



INVENTÁRIO DE PROTEÇÃO DO ACERVO CULTURAL
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANTÔNIO DO MONTE
Praça Getúlio Vargas, nº 18, Centro – Tel.: (37) 3281-1131
CEP: 35560-000

Estação Cultura: Praça Benedito Valadares, Centro.
Telefone: 3281 5826
Santo Antônio do Monte – MG



Estruturas Arquitetônicas – Ficha nº. 08/2009

- 1- Município: Santo Antônio do Monte
- 2- Distrito: Sede
- 3- Designação: Estação Ferroviária
- 4- Endereço: Praça Benedito Valadares, s/nº. Centro.
- 5- Propriedade: Propriedade pública (Prefeitura Municipal)
- 6- Responsável: Dilma Moraes, Secretária Municipal de Cultura.
- 7- Situação de ocupação: Própria (Secretaria Municipal de Cultura)

8- Análise de entorno – situação e ambiência:

A antiga Estação Ferroviária de Santo Antônio do Monte está inserida no centro da cidade. Esta região corresponde à primeira ocupação do município, núcleo onde surgiu o povoamento, entre os séculos XVIII / XIX. Remetendo-se aos primórdios da cidade, guarda parte significativa do seu patrimônio passível de inventariamento, memória dessa ocupação.

Segundo dados históricos, a cidade se desenvolveu em torno do Largo da Igreja Matriz (atualmente Praça Getúlio Vargas) e do Largo do Rosário (atualmente Praça do Santuário), onde se encontram remanescentes ou indícios das edificações mais antigas do município. Confirmando esses indícios, sabe-se que o cemitério foi construído em 1853, em um dos morros do entorno, no local mais plano possível, a cerca de 700 m do núcleo urbano. Entre o cemitério e os referidos largos/praças, se implanta o bem aqui inventariado.

À sua frente se encontra a Praça Benedito Valadares, um dos espaços urbanos mais importantes de Santo Antônio do Monte. Bastante utilizada pela população, tem constantes atividades no coreto, como aulas de música, curso de capoeira e outros. O conjunto arquitetônico que emoldura a praça conserva ainda a maioria de edificações térreas, assentadas no alinhamento da rua, algumas de grande importância histórica e cultural para o município tais como a antiga residência do mestre de linha, vizinha à estação. Na lateral direita, existem acréscimos de construção mais recente, que não agregam valor ao bem cultural. (continua)

9- Documentação fotográfica:



1) Estação Ferroviária. Vista externa. Fachada frontal e lateral direita.
Foto: Nívia Raquel de Souza e Silva. Março de 2009.



2) Estação Ferroviária. Vista externa. Fachada posterior.

Foto: Nívia Raquel de Souza e Silva. Março de 2009.



3) Estação Ferroviária no contexto da linha férrea.

Foto: Nívia Raquel. Março/2009.



4) Estação Ferroviária. Vista interna.

Foto: Nívia Raquel. Março/2009.



5) Estação Ferroviária. Vista interna.

Foto: Nívia Raquel. Março/2009.

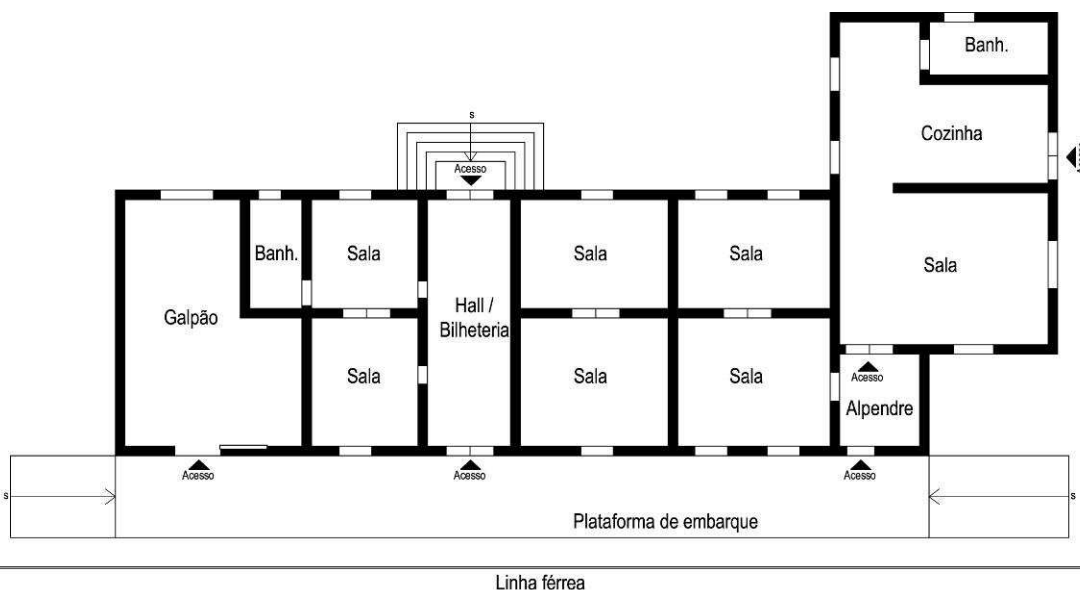
(Continuação da análise de entorno)

