



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





De acordo com o cronograma apresentado no início deste documento, as atividades previstas para o exercício 2009 são as seguintes:

#### Zona 01 – Rede Ferroviária:

- Levantamento de campo e entrevista;
- Listagem dos bens a serem inventariados;
- Identificação geográficas dos bens a serem inventariados;
- Fichas de inventário das categorias EAU e BMI;
- Arquivamento.

#### 4.1. LEVANTAMENTO DE CAMPO E ENTREVISTA

Para a identificação do acervo cultural da Zona 01 do Município de Antônio Carlos, que corresponde à área por onde passa a linha férrea da antiga Estrada de Ferro D. Pedro II (atual EFCB) e o seu entorno imediato e a linha férrea da extinta Estrada de Ferro Oeste Minas e o seu entorno imediato, foi realizado um amplo levantamento de campo, quando foi feito o reconhecimento do território em estudo, de forma a identificar todos os bens remanescentes das ferrovias no município, destacando seus valores históricos, arquitetônicos e artísticos. Foram realizadas também entrevistas com a população local, para identificar os valores e a representatividade dos bens culturais para a comunidade.

Sabe-se que foi na área territorial do Município de Antônio Carlos onde teve início, no final do século XIX, a Estrada de Ferro Oeste de Minas (terceira ferrovia do estado), de grande importância para o Estado de Minas Gerais e que tem seu quilometro zero localizado no Distrito Sede, na confluência com a Estrada de Ferro Dom Pedro II, a terceira estrada de ferro do Brasil, e a primeira de Minas Gerais.

A Estrada de Ferro Oeste de Minas teve grande importância na evolução desta região do estado, e possuía características peculiares em relação às demais ferrovias brasileiras. Sua função era escoar a produção de gado muar, bovino de corte, produtos primários, além de transportar passageiros do centro-oeste mineiro. O caráter regional da ferrovia era uma raridade, uma vez que no Brasil a maioria das ferrovias estava voltada para a exportação e, portanto, direcionadas aos portos marítimos.



Foto, datada de 1880, do entroncamento do "Km0" da EFOM com o "Km363" da EFDP.

Foto cedida pela Preserve.



Cabe registrar que, como em todas as cidades interioranas, a vida de Sítio (atualmente Antônio Carlos) 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 em circulação, impulsionando o comércio local.

Da estação de Sítio sairia o audacioso plano de levar os seus trilhos pelos sertões oeste. Com os vários prolongamentos que aconteceram no decorrer do tempo, foram surgindo ao longo das ferrovias novas estações e outras edificações relacionadas ao funcionamento da rede ferroviária, que encontram-se atualmente no Distrito Sede e em distritos e povoados pertencentes ao Município de Antônio Carlos.

No Distrito de São Sebastião de Campolide, além da Estação Ferroviária ainda existem a caixa d'água, a Casa do Agente da rede e o conjunto de casas dos funcionários, que atualmente encontram-se ocupadas por moradores locais.



Foto 01 – Distrito de Campolide  
Estação de Campolide  
Fotografia: Kelly Lima – dez/2007



Foto 02 – Distrito de Campolide  
Conjunto de residências de funcionários.  
Fotografia: Kelly Lima – dez/2007

No Distrito de Dr. Sá Fortes, estão localizadas a Estação Ferroviária, além de duas edificações que foram ocupadas pelos funcionários. Na entrada do distrito há um pontilhão, construído para a passagem da linha férrea.

No Povoado de João Ayres, encontra-se a Estação Ferroviária, que se destaca por apresentar características marcantes da arquitetura eclética.



Foto 03 – Distrito de Dr. Sá Fortes  
Estação de Dr. Sá Fortes  
Fotografia: Kelly Lima – dez/2007



Foto 04 – Povoado de João Ayres  
Estação de João Ayres.  
Fotografia: Kelly Lima – dez/2007



No Distrito Sede, a Estação Ferroviária de Antônio Carlos foi desativada definitivamente em 1982, mas ainda encontra-se conservada, inclusive com o totem do Marco Zero da EFOM (tombado municipalmente) e sua caixa d'água, assim como a antiga Casa do Agente, que atualmente abriga a Casa de Cultura Municipal e o conjunto de residências dos funcionários, localizadas à margem dos trilhos. No terreno junto à Estação de Antônio Carlos encontra-se em exposição a Locomotiva nº 66, máquina a vapor que já circulou nos trilhos e é atualmente alvo de tombamento municipal. Não foi encontrado nenhum arquivo documental que registrasse a época de operação das ferrovias ou estações em questão.



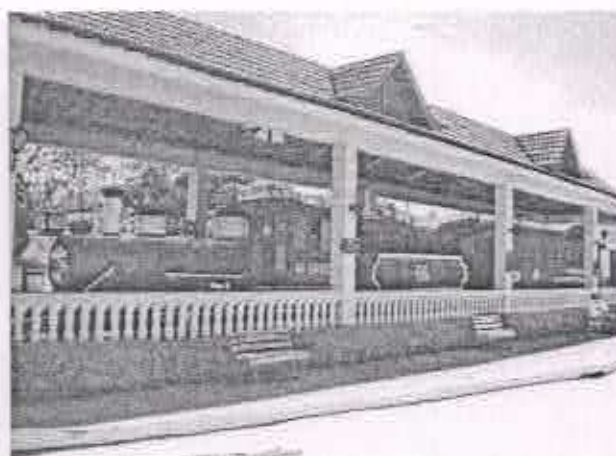
**Foto 05 – Distrito Sede**  
 Vista da Estação Ferroviária de Antônio Carlos.  
 Fotografia: Kelly Lima – dez/2007



**Foto 06 – Distrito Sede**  
 Marco Zero – Praça da Estação. Bem tombado  
 municipalmente.  
 Fotografia: Kelly Lima – dez/2007



**Foto 07 – Distrito Sede**  
 Antiga Casa do Agente Ferroviário – Atual Casa de  
 Cultura.  
 Fotografia: Kelly Lima – dez/2007



**Foto 08 – Distrito Sede**  
 Locomotiva 66 – Praça da Estação. Bem tombado  
 municipalmente.  
 Fotografia: Kelly Lima – dez/2007

Observa-se a importância dos bens remanescentes da Rede Ferroviária, cujos valores históricos, arquitetônicos e culturais devem ser preservados.



#### 4.2. LISTAGEM DOS BENS A SEREM INVENTARIADOS

Após a realização do levantamento de campo e das entrevistas, a equipe técnica responsável pelo inventário reuniu-se com o Conselho Municipal do Patrimônio Cultural para realizar o cruzamento dos dados levantados, possibilitando a identificação dos bens culturais passíveis de inventário da Zona 01 do Município de Antônio Carlos, cuja listagem final segue:

##### **Estruturas Arquitetônicas e Urbanísticas:**

- 01 – Antiga Casa do Agente da EFCB - Casa da Cultura – Distrito Sede;
- 02 – Estação de Antônio Carlos – Distrito Sede;
- 03 – Conjunto de quatro casas de funcionários da Rede – Distrito Sede;
- 04 – Caixa D'água – Distrito Sede;
- 05 – Estação de Campolide – Distrito de Campolide;
- 06 – Conjunto de cinco casas de funcionários da Rede – Distrito de Campolide;
- 07 – Casa do Agente – Distrito de Campolide;
- 08 – Estação Parada de Sá Fortes – Distrito de Sá Fortes;
- 09 – Pontilhão de Sá Fortes – Distrito de Sá Fortes;
- 10 – Casa do funcionário – Distrito de Sá Fortes;
- 11 – Estação de João Ayres – Povoado de João Ayres.

##### **Bens Móveis e Integrados:**

- 12 – Locomotiva 66 – Distrito Sede.

Obs: Não foram identificados nesta área bens culturais das categorias arquivo, bem imaterial, sítio natural, patrimônio arqueológico e sítio espeleológico.

#### 4.3. IDENTIFICAÇÃO GEOGRÁFICA DOS BENS A SEREM INVENTARIADOS

A planta cadastral do Distrito Sede e dos distritos de Campolide e Sá Fortes com a localização dos bens a serem inventariados está anexada no item 07 deste inventário.









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

ESTRUTURA ARQUITETÔNICA E URBANÍSTICA

EAU - 02

o Hospital Santa Maria, a Praça da Matriz, a linha férrea, com sua Estação Ferroviária, com o Marco Zero (bem tombado municipalmente) e com a Locomotiva 66 (bem tombado municipalmente). À sua esquerda, as edificações são bastante homogêneas, compostas em sua maioria por residências unifamiliares, de apenas um pavimento e tipologia que varia do colonial tardio, passando pelo eclético e chegando ao moderno. À sua esquerda e aos fundos o entorno é caracterizado por possuir grandes espaços vazios compostos por praças e terrenos vagos, bastante arborizados, onde predominam as áreas verdes. À sua frente tem-se a linha férrea, delimitada por uma mureta com tremidos de concreto. A edificação está localizada na esquina da Avenida Henrique Diniz com a Rua José Rettore. A avenida é asfaltada, possui postes de iluminação pública em apenas um dos lados da via, apresenta lixeiras e telefones públicos, já a Rua José Rettore é calçada por paralelepípedos e não possui passeios públicos.

