



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

**NOTA TÉCNICA N ° 09/2008**

- I. Identificação do bem cultural:** Estação Ferroviária Velho da Taipa
- II. Localização:** Praça Brito Conde. Atual centro comercial.
- III. Objetivo:** Informações históricas e arquitetônicas sobre o bem cultural.
- IV. Município:** Pitangui
- V. Breve histórico:**

No Brasil, a chegada de D. João VI, a abertura dos portos, o incremento do comércio e a necessidade de aproveitar os recursos existentes condicionaram o surgimento das estradas de ferro. A primeira tentativa foi no Governo Regente Feijó, em 1835, promulgou o decreto nº 100, o qual concedia favores aos interessados em implantar no país, uma estrada de ferro que pudesse ligar o Rio de Janeiro à província de São Paulo e Minas Gerais. Essa disposição legal, no entanto, não surtiu resultados concretos.

A viação férrea começou a existir em 1852, quando Irineu Evangelista de Souza, (1813 -1889), mais tarde Barão de Mauá, recebeu o privilégio do Governo Imperial para construção e exploração de uma ferrovia entre a Praia da Estrela, na Baía da Guanabara, e a raiz da Serra de Petrópolis. A segunda ferrovia inaugurada no Brasil foi a Recife - São Francisco, no dia 9 de fevereiro de 1858.

A Estrada de Ferro D. Pedro II, através do trabalho dinâmico de seus operários e técnicos, transformou-se, mais tarde (1889) na Estrada de Ferro Central do Brasil, um dos principais eixos de desenvolvimento de nosso País. Desde a ação pioneira do Barão de Mauá e de Cristiano Benedito Ottoni, muitos vultos célebres passaram pela ferrovia.

Em Minas Gerais, a implantação da ferrovia foi um pouco mais complicada, devido à topografia do território, permeado de serras e rios. Por volta de 1866, o Governo Federal contratou o especialista John Witaker, para estudar a viabilidade da expansão da Estrada Federal Dom Pedro II em Minas Gerais. Em 14 de janeiro de 1869, Mariano Procópio Ferreira ficou com a responsabilidade das obras que ligavam Rio de Janeiro a Minas.

A implantação do trecho ferroviário em Minas Gerais beneficiou uma parcela do território, principalmente a Zona da Mata e o sul do estado, regiões produtoras de café. As demais áreas passavam por muitas dificuldades e reivindicavam estradas de ferro para dinamizar suas economias. Nesse contexto, começou uma pressão política destas regiões com economias estagnadas em busca de favores e concessões, dando início a movimentos para conquista de estações ferroviárias.

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



## MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

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

A construção da estação “Velho da Taipa” só foi possível graças a existência de algumas estradas de Ferro importantes, como a EFOM (Estrada de Ferro Oeste de Minas), e posteriormente, a Estrada de Ferro de Paracatu, sendo que na década de 30, as duas se integraram. Ao inseri-la como parte integrante da rota dessas Estradas de Ferro, que possuíam extrema importância para o Estado de Minas, a estação do “Velho da Taipa” passa a ter um papel de relevância na história mineira, o que garante sua inserção na composição do cenário cultural de nosso estado.



Figura 01 - Estação Velho da Taipa / Fotos Ronan I. S. Souza

A estrada de Ferro Oeste de Minas foi aberta em 1880, e após esta data, a estrada foi prolongada até São João Del Rey, atingindo também outras regiões como Lavras em 1888. Posteriormente foi extinta em alguns trechos, porém manteve-se o trecho que integra São João Del Rey a Tiradentes, uma rota que ainda é ativa.

Se a estrada de Ferro Oeste de Minas passou a ser construída em 1880, a Estrada de Ferro de Paracatu teve início suas construções em 1914, em uma localidade chamada Velho da Taipa. Esta estrada propiciaria o desenvolvimento de uma grande região de Minas que ainda estava isolada dos centros comerciais. Por meio dessa ferrovia seria feito o escoamento da produção da região.

O objetivo dessa estrada férrea era cobrir o trecho que partiria de Velho da Taipa, pertencente à comarca de Pitangui, e anteriormente denominado Martinho Campos, até Bom Despacho, Dolores do Indaiá, Carmo do Paranaíba, Patos, até Alegre no município de Paracatu em Minas Gerais, chegando até o município de Araras no estado de Goiás. No entanto, quando a construção chegou ao distrito de Barra do Funchal, ainda em Minas Gerais, as obras sofreram interrupção. Essa interrupção se deu por ter sido encontrado um terreno rochoso que dificultava o prosseguimento das construções. Os trabalhos eram feitos por homens e havia se



## MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

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

tornado extremamente dificultoso, sendo necessário mais que a força humana para continuidade da construção da ferrovia.

