

**Projeto Arquitetônico para Revitalização e
Restauração do Prédio da Antiga Estação Ferroviária
de Biguatinga. São Pedro da União / Minas Gerais.**

Volume 01 – Identificação / Diagnóstico

Prefeito Municipal

Custódio Ribeiro Garcia

Departamento Municipal de Cultura, Esporte, Lazer e Turismo

Chefe do Setor de Patrimônio Cultural da Prefeitura Municipal de São Pedro da União

Rodrigo Denis de Oliveira



Equipe Técnica Contratada

Rede Cidade Desenvolvimento Sustentável Ltda



2019 / 2020

VOLUME 01 – IDENTIFICAÇÃO / DIAGNÓSTICO

1. INTRODUÇÃO	7
2. PESQUISA HISTÓRICA (ANÁLISE HISTÓRICO-DOCUMENTAL).....	8
2.1 CONTEXTO GLOBAL DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO	8
2.2 A IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA FERROVIÁRIO NO BRASIL.....	8
2.3 AS FERROVIAS EM MINAS GERAIS	13
2.4 A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE BIGUATINGA	19
3. ANÁLISE TIPOLOGICA / IDENTIFICAÇÃO DOS MATERIAIS / SISTEMA CONSTRUTIVO	24
3.1 CONTEXTUALIZAÇÃO	24
3.2 ENTORNO	26
3.3 IMPLANTAÇÃO	27
3.4 PARTIDO	28
3.5 SISTEMA CONSTRUTIVO	29
3.6 COBERTURA	29
3.7 FACHADAS	30
3.8 VÃOS E VEDAÇÕES	31
3.9 FORROS	33
3.10 PISOS	33
3.11 TRATAMENTO DO INTERIOR	34
4. DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO).....	35
5. DIAGNÓSTICO (ANÁLISE ESTÁTICO-CONSTRUTIVA).....	81
5.1 AVALIAÇÃO DO ESTADO DE CONSERVAÇÃO	81
5.1.1 ESTRUTURA/ ALVENARIAS	81
5.1.2 COBERTURA	81
5.1.3 PISOS	82
5.1.4 FORROS	82
5.1.5 VÃOS E ESQUADRIAS	82
5.1.6 REVESTIMENTO E PINTURA.....	83
5.1.7 INSTALAÇÕES ELÉTRICAS E HIDRÁULICAS	84
5.1.8 AGENCIAMENTO EXTERNO.....	84
6. DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (DIAGNÓSTICO)	85
7. FONTES DE PESQUISA / REFERÊNCIAS	121
7.1 BIBLIOGRÁFICAS.....	121
7.2 ELETRÔNICAS (INTERNET)	122
8. FICHA TÉCNICA.....	123

9. ANEXOS	124
9.1 LEVANTAMENTO CADASTRAL / MAPEAMENTO DE DANOS ...	124

Este trabalho tem como principal objetivo a recuperação das características arquitetônicas, históricas e estilísticas do Prédio da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga, edificação localizada à Rua Saturnino da Silveira, s/nº. Bairro Rural de Biguatinga, São Pedro da União / MG.

A Antiga Estação Ferroviária possui tombamento municipal através do Decreto nº. 002/2006 de 05 de abril de 2006, sendo inscrita no Livro de Tombo com a Inscrição de nº. 01, datado de 10 de abril de 2006, estando sujeita à proteção especial de acordo com a Lei Municipal nº. 740/2002, de 03 de abril de 2002.

A elaboração de um projeto de restauração deve ser precedida de um estudo atento e criterioso sobre o monumento, sob diversos pontos de vista, visando à perfeita identificação do objeto a ser restaurado. Dessa forma, o presente trabalho foi dividido em três etapas principais: identificação, diagnóstico e proposta de intervenção.

A etapa de identificação é fundamental para o reconhecimento das características físicas da edificação, constituindo-se da representação gráfica detalhada de todos os seus elementos. A importância desta etapa evidencia-se em virtude de seu significado como um conjunto básico de informações a respeito da edificação, permitindo análises de sua constituição, processos construtivos, partido de composição e proporções volumétricas. Além disso, esta etapa é responsável pela qualidade das etapas subseqüentes e indispensável às análises posteriores da edificação.

O diagnóstico tem o objetivo de conhecer e analisar a edificação sobre os seus aspectos históricos, estéticos, artísticos, formais e técnicos. Objetiva também compreender o seu significado atual e ao longo do tempo, conhecer a sua evolução e, principalmente, os valores pelos quais o bem foi reconhecido como patrimônio cultural. A maior abrangência de aspectos possibilita um profundo conhecimento do monumento, indispensável à proposição de soluções adequadas a cada caso.

Finalmente, baseado na identificação e no diagnóstico da edificação é elaborada a proposta de intervenção, que corresponde à última etapa deste trabalho e que abrange o projeto executivo, instrumento a partir do qual são realizados os projetos complementares e a planilha orçamentária com os custos da obra.

2.1 CONTEXTO GLOBAL DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO

A origem do transporte sobre os trilhos descende dos gregos e romanos, quando as rodas dos carros eram guiadas por sulcos cavados no solo para propiciar maior segurança. Tais guias eram chamadas “estradas trilhadas”. Já na Inglaterra os primeiros trilhos datam de 1555, consistindo de vigas paralelas de madeira colocadas no solo para que as rodas dos vagões deslizassem mais suavemente, poupando os animais de tração. No entanto, o atrito das rodas provocava um rápido desgaste da madeira, a qual passou a ser protegida com chapas de ferro no século XVIII. Após quase um século, as chapas ainda se desgastavam com facilidade, foi quando em 1857 usou-se os primeiros trilhos de aço que duraram 16 anos, impondo esse material definitivamente na fabricação dos trilhos.

Em fins do século XVIII, com a Revolução Industrial ocorrida na Inglaterra, aumentou-se a produção e mercadorias, que precisavam ser escoadas rapidamente, atingindo logo seu destino. Assim, ampliou-se o interesse pela invenção de máquinas até a área de transportes. Em 1769 estava patenteada a máquina a vapor aperfeiçoada por James Watt a partir da invenção da mesma em 1712 por Thomas Newcomen.

Foi em 1830, na Inglaterra, com a inauguração da linha férrea entre Liverpool e Manchester, que o desenvolvimento ferroviário começa a se difundir pelo resto do mundo, transformando não só o sistema de transporte, mas também a vida dos lugares onde se instalava.

2.2. A IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA FERROVIÁRIO NO BRASIL

No Brasil as estradas de ferro surgem para substituir os penosos caminhos percorridos do interior do país ao litoral para o transporte de mercadorias, que antes eram feitos em lombo de animais e carroças. As primeiras ações ocorridas no Brasil em prol da construção de redes ferroviárias aconteceram no ano de 1832, quando se criou uma empresa anglo-brasileira no Rio de Janeiro que objetivou realizar a ligação da cidade de Porto Feliz ao Porto de Santos, ambas localizadas no estado de São Paulo. Se implantada, essa ferrovia teria como finalidade transportar cargas do interior para o porto, diminuindo, conseqüentemente, os custos de importação. Entretanto, estes planos não passaram do papel, uma vez que os órgãos governamentais não apoiaram o projeto.

Todavia, o que se viu ocorrer foi o quadro inverso, quando, através da promulgação da Lei Imperial nº. 101 de 31 de outubro dava-se início ao incentivo à implantação ferroviária brasileira. A partir desta promulgação o regente Diogo Antônio Feijó concedeu, às empresas interessadas, a construção de estradas de ferro que ligassem a cidade do Rio de Janeiro às capitais de Minas Gerais, São Paulo, Rio Grande do Sul e Bahia, com privilégio pelo prazo de 40 anos. Entretanto, a oferta não despertou o interesse dos investidores visto que não havia garantias de lucros consideráveis.

Diante da falta de estímulo dos empresários em 26 de julho de 1852 o Governo promulgou, através da Lei nº. 641, novas vantagens àqueles que dessem início à atividade de implantação de ferrovias. Assim, foram ofertados diversos benefícios, como isenções e garantia de juros sobre o capital investido.

Como resultado da ação governamental o empreendedor brasileiro Irineu Evangelista de Souza, que mais tarde veio a ser conhecido como Barão de Mauá, e depois Visconde de Mauá, interessou-se pela iniciativa e em 1852 recebeu a concessão do Governo Imperial para a construção e exploração da primeira linha férrea do país. O trecho implantado saía da Baía de Guanabara, na cidade do Rio de Janeiro, e seguia em direção à cidade de Petrópolis (RJ), com 14,5 quilômetros de extensão. A primeira locomotiva que percorreu os trilhos recebeu o nome de “Baronesa” e a estação de onde partiu recebeu mais tarde o nome de Barão de Mauá. A primeira seção foi inaugurada por D. Pedro II no dia 30 de abril de 1854.

A primeira locomotiva a vapor a trafegar no Brasil foi a Baronesa, fabricada na Inglaterra, em 1852, da marca Willian Fairbain. (...). [O percurso] iniciava em Mauá e ia até a raiz da Serra da Estrela, em Petrópolis. O caminho por onde passou a Baronesa tinha bitola de 168 centímetros, trilho assentado sobre dormentes de ferro e lastro de areia. Esse trecho foi inaugurado por Irineu Evangelista de Souza, pelo que D. Pedro II concedeu-lhe o título de Barão de Mauá o nome do antigo porto de Estrela, junto ao terminal da ferrovia. O nome da locomotiva “Baronesa” foi em sua homenagem.¹

Inaugurada a primeira seção, foram implantadas várias linhas ferroviárias. Analisando os interesses para a expansão da construção de ferrovias, o texto fornecido pelo sítio eletrônico do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) aponta que:

A expansão ferroviária atendeu a dois objetivos: propiciar a entrada de capital estrangeiro no país e o crescimento da economia exportadora. As primeiras linhas, nesse sentido, visavam interligar os centros de produção agrícola e de mineração aos portos, através da ligação direta ou vencendo obstáculos à navegação fluvial. A política de concessões estabelecida pelo governo brasileiro inviabilizou a construção de uma rede integrada da malha ferroviária. Várias das linhas “estratégicas” foram implantadas em consequência destas diretrizes, como as construídas para a defesa das fronteiras e as que completaram as ligações entre o sudeste, o nordeste e o sul.²

¹ BACH, Arnaldo Monteiro. **Trens**. Ponta Grossa: Editora do autor. 2008. p.25.