**12. Histórico:** A história da edificação que abriga a Casa da Cultura tem início em 1879, quando foi iniciada a implantação da ferrovia e, paralelamente, edificada a Casa do Agente, parte do complexo ferroviário administrado pela Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas. Além da Casa do Agente fazia parte do complexo a Estação Parada de Sá Fortes com a Casa do Agente e a Casa do Funcionário, o Pontilhão de Sá Fortes, a Estação de Sítio, a Estação de Campolide com a Casa do Agente e as Casas dos Funcionários, a Caixa D'água da Sede, a Casa dos Funcionários da Sede e a Estação de João Aires. A Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas foi construída por iniciativa dos advogados Luiz Augusto de Oliveira e José Teixeira Guimarães, que mais tarde passou a se chamar Rede Mineira de Viação. Esta nova ferrovia partia de Sítio (antiga denominação do Município de Antônio Carlos) em direção a São



A Casa da Cultura iluminada com motivos natalinos.



Fachada lateral direita da Casa da Cultura.

João Del-Rei e em Sítio (onde situa-se o seu quilômetro zero) encontrava-se com a Estrada de Ferro Dom Pedro II (no Km 363), uma das primeiras estradas de ferro do Brasil, que após a Proclamação da República passou a se chamar Estação de Ferro Central do Brasil. Diferentemente das outras ferrovias existentes no país, a Cia. E. F. Oeste de Minas tinha caráter regional, uma vez que sua função primordial era escoar a produção de gado e outros produtos



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

ESTRUTURA ARQUITETÔNICA E URBANÍSTICA

EAU - 02

primários, além de passageiros, do centro-oeste de Minas Gerais, especificamente Divinópolis, até Barbacena, na região de Sítio. As obras de implantação tiveram os seus trabalhos iniciados em 1879, somente um ano após a inauguração da E.F.D. Pedro II. Já em 1880 inaugurava-se a Cia. E. F. Oeste de Minas ligando Sítio à Barroso, com a construção das estações de Sítio, Barroso e o posto telegráfico de Ilhéos. Em 1881 o prolongamento até São João Del-Rei foi inaugurado, incluindo-se as estações de Tiradentes e São João Del-Rei. A vida em Antônio Carlos girava em torno da rotina da ferrovia: a chegada e saída dos trens era um verdadeiro acontecimento para os moradores. A instalação da ferrovia também trouxe consigo diversos novos moradores denominados ferroviários: o chefe da estação, os agentes, os conferentes, os maquinistas, os guarda-freios, os guarda-chaves e os guarda-fios. Assim, foram construídas edificações para abrigar estes ferroviários, dentre elas a Casa da Cultura (antiga casa do agente), aproximadamente em 1879. Em 1903 a estrada de ferro foi comprada pelo governo federal e pouco a pouco foi sendo desativada e substituída por estradas de rodagem. Nos anos de 1930 a Estação de Sítio foi renomeada para Antônio Carlos, em homenagem ao interventor do Estado. Em 1931 a R.F.O.M. foi incorporada à Rede Mineira de Viação, juntamente com a Rede Sul Mineira e a Paracatu, transformando-se na maior malha ferroviária brasileira, com quase 4.000 km de trilhos. Em 1988, o governo federal instituiu que o transporte de passageiros fosse suspenso, já que encontrava-se bastante deficitário e pelos trilhos de Antônio Carlos passaram a circular somente cargas pesadas. Neste período, dentre todos os bens e edificações construídos no final do século XIX para funcionamento da estrada de ferro, somente os trilhos foram utilizados para circulação dos trens de carga. Em 1982 o trecho da Oeste de Minas (Antônio Carlos – Aureliano) foi extinto. Em 06 de outubro de 1986, através do decreto nº 07/86, a Casa do Agente foi tombada municipalmente. Poucos anos mais tarde, em 1994, os bens que faziam parte do complexo foram doados à Prefeitura Municipal, entre eles a Casa do Agente. Inicialmente, ela foi declarada como residência oficial do médico contratado pelo município e ao poder público municipal passou toda a responsabilidade pela sua manutenção. O então diretor do hospital, o Dr. Aloísio Marinho passou a residir na edificação, mesmo depois de se eleger Prefeito Municipal, permanecendo nela por cerca de 4 anos. Em 1998 a Prefeitura Municipal a alugou para a Sra. Márcia Mendes Amaral e logo depois foi transferida à responsabilidade da Secretaria de Educação, que nela instalou sua parte administrativa. Em 2004 foi finalmente transformada em Casa da Cultura com aprovação da Câmara Municipal.

**13. Descrição:** A Casa da Cultura, antiga Casa do Agente, foi edificada sobre um platô elevado em relação à avenida de acesso, Av. Dr. Henrique Diniz, e acompanhando o nível da Rua José Rettore, bastante inclinada. Sua tipologia segue o estilo colonial tardio da época de sua construção, no final do século XIX e seu partido, composto, segue o formato de "L". O acesso principal é feito por escada simples, de três lances, por onde se chega ao platô de entrada e, a



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

**ESTRUTURA ARQUITETÔNICA E URBANÍSTICA**

EAU - 02

partir daí, por uma escada simples de acesso ao alpendre. Este alpendre possui guarda-corpo em cobogós de cerâmica. Possui ainda uma entrada secundária, através de rampa, na lateral esquerda da edificação, de onde se acessa a sala. Está distribuída em apenas um pavimento, edificado sobre base em pedra e alvenaria de tijolos maciços de barro rebocados e pintados na cor branca. O telhado de quatro águas possui engradamento em madeira e cobertura em telhas cerâmicas francesas. Internamente, as alvenarias receberam pintura sobre reboco, os forros adotados foram lambris de madeira e os pisos tabuado corrido nas áreas secas e cerâmica decorada em tons de bege e paviflex nos pisos das áreas molhadas. As portas são em sua maioria em madeira maciça, com duas folhas de abrir, vergas retas e pintadas na cor azul. Todas elas possuem bandeiras com estrutura em madeira e fechamento em vidro transparente. As janelas originais, presentes nas fachadas laterais e frontal, possuem vergas retas e dois diferentes tipos de abertura: externas, do tipo guilhotina, com duas folhas em madeira vedadas com vidro incolor e internas, de abrir, com duas folhas cegas, de madeira. Já as janelas posteriores foram trocadas por exemplares de correr, metálicas e vedadas com vidro incolor. A área externa é composta pelo jardim frontal, em rampa, pátio em piso de cimento com entrada para veículos na lateral esquerda, área de serviços na lateral direita e um quintal gramado delimitado por um muro de pedras, ao fundo. O fechamento do terreno é composto por muro em tijolos maciços cerâmicos pintados de branco nas divisas laterais e gradil em peças de madeira decoradas, na divisa frontal.

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

**15. Análise do Estado de Conservação:** A edificação apresenta bom estado de conservação, devido às últimas reformas realizadas no imóvel: a primeira em 1994, que adaptou o imóvel à residência e a segunda que destinou a preparar o imóvel para abrigar a Casa da Cultura, em 2005. Entretanto, pode-se notar a presença de pontos de umidade e mofo na base da edificação e na base dos fechamentos do terreno. Além disso, o piso externo, em cimento bruto, encontra-se coberto por trincas e mofo, além de pequenos pontos onde a vegetação começa a nascer entre as suas frestas. No tabuado corrido pode-se notar o desprendimento de lascas de madeira e algumas frestas entre as peças. O piso em paviflex que cobre a cozinha apresenta partes faltantes.

**16. Fatores de Degradação:** Ação do tempo, do uso e das intempéries são os principais fatores de degradação da edificação.

**17. Medidas de Conservação:** As principais medidas de conservação são a manutenção preventiva, além de buscar a solução dos problemas pontuais que aparecem na edificação, como



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

ESTRUTURA ARQUITETÔNICA E URBANÍSTICA

EAU - 02

por exemplo, a reforma dos pisos de cimento externos, a troca das peças de madeira defeituosas do piso em tabuado e a reposição das peças de paviflex faltantes.

**18. Intervenções:** Em 1994, com a finalidade de adaptar a residência à moradia do diretor do hospital do município, foram feitas duas ampliações que deram origem a uma suíte e uma despensa. Em alguns pontos da casa o forro deu lugar à laje em concreto e as janelas e portas de madeira da fachada posterior foram trocadas por exemplares metálicos. Em 2005 ela foi novamente pintada, para abrigar a Casa da Cultura.

