONFORMIDADE COM O ARTIGO 16 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL.

SOLICITO, POIS, A VOSSA EXCELENCIA O OBSÉQUIO DE ACUSAR O RECEBIMENTO DESTA NOTIFICAÇÃO, DATANDO E ASSINANDO O RECIBO EM ANEXO, E DEVOLVENDO-O A ESTE CONSELHO, BEM COMO ANUIR AO TOMBAMENTO OU OFFERECER, SE O QUISER, AS RAZÕES DE SUA IMPUGNAÇÃO, NO PRAZO MÁXIMO DE 15 (QUINZE) DIAS.

ANTONIO CARLOS, 09 DE FEVEREIRO DE 2005


JOÃO RAIMUNDO HERTHEL
PRESIDENTE DO CONSELHO

15.7. Recibo da notificação de tombamento

RECIBO DE NOTIFICAÇÃO

RECEBI A NOTIFICAÇÃO No. 01/2005 DE 09 DE FEVEREIRO DE 2005, DO CONSELHO CONSULTIVO MUNICIPAL DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DE ANTONIO CARLOS, REFERENTE AO TOMBAMENTO DO **MARCO ZERO**, LOCALIZADO À PRAÇA DA ESTAÇÃO - CENTRO - ANTONIO CARLOS - MG, DE PROPRIEDADE E USO DO MUNICÍPIO DE ANTONIO CARLOS, FICANDO CIENTE DO MESMO.

DATA _____ DE _____ DE _____

ASSINATURA DA PREFEITA

15.8. Cópia do decreto de tombamento do bem cultural



Município de ANTÔNIO CARLOS

ESTADO DE MINAS GERAIS

DECRETO No. 20/2005

TOMBA O BEM HISTÓRICO, DENOMINADO
MARCO ZERO.

A PREFEITA MUNICIPAL DE ANTONIO CARLOS, NOS TERMOS DA LEI MUNICIPAL No. 865 DE 03 DE OUTUBRO DE 1983 E TENDO EM VISTA A DECISÃO DO "CONSELHO MUNICIPAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL DE ANTONIO CARLOS", EM REUNIÃO REALIZADA A 01 DE OUTUBRO DE 2004,

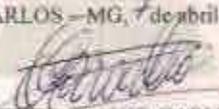
DECRETA:

ART. 1º - FICA TOMBADO O BEM PATRIMONIAL, DENOMINADO **MARCO ZERO**, SITUADO À PRAÇA DA ESTAÇÃO, À AVENIDA JOÃO CABRAL - CENTRO, NESTE MUNICÍPIO DE ANTONIO CARLOS - MINAS GERAIS.

PARÁGRAFO ÚNICO - O BEM TOMBADO PASSA A SER PROTEGIDO PELA LEI MUNICIPAL No. 865 DE 03 DE OUTUBRO DE 1983.

ART. 2º - ESTE DECRETO ENTRA EM VIGOR NA DATA DE SUA PUBLICAÇÃO, REVOGADAS AS DISPOSIÇÕES EM CONTRÁRIO.

ANTÔNIO CARLOS - MG, 7 de abril de 2005


ARACI CRISTINA ARAUJO CARVALHO
PREFEITA MUNICIPAL

PUBLIQUE-SE.
ANTÔNIO CARLOS - MG, de abril de 2005

ARACI CRISTINA ARAUJO CARVALHO
PREFEITA MUNICIPAL

15.9. 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 Decreto de nº 21/2005 de 07 de abril de 2005, que faz o tombamento do Marco Zero, 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, 12 de dezembro de 2006.

