

**Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico**  
**Nota Técnica nº 46/2013**

1. **Identificação do Bem Cultural:** Estação Ferroviária da Gameleira.
2. **Localização:** O bem em análise encontra-se localizado à direita da Av. Amazonas à altura do número 5.800, à direita de quem segue no sentido Belo Horizonte – Cidade Industrial, e abaixo do viaduto da citada avenida, bairro da Gameleira, região noroeste de Belo Horizonte.
3. **Objetivo:** Análise da Estação da Gameleira para fins de verificar se esta possui valor histórico e cultural.
4. **Considerações Preliminares:**

No ano de 2006 foi publicada no *Jornal Diário da Tarde* reportagem que relatou a situação precária em que se encontrava a Estação Ferroviária da Gameleira, em Belo Horizonte. Em razão da veiculação de tal fato, foi instaurado procedimento no âmbito da Promotoria de Justiça de Defesa do Patrimônio Cultural de Belo Horizonte, a fim de subsidiar a adoção de medidas necessárias para reversão do grave quadro de degradação do bem edificado.

Naquela ocasião foi proposta Ação Civil Pública objetivando não apenas a restauração do imóvel, como também a declaração de valor cultural da Estação da Gameleira como detentora de relevância cultural para o município de Belo Horizonte. Estas medidas visam que a edificação seja efetivamente protegida de ações ou omissões que redundem em sua mutilação, descaracterização ou mesmo destruição.

**5. Descrição Histórica:**

**5.1 Breve Histórico de Belo Horizonte<sup>1</sup>:**

Os ideais positivistas, que norteavam a incipiente república brasileira do final do séc. XIX imprimiram profundas mudanças no país. O lema: "Ordem e progresso" sintetizava um novo referencial e não demorou para que os mineiros imaginassem para si uma nova capital, mais condizente com a grandeza do Estado. Após longas discussões no Congresso Mineiro, ficou definido, em 17 de dezembro de 1893, que o local mais adequado para se construir a capital do Estado de Minas Gerais era a região do Curral Del'Rei, já habitada desde os primórdios do séc. XVIII. A capital, inicialmente chamada de "Cidade de Minas", foi inaugurada no dia 12 de dezembro de 1897 por Bias Fortes, presidente de Minas (1894-98).

A primeira cidade planejada do país foi construída a partir de uma concepção urbanística elaborada pelo engenheiro paraense Aarão Reis. Ele queria enfatizar a modernidade e a desenhou prevendo separar os setores urbano e suburbano, delimitados pela avenida do Contorno. Grandes

<sup>1</sup> As informações apresentadas neste tópico fundamentam-se, principalmente, de dados extraídos do seguinte domínio virtual: <http://www.idasbrasil.com.br/idasbrasil/cidades/belohorizonte/port/historia.asp>, acesso em abril/2012.

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

avenidas, ruas largas, quarteirões simétricos, um parque central. Tudo que lembrasse Paris, Washington, e colocasse Belo Horizonte entre as grandes cidades do mundo.

Inspirados por um belo horizonte que alimentava sonhos, os habitantes pediram ao Governo Provisório do Estado que mudasse oficialmente o nome "Cidade de Minas" para "Belo Horizonte". A mudança só ocorreu em 1906, através de um decreto expedido pelo então governador João Pinheiro da Silva.

O primeiro habitante do antigo Curral Del'Rei foi o bandeirante João Leite Ortiz, que fundou a Fazenda do Cercado no início do séc. XVIII. Em função do grande número de escravos que possuía, Ortiz não perdeu a oportunidade de explorar os córregos auríferos que ali existiam. Não encontrou muita coisa. Mesmo assim se fixou na região, rica em belas paisagens e com terra boa para a agricultura. Paulatinamente formou-se um pequeno arraial apoiado na lavoura e no trânsito constante de tropeiros. A Freguesia Eclesiástica do Curral Del'Rei foi confirmada por Ordem Régia em 1750.

Neste contexto os territórios de Parauna, Barbacena, Juiz de Fora, Várzea do Marçal e Curral Del'Rei concorriam ao posto de capital do Estado, que até então era de Vila Rica, atual Ouro Preto. Havia grupos que defendiam a permanência da capital de Minas em Vila Rica (os "não-mudancistas"), pois desta forma existiriam menos despesas. Contudo, a mudança da capital teve importante papel na preservação histórica da cidade de Ouro Preto. A ilustre Vila Rica certamente teria suas relíquias e santuários destruídos em função do progresso.

A escolha de Belo Horizonte se deu principalmente por suas qualidades climáticas e topográficas. Ficou comprovado que o terreno da cidade era mais seco, portanto não necessitava de prévia drenagem. As condições se prestavam a um sistema perfeito de esgotos e águas pluviais. Várzea do Marçal, forte concorrente, enfraqueceu-se em função de suas péssimas condições para construção de rede de esgoto. A área era alagadiça, sujeita a infiltrações, com lençol de água muito superficial.



Figura 1 – Antiga Matriz de Nossa Senhora da Boa Viagem do Curral Del Rei.



Figura 2 – Arraial do Curral Del Rei em 1896.

Em 17 de dezembro de 1893 Afonso Pena, na ocasião presidente de Minas Gerais (1892-94), promulgou a lei que designava Belo Horizonte para ser a capital do Estado. O prazo mínimo

**Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico** para a transferência definitiva do governo era de 4 anos. O tempo foi insuficiente e a cidade teve que ser inaugurada às pressas, ainda poeirenta e com prédios a construir.



Figura 3 – A imagem mostra populares aglomerados em frente ao Grande Hotel na Rua da Bahia esquina com Avenida Augusto de Lima, local hoje ocupado pelo Edifício Arcangelo Maleta, por motivo da Convenção do PRM (Partido Republicano Mineiro). Mais acima, na esquina com Rua Aimorés, a Igreja de Lourdes. Foto de 1931. Fonte: <http://bhnostalgia.blogspot.com.br/> acesso em 25 de abril de 2013.