**19. Referências Bibliográficas:**

- CORONA, Eduardo, LEMOS, Carlos Alberto Cerqueira. *Dicionário da Arquitetura Brasileira*. São Paulo: Artshow Books, 1989;
- *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*. 1959;
- VASCONCELOS, Sylvio de. *Arquitetura no Brasil. Sistemas Construtivos*. Belo Horizonte: UFMG, 1979;
- SERPA, Maria Gabriella de Andrada. *Pequena história do Município de Antônio Carlos*. Barbacena: Cidade de Barbacena Gráfica e Editora, 2005;
- Plano de Inventário de Proteção do Acervo Cultural do Município de Antônio Carlos. Rede Cidade Desenvolvimento Sustentável Ltda, 2007;
- Estrada de Ferro Oeste de Minas. Trabalho histórico organizado pelo Secretário Interino da Estrada Múcio José Vaz, por determinação do Diretor, Engenheiro Caetano Lopes Júnior, em comemoração ao 1º centenário da Independência Pátria. 1922.

**20. Informações Complementares:** Em anexo está a cópia da Lei nº 1.554/2005, que autoriza a instalação da Casa de Cultura no referido imóvel.

**21. Ficha Técnica:**

Levantamento e fotografia: Kelly Cristina de Lima e Silva

Data: 11/12/2007

Elaboração: Paula Quinaud Lacombe

Data: 13/02/2008

Historiadora: Priscilla de Cássia Lima Mattos Arimatéia

Data: 11/02/2008

Revisão:

Data: 19/02/2008



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

ESTRUTURA ARQUITETÔNICA E URBANÍSTICA

EAU - 03

1. Município: Antônio Carlos. 2. Distrito: São Sebastião de Campolide.

3. Designação: Estação de Campolide.

4. Endereço: Distrito de São Sebastião de Campolide.

5. Propriedade / Situação de Propriedade: Privada: Particular (RFFSA).

6. Responsável: Prefeitura Municipal de Antônio Carlos.

7. Situação de Ocupação: Cedida para a Prefeitura Municipal.

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

9. Proteção Existente:   ( ) Federal       ( ) Estadual       (X) Municipal   ( ) Inexistente

Decreto: nº07/86 de 06 de outubro de 1986.

10. Proteção Legal Proposta:   ( ) Tombamento Federal   ( ) Tombamento Estadual  
    ( ) Entorno de bem tombado   ( ) Tombamento Municipal   ( ) Restrições de uso e ocupação  
    (X) Inventário para registro documental   ( ) Inventário para proteção prévia

11. Análise do Entorno / Situação e Ambiência / Documentação Fotográfica:



Vista da Estação de Campolide.

A Estação de Campolide, localizada no Distrito de São Sebastião de Campolide, foi implantada em um terreno praticamente plano, às margens via asfaltada de acesso ao distrito, que substituiu a antiga linha férrea. A estação possui posição de destaque no entorno, uma vez que foi edificada sobre uma plataforma que lhe confere uma certa importância e por não existir outras edificações em seu entorno imediato. Assim, ela é cercada por áreas livres onde predomina uma vegetação rasteira e árvores de grande porte. Esta implantação permite que a estação seja avistada logo que se chega ao distrito pela via asfaltada, mas o excesso de vegetação de grande porte, localizada



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

ESTRUTURA ARQUITETÔNICA E URBANÍSTICA

EAU - 03

nas laterais e na parte posterior, dificulta a sua visibilidade pelos moradores próximos. As edificações vizinhas estão localizadas na via paralela à rua asfaltada, em direção aos fundos da estação. Estas edificações têm uso residencial, sendo o conjunto formado por casas idênticas, construídas pela Estrada Oeste Minas para abrigar os trabalhadores que administravam e faziam a manutenção da ferrovia. Estas edificações, de tipologia eclética, possuem apenas um pavimento e formam um conjunto bastante harmônico, apesar das modificações que cada uma das residências recebeu ao longo dos anos. Entre as infra-estruturas encontradas no entorno estão somente iluminação e telefone público.

**12. Histórico:** A Estação de Campolide foi construída em 1923, como parte do conjunto arquitetônico da Companhia da Estrada de Ferro Oeste de Minas, que cobria um extensão de 100Km ligando a Estação de Sítio (antigo nome do Município de Antônio Carlos) à São João Del-Rei. Além da Estação de Campolide fazia parte do complexo a Estação Parada de Sá Fortes com a Casa do Agente e a Casa do Funcionário, o Pontilhão de Sá Fortes, a Estação de Sítio, a Casa do Agente e as Casas dos Funcionários de Campolide, a Caixa D'água da Sede, a Casa do Agente e as Casas dos Funcionários da Sede e a Estação de João Aires. A Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas foi construída por iniciativa dos advogados Luiz Augusto de Oliveira e José Teixeira Guimarães, que mais tarde passou a se chamar Rede Mineira de Viação. Esta nova ferrovia, que partia de Sítio (onde situa-se o seu quilômetro zero), lá encontrava-se com a Estrada de Ferro Dom Pedro II (no Km 363), uma das primeiras estradas de ferro do Brasil, que após a Proclamação da República passou a se chamar Estação de Ferro Central do Brasil. Diferentemente das outras ferrovias existentes



Vista da área de embarque e desembarque da Estação.



Vista da fachada Lateral da Estação de Campolide.

no país, a Cia. E.F. Oeste de Minas tinha caráter regional, uma vez que sua função primordial era escoar a produção de gado e outros produtos primários, além de passageiros, do centro-oeste de Minas Gerais, especificamente Divinópolis, até Barbacena, na região de Sítio. As obras de



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

ESTRUTURA ARQUITETÔNICA E URBANÍSTICA

EAU - 03

implantação tiveram os seus trabalhos iniciados em 1879, somente um ano após a inauguração da E.F.D. Pedro II. Já em 1880 inaugurava-se a Cia. E.F. Oeste de Minas ligando Sítio à Barroso, com a construção das estações de Sítio, Barroso e o posto telegráfico de Ilhéos. Em 1881 o prolongamento até São João Del-Rei foi inaugurado, incluindo-se as estações de Tiradentes e São João Del-Rei. A vida em Antônio Carlos girava em torno da rotina da ferrovia: a chegada e saída dos trens era um verdadeiro acontecimento para os moradores. A instalação da ferrovia também trouxe consigo diversos novos moradores denominados ferroviários: o chefe da estação, os agentes, os conferentes, os maquinistas, os guarda-freios, os guarda-chaves e os guarda-fios. Em 1903 a estrada de ferro foi comprada pelo governo federal e pouco-a-pouco foi sendo desativada e substituída por estradas de rodagem. Finalmente, em 1923, a Estação de Campolide foi construída, fazendo parte do prédio o armazém, a bilheteria e o controle. Juntamente com ela surgiu uma vila composta por sete edificações residenciais destinadas aos funcionários da ferrovia, além de duas caixas d'água. Assim teve início o Distrito de Campolide, que mais tarde recebeu uma igreja e, em torno dela se desenvolveu o povoado. Em 1931, a R.F.O.M. foi incorporada à Rede Mineira de Viação, juntamente com a Rede Sul Mineira e a Paracatu, transformando-se na maior malha ferroviária brasileira, com quase 4.000 km de trilhos. Em 1938, a Estação de Campolide foi desativada e fechada, época em que ocorreu a maior parte da desativação das pequenas estações do Interior do estado. Em 1982 o trecho da Oeste de Minas (Antônio Carlos - Aureliano) foi extinto e a estação foi cedida à Associação de Desenvolvimento Comunitário de Campolide, abrigando o posto médico e o centro comunitário. Em 1986 a estação foi tombada municipalmente, com a finalidade de garantir sua manutenção e preservação da história da ferrovia. Após esta época os trilhos foram retirados, transformando-se a via em estrada de rodagem. Poucos anos mais tarde, em 1994, os bens que faziam parte do complexo foram doados à Prefeitura Municipal, entre eles a Estação de Campolide. Hoje a estação encontra-se desativada e entregue a ação do tempo, sujeita a atos de vandalismo.

**13. Descrição:** O prédio da estação encontra-se elevado em relação ao terreno, sobre uma plataforma de alvenaria acessada através de rampas localizadas em suas extremidades. O revestimento desta plataforma é feito por reboco de cimento formando alto-relevos que sugerem o desenho de pedras. A edificação foi implantada na confluência central da plataforma e possui partido simples, retangular. Sua estrutura auto-portante, de tijolos de barro maciços, sustentam o telhado composto por engradamento em madeira, duas águas e coberto com telhas cerâmicas do tipo francesa. Uma das águas mestras da cobertura prolonga-se em direção a área de embarque e desembarque, formando uma varanda, sustentada por grandes mãos-francesas em madeira. Externamente, as paredes foram revestidas por argamassa e pintura na cor amarela. Nas quatro extremidades a alvenaria é ressaltada do plano das fachadas, sugerindo a existência de cunhais, assim como o enquadramento dos vãos, formando molduras. Apresenta nas duas fachadas



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

ESTRUTURA ARQUITETÔNICA E URBANÍSTICA

EAU - 03

menores, ou seja, fachadas laterais, a inscrição em alto-relevo de argamassa: "CAMPOLIDE". Internamente, as paredes também foram revestidas por argamassa, mas a pintura é nos tons de azul e branco. Os pisos internos são em tabuado corrido de madeira e externamente a plataforma foi coberta por ladrilhos de cimento. Os forros internos são em lambris de madeira pintados na cor branca. As portas em madeira, de abrir, de duas folhas cegas, vergas retas e bandeiras de madeira e vidro incolor são todas voltadas para a plataforma de embarque e desembarque. As janelas são de dois tipos, nas fachadas de maior dimensão elas são de abrir, com verga reta, duas folhas cegas em madeira e bandeiras em madeira e vidro incolor; já nas fachadas menores elas são basculantes, em madeira e vidro, com verga em arco abatido e pintadas na cor cinza. Estas últimas receberam proteção em grade de ferro.