Araci Cristina Araújo Carvalho
Prefeita Municipal de Antônio Carlos

ANTÔNIO CARLOS

27 de dezembro

de 1949

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

J. Camp
6

INSCRIÇÃO NÚMERO: 06/2005

FICA REGISTRADO NESTE LIVRO DE TOMBO, SOB INSCRIÇÃO No. 06/2005, O IMÓVEL **MARCO ZERO**, SITUADO À PRAÇA DA ESTAÇÃO - CENTRO - ANTONIO CARLOS - MG, E TERRENOS CONTÍGUOS, PERTENCENTES AO BEM TOMBADO A NÍVEL MUNICIPAL, PELO DECRETO No. 21 DE 07 DE ABRIL DE 2005, CONFORME DOCUMENTAÇÃO CONSTANTE DO DOSSIÊ ARQUIVADO NO SETOR DO PATRIMÔNIO CULTURAL E APROVAÇÃO PELO CONSELHO MUNICIPAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL EM SUA REUNIÃO DE 01 DE OUTUBRO DE 2005, TOMBADO PELO SEU VALOR HISTÓRICO.

ANTONIO CARLOS - MG, 07 DE ABRIL DE 2005.

J. Raimundo Hertiel
JOÃO RAIMUNDO HERTIEL
PRESIDENTE DO CONSELHO

15.11. Cópia da ata da reunião do Conselho Municipal de Patrimônio Cultural discutindo e aprovando as diretrizes de intervenção para o bem tombado assim como seus perímetros de tombamento e de entorno

ATA DO CONSELHO MUNICIPAL DE CULTURA DE ANTONIO CARLOS

6

Dois mil dias do mês de março de dois mil e sete, reuniram-se o Conselho Municipal de Cultura, na casa da cultura, situada à Av. Henrique Dória, 140, nesta cidade de Antônio Carlos, sob a Presidência da Sr. Carmem Lucia Augusta Dória Pereira para as seguintes deliberações. A firma Rede Cidade, que presta assessoria à Prefeitura de Antônio Carlos, através de suas funcionárias Arquitetas: Letícia de Barros Pires e Paula Teodoro Nunes de Lima, pediram que fossem discutidos, logo, que fosse discutido em reunião do Conselho do documento a ser enviado ao IEPHA/MS a correção e complementação do dossiê de tombamento do Marco Zero da EFOM, para a presença do referido documento contempla os perímetros de tombamento e de entorno do bem, suas justificativas e diretrizes. Depois de lida e analisada por o mesmo aprovado por unanimidade, sendo anexada à Ata. Foi também passada para este conselho por Eduardo e Vanilda os seguintes assuntos: 1º) já está aguardada a vinda do coral BOMG na Estrada Real em nosso Município para um recital de Música Sacra e colonial, ocorrendo tal recital na Igreja Matriz de Santana às 11,00 horas do dia 30 de setembro de 2007. 2º) Teremos em nossa cidade, durante o XX Juverno Cultural de UFES duas atividades, com destaque a serem marcadas, um grupo musical com interpretação de "Chaminho" e uma atividade sobre literatura com participação de professores, estudantes e população da cidade, esta atividade será ministrada pelo professor Felipe Sodre Moreira há mais lavoro a ser tratado, vai esta Ata por mim, Eduardo Paulo Villanova secretário, Larrafa, e pelo de-

O perímetro de tombamento adotado segue as seguintes portais:

P1 = P5 - Intersecção da linha imaginária que liga a quina formada pela união da fachada frontal com a fachada lateral esquerda do Prédio da Estação Ferroviária com a quina formada pela união da fachada frontal com a fachada lateral direita do Prédio que abriga o conjunto da máquina, tomando como referencial o observador de frente para o Marco Zero;

P2 - Intersecção da quina formada pela união da fachada lateral esquerda com a fachada posterior do Prédio da Estação Ferroviária, com a linha imaginária que liga a quina formada pela união da fachada posterior com a fachada lateral direita do Prédio que abriga o conjunto da máquina, tomando como referencial o observador de frente para o Marco Zero;

P3 - Intersecção da linha imaginária que liga a quina formada pela união da fachada lateral esquerda com a fachada posterior do Prédio da Estação Ferroviária com a quina formada pela união da fachada posterior com a fachada lateral direita do Prédio que abriga o conjunto da máquina, tomando como referencial o observador de frente para o Marco Zero;

P4 - Intersecção da quina formada pela união da fachada lateral direita com a fachada frontal do Prédio que abriga o conjunto da máquina, com a linha imaginária que liga a quina formada pela união da fachada lateral esquerda com a fachada frontal do Prédio da Estação Ferroviária, tomando como referencial o observador de frente para o Marco Zero;

P5 = P1 - Fecha o polígono.