## 5.2 Breve histórico do bem cultural:

A construção de ferrovias no Brasil remonta a segunda metade do século XIX, quando foi inaugurada a “Estrada de Ferro Mauá” na província do Rio de Janeiro. Esse fato só foi possível porque, na década de 1840, Irineu Evangelista de Sousa, empresário brasileiro de destaque, futuro “Barão de Mauá”, resolveu investir em diversos setores da economia brasileira.

O setor Ferroviário recebeu investimentos de Sousa que desejava, por sua vez, estabelecer uma ligação ferroviária entre a praia da Estrela, na Baía da Guanabara, e a raiz da Serra de Petrópolis. As obras foram iniciadas em 1852. Em setembro do ano seguinte ocorreu o primeiro teste com uma locomotiva, mas a viagem de inauguração da mesma só se deu em 30 de Abril de 1854. A locomotiva recebeu o nome de Baronesa e em sua primeira viagem contou com a presença do Imperador D. Pedro II<sup>2</sup>.

A inauguração da “Estrada de Ferro Mauá” representou o início de uma era gloriosa para o transporte ferroviário que só iria entrar em declínio com o aparecimento dos automóveis. Segundo Giesbrecht:

Entre o final do século XIX e os anos 50 do século XX, a ferrovia tinha uma importância tão grande para as cidades que [...] municípios surgiram e outros foram

<sup>2</sup> INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DE MINAS GERAIS – IEPHA. *Diretrizes para a proteção do Patrimônio Cultural Ferroviário*. 2006, p. 47

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

extintos tomando por base a existência de uma linha férrea que passasse por suas sedes. O chefe da estação, por sua vez, tinha um cargo tão ou mais importante que o do Prefeito [...]<sup>3</sup>

A partir desse período diversos grupos e companhias receberam o incentivo do governo brasileiro para implantarem ferrovias em todo o país. A ferrovia permitiu que inúmeros municípios prosperassem, bem como foi responsável pela criação de tantos outros.

Em 1855 foram expedidos decretos autorizando a construção da Estrada de Ferro D. Pedro II. Foi organizada a Companhia D. Pedro II e eleita sua primeira diretoria naquele mesmo ano. Tratava-se da primeira ferrovia construída no Brasil com investimento do Governo Federal. A ferrovia em questão vinha a atender os interesses e as reivindicações de produtores que desejavam facilitar o transporte do café.

O primeiro trecho, construído na Província do Rio de Janeiro, foi inaugurado em 29 de março de 1859. Neste sentido, destaca-se também a Estação de Barra do Piraí -RJ, posto que desta partiam duas linhas – uma para a Província de São Paulo e outra que seguia para Porto Novo do Cunha nos limites com a Província de Minas Gerais. A Estrada de Ferro partindo de Barra do Piraí atingiu a localidade de Entre Rios, que teve sua estação inaugurada em outubro de 1867. A linha prosseguiu descendo o Rio Paraíba em direção à Zona da Mata – divisa de Minas e Rio de Janeiro. Esta região havia se tornado um dos principais centros de abastecimento da Capital do Império.

Os primeiros municípios mineiros penetrados pela linha da Estrada de Ferro D. Pedro II foram Mar de Espanha, em 1º de maio de 1869, e Santa Fé e Chiador cujas estações foram inauguradas em 27 de junho de 1869, constituindo, dessa forma, o primeiro trecho ferroviário em Minas Gerais. Mas pode-se afirmar que o prolongamento da Estrada em território mineiro ocorreu sob a gestão de Mariano Procópio Ferreira, ex - presidente da Companhia União e Indústria, quando em agosto de 1871 foram inaugurados os trabalhos de construção da Linha do Centro de Minas. A citada Linha partiria de Entre Rios/RJ e seguiria para o interior do da Província mineira. Sabe-se que as primeiras estações foram instaladas entre 1874 e 1880.

A chamada Linha do Centro foi a primeira linha a ser construída pela E.F. Dom Pedro II, esta era a espinha dorsal de todo o sistema da E.F. Dom Pedro II. Pela linha do Centro passavam os trens para São Paulo (até 1998) até Barra do Piraí, e para Belo Horizonte (até 1980) até Joaquim Murtinho, estações onde tomavam os respectivos ramais para essas cidades. Após a proclamação da República a Estrada passou a ser denominada como Estrada de Ferro Central do Brasil - EFCB. A expansão da Estrada de Ferro Dom Pedro II durou até a década de 1950.<sup>4</sup>

O prolongamento dos trabalhos de expansão da Linha do Centro se deu com a inauguração das seguintes estações:

- Barbacena, em 28 de julho de 1880;
- Carandaí, em 28 de outubro de 1881;

<sup>3</sup> GIESBRCHT, Ralph Mennucci. Um dia o trem passou por aqui – A história e as estórias dos trens de passageiros no Estado de São Paulo e as saudades que eles deixaram. São Paulo: Estudo4, 2001.

<sup>4</sup>PIMENTA, Dermeval José. Caminhos de Minas Gerais. In: PIMENTA, Dermeval José; ELEUTÉRIO, Arysbur Batista; CARAMURU, Hugo. *As ferrovias em Minas Gerais*. Belo Horizonte: SESC/MG, 2003. p. 15-17.

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

- Queluz, em 15 de dezembro de 1883;
- Burnier, em 16 de julho de 1887;
- Ramal de Ouro Preto, em 1º de janeiro de 1888;
- Belo Horizonte, em 7 de dezembro de 1895;
- Montes Claros, em 1º de setembro de 1926;
- Monte Azul, em 5 de novembro de 1950.

A Estação da Gameleira, mais especificamente, foi inaugurada em 20 de junho 1917 juntamente com os trilhos da linha. Esta linha recebeu o nome de “Paraopeba” em virtude de boa parte de sua extensão acompanhar o rio do mesmo nome. O *site* oficial da Prefeitura Municipal de Ibirité, cuja estação também fora inaugurada na mesma época da Estação da Gameleira, cita que:

As movimentações para a construção da Estrada de Ferro Central do Brasil – Ramal do Paraopeba se iniciaram em 1910 quando se sentiu a necessidade da construção da linha de trem que passasse pelo Vale do Paraopeba [...] Os grandes depósitos de minério de ferro existentes no Vale do Paraopeba é que determinaram a construção do Ramal do Paraopeba, da Central do Brasil, que saia da Estação de Joaquim Murinho, no Município de Congonhas, até Belo Horizonte e General Carneiro, onde se encontrava novamente com a linha do Centro, ou seja, um desvio que passa pelo Vale do Paraopeba. O começo da construção da Estrada de Ferro Central do Brasil, no ramal do Paraopeba em 1910 fez com que a população tivesse uma tendência de crescimento e diferenciações<sup>5</sup>.