² www.portal.iphan.gov.br. Acesso em 07/06/2012.

Cabe ressaltar que entre as novas linhas ferroviárias teve grande destaque, ao que se refere ao desenvolvimento nacional, a terceira construída, cujo nome inicial era Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II. Esta foi inaugurada em 29 de março de 1858, com trecho inicial de 47,21 km, da Estação da Corte a Queimados, no Rio de Janeiro. *“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 do país.”*³



Estação Central do Brasil no Rio de Janeiro.
Fonte: www.flickr.com/photos/11124678@N02/2971950497

A singularidade da Central do Brasil estava associada ao seu trecho que fazia a ligação dos principais estados do país: Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais. Este percurso ocasionava um grande movimento de pessoas e cargas, *“e foi importantíssima no escoamento da produção das jazidas de minério de ferro de Minas Gerais.”*⁴

A partir de então cresce assustadoramente a quilometragem dos trilhos brasileiros, atingindo seu auge produtivo na segunda metade do século XIX e início do século XX. Particularmente no ano de 1910 é marcante o desenvolvimento das ferrovias nacionais com a inauguração parcial da Estrada de Ferro Madeira – Mamoré, o alcance da Estrada de Ferro Noroeste à divisa de São Paulo com Mato Grosso, a conclusão da linha que conectava São Paulo a Montevidéu, a finalização do trecho da Estrada de Ferro Central do Brasil a Pirapora nas margens do rio São Francisco.

Alterações significativas na administração das estradas de ferro aconteceram no governo de Getúlio Vargas, no final da década de 1930, quando foi iniciado o *“processo de saneamento e reorganização das estradas de ferro e promoção de investimentos, pela encampação de empresas estrangeiras e nacionais, inclusive estaduais, que se encontravam em má situação financeira.”*⁵

Como resultante do processo citado no trecho acima, várias estradas de ferro foram incorporadas ao patrimônio da União, sendo que a administração ficou sob coordenação da Inspetoria Federal de Estradas – IFE, órgão do Ministério da Viação e Obras Públicas, encarregado de gerir as ferrovias e rodovias federais. *“Esta inspetoria deu origem, posteriormente, ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER e Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, sendo este último, criado pelo Decreto Lei nº. 3.155, de 28 de março de 1941.”*⁶

³ www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp. Acesso em 07/06/2012.

⁴ www.cabana-on.com/Brasil/artigos/artigo22.html. Acesso em 07/06/2012.

⁵ www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp. Acesso em 07/06/2012.

⁶ Idem.

Na década de 1950 o governo fez a requisição de um estudo apontando a situação das estradas de ferro no Brasil. Em resultado aos dados apontados verificou-se a necessidade de criação de um órgão unificador das estradas de ferro pertencentes à União e, portanto, em 1957, através da Lei nº. 3.115, foi criada a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA):

(...) sociedade por ações, sendo a União a subscritora da totalidade das ações. Assim, todas as antigas autarquias ferroviárias passaram à condição de Unidades de Operação da Rede Ferroviária Federal S.A. (...). Em 1969, mais de oitocentos mil passageiros viajavam, diariamente, nos trens da RFFSA, em todo o Brasil. A RFFSA formava, por ano, em torno de 826.178 trens de passageiros mistos e de cargas, cobrindo um percurso superior a 70 milhões de km no território nacional, ligando-se com Argentina, Bolívia e Paraguai.⁷

Embora os dados referentes à RFFSA apresentem uma grande movimentação no final da década de 1960, estudos apontam que nessa mesma época o país passou por um quadro onde o transporte rodoviário era priorizado pelo governo. Apesar de que a opção pelos transportes rodoviários era mais custosa, se pensado em longo prazo, ela trazia menores investimentos iniciais. Sendo assim, a indústria ferroviária brasileira passou por um processo de estagnação. Segundo o sítio eletrônico do IPHAN: “com diversos ramais deficitários a Rede Ferroviária iniciou um programa de erradicação de ramais antieconômicos, ocasionando uma eliminação maciça de linhas durante a década de 1960. As ferrovias passam então a atender prioritariamente o escoamento de produção em detrimento do transporte de passageiros.”⁸

Diante do exposto acima, no ano de 1966 a direção da Rede Ferroviária decidiu criar as Gerências Regionais, idealizadas com o objetivo de promover uma descentralização administrativa de suas diversas malhas. Visando a redução de despesas e a facilitação da padronização e o intercâmbio de equipamentos e serviços, em 1969 a RFFSA foi organizada através do agrupamento em quatro sistemas regionais: Sistema Regional Nordeste, com sede em Recife; Sistema Regional Centro, com sede no Rio de Janeiro; Sistema Regional Centro-Sul, com sede em São Paulo; e Sistema Regional Sul, com sede em Porto Alegre.

Outra alteração ocorreu na RFFSA quando parte das funções do DNEF, citado anteriormente, foi transferida para sua gerência, visto a extinção do órgão ocorrida em 1974. Já no ano de 1976 a Rede Ferroviária Federal S. A. criou dez superintendências regionais, ampliadas em seguida para o número de doze, com Administração Geral sediada no Rio de Janeiro.

Durante a década de 1980 a RFFSA sofreu um grande abalo orçamentário, decorrente das diversas crises enfrentadas pelo governo brasileiro no final da década de 1970, no período de democratização. Segundo informações contidas no sítio eletrônico do DNIT:

⁷ BACH, Arnaldo Monteiro. **Trens**. Ponta Grossa: Editora do autor. 2008. p.224.

⁸ www.portal.iphan.gov.br. Acesso em 07/06/2012.

(...) os investimentos reduziram-se substancialmente, atingindo, na RFFSA em 1989, apenas 19% do valor aplicado na década de 1980. Em 1984, a RFFSA, encontrava-se impossibilitada de gerar recursos suficientes à cobertura dos serviços da dívida contraída. A empresa suportava sério desequilíbrio técnico-operacional, decorrente da degradação da infra e da superestrutura dos seus principais segmentos de bitola métrica e da postergação da manutenção de material rodante, que ocasionaram expressiva perda de mercado para o modal rodoviário.⁹

Frente ao abalo nas redes ferroviárias o Governo Federal tomou por decisão realizar o afastamento da RFFSA dos transportes urbanos e constituiu a Companhia Brasileira de Transporte Urbano – CBTU, através do Decreto nº. 89.396, de 22/02/84.

Na impossibilidade de gerar os recursos necessários para continuar financiando os investimentos, o Governo Federal colocou em prática ações voltadas à concessão de serviços públicos de transporte de carga à iniciativa privada. Foi editada a Lei nº. 8.031/90 e suas alterações posteriores, que instituíram o Programa Nacional de Desestatização – PND, sendo a RFFSA incluída no referido Programa, em 10/03/92, por meio do Decreto nº. 473. Neste processo atuou como gestor o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES que, nos termos do Decreto nº. 1.024/94, elaborou a forma e as condições gerais para concessão das malhas da RFFSA. O processo de desestatização da RFFSA, foi realizado com base na Lei nº. 8.987/95, (Lei das Concessões). Esta lei estabeleceu os direitos e obrigações para as partes envolvidas no processo de concessão, definindo ainda, o princípio da manutenção do equilíbrio econômico e financeiro e os direitos dos usuários.¹⁰

O processo final de desestatização da RFFSA, transferindo as redes ferroviárias ao setor privado, ocorreu no período entre os anos de 1996 a 1998, seguindo o modelo que estabeleceu a segmentação do sistema ferroviário em seis malhas regionais: Oeste – Ferrovia Novoeste S.A.; Centro-Leste – Ferrovia Centro-Atlântica S.A.; Sudeste – MRS Logística S.A.; Tereza Cristina – Ferrovia Tereza Cristina S.A.; Nordeste – Cia. Ferroviária do Nordeste; Sul – Ferrovia Sul-Atlântico S.A. – atualmente – ALL-América Latina Logística S/A; Paulista – Ferrovias Bandeirantes S.A.. No ano de 1998 houve, ainda, a incorporação da Ferrovia Paulista S.A. – FEPASA à RFFSA e em sequência a privatização daquela malha.

Através da Medida Provisória nº. 353, de 22 de janeiro de 2007, regulamentada pelo Decreto nº. 6.018 de 22/01/2007 e sancionada pela Lei nº. 11.483, ocorreu a solidificação da extinção da Rede Ferroviária Federal S.A.

Inserindo a temática do Patrimônio Cultural no processo da extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. é importante ressaltar que:

⁹ www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp. Acesso em 07/06/2012.

¹⁰ www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp. Acesso em 07/06/2012.

*As estações, em sua maioria, foram fechadas por não serem necessárias à operação ferroviária do transporte de cargas. Este fato gerou um processo de deterioração dos prédios, que, abandonados, passaram a ser depredados e pilhados, o que representa uma séria e constante ameaça ao desaparecimento de importantes exemplares do Patrimônio Ferroviário.*¹¹

Em algumas cidades restam ainda exemplares de arquitetura das antigas estações ferroviárias, que além de terem sua relevância ao serem entendidas como patrimônio materiais, ou seja, tangíveis, são ainda lugares que resguardam a memória social do país.

Muitos indivíduos constroem as relações com estes lugares a partir da lembrança de seus ofícios, suas viagens, das pessoas as quais aguardaram nas estações e dos produtos que por ali viam serem transportados.

A Estação Ferroviária de Biguatinga é um desses testemunhos que ainda se encontram erguidos nos dias de hoje. Para melhor contextualização sobre a história da construção desta estação é importante que seja feita uma breve passagem sobre as Ferrovias em Minas Gerais, bem como da história do município de Biguatinga.

2.3. AS FERROVIAS EM MINAS GERAIS

A história da ferrovia em Minas Gerais mostra que, desde a concepção da primeira estrada de ferro no Brasil, a Companhia de Estrada de Ferro e Navegação Petrópolis, a E. F. Mauá, já demonstravam interesse de “alcançar Minas”. Abaixo, segue cronologia transcrita dos textos de Demerval José Pimenta, Arysbur Batista Eleutério e Hugo Caramuru, no livro “As Ferrovias em Minas Gerais”.