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

15. **Análise do Estado de Conservação:** A base encontra-se em bom estado de conservação, mas coberta por mofo e sujidades. Estruturalmente a alvenaria auto-portante não apresenta danos que venham a comprometer a integridade do bem. Já a estrutura em madeira do telhado, devido à ausência de grande quantidade de telhas, apresenta peças bastante comprometidas. Os materiais de acabamento são os que mais sofrem com o abandono e a ação de vândalos e das intempéries. A pintura está coberta por sujidades e pichações, o reboco está caindo e os pisos estão bastante comprometidos. Internamente, o tabuado corrido apresenta peças apodrecidas e faltantes; externamente, o ladrilho apresenta peças quebradas, com vegetação crescente entre as frestas.

16. **Fatores de Degradação:** Abandono, ação do tempo e das intempéries são os principais fatores de degradação do bem.

17. **Medidas de Conservação:** Primeiramente os problemas de umidade provenientes do piso devem ser solucionados e o telhado precisa receber novas peças em madeira e as telhas quebradas e faltantes precisam ser repostas. Em segundo lugar devem ser refeitos o reboco e a pintura das paredes e do forró. O piso em tabuado, que apresenta áreas bastante danificadas pela infiltração proveniente da cobertura, precisa receber novas peças.

18. **Intervenções:** As únicas intervenções realizadas ao longo dos anos no bem em questão foram a substituição dos forros para exemplares em lambris de madeira e a pintura da edificação. Estas intervenções foram realizadas quando a Associação de Desenvolvimento Comunitário de Campolide instalou no local o posto médico e o centro comunitário.



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

ESTRUTURA ARQUITETÔNICA E URBANÍSTICA

EAU - 03

**19. Referências Bibliográficas:**

- CORONA, Eduardo, LEMOS, Carlos Alberto Cerqueira. *Dicionário da Arquitetura Brasileira*. São Paulo: Artshow Books, 1989;
- *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*: 1959;
- VASCONCELOS, Sylvio de. *Arquitetura no Brasil: Sistemas Construtivos*. Belo Horizonte: UFMG, 1979;
- SERPA, Maria Gabriella de Andrada. *Pequena história do Município de Antônio Carlos*. Barbacena: Cidade de Barbacena Gráfica e Editora, 2005;
- Plano de Inventário de Proteção do Acervo Cultural do Município de Antônio Carlos. Rede Cidade Desenvolvimento Sustentável Ltda, 2007;
- Estrada de Ferro Oeste de Minas. Trabalho histórico organizado pelo Secretário Interino da Estrada Múcio José Vaz, por determinação do Diretor, Engenheiro Caetano Lopes Júnior, em comemoração ao 1º centenário da Independência Pátria. 1922.

**20. Informações Complementares:** Inexistentes.

**21. Ficha Técnica:**

Levantamento e fotografia: Kelly Cristina de Lima e Silva

Data: 11/12/2007

Elaboração: Paula Quinaud Lacombe

Data: 13/02/2008

Historiadora: Priscilla de Cássia Lima Mattos Arimatéia

Data: 11/02/2008

Revisão:

Data: 20/02/2008













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

ESTRUTURA ARQUITETÔNICA E URBANÍSTICA

EAU - 04

formadas por casas de tipologia bastante semelhantes entre si e sem um estilo arquitetônico predominante. Elas possuem apenas um pavimento e formam um conjunto harmônico, que não interferem na visibilidade do bem. A única melhoria pública encontrada no entorno imediato foi a iluminação das vias de acesso.

**12. Histórico:** A Estação Parada de Sá Fortes foi construída no primeiro quartel do século XX, como parte do conjunto arquitetônico da Companhia da Estrada de Ferro Oeste de Minas, que cobria um extensão de 100Km ligando a Estação de Sítio (antigo nome do Município de Antônio Carlos) à São João Del-Rei e Barbacena. Além da Estação Parada de Sá Fortes, fazia parte do complexo a Casa do Agente e a Casa do Funcionário de Sá Fortes, o Pontilhão de Sá Fortes, a Estação de Sítio, a Estação, a Casa do Agente e as Casas dos Funcionários de Campolide, a Caixa D'água da Sede, a Casa do Agente e as Casas dos Funcionários da Sede e a Estação de João Aires. A Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas foi construída por iniciativa dos advogados Luiz Augusto de Oliveira e José Teixeira Guimarães, que mais tarde passou a se chamar Rede Mineira de Viação. Esta nova ferrovia, que partia



Vista da fachada lateral da Estação Parada de Sá Fortes.



Vista da Chegada dos trens a Estação.

de Sítio (onde situa-se o marco zero, bem tombado municipalmente), lá encontrava-se com a Estrada de Ferro Dom Pedro II (no Km 363), uma das primeiras estradas de ferro do Brasil, que após a Proclamação da República passou a se chamar Estação de Ferro Central do Brasil. Diferentemente das outras ferrovias existentes no país, a Cia. E. F. Oeste de Minas tinha caráter regional, uma vez que sua função primordial era escoar a produção de gado e outros produtos primários, além de passageiros, do centro-oeste de Minas Gerais, especificamente Divinópolis, até Barbacena, na região de Sítio. As obras de implantação tiveram os seus trabalhos iniciados em 1879, somente um ano após a inauguração da E.F.D. Pedro II. Já em 1880 inaugurava-se a Cia. E. F. Oeste de Minas ligando Sítio à Barroso, com a construção das estações de Sítio, Barroso e o posto telegráfico de Ilhéos. Em 1881 o prolongamento até São João Del-Rei foi inaugurado, incluindo-se as estações de Tiradentes e São João Del-Rei. A vida em Antônio Carlos girava em torno da rotina da ferrovia: a chegada e saída dos trens era um verdadeiro acontecimento para os



<b>Inventário de Proteção do Acervo Cultural do Município de                  Antônio Carlos - Minas Gerais - Brasil</b>	
<b>ESTRUTURA ARQUITETÔNICA E URBANÍSTICA</b>	<b>EAU - 04</b>
<p>                     moradores. A instalação da ferrovia também trouxe consigo diversos novos moradores denominados ferroviários: o chefe da estação, os agentes, os conferentes, os maquinistas, os guarda-freios, os guarda-chaves e os guarda-fios. Em 1903 a estrada de ferro foi comprada pelo governo federal e pouco-a-pouco foi sendo desativada e substituída por estradas de rodagem. Logo após a federalização da Cia. E. F. Oeste de Minas, em 1910, se deu o início dos trabalhos para construção da Estação Parada de Sá Fortes. Ela fazia parte do ramal que ligava a E. F. Oeste de Minas à cidade de Barbacena, pelo vale do Córrego Ponte Nova, entre as estações de Ilhéus e Sítio. Ela ficava a poucos quilômetros do denominado "Marco Zero", local de encontro do "Caminho Novo" com o "Caminho Velho" e, na época, pertencia ao Município de Barbacena. Em 1912 iniciou-se a construção deste ramal e em 1914 os trabalhos foram paralisados por falta de verba, sendo retomados, novamente, em 1921. Este ramal tinha como objetivo principal escoar a riqueza desta região, onde existiam grandes fazendas e áreas de cultivo, já que o transporte destes bens nas poucas rodovias existentes, e através de carros de boi ou carroças, tornava a viagem onerosa, longa e penosa. Em 1931 a R.F.O.M. foi incorporada à Rede Mineira de Viação, juntamente com a Rede Sul Mineira e a Paracatu, transformando-se na maior malha ferroviária brasileira, com quase 4.000 km de trilhos. Foi provavelmente em 1938 quando ocorreu a desativação da Estação de Sá Fortes, época em que ocorreu a maior parte da desativação das pequenas estações do interior do estado, quando o trecho Sítio - Barbacena foi desativado. Em 1982 o trecho da Oeste de Minas (Antônio Carlos – Aureliano) foi extinto. Em 1988, o governo federal instituiu que o transporte de passageiros fosse suspenso, já que encontrava-se bastante deficitário e pelos trilhos de Antônio Carlos passam a circular somente cargas pesadas. Entre todos os bens e edificações construídos no final do século XIX para funcionamento da estrada de ferro, somente os trilhos foram utilizados para circulação dos trens de carga. Poucos anos mais tarde, em 1994, os bens que faziam parte do complexo foram cedidos à Prefeitura Municipal, entre eles a Estação Parada de Sá Fortes. Hoje a Estação encontra-se desativada e entregue a ação do tempo e sujeita a atos de vandalismo.                 </p> <p> <b>13. Descrição:</b> O prédio da estação encontra-se elevado em relação ao terreno, sobre uma plataforma de pedra acessada através de rampas localizadas em suas extremidades. A edificação foi implantada na confluência central da plataforma e possui partido simples, retangular. Sua estrutura auto-portante, de tijolos de barro maciços, sustentam o telhado, com cumeeira paralela a linha férrea. Esse possui engradamento em madeira, duas águas com duas pequenas tacaniças, coberto com telhas cerâmicas do tipo francesa. Suas águas-mestras prolongam-se formando uma área destinada ao embarque e desembarque, sustentadas por mãos francesas de madeira. Externamente, as paredes foram revestidas por argamassa e apresentam pintura na cor verde e amarela. Nas quatro extremidades e no centro dos dois maiores lados a alvenaria é ressaltada do plano das fachadas, sugerindo a existência de cunhais e pilares. Internamente, as paredes                 </p>	