Justificativa para o perímetro de tombamento:

O perímetro de tombamento sugerido abrange o polígono delimitado pelas fachadas dos prédios que fazem divisa com o Marco Zero, ou seja, Prédio da Estação Ferroviária e o Prédio que abriga o conjunto da máquina, de modo a preservar a sua integridade, ambiência e implantação. Proteger o perímetro de tombamento delimitado significa garantir a visibilidade do bem - favorecida pela posição estratégica que possui, em uma confluência de avenidas - e que o mesmo não venha a sofrer nova mudança em sua localização. Além disso, significa preservar a história da ferrovia para o município, para o estado e para o país. Medidas restritivas para o perímetro delimitado serão tomadas a fim de proteger o bem em questão e servirão como embasamento para a elaboração de legislações específicas a serem elaboradas pelo município.

Diretrizes para o perímetro de tombamento:

- Respeitar as características do bem de possíveis novas intervenções;
- Impedir a construção de novas edificações, anexos, placas, letreiros ou outros objetos urbanos, dentro do perímetro de tombamento que venham a prejudicar o bem;
- Analisar os planos de restauração elaborados evitando intervenções que venham a descaracterizar o bem;
- Gramar a área onde o bem está inserido, sobre o conteúdo retângulo de 753 x 212 cm de terra batida, delimitado por meio-linha de pedra pintada de branca.

O perímetro de tombamento adotado segue as seguintes portais:

P1 = P5 - Intersecção do eixo da Avenida Henrique Guimarães com a linha imaginária paralela 5 metros da fachada lateral direita do Prédio da Estação, tomando como referencial o observador de frente para o Marco Zero;

P2 - Intersecção da linha imaginária paralela 5 metros da fachada lateral direita do Prédio da Estação com a linha imaginária paralela 5 metros do eixo da linha férrea, tomando como referencial o observador de frente para o Marco Zero;

P3 - Intersecção da linha imaginária paralela 5 metros do eixo da linha férrea com a linha imaginária paralela 5 metros da fachada lateral esquerda da Caixa d'Água, tomando como referencial o observador de frente para o Marco Zero;

M - Intercepção na linha imaginária paralela 5 metros da fachada lateral esquerda da Caixa d'Água com o eixo da Avenida João Cabral, tomando como referencial o observador de frente para o Marco Zero.
PS - P1 - Folia o polígono.

Justificativa do perímetro do entorno

A delimitação do perímetro de entorno abrange parte do centro do Distrito Sudo de Antônio Carlos e engloba bens importantes pertencentes à ferrovia. A área proposta para proteção compreende o entorno imediato ao Marco Zero, incluindo os principais bens ferroviários, a saber: Prédio da Estação Ferroviária, Linha Férrea, Prédio que abriga o conjunto da máquina, Prédio da Rede e Caixa d'Água. Todos os bens acima mencionados fazem parte do conjunto arquitetônico ferroviário, sendo de grande interesse cultural e histórico, não somente para o município, mas para o estado e até mesmo para o país montá-lo sob as leis de proteção, preservando-o e impedindo intervenções que conflitem com a existência do conjunto. As restrições construtivas adotadas a partir da delimitação deste perímetro de entorno impedirá que outras edificações, venham a ser construídas na área, descaracterizando o conjunto e prejudicando a visibilidade, não só do Marco Zero, como também dos bens inventariados e tombados encontrados no local. Além disso, impedirá que os bens ali inseridos venham a ser descaracterizados ou substituídos por outros sem qualquer critério. Assim, busca-se a manutenção da história do município e da ferrovia, que abriga dentro deste perímetro edificações de grande valor histórico e cultural.