Depois do Peru e Chile, surgia no Brasil a terceira ferrovia na América do Sul, inaugurada em 30 de abril de 1854. Para Mauá, os trilhos não podiam parar (na época, a ferrovia tinha 15 km e iniciava-se no fundo da Baía de Guanabara e findava-se nas raízes da Serra de Petrópolis – daí ser a ferrovia também conhecida como E. F. Petrópolis) e Mauá resolveu estender os trilhos até Entre Rios (hoje Três Rios), às margens do Rio Paraíba do Sul. Em 1882, as pontas dos trilhos chegaram a Petrópolis, mas a E. F. Mauá não era mais do então Barão de Mauá (Irineu Evangelista de Souza), que a vendera para pagar dívidas de construção da ferrovia. Ainda em 1858, uma ferrovia do governo (a terceira no Brasil), a então E. F. Pedro II (depois Central do Brasil), iniciava suas atividades, também do Rio em direção a Minas.

Interessante é notar que, apesar de ser uma ferrovia rival à de Mauá, este se prontificou a auxiliar na sua construção. Assim, Minas Gerais era buscada por todos os meios, já havia os trilhos do ouro, os caminhos imperiais, a rodovia União e Indústria (ligando Petrópolis a Juiz de Fora), e agora vinham os caminhos de ferro. A primeira ferrovia a pôr os trilhos no Estado mineiro foi a E. F. D. Pedro II (depois, Central do Brasil), inaugurando a Estação de Chiador, com a presença de Sua Majestade D. Pedro II, em 27 de junho de 1869, no ramal de Três Rios (RJ) a Porto Novo (MG) – então na bitola de 1,60m.

¹¹ www.portal.iphan.gov.br. Acesso em 07/06/2012.

A segunda em Minas foi a E. F. Leopoldina, que inaugurou em outubro de 1874 as Estações de Antônio Carlos (hoje Fernando Lobo), Pântano e Conceição (depois Macabu e hoje Volta Grande), sendo que neste mesmo ano já tinham sido inaugurados o trecho de Recreio a Vista Alegre e o ramal de Leopoldina (daí o nome de ferrovia). A seguir, a então E. F. D. Pedro II veio a inaugurar a Estação de Serraria, no km 212, em 28/09/1874, na linha do Centro.

A terceira foi a E. F. Oeste de Minas, em 1880, centro de nosso trabalho. A quarta foi a E. F. Bahia e Minas, em 1882; a quinta, a E. F. Minas e Rio (1884); a sexta ferrovia a “entrar” em Minas foi a E. F. Mogiana (1886) em Poços de Caldas; a sétima, a Viação Férrea Sapucaí, em 1891; a oitava veio a ser E. F. Muzambinho, em 1892; depois a E. F. Três-Pontana, em 1895. A seguir veio a E. F. Goiás, 1907 (em Formiga); e assim se sucede com a E. F. Vitória a Minas em 1907; a Machadense, em 1910; a E. F. São Paulo-Minas em 1910; a E. F. Piranga, inaugurada em 1911, em Santos Dumont (MG), que não chegou a Piranga (MG), terminando sua linha em Mercês (MG); e a Paracatu, em março de 1912.

A Viação Férrea Leste Brasileiro, de Salvador, iria chegar no norte de Minas só em 1951. Esse resumo aqui não é absoluto em sua ênfase histórica, uma vez que não se encerram nessas datas as incursões das ferrovias em Minas. A Cia. Mogiana, por exemplo, já era junção de várias pequenas ferrovias por ela incorporadas. Em 1886 ela atingia Poços de Caldas, mas em 1888 atingia Jaguará, na linha de Franca, juntando com a Sapucaí; outra vez, ela atinge Minas em 1904, em Guaxupé, onde se ligará com a Muzambinho em 1914. Assim também a Leopoldina, que incorporou diversas pequenas ferrovias, por exemplo, Sossego e Pequeri, na linha de Bicas, de uma antiga Companhia Sul de Minas – não confundir com a Rede Sul – Mineira, foram inauguradas em 1970.

Mas, a nossa história começa na originária Oeste de Minas, e vamos nos concentrar em julho de 1879, quando sua construção foi iniciada, na então Estação de Sítio, no km 363 da E. F. D. Pedro II (depois Central do Brasil). Sítio foi atingida pela “Central” em 1878, e no ano seguinte já se construía o ramal da E. F. Oeste de Minas, que foi inaugurado antes da D. Pedro II atingir Carandaí (outubro/1881). A Central só foi atingir Belo Horizonte em 1895, e pela linha de Miguel Burnier (1887), quando a E. F. Oeste de Minas corria “para cima” e já havia atingido Divinópolis (1895) e chegado às pontas dos seus trilhos em Barra do Paraopeba, em 1894. Com o nome de “Oeste de Minas”, sua linha queria atingir Barra Mansa (para baixo), em direção a Goiás (para cima), já existia desde 1907 a E. F. Goiás, que iniciava seus trilhos onde terminava a “Oeste”, em Formiga e a “Oeste” planejava atingir uma ponta da E. F. Goiás com uma linha partindo de Belo Horizonte, cortando a bitolinha em Divinópolis, o que foi feito em 1916, quando foi inaugurada a Estação de Garças de Minas (na época chamava-se Iguatama). Belo Horizonte só foi alcançada em 1920, 25 anos depois da Central.

Depois, em 1922, era estudada a “anexação à ‘Oeste’ do trecho de Formiga a Patrocínio da E. F. Goiás”, mas “atendendo o governo federal aos motivos apresentados pela E. F. Goiás, antiga Cia. de Estrada de Ferro Alto do Tocantins, pelo Decreto n°. 6438, de 27 de março de 1907, ficou a cidade de Formiga como ponto inicial da ‘Goiás’, e o terminal nas margens do Rio Araguaia servindo à capital de Goiás, com dois ramaís, um para Uberaba, passando por Araxá, e outro até o Rio Tocantins”. Assim, a “Oeste” teve que ser indenizada, pois já tinha executado serviços no trecho de Formiga a Arcos, e a indenização constou da entrega a ela de duas locomotivas “Baldwin”, tipo “Consolidation”, 15 vagões e 1.100 toneladas de trilhos e acessórios. Mas a “Oeste” brigava por descer até Barra Mansa, na linha da Central e atingir o mar através de Angra dos Reis – RJ. Partindo de Lavras (1895), atingia Paulo Freitas em 1898; Tratuba, em 1903; S. Vicente, em 1912; Andrelândia, na época Turvo, em 1914; e ainda nesse mesmo ano chegava em Arantes (hoje Arantina). A idéia era atingir Bom Jardim de Minas na linha da Sapucaí e, cruzando-a, atingir Barra Mansa. A “Sapucaí” já passava por onde é hoje Rutilo, por volta de 1893, pois visava a ligação entre (linha antiga da E. F. Santa Isabel do Rio Preto – incorporada a ela) Barra do Piraí, no sul de Minas, e Sapucaí, de onde chegaria a Mogiana (1898).

A “Oeste” tinha interesse, também, em se entroncar com essa rica área, e logo fez o ramal de Turvo (Andrelândia) a livramento (hoje Liberdade, na linha da Sapucaí), que teve duração efêmera, pois por Bom Jardim de Minas também se alcançava a Sapucaí. Resolvidos os problemas da serra, a descida por Bom Jardim ficou sendo apenas um ramal e, partindo de Arantes pela direita, a linha desceu cruzando por cima (ponte) a linha de Sapucaí, em Rutilo, e se encontrava com os trilhos que vinham de Barra Mansa. A ligação só foi efetivada em 25 de maio de 1915. O trecho de Barra Mansa a Cedro (Passa-Vinte) e o de Barra Mansa a Rio Claro tinham sido entregues à Central do Brasil, com todo material fixo e rodante, em virtude da determinação contida no aviso n°. 10, de 3 de junho de 1904, mas tornaram novamente à “Oeste de Minas”, por ordem do aviso n°. 122, de 4 de outubro de 1909. Antes de se constituir a Rede Mineira de Viação – RMV, a “Oeste” passou por várias administrações, tendo sido, inclusive, administrada por um banco alemão durante um período. Passou a domínio do governo federal em 1903, devido a falências e dívidas. Mas o ponto histórico importante da “Oeste Minas” é que, entre as ferrovias que constituíram a RMV (Rede Mineira de Viação), ela foi a mais antiga. A mais nova foi a Paracatu, de 1912.

Em 1889, no fim do Império, 3.281 km de ferrovias já haviam sido construídos no Brasil. Minas teve a maior parte. Muitos traçados e ramaís foram projetados e não construídos, ora por falta de recursos financeiros, ora por estudos mostrando outros traçados melhores. Como exemplo, citamos o projeto de 1905 de ligar a linha da E. F. Goiás de um ponto que é hoje Arcos à E. F. Mogiana, na cidade de Sacramento, cujo a construção da E. F. Noroeste do Brasil (que acabou por sair por Bauru). Ainda na “briga” por traçados, temos o caso da E. F. Goiás. Seu traçado era de Catalão a Palmas (Tocantins), mas ficou limitado de Araguari (final da Mogiana) até a capital de Goiás. Recordando, a E. F. Goiás solicitou do governo uma

modificação no traçado de modo que ela se ligasse com a E. F. Oeste de Minas, em Formiga, ficando uma como prolongamento da outra. A “Oeste” já havia preparado o leito entre Formiga e Arcos, cerca de 30 km. O governo atendeu à solicitação da “Goiás” e indenizou a “Oeste”, como vimos, pelos trabalhos já iniciados (mas que estavam parados). Assim a E. F. Goiás veio até Formiga, isso em 21/04/1908. “Mas, tendo a Cia. E. Ferro de Goyaz incidido nos casos previstos pelas cláusulas 48 a 49 do contrato firmado com o Governo Federal, foi declarada a caducidade do mesmo decreto nº. 13.963 de 06/01/1920, que igualmente determinou a incorporação à “Oeste” da linha de Formiga até o ponto mais convincente.

“Assim, o trecho de Formiga a Patrocínio, numa extensão de 350 Km, ficou como prolongamento da linha de Barra Mansa a Formiga, da Oeste de Minas. Futuramente, veremos a E. F. Goiás ter o seu ponto inicial em Araguari (MG) (onde termina a Mogiana) com extensão para Goiânia e ramal Anápolis. Com a constituição da RFFSA, a E. F. Goiás se integra definitivamente às malhas da antiga RMV e constitui-se a VFCO – Viação Férrea Centro – Oeste – (junto com a Bahia e Minas). Em sua constituição, a Rede Sul - Mineira arregimentou a Sapucaí, a Muzambinho e a Minas e Rio. Nas linhas de Muzambinho foi construído o ramal de Três Pontas.