Em 1885, foi fomentada a infra estrutura urbana na cidade, como o calçamento de diversas ruas, por iniciativa da Câmara dos Vereadores. Do antigo conjunto arquitetônico do centro restaram poucos elementos. Parte considerável de casarões foi substituída por casas mais modernas. Comparando fotos da Praça Mons. Otaviano da década de 1940 e atuais, verifica-se o desaparecimento de quantidade considerável desse patrimônio.

Além disso, predominam neste entorno edificações das décadas de 1960 / 1970, construídas em alvenaria de tijolos cerâmicos, rebocadas e pintadas. Em geral, utilizam esquadrias metálicas, e as coberturas variam entre telhas francesas e de fibrocimento. Sobressaem edificações com platibandas, e algumas indicam influência tardia e singela do ecletismo ou do art-deco. Prevalece a volumetria de um pavimento; porém, observa-se a tendência à verticalização, destacando-se algumas edificações de dois ou três pavimentos.

A região conta com distribuição de energia elétrica, água tratada e esgotamento sanitário. As vias públicas adjacentes ao bem cultural tem pavimentação asfáltica, são largas e de mão dupla. As calçadas, quando existentes, são estreitas, não ultrapassando 70 cm. A arborização pública é pouco expressiva, concentrando-se nas praças; porém, no próprio terreno do campo de futebol observa-se significativa vegetação, desde pequeno a grande porte. Assim também, atrás do campo há uma mata densa, que o limita aos fundos.

10- Documentação cartográfica (esquemática):



11- Histórico do imóvel:

Destituída a algum tempo dos fins para os quais foi construída, a estação da estrada de ferro da cidade de Santo Antônio do Monte pode ser encarada como documento histórico relevante para a memória não apenas da cidade, mas do Oeste mineiro. Ao longo de sua existência o prédio foi, ao mesmo tempo, materialização e testemunha de diversos aspectos da história brasileira. Sua construção resultou de entrecruzamento da difusão de saberes técnicos vindos da Europa e Estados Unidos, notadamente mecânica e engenharia, com aspectos da política brasileira durante a Primeira República.

A chegada do transporte ferroviário alterou a própria estrutura física da localidade. De fato, em 1912 a Câmara da cidade autorizava a abertura de uma rua desde as casas de Cezário Luiz Gonçalves e João Luiz de Oliveira, que deveria ir até o “Largo da Estação”¹. Esse estava no início de sua construção, pois em 1912 o executivo municipal ficava autorizado a “fazer as desapropriações necessárias no local [em] imediações da Estação da Estrada de Ferro”².

As alterações não ocorreriam apenas em termos espaciais, pois as obras da ferrovia trouxeram à cidade grande número de operários. A construção da futura estação, que iria proporcionar uma nova ponte de comunicação entre a cidade e locais distantes, significava mudança e novidade em termos de convivência. Representava a inauguração de aspectos da modernização através, por exemplo, da adesão a novos hábitos de consumo e novas formas tecnológicas. Não que isso denote uma suplantação do arcaico, afinal não se deve confundir consumo e tecnologia com direitos políticos.