Diretrizes para o perímetro de entorno:

- Impedir a construção de novas edificações dentro do perímetro de entorno de tombamento que descaracterize o contexto ou impeça ou prejudique a sua visibilidade;
- Regular as características construtivas das possíveis novas edificações situadas dentro do perímetro de entorno de tombamento do bem em questão;
- Regular a localização das possíveis novas edificações a fim de que não sejam possíveis intervenções que descaracterizem o conjunto ferroviário;
- Manter os bens situados no entorno em perfeito estado de conservação, ou seja: Linha férrea, Prédio da Estação Ferroviária, Prédio que abriga o conjunto da máquina, Prédio da rede e Caixa d'Água;
- Propor melhor ambientação da área, principalmente a partir da instalação do trem turístico, que passará pela Estação de Antônio Carlos, bem como no entorno de tombamento.

15.12. Cópia da publicação das atas do Conselho



Município de ANTÔNIO CARLOS

ESTADO DE MINAS GERAIS

DECLARAÇÃO

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

Antônio Carlos, 10 de abril de 2007.



Araci Cristina Araújo Carvalho
Prefeita Municipal de Antônio Carlos

ANTÔNIO CARLOS

27 de dezembro

de 1948

15.13. Cópia do email enviado ao Sr. Carlos Rangel, para saber a respeito da documentação a ser enviada nesta correção de dossiê e resposta do mesmo

Citando letsred <letsred@uai.com.br>:

> Boa tarde Carlinhos,
>
> Estou fazendo a correção do dossiê de tombamento do Marco
> Zero do Município de Antônio Carlos e tenho uma dúvida com
> relação às documentações que talvez vc possa me ajudar. É o
> seguinte: o dossiê não foi aceito e pediu-se para refazer
> para o próximo exercício, porém as documentações foram todas
> aceitas, exceto a cópia da publicação do ato de tombamento
> que não havia sido entregue e que já fizemos. O problema é
> que se tem que entregar novo dossiê de tombamento, tem
> também que entregar os documentos novamente, porém este
> dossiê foi realizado em 2005, ou seja, as normas modificaram
> um pouco na deliberação vigente. Assim, os documentos que
> foram aceitos no ano de 2005 diferem um pouco dos pedidos na
> deliberação atual. Como, por exemplo: ata de reunião
> aprovando o tombamento provisório e definitivo, antes havia
> apenas a ata de reunião aprovando o tombamento, dessa forma,
> como farei? Não tem como fazer atas retroativas, já que o
> decreto e os outros documentos (notificações, recibo,
> editais) estão todos prontos com data de 2005. Eu posso
> fazer uma ata aprovando os perímetros de tombamento e as
> diretrizes para os mesmos, porém uma ata aprovando o
> tombamento provisório e depois outra aprovando o tombamento
> definitivo é totalmente incoerente, visto que o decreto já
> foi realizado, ou seja, o bem já foi tombado. Os documentos
> entregues em 2005, estão todos na ordem correta,
> primeiramente fez-se os pareceres, que foram levados para a
> análise do conselho, que em seguida fez uma reunião,
> aprovando os tombamentos, daí foi feita a notificação, em
> seguida fez-se o edital de tombamento, a seguir uma
> deliberação, para assim proceder ao decreto e inscrição no
> livro de tombo. Os pareceres foram aceitos com restrições,
> porém o corretor do IEPHA não explicitou as recomendações,
> dessa foram, não acho correto que sejam feitos novos
> pareceres, visto que os mesmos foram aceitos e foram eles
> que embasaram o início do tombamento. Se fizermos outro,
> para que servirão, se o bem já foi tombado?
>
> Em anexo estou enviando a correção e os documentos
> digitalizados para sua melhor compreensão. aguardo
> notícias.
>
> Desde já agradeço,
>
> Leticia Carvalho Assis
> Gerente de Produção - Rede Cidade
> Rua Major Lopes, 42 A. São Pedro
> Tel: 31 3282-1615 ou 9114-8410
> *****
> O grande portal dos mineiros
> <http://www.uai.com.br>
>