A E. F. Três Pontana foi uma ferrovia particular com 20 km de extensão, com o Km zero na Estação de Espera (da Muzambinho) e Três Pontas como ponto final. Já em 1930, o tráfego era pela Sul – Mineira, uma vez que o Estado de Minas Gerais comprou o ramal em 1928. A Três Pontana possuía 2 locomotivas. Nesse mesmo traçado, havia a E. F. Machadense, também particular, com 41 Km. O ponto inicial era a Estação de Alfenas, que também em 1928 foi comprada pelo governo de Minas. Esta não tinha material rodante.

Também nos pontos da “Muzambinho” havia a E. F. São Gonçalo, que foi construída pelo Governo de Minas. Era administrada e operada pela RSM. Com 30 Km, iniciava-se em Campanha e não tinha material rodante. A E. F. Muzambinho veio de uma concessão de uma ferrovia que partisse de Muzambinho e visse até S. Joaquim da Serra Negra (município de Alfenas). A “Muzambinho” foi feita em cima de uma concessão da “Minas e Rio”, que não quis esse trecho. O primeiro trecho da “Muzambinho” foi inaugurado em 1892, partindo de Três Corações e passando Varginha. Em 1899 foi encampada pelo governo de Minas e em 1908 foi incorporada à E. F. Minas e Rio. A E. F. Minas e Rio veio da concessão da E. F. Rio Verde, última participação de Mauá na ferrovia brasileira, e foi de propriedade inglesa com o nome de “The Minas and Rio Railway”.

Foi inaugurada em 14/06/1884, com 170 Km entre Cruzeiro e Três Corações do Rio Verde. Até 1902 fora dirigida pelos ingleses, quando passou para o governo Federal (no dia 15 de setembro de 1902, “à meia-noite”). Posteriormente a “Minas e Rio” se associou à V. F. Sapucaí, para tráfego mútuo. Anos depois integraram a RSM. A Cia. De Viação Férrea Sapucaí veio de uma concessão de uma ferrovia que partisse de um ponto da “Minas e Rio” e terminasse nos limites com S. Paulo (Ouro Fino). O ponto escolhido foi a localidade de Soledade. O primeiro trecho inaugurou-se em março de 1891, com 270 Km.

Depois, a “Sapucaí” adquiriu a “Sta. Isabel” (em 1889) e a E. F. Santana (1889). A E. F. Sta. Isabel do Rio Preto, com 75Km, foi construída em outubro de 1881, de Barra do Piraí (RJ) a Sta. Isabel (Valença RJ). A E. F. Santana (a Santanense) iniciava-se em Santana (RJ) (linha da E. F. Pedro II – depois Central) e findava a Passa – Três (RJ), com 33 Km. A “Santanense” envolvia a “Piraiense”. Foi construída em 1883. As oficinas da “Santanense” eram em Piraí (RJ), e as da “Sta. Isabel”, em Barra do Piraí (RJ). A “Sapucaí” foi inaugurada em 15 de março de 1891, com tráfego provisório entre Caxambu e Cristina, de 61 Km. A E. F. Santana e a Sta. Isabel não eram ligadas. Em 2 de janeiro de 1896, já como “Sapucaí”, foi feita a ligação com 7,5 Km de extensão, quando se suprimiram as oficinas de Piraí. Em 1897, a linha da “Sapucaí”, vinda de Barra, chegava a Bom Jardim de Minas (a Oeste chega a Bom Jardim em 1914). Em 1889, a Sapucaí passou para o governo de Minas. Em 1901 passa à Cia. de Estradas de Ferro Federais Brasileiras Rede Sul – Mineira. Constituída a Rede Sul – Mineira (RSM), esta veio juntar-se à E. F. Oeste de Minas e à E. F. Paracatu, formando, em 1931, a RMV – Rede Mineira de Viação. Aqui, um resumo do que foi a malha da RMV e o seu começo lá por 1880, na sua primeira ferrovia, a “Oeste de Minas”.

Uma ferrovia peculiar foi a Estrada de Ferro Paracatu, que apesar do nome, nunca chegou a Paracatu, onde deveria ser o ponto terminal. Teve pouca projeção histórica e muito pouca no caráter econômico. As oficinas ficavam em Velho da Taipa, onde a estrada se entroncava com a bitolinha da E. F. Oeste de Minas, e ainda um ramal para a cidade de Pitangui. A ferrovia planejava ligar Belo Horizonte a Paracatu; teria o ponto inicial em Azurita (estação da Oeste de Minas a 78km de Belo Horizonte). As principais estações foram: Azurita (1912), Pará de Minas (1912), Onça do Pitangui (1929), Água Suja (1929), onde entrava na linha da “Oeste”, Velho da Taipa (1891), Leandro Ferreira (1921), Álvaro da Silveira (1921), Bom Despacho (1921), Artur Bernardes (1943), Dolores do Indaiá (1922), Melo Viana (1925) e, finalmente, Barra do Funchal (1937). Os cortes, aterros e ponte em Barra do Funchal foram construídos, mas a linha nunca chegou a passar desta última estação. Em 1931, a ferrovia, que já era operada pela Oeste de Minas, passou a constituir a RMV, quando então ficou sendo conhecida como ramal de Paracatu.

Com o programa de erradicação de ramais antieconômicos, o trecho de Bom Despacho até Barra do Funchal foi desativado e, posteriormente, já nos fins dos anos 80, erradicou-se todo o trecho, que era de 257Km. A ferrovia tinha, de início, locomotivas muito possantes e pesadas, mas seus trilhos eram leves, o que acarretava muitos acidentes, obrigando a ferrovia a vender ou trocar locomotivas em outras ferrovias. Uma de suas locomotivas mais famosas era a de nº. 80, uma Pacific de 1929, construída peã Baldwin em 1929, sob o nº. 61.160. Por ser muito pesada para o trecho, foi cedida à Oeste de Minas que a remunerou para 175. Com a criação da RMV, ganhou o nº. 314 com o qual circulou por muitos anos até ser cortado pelo maçarico do dito progresso. Merecem comentários especiais as ferrovias do sul de Minas.

O sul de Minas veio a conhecer ferrovia em 14 de junho de 1884, com inauguração da “Minas and Rio Railway” cuja sede era na Inglaterra.

Esta ferrovia de 170 Km tinha início na estação de Cruzeiro (SP) e passava por Passa Quatro, Itanhandu, Pouso Alto, São Lourenço, Soledade, Contendas (hoje Conceição do Rio Verde) e Três Corações. Estava previsto a linha prosseguir em direção a Varginha, quando a concessão foi feita em 1875 ao Visconde de Mauá, mas os estudos definiram o ponto final em Três Corações. Teria o nome de E. de Ferro Rio Verde, pois a maior parte do seu trajeto seria margeando o Rio Verde. A segunda ferrovia a ser construída no sul de Minas foi a E. F. Muzambinho, que, como o nome indica, iniciava suas linhas em Três Corações e atingia Muzambinho, isso em 1892. Esta ferrovia ficou com a concessão da “Minas and Rio”, que foi indenizada por isso, como também de um ramal para as cidades de Cambuquira, Lambari e Campanha. A historiadora Maria Lúcia Prado Costa (A Cia. Estrada de Ferro Muzambinho, 1995) mostra mais detalhadamente que a “evolução desta estrada esteve intimamente ligada com as demais ferrovias que disputavam tanto o potencial econômico do sul de Minas como também para se beneficiarem de poderes políticos para a implementação de ferrovias na região”. Com isso envolvemos com as histórias da Cia. da Estrada de Ferro Mogiana, da Viação Férrea Sapucaí e da E. F. Minas e Rio, e também vamos até o leste de Minas, onde encontramos a decadência da E. F. Leopoldina. Isso porque, na região da “Leopoldina”, os recursos no Congresso Estadual para a região, então cafeeira, foram alocados para o sul de Minas, uma vez que esta região parecia oferecer um “boom” cafeeiro, o qual necessitaria de linhas para o seu suficiente escoamento. Também vamos perceber que os traçados das linhas sugerem mais um caráter político do que um resultado do “boom” cafeeiro.

Mas vamos à outra ferrovia do sul de Minas. Segundo documentos históricos, a Estrada de Ferro Sapucaí deveria partir de um ponto mais conveniente da “Minas e Rio” em direção a D. Paulo, mais precisamente Ouro Fino. A linha, então, teve seu ponto inicial em Soledade de Minas com a inauguração do trecho de Caxambu a Cristina em 15 de março de 1891, com 61 km. Soledade passou a ser um centro de um dos maiores entroncamentos ferroviários da região de Minas. A “Sapucaí” depois veio tomar para si as linhas da E. F. Sta. Isabel do Rio Preto e a E. F. Santana, quando então atingiu 595 quilômetros de extensão, passando a se denominar Viação Férrea Sapucaí. O trabalho de Maria Lúcia Prado Costa vem mostrar que um fator mais “forte” do que o pretensioso “boom” cafeeiro escreveu a história das ferrovias no sul de Minas. Segundo pesquisas da autora, a idéia da construção dessas ferrovias era a de levar para o Rio os centros de gados e outras riquezas da região e evitar “o avanço paulista na absorção deste mercado”. Mas o fato é que todas essas ferrovias foram encampadas pelo governo federal em 1910, quando se formou a RSM – Rede Sul-Mineira. Com a constituição da RFFSA em 1965, a VFCO (Viação Férrea Centro-Oeste) junto a E. F. Goiás e a E. F. Bahia e Minas. Tinha então 4.083km. Alguns trechos da bitola estreita da E. F. Central do Brasil (norte de Minas) foram incorporados e constituiu-se a SR-2. Com o atual programa de privatização, a SR-2 mais a SR-7 e a SR-8 (Leopoldina) foram arrematadas em 01/09/96, criando-se a FCA (Ferrovia Centro Atlântida S/A). Ao longo da malha havia 933 pontes e viadutos, cerca de 394 locomotivas. Do trecho pioneiro, de bitola de 0,76m, restam apenas os 12 km entre São João Del-Rei e Tiradentes.

2.4. A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE BIGUATINGA

A primeira ferrovia brasileira, como citado anteriormente, foi inaugurada em 30 de abril de 1854, em um empreendimento de Irineu Evangelista da Silva, conhecido na história como Barão de Mauá, e depois Visconde de Mauá. Nessa época, começou a se consolidar no Brasil uma produção massiva de café voltada para a exportação, e foi a partir daí que o produto se tornou uma das principais bases da economia do país. Sendo assim, as ferrovias foram importantes facilitadoras para a conexão entre os municípios e, logo, para o transporte entre as novas regiões produtoras de café e o seu embarque no porto exportador.