A ferrovia deve então ser entendida dentro de amplo processo de difusão de saberes técnicos que melhorariam as condições materiais da população. Transporte, eletricidade e saneamento eram alguns dos elementos materiais desejados pelos corpos políticos como Santo Antônio do Monte e tantas outras cidades interioranas. O que dava o tom das negociações para a obtenção desses avanços materiais eram relações e conflitos entre Governo Municipal, Governo Estadual e os grupos econômicos donos dos empreendimentos

¹ Estação Cultural. Livro de Actas da Câmara Municipal de Santo Antônio do Monte. 1911 – 1918. Folha 16v.

² Idem, Folha 22.

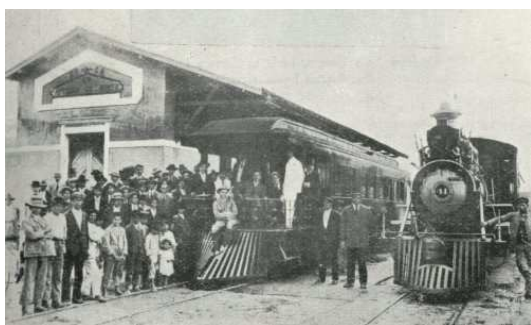
ferroviários.

Nesse jogo de forças estaduais, municipais e companhias privadas foram sendo estruturadas as ferrovias do interior mineiro, muitas vezes o processo correu de forma trôpega e limitada. Entre as cartas do jogo, neste momento da Primeira República, é possível destacar o acerto/conchavo político, a reivindicação da legitimidade política, o poder econômico e mesmo a retórica da dissimulação política.

A estação foi resultado de barganha entre forças políticas locais e estaduais. Tornou-se possível através do compromisso firmado pelo chefe do Executivo local, Coronel José Batista (mais conhecido como Zeca Batista), que se comprometeu a apoiar a candidatura do Marechal Hermes da Fonseca para a Presidência da República Brasileira. A vitória deste deu à cidade o ramal da estrada de ferro. Este, como a maioria das obras de cunho público guardava uma distância considerável do que seria o ideal. Isso é possível de ser constatado observando-se traçado perto de Santo Antônio do Monte. Era sinuoso e possuindo rampas consideráveis a serem vencidas pelas locomotivas, pois não o projeto não estava originalmente previsto.

Os municípios tentavam alcançar seus objetivos se apresentando como a voz das necessidades das populações. Assim, a Câmara de Santo Antônio do Monte convocou sessão em setembro de 1914 unicamente para “(...) *representar perante ao Excelentíssimo Senhor Doutor Augusto Pestana: Dito Dito Director da Estrada de Ferro Oeste de Minas solicitando do mesmo uma Estação no lugar denominado “Areias” estaca número 1880 Districto de Santo Antônio dos Campos, por ser esta medida de grande interesse local e muito aproveitável ao Districto da Saúde, pertencente a Santo Antônio do Monte.*”³

Em 20 de junho de 1915 a Estação de Santo Antônio do Monte foi entregue para funcionamento, com uma celebração ao som da Banda de música Baeta regida pelo maestro Américo Emygdio da Silva. Além do prédio existia também um girador de locomotivas que foi posteriormente desativado. Em seu local foi construído um alojamento para operários da estrada de ferro.⁴



A estação por volta de 1915. Acervo digital da Secretaria Municipal de Cultura e Turismo.

³ Estação Cultural. Livro de Actas da Câmara Municipal de Santo Antônio do Monte. 1911 – 1918. Folha 45v.

⁴ Informações fornecida pelo Senhor Antônio Emídio da Silva. Guarda Chave da estação de Santo Antônio do Monte.



O conjunto arquitetônico da Estação na década de 1940. (Foto a120 – Pasta Nossa Terra – Acervo Secretaria Municipal de Cultura.)

Com a estação, como já foi dito, aspectos da modernidade, novos hábitos de consumo e um contato mais rápido com outros locais eram revelados para a cidade. Essas mudanças são evidentes ao se examinar os números 33 e 34 do jornal *Porta – Voz*, editado na cidade na década de 1920. Era noticiada a chegada à cidade de integrantes de uma comissão que viajou por países da América Latina. Dessa comissão fazia parte Antenor das Chagas Madeira, cidadão de Santo Antônio do Monte. Na seção de anúncios era possível saber os preços no mercado do Rio de Janeiro de café, açúcar, algodão e “carnes verdes” (bois, bezeros e porcos vendidos vivos).