Data: Wed, 31 Jan 2007 12:34:26 -0300
De: icms@iepha.mg.gov.br
Para: letsred@uai.com.br
Assunto: Re: Antonio Carlos

Leticia,

Resposta a suas dúvidas:

Eu posso

- > fazer uma ata aprovando os perímetros de tombamento e as
- > diretrizes para os mesmos, porém uma ata aprovando o
- > tombamento provisório e depois outra aprovando o tombamento
- > definitivo é totalmente incoerente, visto que o decreto já
- > foi realizado, ou seja, o bem já foi tombado.

Resposta: Faça uma ata do conselho aprovando os novos perímetros de tombamento

e entorno e suas respectivas diretrizes e a documentação cartográfica correspondente.

O município deve, no entanto apresentar todo o dossiê novamente para análise.

Os pareceres devem ser os mesmos. Não esqueçam a cópia da publicação do ato de tombamento.

Atenciosamente, Carlos H. Rangel

- ANASTASIA, Carla M. J. (2005). *A geografia do crime: violência nas Minas setecentistas*. Belo Horizonte: Editora UFMG.
- ANTÔNIO CARLOS. *Borda Campo: Coração da Estrada Real*. Antônio Carlos: Prefeitura Municipal de Antônio Carlos.
- ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO. (1958). *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros – Minas Gerais*. Rio de Janeiro: IBGE, v. 24.
- BURDEN, Ernest. *Dicionário Ilustrado de Arquitetura*. Porto Alegre: Bookman, 2006.
- BARBOSA, Waldemar de Almeida. (1995). *Dicionário Histórico Geográfico de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia.
- BOTELHO, Ângela Vianna, REIS, Liana Maria. (2003). *Dicionário Histórico Brasil: Colônia e Império*. Belo Horizonte: Autêntica, 2003.
- _____, ROMEIRO, Adriana. (2003.) *Dicionário Histórico das Minas Gerais: Período Colonial*. Belo Horizonte: Autêntica.
- CAMPOS, Helena Guimarães. FARIA, Ricardo de Moura. (2005). *História de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Lê.
- CORONA, Eduardo, LEMOS, Carlos Alberto Cerqueira. *Dicionário da Arquitetura Brasileira*. São Paulo: Artshow Books, 1989.
- GUIA MINASTUR. (2006). Especial Estrada Real. Belo Horizonte: Minastur.
- 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. UFMG: Maio de 2003.
- PIMENTA, Demerval José; ELEOTÉRIO, Arysburê Batista; CARAMURU, Hugo. *As Ferrovias em Minas Gerais*. Belo Horizonte: SESC/MG, 2003.
- SANTOS, Márcio. Caminhos. BOTELHO, Ângela Vianna, ROMEIRO, Adriana. (2003). *Dicionário Histórico das Minas Gerais: Período Colonial*. Belo Horizonte: Autêntica. p. 60-64.
- SERPA, Maria Gabriella de Andrada. (2005). *Pequena História do Município de Antônio Carlos*. Barbacena: Cidade de Barbacena, 2005.
- VAINFAS, Ronaldo (Org.) (2000). *Dicionário do Brasil colonial: 1500-1808*. Rio de Janeiro: Objetiva.
- VASCONCELOS, DIOGO PEREIRA RIBEIRO DE; FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. (1994). *Breve descrição geográfica, física e política da capitania de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 188p.
- _____, (1948). *Historia antiga das Minas Gerais: (1703-1720)*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 2v.
- VASCONCELOS, Sylvio de. *Arquitetura no Brasil: Sistemas Construtivos*. Belo Horizonte: UFMG, 1979.
- Estado de Minas – terça-feira, 19 de dezembro de 2006, caderno gerais, pagina 23.
- 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.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/qj/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. Acesso em: 10 jan. 2007 às 23hs55min.