Em suma, a expansão da rede ferroviária esteve frequentemente ligada à expansão cafeeira, de forma a fornecer um meio mais rápido e eficiente ao escoamento do produto e à ligação da produção interiorana ao litoral, onde se estabeleciam os portos de saída para a Europa, principal região compradora do grão. Neste contexto encontra-se a Estação Ferroviária do Bairro Rural de Biguatinga em São Pedro da União / MG.

Entre as empreendedoras que atuaram no ramo de construção das estradas de ferro no século XIX, está a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. Esta foi fundada em 18 de março de 1872, por iniciativa dos fazendeiros Dr. Antônio de Queiroz Telles (Barão de Parnaíba) e José Egídio de Souza Aranha, na província de São Paulo, aproveitando os favores da Lei provincial nº. 18, de 21 de março de 1872. Com aproximados 2.000 quilômetros de linhas, a linha serviu aos estados de São Paulo e Minas Gerais até o ano de 1971, quando foi incorporada à FEPASA – Ferrovia Paulista S.A. A Companhia apresentava como principal objetivo expandir-se em busca das regiões de cultura cafeeira, com a finalidade de escoar a produção para o Porto de Santos / SP. Assim, construiu vários ramais denominados “ramais-cata-café”.

O primeiro trecho da Mogiana foi inaugurado em 3 de maio de 1875, ligando Campinas / SP à Jaguariúna / SP, na época Jaguary. Em 27 de agosto do mesmo ano a linha chegava à Mogi Mirim e em 15 de novembro foi inaugurado o ramal entre Jaguariúna / SP e Amparo / SP. Em 1903, a Mogiana iniciou as operações do ramal de Guaxupé, que saía da estação de Ribeiro do Valle, no ramal de Mococa, e seguia até Guaxupé, pouco após a divisa do Estado de Minas Gerais.

A estação de Guaxupé foi inaugurada em 1904, como “ponto de distribuição de ramais”. Era a única estação do ramal em território mineiro. Dela saíam três ramais, todos da Mogiana e com todo o percurso em território mineiro: o ramal de Passos, o ramal da Biguatinga e o ramal de Tuiuti (Juréia), em cuja estação terminal se baldeava para os trens mineiros que vinham de Varginha e de Cruzeiro, no vale do Paraíba, estação do ramal de São Paulo da E. F. Central do Brasil. Quando a saída dos trens era para Juréia ou para Biguatinga, a saída era normal, sem manobras.

O Ramal de Biguatinga que saía da Estação de Guaxupé foi construído entre 1914 e 1915, chegando no primeiro ano a Jabuti e em 1915 em Biguatinga. Ele possuía 30 quilômetros em bitola métrica. O traçado da Mogiana de Guaxupé a Biguatinga deveria chegar até Passos, passando por Jacuí, o que não aconteceu. É considerado como um capricho dos mineiros satisfeitos pela Cia. Mogiana, pois, tratava de um ramal deficitário e antieconômico (ZAMBONI, 1993:108).

Existem alguns relatos da construção do ramal, dentre eles o depoimento do Sr. Misael¹², falecido aos 119 anos: *"Puxei muitos mourões e dormentes para essa estrada. Não houve muitos acidentes graves na construção. Tudo foi feito à base da carrocinha, da pá, picareta, enxada e enxadão. Os ferimentos leves eram curados com salmoura e outros recursos da flora medicinal. O pessoal dormia em acampamentos improvisados, verdadeiros ranchos de sapé. Ali se instalava a cozinha e o dormitório. A cama era feita de capim gordura"*.

Ainda sobre a construção do ramal no livro "Guaxupé, Memória Histórica, a Terra e a Gente", encontra-se esse interessante relato: *"A empreiteira deste trecho da ferrovia subempreitavam para quem desejasse. Naquele tempo, não se falava em alqueire, mas em braças: um alqueire correspondia a 75 bitkas. A Companhia pagava por braças. Bastava que tivessem carrocinha, ferramentas e homens. De trecho em trecho, vinha o engenheiro inspecionar o serviço. Uma vez aprovado o mesmo, a Cia Mogiana pagava".*



Mapa com as principais estradas férreas de Minas Gerais com destaque, em vermelho, para a Estrada de Ferro Mogiana.

¹² Não se tem referência do nome completo do Sr. Misael.

Em 03 de outubro de 1915 inaugura-se a estrada férrea do Ramal Biguatinga, segundo dados da Cia. Mogiana de Estradas de Ferro. O primeiro chefe da estação vendia as passagens, dentro do próprio vagão. Era um vagão adaptado para isso, enquanto as obras no prédio da estação estavam finalizando. As máquinas eram tipo Mogiana de pouca potência, puxavam no máximo 130 toneladas, que correspondiam a quatro vagões pequenos carregados. O trem que ia para Biguatinga era uma composição completa: carro de passageiros de 1ª e 2ª, breque, correio e carga (encomenda). O trem vinha de Guaxupé três vezes por semana: terça, quinta e sábado, chegava às 11:30 horas e saía às 14:30 horas. O primeiro maquinista que se tem relatos se chamava Abelô.

A Estação Ferroviária de Biguatinga foi inaugurada meses depois da estrada férrea ainda em 1915. Situava-se no km 29,500 do Ramal da Biguatinga. De acordo com o site: estacoesferroviarias.com.br a inauguração do prédio da estação realizou-se “às três horas da tarde, houve uma festinha com comes e bebes. Os “bebes” para as crianças e senhoras eram gasosa, espécie de guaraná de hoje e para os homens, as cervejas Fidalga e Hamburguesa”.

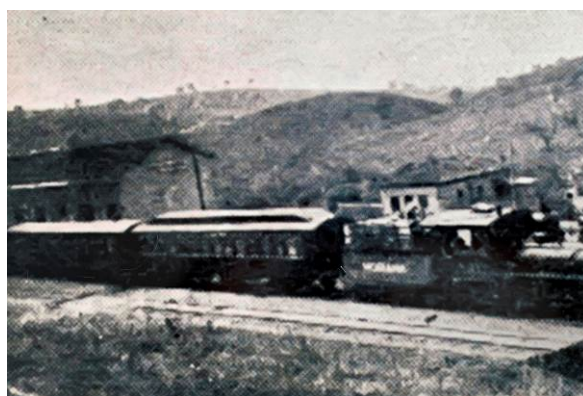


Foto Antiga da Estação Ferroviária de Biguatinga, em funcionamento. Acervo da Prefeitura Municipal de São Pedro da União / MG.

Em Biguatinga se concentrava todo o carregamento de café da região que compreendia Jacuí, São Pedro da União, Nova Resende e Juruaia. Vinham os carros de bois carregados de café para ser transportados pelos vagões. Tornou-se logo um importante entreposto comercial, onde o café era escoado e havia grande movimento de mercadorias. Segundo o livro Guaxupé, Memória Histórica, a Terra e a Gente: *No alto do Jaboti havia uma chave, Km 22, um desvio, só para carregamento de café, que pertencia ao Sr. João Pereira Barbosa, mais conhecido como João Miguel. A comercialização do café se fazia da seguinte maneira: de cada 100 sacas de café limpo, 25 sacas eram do governo.... Descontava-se e registrava-se no conhecimento, emitido pelo chefe da estação de Jabuti. Mediante este documento, recebia-se o pagamento através do Banca”.*

Havia também em Biguatinga muito ovo, galinha e outros gêneros alimentícios. A lenha transportada para a Mogiana era controlada, porque havia muito roubo e até vendia-se uma coisa e entregava-se outra. A lenha retirada por ali era de cerrado: capixingui, peito de pomba, quaresma, viúma, gravatá, serralha, batalha e pororéia. Em função deste ramal a Fábrica de Farinha de Milho existente em Biguatinga desenvolveu-se rapidamente, exportando seus produtos por várias partes do país. De 1915 a 1945, havia muito movimento em Biguatinga, onde ainda não havia luz apenas o lampião, mas tinha telefone e um comércio variado.

Vale mencionar que para a população da época, a chegada do trem na estação era considerada um importante acontecimento. Há relatos de que quando o trem chegou pela primeira vez a Biguatinga, *“houve gente que, de tanto medo, saiu correndo em cavalo arreado”*.

O café recolhido na região seguia por essas linhas e de Guaxupé seguiam para Casa Branca e depois, Santos. Esse ramal foi muito afetado pela crise do café a partir de 1929.

Em 1932, com a Revolução Constitucionalista, logo no início da rebelião, a Rede Sul-Mineira, antecessora da Rede Mineira de Viação, literalmente confiscou as linhas em território mineiro. Com o final da luta no início de outubro do mesmo ano, a Rede devolveu, depois de cerca de um mês, os ramais para a Mogiana. O que a empresa recebeu de volta foram três ramais bastante danificados, estações destruídas, cargas confiscadas e nenhuma indenização. A partir daí, as linhas que saíam de Guaxupé para território mineiro passaram a dar prejuízos constantes. No início dos anos 1960, o ramal mais curto, Ramal Biguatinga, já muito deficitário, foi fechado.

A estação de Biguatinga foi fechada em 1961, quando todo o ramal foi suprimido (*RM-1961). Em 1962 a Prefeitura Municipal de São Pedro da União adquire através do Decreto-Lei nº. 170 o prédio da estação e seu terreno. Em setembro de 1964, foram extintos os 3 km restantes do ramal da Biguatinga, de acordo com o relatório da Mogiana. As três estações do ramal ainda sobreviveram, mas os trilhos foram retirados.



Foto Antiga da Estação Ferroviária de Biguatinga já desativada e com alterações na distribuição dos vãos na fachada frontal. Acervo: Prefeitura Municipal de São Pedro da União / MG.

A edificação passou por várias intervenções ao longo dos anos, sem nenhuma referência de data. Não se sabe a época em que as telhas das coberturas independentes das portas da fachada frontal e da plataforma de embarque e desembarque foram retiradas, restando apenas as estruturas. Além disso, algumas portas e janelas foram retiradas e substituídas por outras diferentes das originais, novos vãos foram abertos para abrigar novas vedações e ar condicionado. As escadas de acesso à plataforma da fachada frontal foram aumentadas.