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

ESTRUTURA ARQUITETÔNICA E URBANÍSTICA

EAU - 04

também foram revestidas por argamassa, mas a pintura é nos tons de azul e branco. Os pisos internos são em tabuado corrido de madeira e externamente a plataforma é em cimento bruto. Não existem forros, apresentando telhas-vãs. As portas são em madeira pintadas na cor marrom, de abrir, de duas folhas cegas e bandeiras de madeira e vidro incolor. A porta de acesso à estação é voltada para a plataforma de embarque e desembarque. As janelas estão presentes na fachada principal e lateral esquerda e são de abrir, com duas folhas em madeira e bandeiras em madeira e vidro incolor. As portas e janelas possuem vergas retas e são ornadas com molduras em argamassa.

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

**15. Análise do Estado de Conservação:** A Estação Parada de Sá Fortes encontra-se em péssimo estado de conservação, já que o abandono e a ação de vândalos provocou desgaste nos materiais de acabamento e a destruição de sua cobertura. A ausência de telhas em parte do telhado comprometeu as suas peças em madeira, o forro, hoje inexistente, e o piso, que apresenta peças apodrecidas e faltantes. As paredes apresentam sujidades, pichações e marcas de bolor e parte do reboco desprendido, deixando os tijolos cerâmicos à mostra. O piso externo apresenta sujidades, trincas e partes quebradas, facilitando o surgimento de vegetação entre as frestas. As portas e janelas já perderam muitas de suas folhas, a madeira dos batentes está apodrecida na área próxima ao piso e os vidros das bandeiras estão quebrados.

**16. Fatores de Degradação:** Abandono, ação do tempo e das intempéries são os principais fatores de degradação da edificação.

**17. Medidas de Conservação:** A Estação Parada de Sá Fortes precisa sofrer uma restauração completa e de um novo uso, já que o abandono provocou a destruição dos materiais de acabamento e do telhado, bastante comprometido.

**18. Intervenções:** Não existem registros ou sinais de intervenções realizadas no bem, apenas pinturas nas paredes externas e internas.

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

ESTRUTURA ARQUITETÔNICA E URBANÍSTICA

EAU - 04

**19. Referências Bibliográficas:**

- CORONA, Eduardo, LEMOS, Carlos Alberto Cerqueira. *Dicionário da Arquitetura Brasileira*. São Paulo: Artshow Books, 1989;
- *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*. 1959;
- VASCONCELOS, Sylvio de. *Arquitetura no Brasil: Sistemas Construtivos*. Belo Horizonte: UFMG, 1979;
- SERPA, Maria Gabriella de Andrada. *Pequena história do Município de Antônio Carlos*. Barbacena: Cidade de Barbacena Gráfica e Editora, 2005;
- Plano de Inventário de Proteção do Acervo Cultural do Município de Antônio Carlos. Rede Cidade Desenvolvimento Sustentável Ltda, 2007;
- Estrada de Ferro Oeste de Minas. Trabalho histórico organizado pelo Secretário Interino da Estrada Múcio José Vaz, por determinação do Diretor, Engenheiro Caetano Lopes Júnior, em comemoração do 1º centenário da Independência Pátria. 1922.

**20. Informações Complementares:** Inexistentes.

**21. Ficha Técnica:**

Levantamento e fotografia: Kelly Cristina de Lima e Silva

Data: 11/12/2007

Elaboração: Paula Quinaud Lacombe

Data: 13/02/2008

Historiadora: Priscilla de Cássia Lima Mattos Arimatéia

Data: 11/02/2008

Revisão:

Data: 20/02/2008





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

ESTRUTURA ARQUITETÔNICA E URBANÍSTICA

EAU - 05

1. Município: Antônio Carlos.

2. Distrito: Dr. Sá Fortes.

3. Designação: Viaduto de Sá Fortes.

4. Endereço: Estrada principal de Sá Fortes, Distrito de Sá Fortes.

5. Propriedade / Situação de Propriedade: Privada: particular (RFFSA).

6. Responsável: Roberto Souza.

7. Situação de Ocupação: Própria.

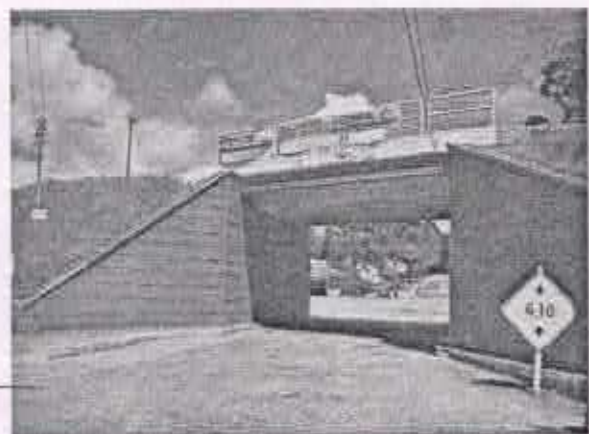
8. Uso Atual:           ( ) Residencial           ( ) Serviço           ( ) Institucional  
                           ( ) Comercial           ( ) Industrial        (X) Outros

9. Proteção Existente:   ( ) Federal           ( ) Estadual        (X) Municipal        ( ) Inexistente

Decreto: nº 07/86 de 06 de outubro de 1986.

10. Proteção Legal Proposta:   ( ) Tombamento Federal   ( ) Tombamento Estadual  
   ( ) Entorno de bem tombado   ( ) Tombamento Municipal   ( ) Restrições de uso e ocupação  
   (X) Inventário para registro documental                                   ( ) Inventário para proteção prévia

11. Análise do Entorno / Situação e Ambiência / Documentação Fotográfica:



Vista do Viaduto de Sá Fortes.

O Viaduto de Sá Fortes localiza-se na entrada do Município de Antônio Carlos, no Distrito de Sá Fortes, sobre a antiga estrada de ligação entre Belo Horizonte e o Rio de Janeiro, na época em terra e hoje asfaltada. O seu entorno imediato é caracterizado pela presença de áreas verdes entre edificações de diferentes tipologias, sem um estilo arquitetônico definido. Este conjunto é bastante heterogêneo, formado por edificações residenciais unifamiliares e pequenos pontos de comércio, de um ou dois pavimentos, ora com grandes afastamentos, ora colado às edificações vizinhas. De cima do viaduto é possível observar a Estação de Sá Fortes e grande parte das



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

ESTRUTURA ARQUITETÔNICA E URBANÍSTICA

EAU - 05

edificações da entrada do Distrito. As cores que revestem o viaduto – vermelho e azul – conferem a esta estrutura uma posição de destaque em seu entorno imediato. Nas proximidades observa-se a presença de iluminação, telefones e lixeiras públicas, além de placas de sinalização.

**12. Histórico:** O viaduto de Sá Fortes foi construído no segundo quartel do século XX, como parte do conjunto arquitetônico da Companhia da Estrada de Ferro Oeste de Minas, que nos primórdios cobria um extensão de 100Km ligando a Estação de Sítio (antigo nome do Município de Antônio Carlos) à São João Del-Rei. Além do Viaduto de Sá Fortes, fazia parte do complexo a Casa do Agente e a Casa do Funcionário de Sá Fortes, a Estação de Sítio, a Estação, a Casa do Agente e as Casas dos Funcionários de Campolide, a Caixa D'água da Sede, a Casa do Agente e as Casas dos Funcionários da Sede e a Estação de José Aires. A Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas foi construída por iniciativa dos advogados Luiz Augusto de Oliveira e José Teixeira Guimarães, que mais tarde passou a se chamar Rede Mineira de Viação. Esta nova ferrovia, que partia de Sítio (onde situa-se o marco zero), lá



Vista da estrutura inferior, metálica, do viaduto.