RESPONSÁVEIS TÉCNICOS

Responsável pela coordenação do dossiê

Leticia Carvalho Assis - CREA: 71.248/D



Responsáveis Técnicos

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

Leticia Carvalho Assis
Arquiteta e Urbanista CREA: 71.248/D
Responsável pela elaboração do laudo técnico

Leticia Carvalho Assis
Arquiteta e Urbanista CREA: 71.248/D
Responsável pela elaboração dos desenhos

Priscila de Cássia Lima Mattos
Historiadora CPF: 012.750.246-70
Responsável pela elaboração dos históricos

Daniele de Araújo Martins
Arquiteta e Urbanista CREA: 83.039/D
Responsável pela revisão do dossiê

Colaboradores

Eduardo Paulo Villanova e Vanilda Terezinha Mendes de Almeida
Membros do Setor de Patrimônio Cultural da Prefeitura Municipal de Antônio Carlos

Este dossiê foi elaborado nas cidades de Antônio Carlos e Belo Horizonte, no período de dezembro de 2006 a abril de 2007.

A nova instalação do Município Antonio Carlos, ex-Sítio Distrito de Barbacena

No dia 5 de Abril a cidade de Antonio Carlos ex-Sítio engalanou-se com as suas pompas e louçanias, pois recebeu o seu cetro de município com a sua desejada autonomia administrativa, sendo criado esse município pela Lei número 336 de 27 de dezembro de 1948. De há muito já se fazia sentir a necessidade da criação dessa nova co-

feito para o desenvolvimento da localidade, auxiliando os cofres públicos com uma renda de Cr\$ 120.000,00. Povo trabalhador e ordeiro que até nos movimentos cívicos tanto auxiliou com um punhado de denodados soldados, como no movimento revolucionário de 1930, merecia, assim, a sua emancipação político-administrativa. A cidade de Antonio Carlos, ex-Sítio, já possui várias fábricas, ótimo comércio e rica lavoura, principalmente de cereais, cana, algodão, café e pecuária. O Município foi instalado em 1.º de Janeiro de 1949, sendo a sua primeira administração a seguinte: Intendente: Adair Andrade Dutra; Diretor de Fazenda: João Araujo; Secretário: José Souza Orlando e Chefe da Fiscalização: Frantz Glater. No dia 5 de Abril tomou posse solenemente a nova administração eleita pelo povo, que é: Prefeito: Sr. Anibal Pacheco Guimarães; Vice-Prefeito: Saul de Almeida; Vereadores: Dr. Enéas Fernando Porto, Dr. José Roda-Ribeiro, e Senhores Vitorio Rettore, Alcides Gonçalves Araujo, Arlindo Mendes, João Batista Siqueira, Antonio (Pimentel), Francisco Teodoro Nascimento e Felício José Ferreira.

Devemos ressaltar o esforço e patriotismo do Intendente Adair Andrade Dutra e dos seus devotados auxiliares da primeira administração municipal que muito fizeram para uma instalação condigna do referido Município, inclusive a do edificio da sede com moderno mobiliário e dependências das novas repartições, tudo a contento do povo e das autoridades.

O Intendente Adair Andrade Dutra tem sido um dos fatores do progresso dessa localidade, pois além de colaborar nas indústrias de laticínios, é adjunto da Promotoria de Justiça onde sempre gozou de elevado conceito social por ser um moço trabalhador, bem-querido e baluarte do progresso local, tendo assim o seu nome ligado à história dessa localidade como um dos primeiros organizadores dos serviços municipais. Agora com a instalação definitiva do Município, amplos horizontes se abrem de um futuro promi-

sor para o povo de Antonio Carlos que muito merece pelo seu trabalho honrado em benefício da grandeza econômica da região.