Na lateral direita da edificação foi construído anexo com copa e banheiro e colado à esse anexo uma cobertura para o tanque na área externa da lateral direita. De acordo com análise da arquitetura e fotos antigas percebe-se que na entrada principal da fachada frontal, aonde há uma pequena projeção da fachada havia uma cobertura em telhado de duas águas perpendicular ao telhado principal, formando uma espécie de frontão. Não se sabe quando essa cobertura foi retirada, deixando a edificação com o telhado principal na fachada frontal inteiriço com duas águas mestras.

Através da leitura da arquitetura do prédio da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga percebe-se que provavelmente a edificação inicial era simétrica, apresentando a entrada principal central projetada do restante do prédio, com frontão. De ambos os lados da estação, um pouco recuado, dois ambientes com janela e porta para a fachada frontal, com telhado único com duas águas mestras. Possivelmente com o passar do tempo a demanda para aumento da edificação tenha existido e parece ter sido acrescido do lado esquerdo armazém apenas prolongando o telhado de duas águas mestras, onde percebe-se através de foto antiga, na fachada frontal, marcas de uma porta mais larga que daria acesso a esse cômodo e de ambos lados marcas de uma janela de peitoril alto e pequena. Já do lado direito provavelmente foi acrescido anexo com copa e instalação sanitária, esse mais baixo que a edificação principal e com telhado de três águas tacaniças.

Na fachada posterior, anteriormente voltada para a linha férrea, percebe-se através de fotos antigas e também através de leitura da arquitetura que haviam vãos simétricos, harmônico com tratamento uniforme que ficavam entre as colunas ressaltadas formando um ritmo, esses vãos foram modificados com o tempo, alguns fechados, outros abertos. Vale ressaltar que o hall dava acesso às fachadas frontal e posterior, com portas em ambas fachadas, apresentando-se diferenciadas das demais. Atualmente, encontra-se apenas a porta da fachada frontal, já a porta da fachada posterior foi fechada, colocando uma janela em seu lugar, entretanto sua bandeira ainda continua presente.

Até 1985 funcionava no prédio da antiga Estação um posto de atendimento da Cia. Geral de Energia, quando foi substituída pela Cemig e o posto foi fechado, transferindo o funcionário para Muzambinho. Em 2001 o prédio estava mal conservado e abrigava a Agência dos Correios, assim como posto de atendimento da Telemar. Não se sabe até quando abrigou estes usos. Foi tombado pelo município em 05 de abril de 2006, através do decreto nº. 002/2006. Atualmente o bem encontra-se sem uso, porém com um de seus cômodos cedidos para a TELEMAR.

3.1. CONTEXTUALIZAÇÃO

Com a expansão do transporte ferroviário no Brasil, surge um novo tipo arquitetônico no final do século XIX, as estações ferroviárias. Estes edifícios representativos da arquitetura da época marcaram a fisionomia de diversas regiões, a paisagem e as cidades onde foram inseridos. As estações são significativas pelas inovações formais e construtivas, pela importância histórica do ciclo econômico ao qual estão ligadas, por estarem relacionadas a várias transformações das cidades e de regiões e, muitas vezes, por serem responsáveis por fundações de aglomerações. Apesar de certa homogeneidade, do programa semelhante, do emprego na maioria das vezes do eclético de vocabulário clássico, a diversidade de formas e materiais empregados garantia uma interessante variedade. Estas construções constituem importantes testemunhos da história da arquitetura de Minas Gerais ligadas também ao processo de industrialização do país.

As estações ferroviárias assumiram, por vezes, o papel de porta da cidade e atraíram nas suas proximidades hotéis e estabelecimentos comerciais e de serviço, promovendo a modificação dos espaços das cidades, associado a uma nova sociedade urbana que despontava.

As ferrovias acarretavam ainda a construção de armazéns, depósitos, oficinas de locomotivas, oficinas para reparo e manutenção das peças do material rolante, e outras edificações que respondiam aos programas e exigências até então desconhecidos, reunindo em um conjunto de edifícios funções bastante diversas entre si, além de ter que resolver todas as questões referentes à circulação de passageiros e mercadorias.

A Inglaterra¹³ foi a responsável direta pela instalação de parte relevante de nossa rede ferroviária e, também, pela implantação de um grande número de seus edifícios, alguns deles com estrutura metálica. Na maioria das vezes, o edifício principal, nas estações, destinados ao transporte de passageiros e à administração, era retangular de alvenaria e a cobertura das plataformas de metal. Geralmente, o embarque e desembarque de passageiros eram feitos de apenas um dos lados da linha. Esta solução era amplamente utilizada e empregada principalmente nas estações intermediárias e de passagem¹⁴.

¹³ Apesar de Portugal ser a nação que dominava a colônia Brasil, a Inglaterra tinha uma certa influência na colônia. Já que Portugal era dependente economicamente da Inglaterra, esta tinha alguns privilégios. Podemos citar dois: as mercadorias inglesas pagavam um menor imposto do que as mercadorias portuguesas ao entrarem no Brasil; os ingleses tinham o direito de serem julgados pelas leis da Inglaterra, estando em qualquer território português.

¹⁴ "Se retangular e disposto paralelamente o trilho, a estação é chamada lateral e foi a forma, por excelência, das estações de passagem ao redor do mundo. Em alguns casos, havia divisão dos serviços de embarque e desembarque de passageiros, sendo dispostos em dois edifícios paralelos aos trilhos, em lados opostos das linhas e denominados bilaterais. O edifício podia ainda se situar perpendicularmente às vias, sendo chamado frontal, forma mais empregada nas estações terminais." (Kühl, 1998, p.140).

Procurava-se separar os serviços de embarque e desembarque de passageiros, mas muitas estações, principalmente as encontradas no interior, possuíam sistemas unilaterais onde o embarque era feito pela parte central da construção e o desembarque por um dos seus lados ou por ambos. A cobertura, geralmente, possuía telhados de duas águas. Em estações menores, a proteção dos usuários contra as intempéries se fazia, muitas vezes, por uma marquise acostada ao edifício de passageiros. Em alguns casos, nestas marquises ou nos beirais dos telhados dos edifícios, havia elementos de ornamentação compondo os acabamentos, como lambrequins feitos de metal ou madeira. A ornamentação também surge, algumas vezes, nos elementos metálicos, nas colunas e consoles de ferro fundido, nas mãos francesas para sustentação das marquises, muitas vezes peças pré-fabricadas.

Um elemento muito comumente presente nas estações e de fundamental importância funcional e simbólica foi o relógio. Em forma de torre ou inserido na fachada, a presença do relógio significava a aplicação precisa e racional dos horários das ferrovias, que em muitos países foi responsável pela unificação do horário e pela criação da hora oficial.

Com as primeiras estradas de ferro, correspondendo à segunda metade do século XIX, as cidades tiveram um crescimento vertiginoso tanto pela expansão comercial ou como centro difusor de caminhos. Desenvolveram-se as indústrias, e as fábricas trouxeram para a cidade levas de imigrantes. A burguesia industrial se despontava e construía incessantemente, utilizando uma arquitetura mais atualizada e tecnicamente mais elaborada, dentro de modelos acadêmicos, em sintonia com os padrões urbanos europeus daquela época e sem mão-de-obra escrava. As cidades, principalmente os grandes centros urbanos utilizavam mão de obra qualificada com engenheiros, arquitetos, mestres-de-obras, pedreiros, marceneiros, pintores e estucadores das mais variadas origens, vindos da Alemanha e principalmente da Itália.

O que havia de mais moderno como estilo arquitetônico era o ecletismo, assumindo diferentes meios de execução, que se inspirava no passado, mais ou menos remoto, com fachadas de platibanda decoradas apresentando colunas ou pilastras com suas bases e seus capitéis, suas molduras de feitiço geométrico ou floral. O pau-a-pique e o adobe foram substituídos pelo tijolo cozido, as telhas coloniais pelas francesas. Apresentava muitas vezes soluções classicizantes e pormenores de díspares tendências. As peças metálicas usadas na estrutura e no acabamento eram uma grande inovação da época, sendo utilizadas nos gradis, sacadas, guarda-corpos e em outros elementos ornamentais.

No Estado de Minas Gerais, o ecletismo se fez presente em inúmeras construções, compreendendo ao período que vai do final da década de 80 do século XIX à década de 40 do século XX, e que coincide com o fortalecimento econômico do Estado. Minas Gerais estava inserida na atividade cafeeira exportadora, a pecuária também ganhava um espaço importante e fábricas de pequeno e médio porte são instaladas em todo o Estado.

A expansão das ferrovias contribui para o desenvolvimento de muitas cidades. Com a marca do ecletismo principiam-se muitas cidades, como aconteceu com a construção da nova capital do Estado, Belo Horizonte, que acabou se tornando uma grande referência arquitetônica.

O ecletismo foi a solução utilizada para atender os objetivos arquitetônicos que refletissem o aperfeiçoamento técnico e a incorporação dos benefícios mais recentes da sociedade industrial. Tornando-se, assim, um estilo muito popular, com presença marcante no cenário urbano mineiro.

Em meio à multiplicação tipológica e estilística que caracterizou a busca de uma expressividade própria para as estações ferroviárias, surgiram alguns exemplares de racionalidade pioneira. Estas sofreram várias transformações arquitetônicas, no período compreendido ao final do século XIX e início do século XX, na busca de um equilíbrio entre modernização e tendências historicistas. A partir do início do século XX, estas estações não escaparam aos modismos ecléticos, como é o caso da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga, que apresenta sua composição plástica característica deste estilo, porém de forma bastante singela.

3.2. ENTORNO

A Antiga Estação de Biguatinga está implantada na Rua Saturnino da Silveira, s/nº, rua principal do Bairro Rural de Biguatinga, Município de São Pedro da União / MG.



Vista aérea do Bairro Rural de Biguatinga, onde está situada a Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga. Fonte: <http://maps.google.com.br/>

A Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga está praticamente isenta de interferências visuais edificadas, devido a sua localização e ao gabarito das poucas construções do seu entorno imediato ser uniforme, sendo predominantemente horizontal. Apesar de encontrar-se nos fundos da edificação um Ginásio Poliesportivo, construído colado à estrutura da cobertura da estação. O ginásio apresenta grandes proporções, tendo altura superior à da estação.