Modernidades como os serviços de Francisco Fazzi com um aparelho para carregar baterias de automóveis ou a oficina de carpintaria de Alfredo Ferreira de Mello traziam nos cantos dos anúncios a sigla E. F. O. M. por onde os maquinários e produtos dessas atividades eram transportados.⁵ Através desses diversos anúncios é possível pensar as atividades desenvolvidas na Estação: a chegada de produtos industrializados e passageiros e o envio de carnes e produtos agrícolas para serem comercializados em outros locais.

As mudanças alcançaram também os pequenos povoados e comunidades rurais do município, especialmente aquelas cortadas pela via férrea. Em Francisco Braz, comunidade próxima à ferrovia, foi construída uma infra-estrutura para dar suporte ao transporte ferroviário – prédio da estação com plataforma de embarque, casa para o guarda-chaves e caixa d’água para abastecimento das locomotivas a vapor. A caixa d’água, de fatura inglesa, datada de 1912, foi instalada sobre uma sólida base de alvenaria, mantendo-se em bom estado até os dias atuais. É um dos poucos testemunhos de uma época marcada por uma efervescência socioeconômica e de grandes expectativas de desenvolvimento para aquela comunidade rural.

A partir de então, tornou-se mais fácil escoar a produção das fazendas: grãos como o arroz e o café e os produtos derivados do leite como a manteiga e também gado bovino e suíno. Naquela época vendia-se também a carne seca de porco. Atraídos pela possibilidade de enriquecimento, alguns comerciantes e pequenos industriais se instalaram na região. Na década de 1940, o povoado contava com curtume, fábrica de manteiga de leite, além do

⁵ *Porta – Voz*. Santo Antônio do Monte, 19 de fevereiro de 1928. Nº 33 – 34. pág. 7.

comércio de ovos e galinhas que eram enviados para Belo Horizonte através do trem de ferro.

Córrego do Cedro, uma comunidade próxima ao povoado de Francisco Braz formada por fazendas e sítios distribuídos de forma esparsa, estava inserida na rota da antiga estrada de ferro. Guarda também elementos, como a caixa d'água e a ponte, que são testemunhos dos tempos passados. Tempos estes que são lembrados de forma saudosa por moradores mais antigos da comunidade como o Sr. Alexandrino Olinto das Chagas, um ex- funcionário da antiga ferrovia. Foi ele quem informou que a caixa d'água e a ponte foram construídas em 1915. Relatou ainda mudanças que confirmam a diversificação das atividades econômicas na região :

“ A caixa foi construída próxima ao Córrego que fornece água para minha fazenda. Mas não prejudicou o abastecimento. Não deixavam faltar água. A ferrovia beneficiava muita gente, o povo vendia muito lenha. Colocava na beirada da linha e os funcionários da ferrovia pegavam. As máquinas traziam tudo que o povo precisava. Tinha até carteiro. O transporte era bom. No princípio tinha dois mistos e dois noturnos. Vinham pessoas da região para pegar o misto que era formado por três carros de passageiros- 1ª e 2ª classes e o do correio. Na frente haviam outros carros fechados para conduzir produtos como feijão e outros com gaiolas para transportar bois e porcos. Os noturnos eram carros especiais com dormitórios, sendo também um de primeira classe e outro de segunda. Na primeira classe, os assentos eram estofados e na segunda de madeira sem revestimento.

Naquela época tinha saída para todos os produtos. Havia os currais para o embarque do gado em Ermida do Campo⁶ As mercadorias produzidas aqui iam até para o Rio de Janeiro.

Sr. Alexandrino, através de seu depoimento, atesta também as mudanças decorrentes da chegada da ferrovia na demografia da comunidade, nos ofícios e nas relações de trabalho. Pode-se perceber a hierarquização das funções, a remuneração através de salários em contraposição ao trabalhador rural da época que, predominantemente era meeiro do proprietário da fazenda ou prestava serviços mal remunerados – “o suficiente para comprar um quilo de toucinho e um quilo de sal”.