A partir da expansão da malha ferroviária no sentido leste-oeste foram construídas as Estações Carvalho de Brito, Gameleira, Capitão Eduardo, entre outras. Essa informação é confirmada com a linha do tempo das regiões Norte e Noroeste da capital, elaboradas pela Prefeitura Municipal de Belo Horizonte. Citam no ano de 1917: “Expansão da linha férrea para a região Oeste de Belo Horizonte, com a consequente criação das estações de trem do Jatobá, do Barreiro, da Gameleira e do Calafate”.

O livro Notas Cronológicas de Belo Horizonte<sup>6</sup>, de Octávio Penna, cita que em 20 de junho de 1917 “com a presença do diretor da Central, inaugura-se o trecho de 60 km de linha dessa estrada, ainda em bitola estreita, provisória, entre Belo Horizonte e a parada do Jacaré. (Simultaneamente, foi inaugurado o trecho de Joaquim Murinho a Belo Vale)”.

De acordo com informações extraídas do *site* “Estações Ferroviárias”<sup>7</sup>, a Estação da Gameleira primeiramente pertenceu à Estrada de Ferro Central do Brasil –EFCB entre os anos de 1917 a 1975, com a extinção da EFCB, passou à administração da Rede Ferroviária Federal S/A entre os anos de 1975 a 1996, e integra a Linha do Paraopeba.

<sup>5</sup> <http://www.ibirite.mg.gov.br/secretarias/esporte-cultura-e-lazer/patrimonio/94-bens-tombados/2035-estacao-ferroviaria.html>, acesso em março/2013.

<sup>6</sup> PENNA, Octávio. Notas Cronológicas de Belo Horizonte. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1997.

<sup>7</sup> Fontes: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb\\_mg\\_paraopeba/gameleira.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_paraopeba/gameleira.htm), acesso em outubro/2012.

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



Figura 4: Cargueiro da RFFSA passando em frente à estação ainda em bom estado de conservação. Fotografia datada de 1985.

Fonte: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb\\_mg\\_paraopeba/gameleira.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_paraopeba/gameleira.htm), acesso em março/2013.

A linha do Paraopeba foi construída em bitola larga, provavelmente para aliviar o tráfego de trens entre o Rio de Janeiro e Belo Horizonte. Até a abertura desta, o tráfego passava pela zona de mineração da Linha do Centro, até General Carneiro, onde saía a linha para a capital mineira. Além disso, havia baldeação para bitola métrica em Burnier, o que dificultava as operações, principalmente dos trens de passageiros entre as duas capitais. A linha do Paraopeba, saindo da estação de Joaquim Murinho, foi aberta até a estação de João Ribeiro em 1914 e até Belo Horizonte em 1917. Dali a General Carneiro foi mantida a bitola de métrica no trecho já existente. Com isso se estabelecia a ligação direta sem baldeações entre o Rio e Belo Horizonte.

Essa linha acompanha em grande parte do seu percurso, as linhas da antiga Central (*linha do Paraopeba*) e da RMV (*linha de Divinópolis*). Aliás, é justamente num ponto bastante próximo da estação da *Gameleira* que as duas linhas, a ex-Central e a ex-RMV, se separam. O metrô segue acompanhando a linha da RMV no sentido da estação de *Eldorado*.

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



Figura 5 – A estação em março de 1997.

Fonte: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb\\_mg\\_paraopeba/gameleira.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_paraopeba/gameleira.htm) acesso em março de 2013.

O mapa das Estradas de Ferro que convergem para a Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB), datado do ano de 1927, mostra a Linha do Paraopeba com a Estação da Gameleira:



Figura 6 – Estrada de Ferro Central do Brasil (1927) – Mapa das ferrovias convergentes. Estação da Gameleira destacada pela seta azul. Fonte: <http://vfco.brazilia.jor.br/mapas-ferroviarios/1927-efcb->

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

[Ferrovias-Convergentes-5-BH-EFOM.shtml](#), acesso em março/2013.

A Estação da Gameleira também aparece no esquema de estações da EFCB, de 1927. Nele são mostradas as estações ferroviárias da região de Belo Horizonte e trechos ferroviários próximos:

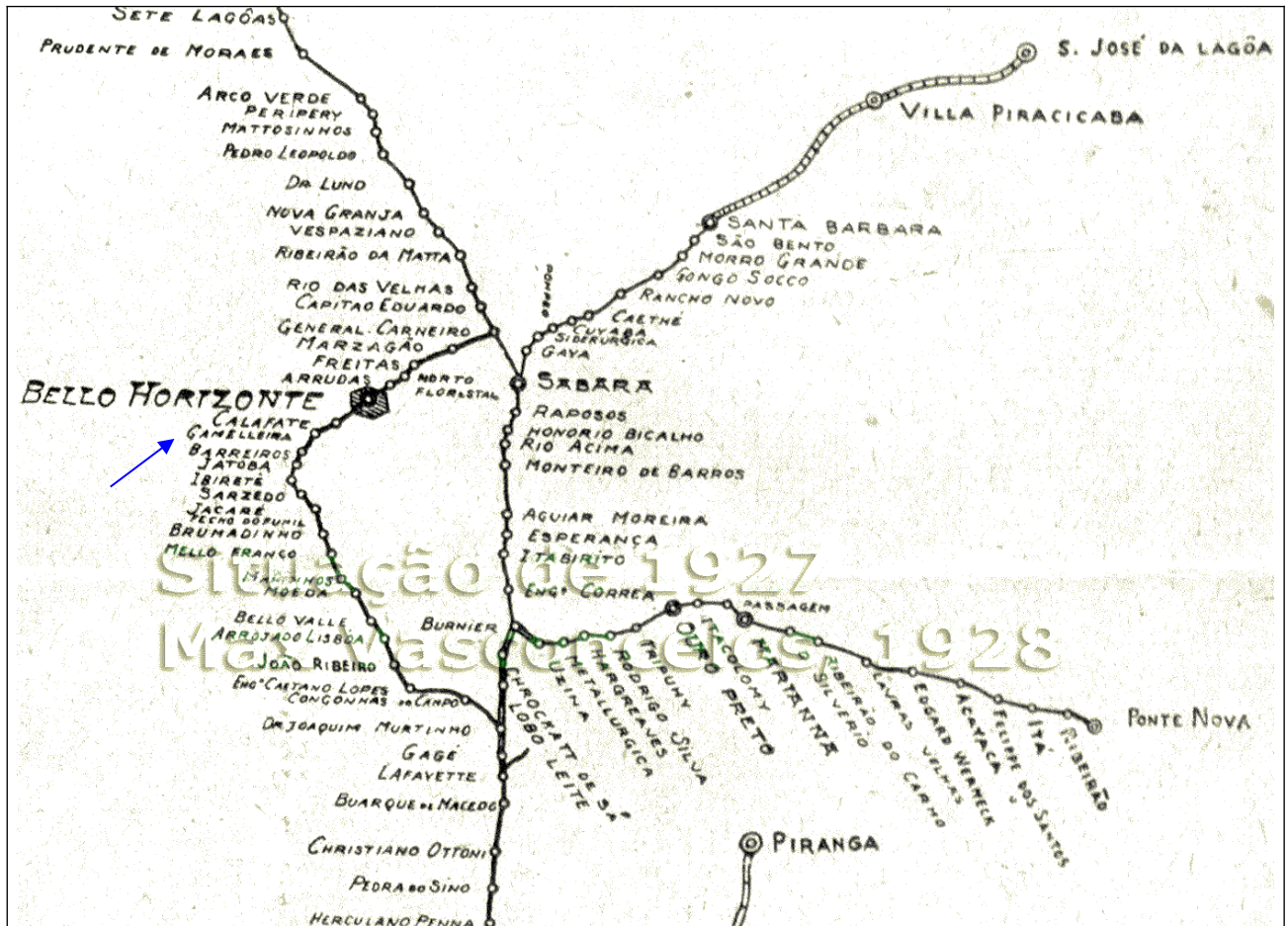


Figura 7 – Estrada de Ferro Central do Brasil (1927) – Mapa esquemático das estações da Estrada de Ferro Central do Brasil na região de Belo Horizonte e trechos ferroviários mais próximos. Estação da Gameleira destacada pela seta azul. Fonte: <http://vfc0.brazilia.jor.br/mapas-ferroviarios/1927-EFCB-Estacoes-03-Belo-Horizonte-Paraopeba-Ponte-Nova.shtml>, acesso em março/2013.

Mapas posteriores a estes mostram a linha, porém sem indicar as estações menores. Desta maneira, assim como outras, a Estação da Gameleira não é assinalada nos mapas.

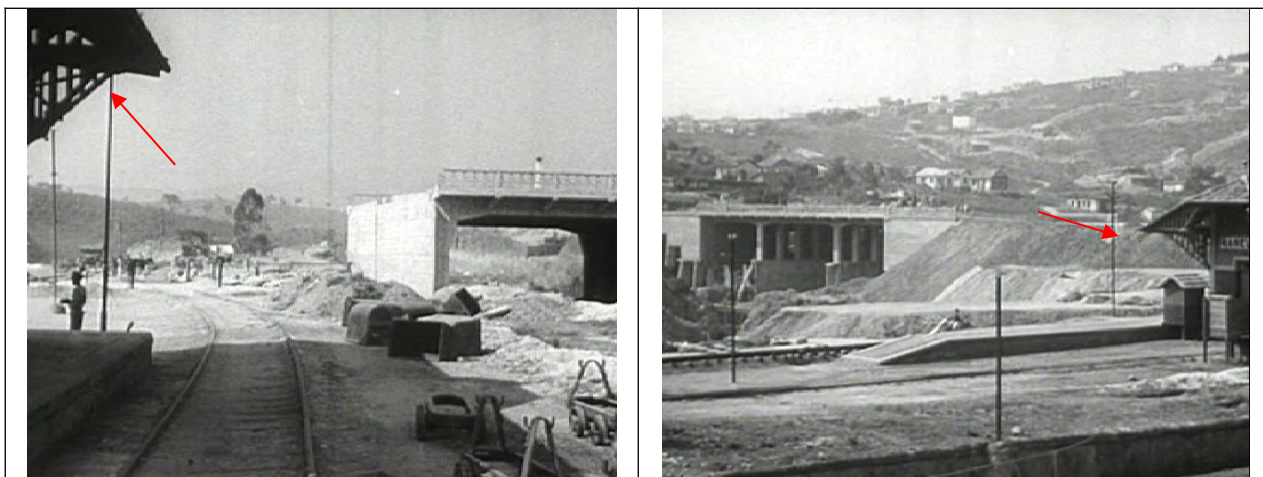
O histórico da EFCB elaborado pela Associação Nacional de Preservação Ferroviária (ANPF) cita que:



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

[...] os trilhos ao chegarem a General Carneiro em 1895 (já como Central do Brasil), bipartiram-se por novos ramais que foram buscar Belo Horizonte (alcançada também em 1895), de um lado, e Sete Lagoas, de outro, e continuaram apontando para o sertão que adormecia distante. A atual capital mineira ainda encontrava-se em construção, sendo inaugurada apenas em 1897. A bitola larga da Central que só chegava até Conselheiro Lafaiete, com a construção da Variante do Paraopeba em 1920, alcançou Belo Horizonte, e em projetos futuros, estender-se-ia até Belém do Pará.<sup>8</sup>

O trem de passageiros trafegou por ali até 1979, quando, depois de uma ou duas tentativas rápidas de reativação, foi extinto. O movimento de cargueiros continua intenso até hoje, com a concessionária MRS, até a estação do Barreiro, próxima a BH, e depois com a Ferrovia Centro Atlântica – FCA até General Carneiro, contando com bitola mista, métrica e larga.