O prestigioso e dinâmico ex-Intendente Municipal de Antonio Carlos, antigo Sítio, senhor Adair de Andrade Dutra que muito fez pela completa instalação do novo Município.

ma mineira, pois quase sempre os distritos que tanto cooperam para o engrandecimento dos Municípios, seu embelezamento e progresso das respectivas sedes, são mal aquinhoados, pois vivem em estado de estagnação concorrendo com pesados impostos e só sendo lembrados por ocasião de eleições, onde campõem os cabos eleitorais na luta tenaz e incessante à cata de votos. Era uma justa aspiração do povo de Sítio, que vinha lutando desde longo tempo pela criação do seu município. A sua população que é de 12.000 habitantes muito tem



O distinto Prof. Octavio Rodrigues de Paula, cidadão estimado e operoso e elemento social de prestígio na cidade de Antonio Carlos ex-Sítio, onde é um dos proprietários do magnífico "Hotel Monte Castelo", naquela cidade.

TROVANDO...

Eu caminho sobre nuvens,
mil estrelas tenho à mão...
Sou rainha, tenho um trôno,
que me dá ostentação,
As estrelas trocaria
pelo céu de uma ilusão,
e passaria a pisar,
em vez de nuvens, o chão...
Se eu soubesse que seria
sempre meu, teu coração...

E assim, repontilhado de imagens graciosas e felizes, é todo o livro de Alaide Margarida, poetisa e cantora, que certamente firmará um nome, mais tarde, nos meios artísticos e literários do Brasil.

"Nação Brasileira" congratula-se pelo sucesso de "Rosa azul", augurando a Alaide Margarida, novos e ainda mais expressivos triunfos.

As festividades de Antonio Carlos e o discurso do intendente Adair de Andrade Dutra

Conforme já tivemos ocasião de noticiar, realizaram-se em Antonio Carlos, no dia 5 de abril, grandes festejos, por ocasião da transmissão do cargo de Prefeito Municipal, pelo Intendente Sr. Adair de Andrade Dutra, ao Prefeito Anibal Pacheco Guimarães.

Em linhas gerais, eis um apanhado dos festejos:

As festividades tiveram início às 14 horas.

Instalou-se a Câmara Municipal da cidade de Antonio Carlos.

Estiveram presentes às solenidades do dia:

a) Juiz de Direito da Comarca; b) o Deputado Federal Dr. José Bonifácio Filho — jornalistas diversos.

O Prefeito de Barbacena Dr. Theobaldo Tolental, outras autoridades das cidades vizinhas, grande massa popular.

Falaram no ato da instalação da Câmara:

Dr. Archimedes de Faria, M. M. Juiz de Direito — Dr. Eneas Fernando Porto, Presidente da Câmara — Dr. José Bonifácio Filho.

Empossado o Prefeito, falaram os seguintes:

O Intendente Adair de Andrade Dutra, transmitindo o cargo; o Prefeito Anibal Pacheco Guimarães, que recebia a Prefeitura; franqueada a palavra falaram; os Srs. José Rocha Ribeiro, vereador — Mario Batista Andrade, industrial local, jornalistas, etc.

Eis o discurso então pronunciado pelo Intendente Adair de Andrade Dutra:

Meritíssimo Juiz de Direito,

Digníssimas autoridades,

Exmo. Snr. Prefeito Municipal,

Srs. Vereadores,

Meus Senhores (e senhoras).

Imensa satisfação me anima neste momento, quando transmito o cargo ao honrado cidadão que vem de ser escolhido pelos leitores do Município de Antonio Carlos, Prefeito Municipal da futura comuna.

A minha escolha para o posto de Intendente Municipal é bem recente e é de conhecimento de todos os fatos que a envolveram.

Minha gratidão ao povo desta cidade e o meu reconhecimento aos que prestigiaram com sua influência a minha nomeação são indescritíveis.

Embora tenha nascido em outra terra, sabeis que eu aqui labuto há muitos anos; neste lugar liquei-me em laços matrimoniais e neste torrão abençoado nasceram minhas duas filhas.