Na década de 20, começou a haver uma disputa entre o governo e a companhia Norte de Minas, empresa responsável pela construção da ferrovia, acerca de quem ficaria com a concessão sobre a posse da Estrada. Embora o governo já tivesse feito a concessão no ano de 1912, para a companhia Norte de Minas, por meio de contrato, a questão foi retomada na década citada, quando o governo considerou que a concessão havia entrado em caducidade. Em decorrência desses eventos, acabou sendo firmado um acordo por meio do qual o Estado pagou à Companhia do Norte para se tornar responsável pela E.F. Paracatu. Ao passo que o Estado se tornou gestor da estrada, as obras foram retomadas, incentivando também a formação de colônias imigrantes, para contribuir com a obra. Essa medida contribuiu para chegada da modernidade em várias cidades. No início do século XX, a estrada de Ferro Paracatu chegou a Pitangui, sendo construída a Estação Ferroviária Local de Velho da Taipa.

A estação recebe o nome de Velho da Taipa, por causa de um dos primeiros bandeirantes que chegaram em Pitangui, seu nome era Antônio Rodrigues Velho. Esse personagem além de ser filho de bandeirantes, se tornou o capitão-mor de Pitangui e na 1ª câmara da Vila se tornou seu juiz ordinário. Este personagem contribuiu, portanto, para o desenvolvimento da história do município.



Figura 02 - A estação ainda com trilhos, provavelmente anos 1980. Foto cedida por Bruno Campos



Figura 03 – Mapa de localização da estação.

#### VI. Análise Técnica – Descrição arquitetônica:

O presente documento foi feito tendo como base as fotografias enviadas por Ronan Ivaldo da Silva Souza, Presidente do Conselho Deliberativo Municipal do Patrimônio Cultural de Pitangui.

A edificação analisada abriga a Estação Ferroviária Velho da Taipa, datada do início do século XX. Localiza-se nos arredores da cidade de Pitangui e há, no seu entorno, um aglomerado de imóveis comerciais e residenciais.





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



Figura 04 - Mapa de localização da estação Velho da Taipa



Figura 05 - Estação Velho da Taipa e seu entorno

A edificação possui características de arquitetura eclética e é um interessante exemplar arquitetônico de padrão ferroviário. O prédio tem formato retangular e possui um avarandado nos fundos e uma plataforma semicoberta, com piso de concreto e pedras e embasamento de pedras, voltada para os trilhos, que não existem mais.

As fachadas longitudinais estão voltadas de um lado para a rua de terra e do outro para uma pequena mata. As paredes externas são rebocadas e pintadas e possuem ornamentos e frisos na argamassa de revestimento, que circundam todo o perímetro da edificação. Apresenta pilares salientes fazendo marcação vertical e criando ritmo na composição das fachadas. O nome da estação está grafado nas empenas das duas fachadas transversais. Ainda se pode ler, abaixo das letras já meio apagadas, embaixo da pintura de Velho da Taipa, o nome Martinho de Campos.



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



Figura 06 - Fachada lateral esquerda



Figura 07 - Fachada Frontal



Figura 08 - Fachada lateral direita

Os vãos são em verga reta e a vedação é feita com esquadrias de duas folhas. Através das fotografias não foi possível identificar o material em que foram executadas as esquadrias, mas acredita-se que originalmente eram de madeira. As janelas possuem vedação em vidro e venezianas e as portas são maciças, pintadas e emolduradas em massa. Há uma abertura em meia lua, com grade em ferro fundido decorada, localizada na fachada transversal direita, o que diferencia esta estação dos demais exemplares.

A cobertura é de duas águas, possui engradamento de madeira, vedação em telhas francesas e beiral estendido, suportado por mãos francesas para cobertura da plataforma.

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

O imóvel encontra-se abandonado e em regular estado de conservação e necessita de obras de restauração<sup>1</sup>, visando ações criteriosas e tecnicamente adequadas à conservação<sup>2</sup> e manutenção<sup>3</sup>.