Figuras 8 e 9 – Imagem obtida da antiga Estação da Gameleira onde se vê a construção da ponte sobre as linhas da EFCB na Gameleira. Foto de 1945. Estação da Gameleira destacada pelas setas vermelhas. Fonte: <http://curraldelrei.blogspot.com.br>, acesso em março de 2013.

Também foram encontradas duas fotos que se referem à Estação da Gameleira no livro “A Ferrovia de Minas, Rio e São Paulo”, de José Emílio de Castro H. Bezelin, Eduardo J. J. Coelho e João Bosco Setti. Seguem abaixo as fotografias encontradas no livro. Na figura 8 uma referência ao transporte de automóveis novos em vagões “cegonha” foi bastante utilizado entre 1971 e 1981.

<sup>8</sup> Disponível em: [http://www.anpf.com.br/historico\\_efcb.htm](http://www.anpf.com.br/historico_efcb.htm), acesso em março/2013.

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



Antonio Cocenza dos Santos, coleção Flávio Francesconi Lage

O transporte de automóveis novos em vagões “cegonha” foi bastante utilizado entre 1971 e 1981. Na foto, um dos primeiros trens após a chegada em Belo Horizonte, sendo manobrados pela RS3 “Canadense” 3343 a caminho da **estação Gameleira**, onde existiam as rampas de acesso rodoviário.

Figura 10 - Na foto, um dos primeiros trens após a chegada em Belo Horizonte, sendo manobrados pela RS3 “Canadense” 3343 a caminho da estação da Gameleira, onde existiam as rampas de acesso rodoviário.

Fonte: BEZELIN; José Emílio de Castro H, COELHO; Eduardo J. J., SETTI; João Bosco. “A Ferrovia de Minas, Rio e São Paulo”.



Acervo RFFSA

A 3344 (atual 7135) operou por muitos anos na reserva de tração entre Horto Florestal, **Gameleira**, Ferrugem e Barreiro, na região metropolitana de Belo Horizonte, MG. Na foto do final dos anos 1970, a 3344 manobrando na **estação Gameleira** (acima).

Figura 11 - A 3344 (atual 7135) operou por muitos anos na reserva de tração entre Horto Florestal, Gameleira, Ferrugem e Barreiro, na região metropolitana de Belo Horizonte, MG. Na foto do final dos anos 1970, a 3344 manobrando na estação Gameleira (acima).

Fonte: BEZELIN; José Emílio de Castro H, COELHO; Eduardo J. J., SETTI; João Bosco. “A Ferrovia de Minas, Rio e São Paulo”.

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

Nota-se na figura 11 a plataforma de embarque atualmente inexistente no local. Durante vistoria deste Setor Técnico realizada no ano de 2012, foram encontradas as estruturas da cobertura da plataforma abandonadas na parte posterior da estação. Após vistoria foi sugerida a remoção e o armazenamento dessas estruturas em local adequado, evitando maior degradação e furtos, para que elas possam ser utilizadas em futura reconstrução da plataforma.



Figuras 12 e 13: Estação Gameleira 1999.

Fonte: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb\\_mg\\_paraopeba/gameleira.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_paraopeba/gameleira.htm), acesso em março/2013. Foto de Pedro Paulo Resende.



Figuras 14 e 15 – Comparação. A estação da Gameleira, nos anos de 1999 (à esquerda) e 2009 (à direita).

Fonte: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb\\_mg\\_paraopeba/gameleira.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_paraopeba/gameleira.htm), acesso em outubro/2012.

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

A edificação possui características de arquitetura eclética e é um interessante exemplar arquitetônico de padrão ferroviário. O prédio possui partido retangular e está localizado em um platô elevado. As fachadas são rebocadas e pintadas e possuem ornamentos e frisos na argamassa de revestimento, que circundam todo o perímetro da edificação. O nome da estação está grafado nas empenas das duas fachadas transversais. A tonalidade da pintura atual é cinza com ornamentos em azul. O nome da estação, altitude e quilometragem são pintados em preto.

A cobertura desenvolve-se em duas águas, contendo recortes e chanfros. Possui engradamento de madeira, vedação em telhas francesas e beiral estendido, suportado por mãos francesas. Há calha em apenas um trecho do telhado, na outra parte ela ruiu juntamente com uma parte do telhado e da fachada voltada para a linha férrea.

Apresenta todos os vãos fechados por alvenaria de tijolos. Há molduras em massa contornando a parte superior dos vãos.

Não se pode fazer a descrição da distribuição interna de ambientes uma vez que não se teve acesso ao interior da estação.

De acordo com o laudo técnico elaborado pelo IEPHA, o imóvel sofreu uma série de intervenções, dentre elas a destruição parcial de janelas, paredes e telhado. Entretanto, ainda conserva suas principais características estilísticas.



Figura 16: Estação Gameleira em 11/2009.

Fonte: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb\\_mg\\_paraopeba/gameleira.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_paraopeba/gameleira.htm), acesso em

## Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

março/2013. Foto Renato Cobucci, de *O Estado de Minas*.

### 6. Análise Técnica:

A Estação Ferroviária da Gameleira localiza-se no bairro da Gameleira, região noroeste de Belo Horizonte, é datada do início do século XX. O entorno é constituído de outras edificações pertencentes à Fundação Ezequiel Dias – FUNED – e algumas edificações residenciais mais recentes. Encontra-se implantada em terreno localizado entre as Avenidas Amazonas e Tereza Cristina, junto à linha de trem.

No dia 24 de outubro de 2012 Andréa Lanna Mendes Novais, arquiteta desta Promotoria de Justiça, realizou vistoria técnica no imóvel com o objetivo de verificar seu estado de conservação e indicar medidas necessárias para a sua conservação e preservação – Laudo Técnico 69/2012.

Naquela ocasião foi constatado que o imóvel encontra-se abandonado e em mau estado de conservação, necessitando de obras de restauração<sup>9</sup>, visando ações criteriosas e tecnicamente adequadas à conservação<sup>10</sup> e manutenção<sup>11</sup>. Afirmou-se no trabalho técnico supracitado que a falta de uso do imóvel agrava esta situação, pois não havia manutenção e conservação periódica.