Si isso rememoro é para realçar a estima que me prende à Antonio Carlos e é para agradecer o conforto que aqui tenho recebido.

Lembrado que fui para merecer as honras de ser a primeira autoridade, no período de transição por que passaram os municípios recém-criados, não titubeei em aceitar o encargo, certo de que, com isso, pudesse resgatar um pouco dos favores que aqui tenho recebido.

Não foi, pois, por vaidade ou por qualquer outro sentimento menos nobre, mas sim por amor à terra em que resido.

Como Intendente Municipal qualquer de vós podeis dar maior realce ao cargo; a minha vontade de acer-

tar, porém, será invocada para amenizar, talvez, o descerto da escolha.

Tolhido, como sabeis, pelas restrições legais ao Intendente era defeso exorbitar das funções que lhe foram impostas.

Agindo em função de aparelhar os meios para funcionamento da máquina administrativa, a mim me competia fazer o pouco que aí está.

Dou-vos conta do que fiz, com o auxílio dos meus dedicados auxiliares, aos quais, rendo, neste momento, os mais sinceros agradecimentos pela cooperação pronta e eficaz que prestaram ao ritmo dos negócios públicos.

Eis, em resumo, o que fiz:

Apresento em primeiro plano as Despesas havidas até 31 de Março findo, a saber:

Móveis e utensílios, foi aplicada a verba de Cr\$ 18.225,00; ferramentas, foi aplicada a verba de Cr\$ 124,00; instalações, foi aplicada a verba de Cr\$ 1.928,50; despesas gerais, foi aplicada a verba como abaixo se descreve: solos, telegramas, estampilhas, Cr\$ 63,30; gastos de viagens, Cr\$ 1.198,00; gastos diversos, Cr\$ 343,50; gastos com administração, Cr\$ 8.400,00; conservação e reparos com prédio, Cr\$ 7.303,60; objetos de escritório Cr\$ 4.273,10; total, Cr\$ 21.581,50; gastos eleitorais verbas aplicadas, Cr\$ 2.231,80; total da despesa: Cr\$ 44.090,80.

Em segundo plano apresento a Receita que se resume no seguinte:

Indústrias e Profissões, arrecadação de Cr\$ 63.925,20; predial, arrecadação de Cr\$ 10.774,50; licenças arrecadação de Cr\$ 7.710,00; melhoria, arrecadação de Cr\$ 4.071,00; territorial arrecadação de Cr\$ 2.677,50; assistência social arrecadação de Cr\$ 1.088,20; expediente arrecadação de Cr\$ 27,00; aforamento arrecadação de Cr\$ 251,00; sangria arrecadação de Cr\$ 217,50; Multas arrecadação de Cr\$ 83,90; dívida ativa arrecadação de Cr\$ 266,40; total: Cr\$ 91.092,20; bonificação: Cr\$ 6.104,10; líquido da arrecadação: Cr\$ 84.988,10.

líquido arrecadado: Cr\$ 84.988,10; total da despesa Cr\$ 44.090,80; saldo em dinheiro: Cr\$ 40.897,30.

Sendo: em "Bancos", Cr\$ 27.920,60 e em "Caixa" Cr\$ 12.976,70, isto, em 31 de Março findo, como acima ficou dito.

Feito este breve resumo, o dever das boas normas impõe-me a necessidade de dirigir algumas palavras de saudação ao Snr. Prefeito que vem de ser empossado.

Snr. Anibal Pacheco Guimarães, estou convicto e que, à frente dos destinos de nosso município, haveis o vos conduzir com elevação e com honradez.

Essa certeza é motivado pelo conhecimento que tenho dos vossos dotes de cidadão.

Pertencendo a uma das mais tradicionais famílias desta localidade, o vosso passado é uma garantia das vossas intenções.

O Município de Antonio Carlos sob a vossa administração há de prosperar e ha de progredir.

Terminando esta breve alocução só me resta elev o pensamento a Deus e desejar que a proteção divina guie vossos passos, para bem do povo de "Antonio Carlos".