A edificação está implantada acima do nível da Rua Saturnino da Silveira e abaixo da Rua Pedro Bento, essa última fica aos fundos das edificações confrontantes do ginásio, que fica atrás da estação, onde antes passava a linha férrea. Ambas as ruas possuem revestimento em manta asfáltica. Na Rua Pedro Bento encontra-se a Escola Municipal Jorge Batista Correia e a Igreja Assembleia de Deus.

O lote possui formato irregular e faz divisa na lateral direita com edificação residencial, atrás com o ginásio e na lateral esquerda apresenta afastamento, onde encontra-se uma passagem sem calçamento que dá acesso à Rua Pedro Bento através de escadaria em concreto com três lances. Apresenta afastamento frontal conformado por um talude gramado, com algumas árvores. Neste talude encontra-se uma escadaria que dá acesso à área plana, também sem pavimentação, à frente da plataforma da fachada frontal. A plataforma está a um nível superior e também é acessada por uma segunda escadaria.

A Rua Saturnino da Silveira é predominantemente ocupada por edificações residenciais de um pavimento, todas com cobertura em telhas cerâmicas, a maior parte do tipo francesa assim como a cobertura da estação. As ruas adjacentes são equipadas com postes de energia e iluminação pública, não existindo nenhum outro equipamento urbano significativo nas proximidades do edifício. Algumas ruas apresentam-se sem pavimentação.



Edificações do entorno da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga. Autoria: Rafael Caldeira Ferreira Pinto. Data: 31/10/2019.

3.3. IMPLANTAÇÃO

A Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga está situada em terreno de encosta, porém a edificação está implantada em um platô junto ao antigo leito da linha férrea e acima da Rua Saturnino da Silveira (rua principal). Apresenta recuo frontal, lateral e posterior. Diante da fachada frontal existe uma plataforma com escadaria central extensa e após esta plataforma existe um platô sem pavimentação, a seguir declive considerável que finaliza através de um talude gramado na Rua Saturnino da Silveira.

O acesso principal à Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga é feito por escada na plataforma, sem cobertura, na fachada frontal. O acesso secundário se dá pela fachada posterior também realizado por plataforma, onde anteriormente se dava o embarque e desembarque. Colado à cobertura na fachada posterior, foi construído um Ginásio Poliesportivo no mesmo nível da plataforma.

3.4. PARTIDO

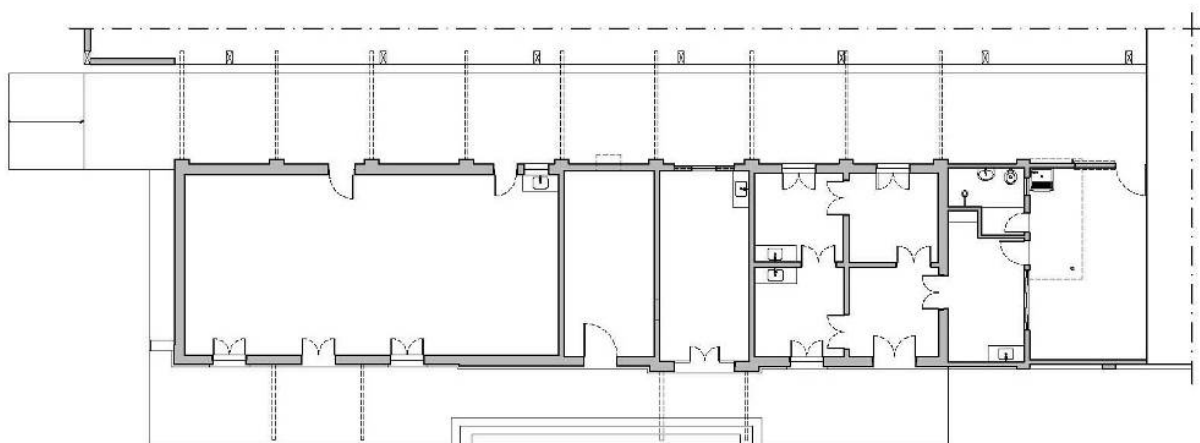
O partido da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga tem o formato retangular, com largura igual à aproximadamente 7,00 m (sete metros) na sua porção edificada mais larga e 6,90 m (seis metros e noventa centímetros) na porção mais estreita, com comprimento total de 28,40 m (vinte e oito metros e quarenta centímetros). Soma-se à edificação, ainda, um segundo volume, mais baixo que o primeiro, construído em sua fachada lateral direita e que abriga uma copa e uma instalação sanitária. A copa tem acesso pelo interior e exterior da edificação, já a instalação sanitária tem acesso apenas externo pela fachada lateral direita. Este volume possui largura de 2,70 m (dois metros e setenta centímetros) e profundidade de 6,90 m (seis metros e noventa centímetros) e foi acrescido na edificação.

A Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga obedece ao padrão rígido das especificações técnicas, da época dos primórdios da linha férrea, na sua solução de planta e na sua implantação e localização, repetindo os padrões comumente utilizados em outras estações construídas na mesma época. Entretanto, no que diz respeito ao seu tratamento estético, ela se liberta do estilo europeu e adota o ecletismo utilizado em edificações residenciais como inspiração.

A edificação apresenta um único pavimento com cobertura composta por um telhado com três águas mestras de caimento, com a cumeeira paralela à Rua Saturnino da Silveira. Já o volume do acréscimo da copa e banheiro possui telhado com três águas e cumeeira perpendicular à Rua Saturnino da Silveira. Apresenta na fachada frontal duas coberturas independentes, em uma água, mais baixas que a cobertura principal, cada uma cobrindo uma porta, uma na extremidade esquerda da fachada e outra cobrindo a porta principal da edificação, mais à esquerda da mesma fachada. Já a fachada posterior apresenta cobertura independente única, em uma água, abaixo da cobertura principal, que servia para cobrir a plataforma de embarque e desembarque.

A edificação é estruturada em alvenaria autoportante em tijolo cerâmico maciço, subdivida internamente conformando atualmente sete cômodos: sendo um deles destinado ao armazém na extremidade esquerda, a seguir um cômodo destinado à TELEMAR que encontra-se fechado, o outro é o hall e, à sua direita apresentam-se outros quatro cômodos. Além destes sete cômodos, têm-se na extremidade direita a copa e a instalação sanitária no volume mais baixo acrescido posteriormente.

A planta da edificação é resolvida de maneira bastante simples, característica justificada não apenas pelo tipo de uso, mas também devido às limitações construtivas da época, fazendo com que as dimensões e a distribuição dos cômodos, devido principalmente a estas características, mostrassem certa regularidade.



Planta atual da Estação Ferroviária de Biguatinga.

3.5. SISTEMA CONSTRUTIVO

As paredes da edificação são caracterizadas pela alvenaria estrutural, constituída de tijolos de barro cozido maciço, assentados com argamassa de cal e areia. As paredes externas apresentam maior espessura e são de dois tijolos, enquanto que as paredes internas são de apenas um tijolo. As vergas de portas e janelas dos vãos originais ocorrem em blocos do mesmo tijolo. Os alicerces são em pedra. Apresentam inevitavelmente maior espessura que as paredes citadas anteriormente. Os revestimentos externos são compostos por reboco em argamassa de cal e areia.

3.6. COBERTURA

A cobertura da edificação, como já descrito anteriormente, é composta por um telhado com três águas de caimento, sendo duas águas mestras e uma água tacaniça, com a cumeeira paralela à Rua Saturnino da Silveira. Água mestra são as águas da cobertura que têm a forma trapezoidal em telhados de plantas regulares e na Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga correspondem às águas voltadas para as fachadas frontal e posterior. Tacaniças, por sua vez, são as águas que tem o formato triangular e neste caso corresponde à água voltada para a fachada lateral direita. A fachada lateral esquerda possui empena triangular. Já o volume do acréscimo da copa e da instalação sanitária possui telhado mais baixo, com três águas e cumeeira perpendicular à Rua Saturnino da Silveira.

Apresenta também coberturas independentes, mais baixas que a cobertura principal, que cobrem portas na fachada frontal e toda a plataforma de embarque e desembarque na fachada posterior. Na fachada frontal são duas coberturas independentes, em uma água, uma cobrindo a porta na lateral direita e outra cobrindo a porta principal, ambas apresentam duas mãos-francesas arqueadas em estrutura metálica.

Já na fachada posterior, encontra-se cobertura única independente, em uma água com caída voltada para a fachada, com oito mãos-francesas, também em estrutura metálica, neste caso não são arqueadas. Estes telhados independentes atualmente estão sem telhas.

O telhado principal e do anexo apresenta engradamento em madeira sendo recoberto por telhas cerâmicas do tipo francesas. O engradamento é constituído basicamente por tesouras de peças robustas, cumeeiras, caibros, terças e frechais, com seções retangulares variáveis, em total consonância com as normas e técnicas de execução dos telhados tradicionais adotadas com maior rigor a partir do século XX. As ripas são em formas de régua, sobre as quais se apóiam as telhas, não havendo nesse caso, nenhum sistema auxiliar de fixação entre as partes, uma vez que as próprias telhas já possuem ressalto que as fixam em seus lugares. As cumeeiras são cobertas com telhas colocadas longitudinalmente, fixadas com a utilização de argamassa.

Apresenta também na fachada lateral direita, abaixo do telhado do anexo, um telhado mais baixo em uma água, com engradamento simples em madeira e coberto com telhas de amianto, feito posteriormente e de maneira improvisada para cobrir as portas de acesso à área externa e o tanque, sustentado por um pilar circular aonde apresenta balanço.

3.7. FACHADAS

A tipologia das fachadas da edificação corresponde à uniformidade do partido e ainda agrega características próprias definidas pelo estilo arquitetônico utilizado. Segundo Flávio de Lemos Carsalade:

“As composições eram marcadas pelas regras, com forte presença da simetria e do ornamento / diagramação de fachadas (estes também submetidos a uma articulação canônica), da platibanda e da justaposição de volumes como uma composição de partes, conforme arrogava a academia francesa.”¹⁵

A fachada frontal, aqui adotada como sendo a fachada paralela à Rua Saturnino da Silveira é bastante singela, desprovida de ornamentações, assim como as demais fachadas do edifício. É marcada pela existência de sete aberturas, sendo quatro portas e três janelas.

¹⁵ CARSALADE, Flávio de Lemos. *Notas sobre os Estilos dos Edifícios de Belo Horizonte. GUIA DOS BENS TOMBADOS DE BELO HORIZONTE*. Organização Maria Angela Reis de Castro. Belo Horizonte, 2006.