O imóvel encontra-se em processo de arruinamento, tendo perdido parte da cobertura e alguns trechos das alvenarias, estando exposto às intempéries, o que colabora com a degradação do imóvel. As fachadas encontram-se com sujidades, pichações, descolamento de pintura, fechamento dos vãos, o que descaracteriza o bem cultural.

A cobertura apresenta-se com parte da estrutura comprometida e algumas telhas quebradas, corridas ou faltantes. Existem lonas pretas em alguns trechos da cobertura, entre o forro e as telhas para evitar infiltrações, mas encontra-se em péssimo estado de conservação, apresentando-se rasgada, deteriorada e inexistente em alguns pontos. Verificou-se a existência de cabos de aço sobre o telhado, cuja função não é conhecida, e acredita-se que parte da estrutura do telhado que ruiu sobre a calçada em volta da estação foi queimada, tendo em vista a quantidade de telhas quebradas e madeira queimada exatamente no local onde ruiu a estrutura. O forro em madeira dos beirais apresenta problemas de infiltração, sujidades, peças quebradas e apodrecidas.

Há presença de manchas de umidade nas paredes do imóvel; há descolamento no reboco e presença de fungos.

O terreno no entorno da estação encontra-se abandonado, com muito lixo e mato, o que pode favorecer a proliferação de insetos e roedores e ser foco de incêndios, colocando em risco

<sup>9</sup> Restauração: conjunto de intervenções de caráter intensivo que, com base em metodologia e técnica específicas, visa recuperar a plenitude de expressão e a perenidade do bem cultural, respeitadas as marcas de sua passagem através do tempo. Instrução Normativa n.º 1/2003 – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN.

<sup>10</sup> Conservação: intervenção voltada para a manutenção das condições físicas de um bem, com o intuito de conter a sua deterioração. Instrução Normativa n.º 1/2003 – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN.

<sup>11</sup> Manutenção: Operação contínua de promoção das medidas necessárias ao funcionamento e permanência dos efeitos da conservação. Instrução Normativa n.º 1/2003 – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN.

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

os usuários do local e a edificação histórica. A linha férrea foi desativada e os trilhos se encontram no local.

Sob o viaduto da Avenida Amazonas foi verificada a presença de moradores de rua ocupando o local que é utilizado como moradia. Em virtude da presença de muitas garrafas, cigarros e lixo também se pode inferir que o imóvel vem sendo utilizado para consumo de bebidas e drogas.

A antiga plataforma de embarque em frente à estação foi demolida. A sua estrutura em ferro foi encontrada abandonada no local, próxima ao muro de divisa com a casa no terreno lateral do imóvel. Neste mesmo local encontram-se também várias estruturas em concreto.

Estas, portanto, foram as ponderações feitas pela arquiteta Andréa Lanna Mendes Novais. Na oportunidade a arquiteta também fez o registro fotográfico da situação encontrada no local. Ao que se segue:



Figura 17 – Vista da Estação da Gameleira a partir do Viaduto da Avenida Amazonas sobre a linha férrea.

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



Figura 18 – Fachada posterior.



Figura 19 – Fachada frontal.



Figura 20 – Fachada lateral esquerda.



Figura 21 – Fachada lateral direita.



Figura 22 – Detalhe das pichações no edifício



Figura 23 – Detalhe do trecho do telhado e da alvenaria que ruiu – fachada frontal.

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



Figura 24– Vegetação invasiva no alpendre.

Figura 25 – Lixo e entulho no piso.



Figura 26 – Interior do edifício

Segundo dados levantados junto ao IEPHA, na documentação do Plano de Inventário do Município de Belo Horizonte, o processo de inventariação da Região Oeste inicia-se no ano de 2014. Sendo assim, a Estação da Gameleira ainda não é citada como bem a ser inventariado e ainda não possui nenhuma proteção pelo poder municipal. Verificando-se a tabela de bens tombados de Belo Horizonte (PBH) e a Listagem de bens protegidos encaminhados ao ICMS Patrimônio Cultural (IEPHA) também confirma que o imóvel não possui proteção por tombamento.

Foi verificado que a referida estação possui ficha no Inventário do Patrimônio Ferroviário, elaborado pelo IPHAN em 2003. (M.01 Ficha 01/08). Linha L001/Ramal R000/Subramal S000. Endereço: Av. Amazonas, 5814, esquina com Av. Tereza Cristina, Bairro Gameleira – CEP 30510-000).





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

A respeito das Estações Ferroviárias, foram considerados, por este setor técnico, os relevantes apontamentos sobre o tema que se encontram na obra intitulada *Trilhos e Letras* – uma antologia do trem, organizada por Victor José Ferreira<sup>12</sup>.

Conforme se esclareceu no livro consultado, o processo de expansão dos trilhos no Brasil foi intenso até 1940. A partir desta data, gradualmente, o país passou por um processo de abandono de suas ferrovias em favor de uma opção pelo transporte sobre pneus.

Atualmente as Estações Ferroviárias, em sua grande maioria, estão abandonadas. Somente permanecem ativas aquelas que se transformaram em estações de trens metropolitanos, as que estão no caminho dos poucos trens turísticos e as poucas que são utilizadas como central de recebimento de cargas pelas atuais concessionárias das ferrovias.

Todavia, este processo não eliminou o lugar do trem no imaginário social. As estradas de ferro figuram neste não apenas como referência ao progresso, mas também, e principalmente, em função de seu aspecto simbólico. A este respeito pode-se afirmar que as estações ferroviárias tiveram um papel preponderante não somente no país, como em todo o mundo.

Mais especificamente no Brasil, afirmou-se que esta forte presença, material e simbólica, foi se consolidando na medida que as ferrovias desbravavam nosso território, transportando pessoas e cargas, viabilizando a criação de cidades, gerando emprego e renda, formando profissionais. Nesta perspectiva, cidade sem estrada de ferro significava atraso, frustração, isolamento. Este processo de implementação culminou com a consolidação de um valioso patrimônio – o ferroviário.