“Na beira da ferrovia foram construídas casas para os trabalhadores morarem. Eu fui contratado para ser bandeirinha. Eram três bandeiras: branca que indicava passagem livre; verde que significava cuidado, devagar e a vermelha que alertava para perigo, ou seja, pare. À noite utilizava-se o lampião com as luzes coloridas – branca, verde ou vermelha. Era também “rondante”, utilizando um martelo, uma chave e um lampião, deveria verificar os trilhos na parte que era responsável. No tempo de chuva as terras amoleciam e caíam dentro da linha e também algumas pedras. Era preciso tirar tudo... Eh, mas o feitor gostava demais de mim. Eu recebia o salário em dinheiro. O mestre- de- linha trazia os pacotinhos de dinheiro em envelopes e ia pagando todo mundo.”

Nos jornais locais, em 1928, já é possível identificar os problemas decorrentes da distância entre o ideal e o real na construção da estrada de ferro. Uma crítica do jornal Porta Voz mostrava o estado da E. F. O. M.:

“Carros Immundos, velhos e quebrados; horários atrasados; tarifas sucessivamente aumentadas; mercadorias com imenso retardo; serviço grosseiro de tráfego, com manobras aos solavancos nos passageiros em cada estação; plataformas curtas, composição extensa, obrigando as senhoras e crianças á verdadeiras acrobacias, para galgar Wagons lá fora em tempo chuvoso; dificuldades de toda espécie creadas ás partes, como agora

⁶ Pequeno povoado no município vizinho de Divinópolis onde existia uma Estação Ferroviária e embarque para o gado.

forçando os embarques de gado, em determinadas estações de extremos distantes, no fornecimento de especiaes em taes horas e com taes determinações, que impões esses trabalhos perigosos, em horas avançadas de noites escuras! Eis o estado miserável da Segunda viação da República!"⁷

Muitas vezes o transporte ferroviário era um exercício de paciência para os usuários. De fato, em 1931, as estradas de ferro Oeste de Minas e Sul de Minas, que já eram unidas, foram agrupadas à Estrada de Ferro Paracatu formando a Rede Mineira de Viação e assim permaneceu até 1965. A Rede Mineira de Viação (R. M. V.) era tão precária que lhe foi dado o apelido de Ruim Mas Vai.⁸

Durante as décadas de 1950 – 1960 além do movimento cotidiano a estação recebia, vez por outra, os trens de romeiros. Durante estes embarques o local ficava tomado por uma multidão. De Santo Antônio do Monte as peregrinações partiam para a cidade de Aparecida do Norte organizadas pelo pároco da cidade Pedro Paulo Michla.

Da década de 1980 em diante não foram utilizados mais os trens de passageiros. Foi o advento do automóvel e das estradas de rodagem por onde os produtos chegavam ou saíam de Santo Antônio do Monte. Com isso a passagem da linha férrea pela cidade deixou de ser uma necessidade. Mas o traçado foi mantido pela dificuldade de se empreender um desvio por fora do perímetro urbano.

No início dos noventa a Estação foi usada para abrigar a Secretaria Municipal de Fomento ao Desenvolvimento e Meio Ambiente. Em 2005 passou a sediar o Departamento Municipal de Cultura, e, até novembro de 2007, diversos acervos arquivísticos e museológicos. Atualmente, a edificação comporta o setor administrativo da Secretaria Municipal de Cultura e Turismo.



A Estação em foto de 2005. Pasta fotos imóveis e integrados 01
– Acervo Secretaria Municipal de Cultura.

12- Uso atual: Institucional (Secretária Municipal de Cultura)

13- Descrição:

Datada do início do século XX, a edificação se constitui em um exemplar da arquitetura ferroviária mineira, com influência do estilo eclético, evidenciada em sua composição e materiais.

A construção tem volumetria de um pavimento e partido em L, podendo ser dividida em dois blocos, sendo que o segundo corresponde a um acréscimo transversal que intercepta uma das extremidades do prédio inicial. Este acréscimo adota a mesma linguagem arquitetônica do

⁷ Idem, pág. 9.

⁸ Cavalcanti, Flávio. V. F. Centro Oeste: Os mundos perdidos da primeira República. Centro Oeste, Nº 22 – agosto de 1987. Texto conseguido no Site: <http://vfco.com.br/ferrovias/vfco/co22rmv.htm>

bloco original, um pouco mais simplificada.