Vista do Viaduto de Sá Fortes.

encontrava-se com a Estrada de Ferro Dom Pedro II (no Km 363), uma das primeiras estradas de ferro do Brasil, que após a Proclamação da República passou a se chamar Estação de Ferro Central do Brasil. Diferentemente das outras ferrovias existentes no país, a Cia. E. F. Oeste de Minas tinha caráter regional, uma vez que sua função primordial era escoar a produção de gado e outros produtos primários, além de passageiros, do centro-oeste de Minas Gerais, especificamente Divinópolis, até Barbacena, na região de Sítio. As obras de implantação tiveram os seus trabalhos iniciados em 1879, somente um ano após a inauguração da E. F. D. Pedro II. Já em 1880 inaugurava-se a Cia. E. F. Oeste de Minas ligando Sítio à Barroso, com a construção das estações de Sítio, Barroso e o posto telegráfico de Ilhéos. Em 1881, o prolongamento até São João Del-Rei foi inaugurado, incluindo-se as estações de Tiradentes e São João Del-Rei. A vida em Antônio Carlos girava em torno da rotina da ferrovia: a chegada e saída dos trens era um verdadeiro acontecimento para os moradores. A instalação da ferrovia também trouxe consigo diversos novos moradores denominados ferroviários: o chefe da estação, os agentes, os



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

ESTRUTURA ARQUITETÔNICA E URBANÍSTICA

EAU - 05

conferentes, os maquinistas, os guarda-freios, os guarda-chaves e os guarda-fios. Em 1903 a estrada de ferro foi comprada pelo governo federal e pouco a pouco foi sendo desativada e substituída por estradas de rodagem. Logo após a federalização da Cia. E. F. Oeste de Minas, em 1910, se deu o início dos trabalhos para construção do novo ramal que ligava a E. F. Oeste de Minas à cidade de Barbacena, pelo vale do Córrego Ponte Nova, entre as estações de Ilhéos e Sítio. Em 1912 iniciou-se a construção deste ramal e em 1914 os trabalhos foram paralisados por falta de verba, sendo retomados, novamente, em 1921. Este ramal tinha como objetivo principal escoar a riqueza desta região, onde existiam grandes fazendas e áreas de cultivo, já que o transporte destes bens nas poucas rodovias existentes, e através de carros de boi ou carroças, tornava a viagem onerosa, longa e penosa. O Viaduto de Sá Fortes, finalizado somente em 1927, passava sobre a antiga estrada de terra que ligava Belo Horizonte ao Rio de Janeiro. Ele ficava a poucos quilômetros do denominado "Marco Zero", local de encontro do "Caminho Novo" com o "Caminho Velho" e, na época, pertencia ao Município de Barbacena. Em 1931 a R.F.O.M. foi incorporada à Rede Mineira de Viação, juntamente com a Rede Sul Mineira e a Paracatu, transformando-se na maior malha ferroviária brasileira, com quase 4.000 km de trilhos. Em 1982 o trecho da Oeste de Minas (Antônio Carlos – Aureliano) foi extinto. Em 1988, o governo federal instituiu que o transporte de passageiros fosse suspenso, já que encontrava-se bastante deficitário e pelos trilhos de Antônio Carlos passaram a circular somente cargas pesadas. Entre todos os bens e edificações construídos no final do século XIX para funcionamento da estrada de ferro, somente os trilhos foram utilizados para circulação dos trens de carga, permanecendo ativos até a data atual. As intervenções realizadas no bem, desde sua construção, em 1927, até a data atual, foram a instalação do guarda-corpo de proteção e a pintura do bem, datados de 2005.

**13. Descrição:** O Viaduto de Sá Fortes é formado por duas bases de elevação trapezoidal que servem como arrimo e sustentam a plataforma que vence o vão sobre a via de acesso ao município. Esta base, bastante sólida, foi construída em pedra e revestida com ladrilhos cerâmicos pintados nas cores vermelha e azul. A plataforma possui grandes vigas em ferro sob piso em concreto. Na extremidade externa de uma das vigas encontra-se os dizeres "6ª RESIDÊNCIA – 1927 – EFCB". As bases receberam revestimento em tinta nas cores azul e vermelha e as vigas metálicas das extremidades da plataforma foram pintadas na cor vermelha. As demais vigas e o piso em concreto da plataforma receberam pintura na cor branca. Sobre o piso em concreto da plataforma foram instalados guarda-corpos metálicos pintados na cor amarela. Taludes gramados iniciam-se juntamente com a base do viaduto e alcançam o piso sobre a plataforma.

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



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

ESTRUTURA ARQUITETÔNICA E URBANÍSTICA

EAU - 05

**15. Análise do Estado de Conservação:** O bem encontra-se em bom estado de conservação, sendo detectados apenas pontos de umidade na área externa da plataforma, gerando o aparecimento de mofo e enegrecimento da pintura, além disso apresenta sujidades generalizadas, descolamento da pintura na escada de concreto e uma trinca profunda em uma das bases de sustentação da plataforma.

**16. Fatores de Degradação:** Os principais fatores de degradação do bem são a ação do tempo, do uso e das intempéries, além da utilização do guarda-corpo de proteção como local para fixação de faixas de propaganda.

**17. Medidas de Conservação:** Manutenção e conservação preventiva e proibição da fixação de cartazes no guarda-corpo de proteção são algumas medidas para conservação do bem.

**18. Intervenções:** Poucas foram as intervenções realizadas no bem, desde sua construção, em 1927, até a data atual. Entre estas modificações estão a instalação do guarda-corpo de proteção e a pintura do bem, datados de 2005.

**19. Referências Bibliográficas:**

- CORONA, Eduardo, LEMOS, Carlos Alberto Cerqueira. *Dicionário da Arquitetura Brasileira*. São Paulo: Artshow Books, 1989;
- *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*. 1959;
- VASCONCELOS, Sylvio de. *Arquitetura no Brasil: Sistemas Construtivos*. Belo Horizonte: UFMG, 1979;
- SERPA, Maria Gabriella de Andrada. *Pequena história do Município de Antônio Carlos*. Barbacena: Cidade de Barbacena Gráfica e Editora, 2005;
- Plano de Inventário de Proteção do Acervo Cultural do Município de Antônio Carlos. Rede Cidade Desenvolvimento Sustentável Ltda, 2007;
- Estrada de Ferro Oeste de Minas. Trabalho histórico organizado pelo Secretário Interino da Estrada Múcio José Vaz, por determinação do Diretor, Engenheiro Caetano Lopes Júnior, em comemoração do 1º centenário da Independência Pátria. 1922.

**20. Informações Complementares:** Inexistentes.

**21. Ficha Técnica:**

Levantamento e fotografia: Kelly Cristina de Lima e Silva

Data: 11/12/2007

Elaboração: Paula Quinaud Lacombe

Data: 13/02/2008

Historiadora: Priscilla de Cássia Lima Mattos Arimatéia

Data: 11/02/2008

Revisão:

Data: 20/02/2008



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

BEM MÓVEL E INTEGRADO

BMI - 01

1. Município: Antônio Carlos. 2. Distrito: Sede.
3. Acervo: Prefeitura Municipal de Antônio Carlos
4. Propriedade / Situação de Propriedade: Prefeitura Municipal de Antônio Carlos.
5. Endereço: Praça da Estação, s/n°.
6. Responsável: Prefeitura Municipal de Antônio Carlos.
7. Designação: Locomotiva 66.
8. Localização Específica: Prédio ao lado da antiga Estação Ferroviária.
9. Espécie: Locomotiva.
10. Época: Século XIX. 11. Autoria: Empresa BALDWIN.
12. Origem: Filadélfia/EUA. 13. Procedência: Antônio Carlos - MG.
14. Material / Técnica: Ferro/Caldeira/Mecanismo motor/Engrenagens.
15. Marcas / Inscrições / Legendas: "66" / Baldwin Locomotive Works - Philadelphia U.S.A. - Burnham - Parry - Williams & Co - 10505 - Dec 1888 / EFOM / símbolo da EFOM / 1ª VIAGEM EM 30 DE SETEMBRO DE 1880/A MAIS ESTREITA ESTRADA DE FERRO DO MUNDO.
16. Documentação Fotográfica:



Foto 01  
Local de abrigo da "Locomotiva 66".





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

BEM MÓVEL E INTEGRADO

BMI - 01

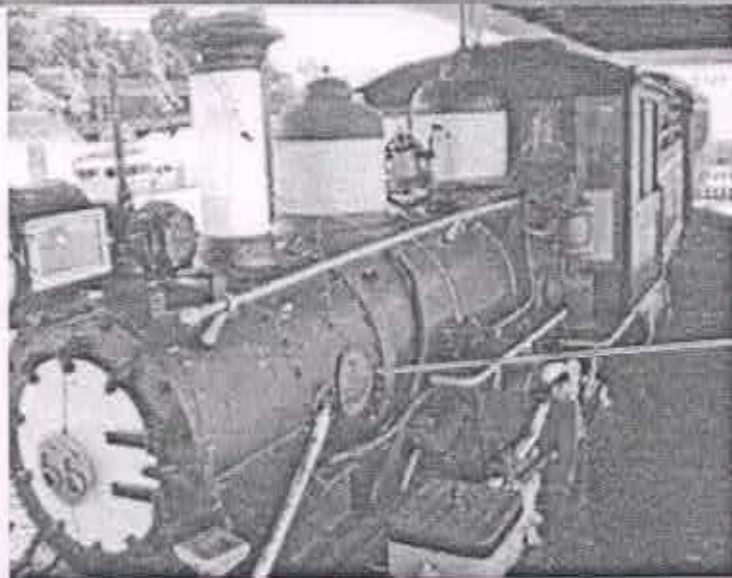


Foto 02  
 Vista parcial frontal da "Locomotiva 66".