Por fim, cabe argumentar que para se considerar a relevância do patrimônio ferroviário basta lembrar que cidades foram fundadas a partir da chegada do trem. A construção de estações permitiu a centralização da vida das comunidades, estas se configuravam como o epicentro de cada lugar. Serviram como agência de correios, trouxeram o progresso e foram em geral construídas com arquiteturas diferentes, desde as mais suntuosas até as mais simples. Os bens, que se inserem no universo denominado “patrimônio ferroviário”, e as “memórias” a eles relacionadas são abordadas na literatura, na música, na pintura, na fotografia.

A respeito da relação entre o caráter material e o caráter simbólico do Patrimônio Ferroviário caber fazer algumas reflexões. De acordo com o arquiteto Leonardo Castriota<sup>13</sup>, o patrimônio cultural atualmente se constitui como um campo em rápida expansão e mudança. Nesta perspectiva, está colocada, no cerne da questão, a preservação do patrimônio e da memória. Conclui-se que a materialidade e a imaterialidade de um bem estão intrinsecamente relacionadas. Afirmou que, paradoxalmente, o avanço da globalização – que conduz a uma padronização do mundo e a uniformização de valores, contribuiu para o fortalecimento das diferenças regionais, das tradições, das identidades culturais locais.

O conceito de patrimônio cultural sofre uma ampliação, principalmente em virtude da contribuição com a antropologia. Para o arquiteto, esta ampliação do conceito passa a integrar grupos e segmentos sociais que se encontram à margem da história e da cultura dominante. Neste processo, a noção de cultura deixa de se relacionar exclusivamente a cultura erudita e passa a

<sup>12</sup> FERREIRA, Victor José (org). *Trilhos e Letras* – uma antologia do trem. Florianópolis: Pandion, 2010. p. 1-29.

<sup>13</sup> CASTRIOTA, Leonardo Barci. Patrimônio Cultural: conceitos, políticas, instrumentos. São Paulo: Annablume,; Belo Horizonte: IEDS, 2009. p. 11-15.

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

englobar manifestações populares e cultura de massa. Os produtos resultantes do fazer popular e inseridos na dinâmica do cotidiano somam-se aos bens móveis e imóveis. Passa-se a considerar a questão imaterial de formação de significado - a dimensão viva da cultura. A Constituição Brasileira de 1988 incorpora esta expansão.

Segundo esclarece, o conceito de patrimônio intangível emergiu a nível internacional nos anos de 1990, dentro da UNESCO, como um conceito alternativo e complementar a compreensão eurocêntrica do patrimônio cultural – dominada pelas idéias de monumentalidade e autenticidade. Este conceito visa os artefatos e espaços como expressões das práticas, processos e representações que as comunidades reconhecem como parte de seu patrimônio cultural.

No que se refere à Estação da Gameleira como bem material verificou-se que até a abertura da linha do Paraopeba o tráfego passava pela zona de mineração da Linha do Centro, até General Carneiro, onde saía a linha para a capital mineira, havendo baldeação em Burnier, o que dificultava as operações, principalmente dos trens de passageiros entre as duas capitais. A linha do Paraopeba permitiu a ligação direta sem baldeações entre o Rio e Belo Horizonte. Sua construção possibilitou a ligação mais rápida e eficiente com as cidades de Belo Horizonte e Rio de Janeiro.

De acordo com o arquiteto Leonardo Castriota<sup>14</sup>, o conceito de patrimônio arquitetônico passa de uma formulação restrita e limitada para uma concepção tão ampla que tende a abranger a gestão do espaço como um todo. Inicialmente, concebia-se o patrimônio arquitetônico como uma espécie de “coleção de objetos” que eram identificados e catalogados por peritos como representantes significativos da arquitetura do passado – dignos de preservação. Os critérios adotados correspondiam ao caráter de excepcionalidade da edificação a qual se atribuíam valor histórico/estético, segundo a característica preservacionista brasileira.

A concepção relacionada a ideia tradicional de monumento único, no entanto, altera-se. Tanto o conceito de arquitetura, quanto o campo de estilos e espécies de edifícios considerados dignos de proteção ampliam-se. Ao longo do século XX os critérios estilísticos e históricos, anteriormente mencionados, somam-se a preocupação com o entorno e a ambiência.

Segundo esclarece este autor, o conceito de patrimônio arquitetônico urbano relaciona-se como a compreensão da paisagem urbana, do conjunto. Este conceito valoriza o processo de formação da cidade, compreende que esta resulta de uma série de práticas que objetivam a constituição do espaço. Considerar este conceito significa compreender a necessidade de se preservar o equilíbrio da paisagem.

No que se refere ao valor simbólico da Estação da Gameleira, pode-se ressaltar a forte presença desta no imaginário. Neste sentido, cabe destacar os depoimento veiculado na matéria “Antiga construção da Gameleira recebe indicação para ser tombada”, publicada pelo Jornal Estado de Minas na data de 10 de março de 2013. Nesta matéria destaca-se o seguinte trecho: “Com os olhos marejados, Vantuil fala da alegria de ter sustentado a família [...] com o trabalho de manobrista na estação ferroviária”. Trata-se do ferroviário aposentado de nome Vantuil Narciso de Lacerda de 80 anos. Afirmou-se que os filhos do ferroviário também trabalharam no lugar, vendendo doces e bolos na plataforma. O aposentado afirmou: “Vivemos um tempo

<sup>14</sup> CASTRIOTA, Leonardo Barci. Patrimônio Cultural: conceitos, políticas, instrumentos. São Paulo: Annablume,; Belo Horizonte: IEDS, 2009. p. 83-90.

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

maravilhoso aqui, a época do trem Vera Cruz e dos trens de subúrbio, até o fim dos anos 1980”. Por fim, foi destacada na reportagem a foto existente na varanda do aposentado que retrata um flerte entre ele e sua esposa, ocorrido na antiga estação.