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

Segue abaixo o levantamento fotográfico, bem como comentários a respeito da situação constatada.

Ausência de parte das telhas da cobertura, favorecendo infiltração de águas pluviais. Pelas fotografias, não é possível verificar o estado de conservação da estrutura de madeira da cobertura.

A estrutura está em bom estado de conservação, entretanto as fachadas encontram-se com sujidades, descolamento de pintura e cartazes colados, o que colabora com a degradação e

<sup>1</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>2</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>3</sup> Manutenção: Operação contínua de promoção das medidas necessárias ao funcionamento e permanência dos efeitos da conservação. Instrução Normativa n.º 1/2003 – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN.





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

descaracterização do imóvel. Verificou-se a presença de colônia de insetos na fachada do imóvel, junto à cobertura.



Há plantas invasoras na plataforma, o que causa deterioração do imóvel. Há bastante mato no entorno da estação, o que pode causar a proliferação de animais.

As luminárias fluorescentes existentes na plataforma são descaracterizantes. Há quadro de energia na fachada lateral esquerda com oxidação.

Há indícios de que houve alterações na estrutura original do imóvel, devido aos remendos na fachada frontal, onde possivelmente existia uma janela. Esta intervenção quebra o ritmo existente na fachada frontal, tirando as características originais do imóvel.



## VII. Conclusões:

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



## **MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS**

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

construções bonitas. Hoje em sua grande maioria 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.

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

O reconhecimento de um bem como parte integrante da cultura de um povo é elemento formador da noção de cidadania, da consciência coletiva e da idéia de pertencimento a uma comunidade. Devemos buscar a manutenção das tradições culturais para que elas sejam transmitidas para as próximas gerações. E, conseqüentemente passam a compartilhar de uma memória coletiva que se coloca frente ao tempo e estabelece uma ponte entre passado e presente.

O bem cultural vistoriado, além de ser um importante exemplar arquitetônico, é um espaço considerado lugar de memória, de significado valor cultural para a comunidade de Pitangui e Conceição do Pará. A Estação Velho da Taipa foi um elemento muito importante para o desenvolvimento da cidade. Pela sua relevância, sugere-se que seja feita a proteção do bem, iniciando pelo inventário, uma vez que o imóvel é portador de referência à memória da comunidade.

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

A edificação necessita de intervenção de restauração<sup>4</sup>. Assim, faz-se necessária a elaboração e execução de um projeto de restauração da edificação, com acompanhamento, nas duas etapas, do órgão de proteção.

- Cobertura - Deverá ser feita revisão geral em todo madeiramento e telhas, com substituição de peças e telhas comprometidas e / ou em mau estado de conservação.
- Deverá ser feita prospecção pictórica das esquadrias, do forro e da alvenaria da edificação, por técnico especializado, para posterior recuperação das pinturas externas e internas.
- As esquadrias devem ser recuperadas, utilizando os mesmos materiais da época em que a estação foi construída, tendo como referência fotos e documentos antigos. As esquadrias faltantes, caso exista, deverão ser executadas, seguindo os modelos pré-existentes. Deverá ser feita uma revisão de todas as esquadrias remanescentes, com substituição de peças danificadas e vidros quebrados ou inexistentes e as ferragens

<sup>4</sup> Restauração: conjunto de intervenções de caráter intensivo que, com base em metodologia e técnica específicas, visa recuperar a plenitude de expressão e a perenidade do bem cultural, respeitadas as marcas de sua passagem através do tempo. Instrução Normativa n.º 1/2003 – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN.



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

deverão ser recuperadas. Deverá ser dada manutenção na grade metálica em forma de meia lua existente, com eliminação das oxidações, caso existam.

- A capina da área no entorno do bem imóvel e a limpeza do imóvel também são medidas emergenciais, para evitar a proliferação de animais. Deverá ser retirada a “caixa” de marimbondos existente na fachada por equipe especializada.
- É necessário propor uso ao imóvel de forma a se garantir sua manutenção periódica.
- Deverá ser feita uma revisão geral das instalações elétricas e toda fiação deverá ser embutida. Deverá ser desenvolvido um projeto elétrico e outros complementares necessários ao novo uso do imóvel após a recuperação.
- É desejável que seja instalada iluminação noturna, que além de valorizar o bem cultural, promove maior segurança ao local.

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

Belo Horizonte, 24 de junho de 2008.

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

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