Implanta-se em terreno plano, porém em nível elevado, com jardins nos afastamentos, sem passeio público. Aos fundos, tem-se a linha férrea. A plataforma de embarque pode ser acessada por meio de duas rampas laterais, além do acesso pela antiga bilheteria. Tal plataforma foi construída em concreto, tendo piso em cimento cru; é coberta em uma água, estruturada em mãos francesas de madeira, com manto em telhas francesas; e coletores de águas pluviais.

No corpo principal, a cobertura distribui-se em duas águas, com cumeeira paralela à fachada frontal, resultando em empenas triangulares nas fachadas laterais. Enquanto isso, à esquerda tem-se o anexo, acrescentando-se outra cobertura, também com duas águas, porém, com cumeeira perpendicular à primeira. O enquadramento é em madeira e o manto, em telhas francesas. Os beirais são em cachorrada simples. Além disso, sobre o acesso principal há uma pequena cobertura apoiada sobre mãos francesas, protegendo a porta.

O partido original, retangular, apresenta planta assimétrica, sendo neste bloco seis salas, além do hall (antiga bilheteria), alpendre e banheiro. O lado direito da edificação corresponde ainda a um galpão (antigo depósito/armazém). No acréscimo à esquerda, tem-se uma sala, uma cozinha e outro banheiro.

As alvenarias são revestidas de reboco liso. Nas empenas encontra-se a inscrição “Santo Antônio do Monte” emoldurado por friso. Além disso, frisos em massa circundam os vãos de portas e janelas. Na fachada voltada para a praça (frontal) e lateral direita, os vãos recebem sobreverga em massa de perfilatura simplificada. As janelas possuem bandeiras fixas em caixilhos de madeira e vidro. Tem duas folhas com dois terços superiores em vidro e o terço inferior em veneziana. Internamente, há postigos cegos de madeira almofadada. As portas também recebem bandeiras, e duas folhas. As externas tem vãos gradeados vedados por postigo almofadado.

As portas do antigo depósito/armazém (galpão) mantêm suas características originais, com dimensões maiores e sistema de abrir de correr. O vão de porta voltado para a Praça encontra-se semi entaipado com grade de ferro. Também nestes panos de alvenaria, foram abertos vãos de pequenas dimensões com esquadria de ferro e vidro, tipo basculante. O acesso à plataforma se faz por portão de ferro.

Os forros são de madeira, do tipo saia-camisa, pintadas com tinta a óleo na cor cinza; exceto no galpão, onde se vê a telha vã. Os pisos variam em taco (salas), ardósia (hall e banheiros) e cimento queimado, nos demais cômodos. A plataforma é toda em cimentado. A maioria dos cômodos recebe forro em friso pintado a óleo.

14- Proteção legal existente: Nenhuma

15- Proteção legal proposta: Inventário para registro documental

16- Estado de conservação: Bom

17- Análise do estado de conservação:

A edificação mantém sua integridade estrutural, mas apresenta problemas de ordem física, como pinturas desgastadas, com pequenas perdas e manchas escurecidas, devidas à umidade, nas fachadas externas.

18- Fatores de degradação:

Os fatores de degradação referem-se à umidade, às intempéries e ao desgaste natural dos materiais.

19- Medidas de conservação:

A edificação demanda apenas repintura externa.

21- Intervenções:

Construção de anexos; vedação de vão original de porta; abertura de vão com esquadria tipo basculante, substituição de pisos.

22- Referências bibliográficas:

Estação Cultura. Livro de Actas da Câmara Municipal de Santo Antônio do Monte. 1911 – 1918.

Informações fornecida pelo Senhor Antônio Emídio da Silva. Guarda Chave da estação de Santo Antônio do Monte.

Porta – Voz. Santo Antônio do Monte, 19 de fevereiro de 1928. Nº 33 – 34. pág. 7.

Cavalcanti, Flávio. V. F. Centro Oeste: Os mundos perdidos da primeira República. Centro Oeste, Nº 22 – agosto de 1987. Texto conseguido no Site: <http://vfco.com.br/ferrovias/vfco/co22rmv.htm>

23- Informações complementares: Não há informações complementares.

24- Ficha técnica:

Levantamento: Márcia Aparecida Bernardes; Nívia Raquel de Souza e Silva

Data: Março de 2009

Elaboração: Márcia Aparecida Bernardes; Nívia Raquel de Souza e Silva

Data: Março de 2009

Revisão: Andréa Zerbetto

Data: Abril de 2009