**A relevância da Estação se estabelece não só em função do seu caráter material, mas também simbólico. Ante o exposto, pode-se concluir que a Estação da Gameleira caracteriza-se como um bem detentor de valor cultural<sup>15</sup>.**

Atribuir valor cultural implica fazer uma reflexão sobre o significado dos bens culturais. A existência de "bens culturais" quer sejam materiais, quer sejam imateriais, está vinculada à leitura que o ser humano faz do mundo. Isso significa que ao interpretar e modificar o espaço ao seu redor o homem acaba por criar manifestações e objetos nos quais estão expressos seus valores. Essas criações resultam de um determinado modo de vida, cultura.

**Os bens culturais não possuem em sua origem valores específicos que lhes dão um sentido ou significado.** O valor de um bem é atribuído por aqueles que dele usufruem, fisicamente ou em contemplação, por isso fala-se em valor cultural. Este valor é criado, estabelecido, moldado, apropriado, constantemente resignificado pelo tempo e pelo valor dado pela sociedade de uma forma geral. Esses valores diversos e acumuláveis são atribuídos, posteriormente, de acordo com os desejos e as necessidades humanas podendo ser gerais ou específicos. O bem em análise “Estação da Gameleira” é detentor de relevantes valores culturais:

- Valor histórico e de antiguidade, pois a história da construção da Estação está relacionada ao processo de modernização da capital belo-horizontina, tendo contribuído para o acesso ao Rio de Janeiro. A construção da Estação é datada do início do século XX, configurando seu valor de antiguidade.
- Valor arquitetônico. Apesar das intervenções mencionadas a Estação ainda conserva suas principais características estilísticas.
- Valor evocativo, este valor relaciona-se com a capacidade que os bens têm de permanecer na memória da comunidade ao qual pertence. Conforme se verificou a Estação em funcionamento ainda permeia o imaginário social.
- Possui valor paisagístico este valor destaca-se quando se analisa a relevância da implantação da estação ferroviária no contexto urbano. Corresponde a ampliação do conceito de patrimônio arquitetônico que se considera o entorno e a ambiência. A Estação ocupa um lugar específico no processo de construção da cidade, sua manutenção condiz com a preservação do equilíbrio da paisagem.

<sup>15</sup> “O valor cultural não é intrínseco, mas criado, instituído historicamente, no seio da interação social e, por isso, nem é imutável, nem homogêneo. Mais ainda: o conflito é seu berço e trajetória naturais, pois não está desvinculado de interesses de indivíduos, grupos e Fundações e assim, por sua natureza política, precisa ser declarado, proposto, legitimado, tornado aceitável ou desejável”. BEZERRA DE MENESES. Valor cultural, valor econômico: encontros e desencontros.

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

- Possui valores cognitivos, que são associados à possibilidade de conhecimento. A existência da Estação permite que se tome conhecimento de um aspecto específico da constituição do município – o transporte por linhas férreas.
- Valor afetivo, pois se constitui referencial simbólico para o espaço e memória da cidade, conforme se argumentou.

Apesar da sua importância, o imóvel encontra-se em precário estado de conservação, em arruinamento. No entanto, é possível e necessário que se faça a proteção dos elementos remanescentes e um projeto de recuperação da edificação, que deverá ser elaborado por profissional habilitado, conforme DN 83/2008 do Confea, que deverá ser previamente analisado e aprovado pelo órgão de proteção competente e pelo Conselho de Patrimônio Cultural local.

**A proteção da Estação da Gameleira deve acontecer o mais brevemente possível, visando sua proteção legal, assegurando sua existência e obrigando seu responsável a realizar periodicamente sua manutenção. É necessária a elaboração de Dossiê de Tombamento nos moldes sugeridos pelo IEPHA, para que o bem faça jus à pontuação no ICMS critério Patrimônio Cultural. Esta documentação deve constar delimitação do perímetro de tombamento, delimitação do perímetro de entorno e as diretrizes para intervenções nestas áreas.**

No que se refere ao uso ou destinação do imóvel, depreende-se de Ata de Reunião, datada de 7 de março de 2013, realizada na sede da Procuradoria Geral de Justiça, relevante informação prestada pelo representante da Fundação Municipal de Cultura. Segundo este, existe interesse por parte do município não apenas pela edificação, mas também pelo seu entorno. O interesse se estabelece em virtude da implementação de um projeto que consistiria em uma escola livre do circo, prevendo restauro e integração da edificação com a atividade circense.

Ainda no que se refere ao tombamento e ao uso, destaca-se a fala do Diretor de Patrimônio Cultural da Prefeitura de Belo Horizonte, Carlos Henrique Bicalho, publicada na matéria do Jornal Estado de Minas anteriormente mencionada neste trabalho técnico. Segundo Bicalho, o tombamento da Estação propiciaria maior autonomia para a busca de recursos e alternativas para a sua recuperação e preservação. O Diretor também ressaltou a importância do bem e defendeu que tão logo recuperado seja de uso coletivo pela memória da cidade.

### **7. Conclusões e Sugestões:**

A finalidade do tombamento é a conservação da integridade dos bens acerca dos quais haja um interesse público pela proteção em razão das suas características especiais. O bem em questão possui valor cultural, ou seja, possui atributos e significados que justificam a sua proteção. Acumula valores históricos, de antiguidade, arquitetônico, evocativo, de paisagem, afetivo, cognitivo. Constitui-se referencial simbólico para o espaço e memória do município de

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

Belo Horizonte, com valores dignos de sua caracterização como patrimônio cultural. Por todo o exposto sugere-se:

- Que a Estação da Gameleira seja alvo de proteção, por tombamento, em função de seu relevante valor cultural para o município, conforme demonstrado no presente trabalho. Para tal, deverá ser elaborado o Dossiê de Tombamento, por meio de extensa pesquisa e levantamento histórico, tendo em vista que o presente trabalho configura-se como um levantamento preliminar. **O órgão tombador deverá ainda definir as diretrizes de intervenção para a conservação e manutenção do bem cultural.**

**6. Encerramento:**

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

Belo Horizonte, 29 de abril de 2013.

Paula Carolina Miranda Novais  
Analista do Ministério Público – MAMP 4937  
Historiadora

Hebert Gerson Soares Júnior  
Estagiário de Arquitetura