Foto 03  
 Brasão fixado à "Locomotiva 66".

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



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

BEM MÓVEL E INTEGRADO

BMI - 01

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

PARTES CONSTITUINTES DE UMA LOCOMOTIVA:

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

PARTES CONSTITUINTES DE UMA LOCOMOTIVA A VAPOR:

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

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



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

BEM MÓVEL E INTEGRADO

BMI - 01

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

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

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

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







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

BEM MÓVEL E INTEGRADO

BMI - 01

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



Inventário de Proteção do Acervo Cultural do Município de Antônio Carlos - Minas Gerais - Brasil	
BEM MÓVEL E INTEGRADO	BMI - 01
<p>Outro registro dá conta da presença de quatro locomotivas no local para satisfazerem a exigência do tráfego existente, sem, contudo indicar qualquer característica que as pudesse identificar (PIMENTA, 2003, p. 67). Outra dificuldade diz respeito à numeração das locomotivas que, nem sempre obedeceu a um mesmo critério. Segundo Hugo Caramuru (2003, p. 70), no início as locomotivas eram numeradas por ordem de chegada, qualquer que fosse sua rodagem. Entretanto, administrações posteriores optaram por levar o referido dado em consideração, e começaram a numerar as locomotivas de acordo com a quantidade de eixos apresentados. As locomotivas de dois eixos seriam seriadas de 1 a 99, e as de três eixos, de 100 a 199. Contudo, não é possível determinar em que período exato a "Locomotiva 66" teria chegado ao Brasil, para então tentar se concluir pelo tipo de critério adotado para sua numeração. Na tabela que relaciona as locomotivas que serviram a EFOM, a "Locomotiva 66" aparece com numeração original: nº 16; um segundo número: 216; número atual: 66; placa nº: 10505-BALDWIN; tipo: 2-8-0; ano: 1889, e nome: Inhaúma. Em nota, o autor informa que é a mesma que está exposta em Antônio Carlos (PIMENTA, 2003, p. 71). A "Locomotiva 66" parou de funcionar em 1982, quando a estação ferroviária de Antônio Carlos paralisou definitivamente suas operações. Anteriormente, fazia o trajeto Antônio Carlos – Aureliano, sem nunca ter percorrido outro trecho. Foi doada à Prefeitura Municipal de Antônio Carlos, pela Rede Mineira de Viação (RMV). Entre 1983 e 1988, esteve exposta em um prédio construído para abrigá-la, originalmente, localizado em frente à Caixa d'Água. O mesmo foi demolido em 1999, pois era muito singelo e sem apuro estético, coberto com telhas de amianto. Desde 1999, a locomotiva ocupa outro prédio, também construído para abrigá-la, ao lado da antiga estação ferroviária. A decisão de expô-la se seu para que a mesma pudesse ser preservada e não se perdesse no tempo, já que representa uma parte importante da história de Antônio Carlos. A única intervenção registrada em relação à locomotiva foi uma pintura feita em abril de 1999, durante o mandato do Prefeito Municipal Rettore Cabral.</p>	
<p><b>29. Referências Bibliográficas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• PIMENTA, Demerval José <i>et al.</i> <i>As ferrovias em Minas Gerais</i>. Belo Horizonte: SESC/MG, 2003. 188p.</li> <li>• VAZ, Múcio Jansen. <i>Estrada de ferro oeste de Minas</i>; trabalho histórico-descritivo, organizado pelo Secretário interino da Estrada Múcio Jansen Vaz, por determinação do Diretor, Engenheiro Caetano Lopes Júnior. [S. l.], 1922.</li> <li>• <a href="http://www.fem.unicamp.br/~em313/paginas/locom0/locom0.html">http://www.fem.unicamp.br/~em313/paginas/locom0/locom0.html</a>. Acessado em 23/01/08 às 17h00min.</li> <li>• <a href="http://pt.wikipedia.org/wiki/Imagem:Steam_locomotive_work.gif">http://pt.wikipedia.org/wiki/Imagem:Steam_locomotive_work.gif</a>. Acessado em 23/01/08 às 16h30min.</li> </ul>	
<p><b>30. Informações Complementares:</b> Inexistentes.</p>	



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

BEM MÓVEL E INTEGRADO

BMI - 01

**31. Ficha Técnica:**

Levantamento e fotografia: Kelly Lima

Data: 10/12/2007

Elaboração: Gabriella Moyle

Data: 08/03/2008

Historiadora: Gabriella Moyle

Data: 08/03/2008

Revisão:

Data: 12/03/2008






#### 4.5. REVISÃO DAS FICHAS E ARQUIVAMENTO


As fichas de inventário foram revisadas e estão arquivadas em meio digital e impressas no Departamento de Cultura e Turismo, Prefeitura Municipal de Antônio Carlos.



## 5.1. ZONA 01 – Rede Ferroviária




## 5.1.1. PATRIMÔNIO TOMBADO

Estruturas Arquitetônicas e Urbanísticas						
FOTO	CÓDIGO	DENOMINAÇÃO	LOCALIZAÇÃO	NÍVEL DE PROTEÇÃO	ANO DE TOMBAMENTO	ANO DE INVENTÁRIO
	EAU-01	Marco Zero	Praça da Estação s/n, Centro.	Municipal	2007	2007



Bens Móveis e Integrados							
FOTO	CÓDIGO	DENOMINAÇÃO	LOCALIZAÇÃO	ACERVO PERTENCENTE	NÍVEL DE PROTEÇÃO	ANO DE TOMBAMENTO	ANO DE INVENTÁRIO
	BMI-01	Locomotiva 66	Praça da Estação s/n, Centro.	Prefeitura Municipal de Antônio Carlos	Municipal	2007	2007

## 5.1.2. PATRIMÔNIO INVENTARIADO


Informações Gerais			
CÓDIGO	DENOMINAÇÃO	LOCALIZAÇÃO	ANO DE INVENTÁRIO
IG	Antônio Carlos	Microregião de Barbacena	2007

Estruturas Arquitetônicas e Urbanísticas				
FOTO	CÓDIGO	DENOMINAÇÃO	ENDEREÇO	ANO DE INVENTÁRIO
	EAU-01	Marco Zero	Praça da Estação s/n, Centro.	2007
	EAU-02	Antiga Casa do Agente da EFCB - Casa da Cultura	Avenida Henrique Diniz, 140 – Centro.	2008
	EAU-03	Estação de Campolide	Distrito de Campolide.	2008










	EAU-04	Estação Parada de Sá Fortes	Distrito de Sá Fortes.	2008
	EAU-05	Pontilhão de Sá Fortes	Distrito de Sá Fortes.	2008

**Bens Móveis e Integrados**

FOTO	CÓDIGO	DENOMINAÇÃO	ACERVO PERTENCENTE	ENDEREÇO	ANO DE INVENTÁRIO
	BMI-01	Locomotiva 66	Prefeitura Municipal de Antônio Carlos	Praça da Estação s/n°, Centro.	2007

## 6.1. ZONA 01 – Rede Ferroviária

Estruturas Arquitetônicas e Urbanísticas		
FOTO	DENOMINAÇÃO	ENDEREÇO
	Estação de Antônio Carlos	Praça da Estação – Distrito Sede
	Conjunto de quatro casas de funcionários da Rede	Linha Férrea – Distrito Sede
	Caixa D'água	Praça da Estação – Distrito Sede
	Conjunto de cinco casas de funcionários da Rede	Distrito de Campolide
	Casa do Agente	Distrito de Campolide
	Casa do Funcionário	Distrito de Sá Fortes
	Estação de João Ayres	Povoado de João Ayres

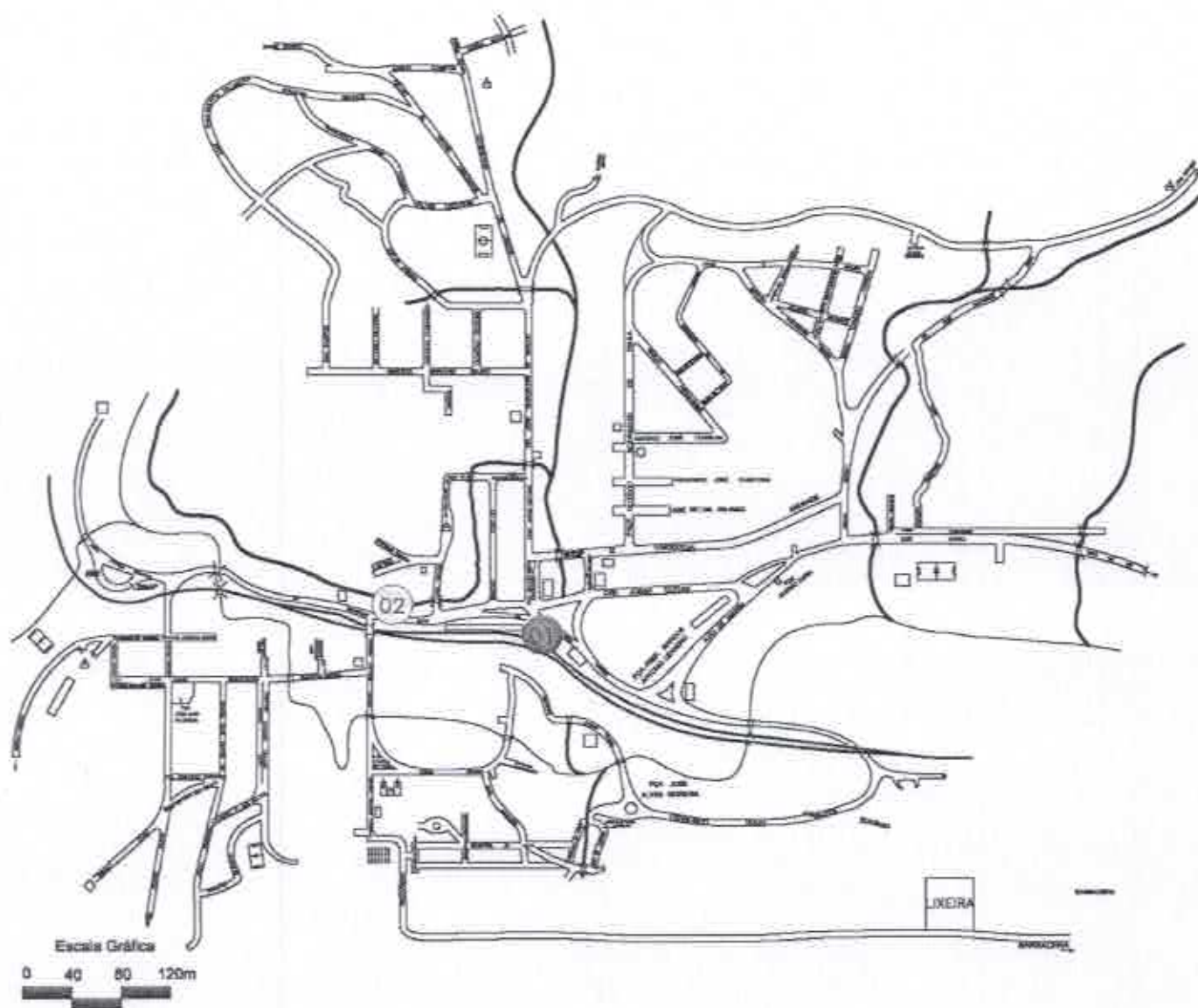


A seguir serão apresentadas as bases cartográficas do município com a localização dos bens já inventariados e tombados.

### 7.1. Mapa 02 - Planta Cadastral do Distrito Sede com a localização das Estruturas Arquitetônicas e Urbanísticas Tombadas e Inventariadas

**Legenda:**

- Estrutura Arquitetônica e Urbanística Tombada - EAU
- Estrutura Arquitetônica e Urbanística Inventariada - EAU



**Planta Cadastral do Distrito Sede**

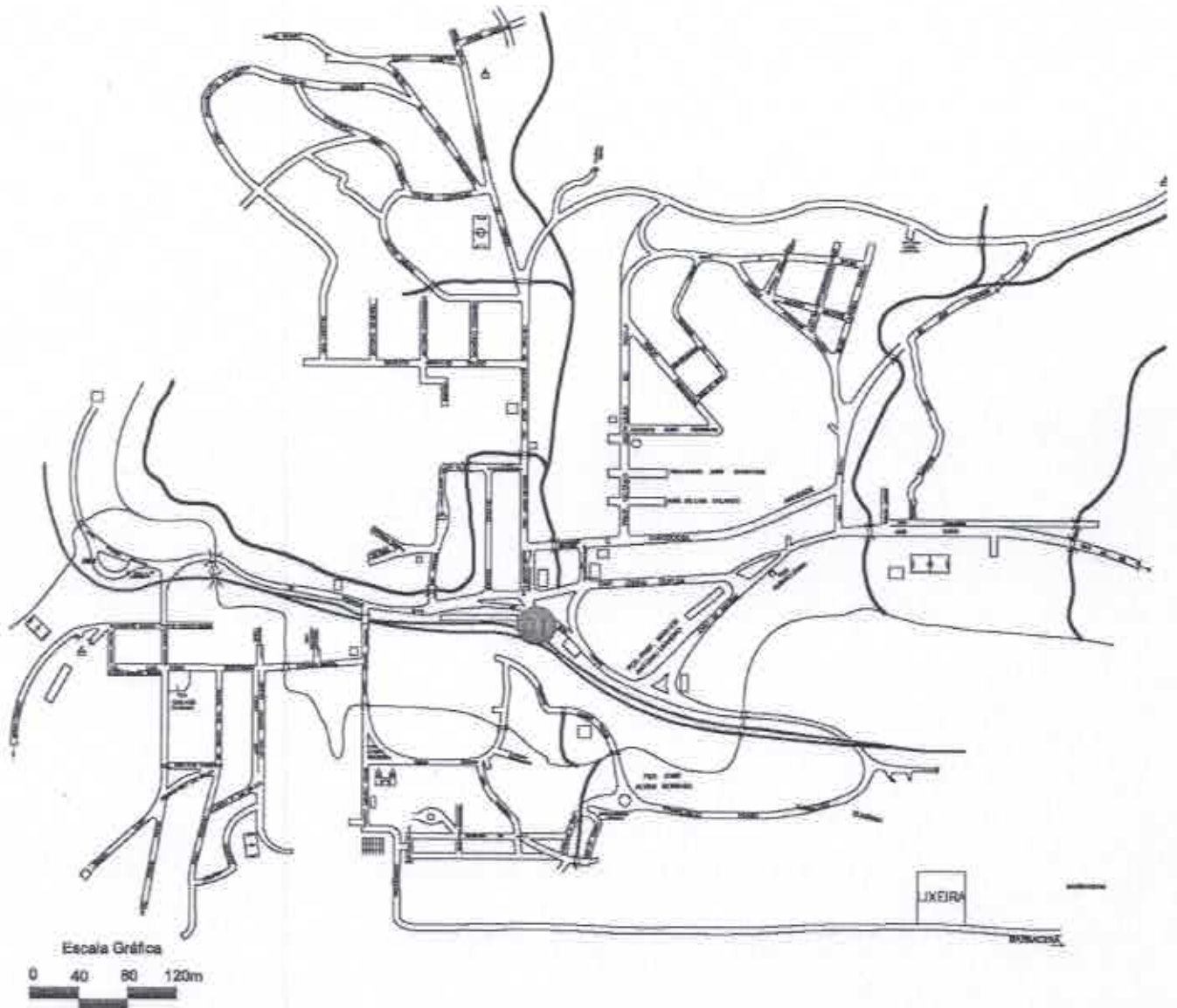
Desenho: Marcelo Toledo | Responsável: Kelly Lima | CREA: 82.757/D  
Escala: Escala Gráfica (indicada) | Base: Prefeitura Municipal de Antônio Carlos | Data: 18/02/2008



7.2. Mapa 03 - Planta Cadastral do Distrito Sede com a localização dos Bens Móveis e Integrados Tombados

Legenda:

■ Bem Móvel e Integrado Tombado - BMI



Planta Cadastral do Distrito Sede

Desenho: Marcelo Toledo

Responsável: Kelly Lima

CREA: 82.757/D

Escala: Escala Gráfica (indicada) | Base: Prefeitura Municipal de Antônio Carlos

Data: 18/02/2008

















## EQUIPE TÉCNICA



ARQUITETURA | URBANISMO | PATRIMÔNIO CULTURAL

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

Juliana Penna Diniz | CREA: 70.417/D  
Leticia Carvalho Assis | CREA: 71.248/D

Karine de Arimatéia | CREA: 77.279/D  
Rafael Caldeira F. Pinto | CREA: 70.007/D

## Responsável pela Realização e Coordenação do Inventário

Kelly Cristina de Lima e Silva  
Arquiteta e Urbanista | CREA: 82.757/D

## Colaboradores:

Priscilla de Cássia Lima Mattos de Arimatéia  
Historiadora | CPF: 012.750.246-70

Paula Quinaud Lacombe  
Arquiteta e Urbanista | CREA: 82.706/D

Karine de Arimatéia  
Arquiteta e Urbanista | CREA: 77.279/D

Leticia Carvalho Assis  
Arquiteta e Urbanista | CREA: 71.248/D

Paula Guimarães Coelho  
Estagiária de Arquitetura e Urbanismo

Marcelo Toledo  
Estagiário de Arquitetura e Urbanismo

Thales Coelho Machado  
Estagiário de História

Maria Gorete da Silva  
Representante da Comunidade

Herminá Augusta Ferreira Ribeiro  
Representante do Conselho

## Membro do Setor de Patrimônio Cultural

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

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