Nesta fachada é onde são realizados os principais acessos à edificação. Ela se diferencia das demais por apresentar projeção do volume que abriga o hall e porta de acesso principal. O conjunto de janelas e portas é harmônico e recebe tratamento uniforme. Destacam-se também nesta fachada as mãos francesas em estrutura metálica que sustentam as coberturas de duas das quatro portas de acesso ao prédio, conforme já explicitado em item anterior.

Percebe-se também nessa fachada recuo relativo ao armazém na extremidade esquerda e anexo, de altura menor, na extremidade direita, com pilar ressaltado na quina com a fachada direita.

A fachada lateral esquerda é uma fachada cega sem ornamentação, sem nenhum vão, sendo encimada por uma empena de formato triangular.

Na fachada lateral direita verifica-se desnível do prédio principal para o anexo. Não apresenta apuro estético, os vãos não são harmônicos e não apresentam tratamento uniforme, sendo duas portas e duas janelas. Possui um tanque na extremidade direita, coberto por telhado de uma água coberto por telha de amianto e sustentado por um pilar de sessão circular na lateral esquerda e apoiado no muro existente na sua lateral direita.

A fachada posterior, anteriormente voltada para a linha férrea apresenta marcação por colunas projetadas entre os vãos. Ela também se diferencia das demais pelo fato da existência da cobertura que avança para a proteção da plataforma de embarque e desembarque. É equipada com as mãos-francesas metálicas de sustentação da cobertura da plataforma, cada mão-francesa se apóia em uma das colunas presentes. Esta fachada apresenta quatro janelas e duas portas, já perderam a simetria e ritmo que apresentavam, pelas várias modificações nos vãos e vedações. Na extremidade esquerda, tomando como referencial o observador de frente para a fachada posterior, percebe-se o anexo, de altura menor, com pilar ressaltado na quina com a fachada lateral, ainda vê-se o perfil do puxado feito para cobrir o tanque.

Todas as fachadas da edificação principal apresentam beiral fechado por peça de madeira e forro também em madeira. Já no anexo o beiral é simples, sem fechamento em madeira e forro, deixando os caibros aparentes.

Atualmente todas as fachadas estão pintadas em branco e as esquadrias pintadas em cinza.

3.8. VÃOS E VEDAÇÕES

A Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga é caracterizada pela ausência de simétrica na distribuição de seus vãos ao longo de suas fachadas, prevalecendo, neste caso, a questão funcional dos mesmos, condicionadas pelas divisões internas dos cômodos, em detrimento de valores puramente estéticos de composição das fachadas.

Os vãos – portas e janelas – utilizam vedações trabalhadas e com características que correspondem à época da construção da edificação, obedecendo praticamente a um único padrão, sendo que as principais características que diferenciam os exemplares existentes se limitam basicamente às dimensões, à forma como foram executadas as folhas de vedação e as vergas.

Os vãos de portas e janelas possuem, na fachada frontal, vergas retas com os cantos arredondados em arco, já os vãos voltados para a fachada posterior e lateral direita possuem vergas retas. Não possuem enquadramentos trabalhados, sendo todos simples em argamassa sem ressalto ou rebaixos.

As janelas e portas voltadas para a fachada frontal apresentam tratamento mais apurado e possuem bandeira superior fixa com vedações em vidro liso incolor. Já as folhas de vedação são diferentes entre portas e janelas. Nas portas são verificados dois tipos, um com vedações em duas folhas almofadadas e outro com vedações em quatro folhas almofadadas, todas em madeira. Esta diferença está relacionada à importância dos cômodos, sendo a porta com quatro folhas almofadadas utilizada para a entrada principal que acessa o hall. As demais acessam os cômodos laterais. As portas presentes na porção direita da fachada frontal apresentam-se com três almofadas em cada folha, sendo a central de menor comprimento que as demais. Já a porta que fica na extremidade esquerda da fachada apresenta quatro almofadas em cada folha, duas maiores com a mesma dimensão, entremeadas por uma média e uma pequena na porção superior. Existe ainda uma porta que possui as mesmas dimensões das portas de duas folhas, entretanto, ela foi substituída por vedação metálica, em uma folha, também com bandeira em vedação metálica, essa porta fica do lado esquerdo da porta principal e é por onde é feito o acesso ao cômodo cedido à TELEMAR.

As janelas da fachada frontal, por sua vez, apresentam um só modelo de desenho, porém com pequena variação no acabamento de suas folhas. São de duas folhas cegas, com vedação em tabuas justapostas possuindo detalhe vazado na metade superior de cada folha. Nas janelas onde ficava o armazém (depósito de “secos e molhados”) o vazado é em forma de folha, já na janela da porção direita o vazado é circular. Nesta janela, encontra-se também, do lado externo, folha tipo guilhotina em caixilho de madeira e vidro. Essa última janela parece ser o modelo original, sendo as demais provavelmente feitas posteriormente.

As janelas e portas voltadas para a fachada posterior não apresentam bandeira. Entretanto, salvou-se a bandeira da porta de acesso principal do hall à plataforma de embarque e desembarque, que possui o mesmo acabamento da porta de acesso do hall à Rua Saturnino da Silveira, com verga reta com os cantos arredondados e caixilhos em madeira com vedação em vidro. Abaixo desta bandeira, apresenta-se janela basculante metálica com vedação em vidro e dimensões bem menores que a bandeira.

Esta fachada apresenta outro basculante ao lado de uma das duas portas existente ali, na porção direita, tomando como referencia o observador de frente à fachada posterior. Essas portas são simples, em uma folha de abrir cada. Para completar os vãos da fachada posterior encontram-se duas janelas, em duas folhas cegas, almofadadas, cada folha apresenta três almofadas de igual tamanho, subdivididas ao meio. Através da análise de fotos antigas, acredita-se que essa seja o modelo original das janelas da fachada posterior.

Na Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga não são verificadas portas de correr, típicas deste tipo de edificação, principalmente nos cômodos originalmente destinados aos armazéns (depósitos de “secos e molhados”). Nesse edifício as folhas de vedação são sempre de abrir. Os marcos e alisares das portas são em madeira, sendo os alisares em madeira internamente e em argamassa externamente.

O volume acrescido posteriormente à edificação para instalação da copa e da instalação sanitária apresenta portas e janelas com características distintas das demais vedações da edificação e são caracterizados pela simplicidade e pela ausência de preocupação estética, sem bandeiras e com vergas retas. As portas são em veneziana metálica e as janelas de correr ou basculantes, metálicas com vedação em vidro.

As portas internas, são ainda originais, com bandeira fixa em caixilho de madeira vedada com vidro, verga reta e duas folhas cegas com vedação em tabuas justapostas.

3.9. FORROS

A Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga apresenta atualmente forros em poucos cômodos, estando a maior parte da edificação em telha vã. Os forros restantes são em tabuado de madeira tipo “saia e camisa” com tabeira e cimalha com ressaltos, também em madeira. Estes forros recebem pintura na cor azul e não estão presentes nos dois cômodos na porção esquerda da edificação, armazém e telefonia, e nos cômodos no volume mais baixo acrescido onde estão a copa e a instalação sanitária.

3.10. PISOS

Os revestimentos dos pisos internos da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga foram quase que totalmente alterados e atualmente verifica-se a utilização de revestimento em cerâmica de formato retangular nos cômodos da porção direita. Já nos cômodos da porção esquerda atualmente são em revestimento cimentício. O único piso original da edificação encontra-se no hall e é em ladrilho hidráulico com tabeira do mesmo material, apresenta-se com desenhos geométricos nas cores vermelho e branco. Nas áreas externas o material empregado para revestimento dos pisos é o cimentado comum.

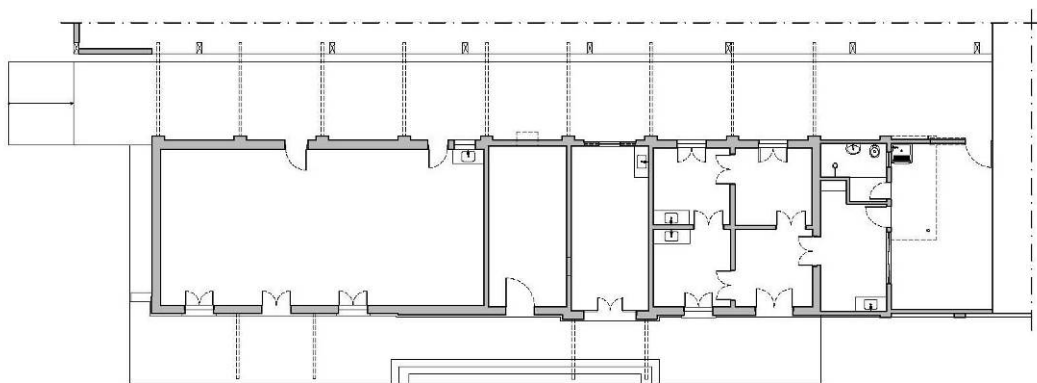
3.11. TRATAMENTO DO INTERIOR

Em toda a edificação, verifica-se um caráter mais utilitário nos acabamentos. Esta condição é ressaltada, ainda, pelo fato das diversas descaracterizações pelo qual a edificação passou, principalmente, às realizadas para as adaptações sofridas pela mesma. Os forros em madeira talvez sejam os únicos elementos da edificação onde se observação maior preocupação estética.

O levantamento fotográfico a seguir ocorreu na ocasião da visita realizada pelo arquiteto Rafael Caldeira Ferreira Pinto à Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga, edificação localizada à Rua Saturnino da Silveira, s/nº. Bairro Rural de Biguatinga, São Pedro da União / MG, durante os dias 31 de outubro e 1º de novembro de 2019.

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)**DESCRIÇÃO:**

Vista geral da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga a partir da Rua Saturnino da Silveira, com destaque para a fachada frontal e lateral esquerda. A edificação está praticamente isenta de interferências visuais edificadas, devido a sua localização e do gabarito das poucas construções do seu entorno imediato ser uniforme, sendo predominantemente horizontal e em nível abaixo da linha férrea.

CROQUI ESQUEMÁTICO:**FOTO 01**

Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)

DESCRIÇÃO:

Vista geral da fachada lateral esquerda da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga. A edificação obedece ao padrão rígido das especificações técnicas, da época dos primórdios da linha férrea, na sua solução de planta e na sua implantação e localização, repetindo os padrões comumente utilizados em outras estações construídas na mesma época.

CROQUI ESQUEMÁTICO:

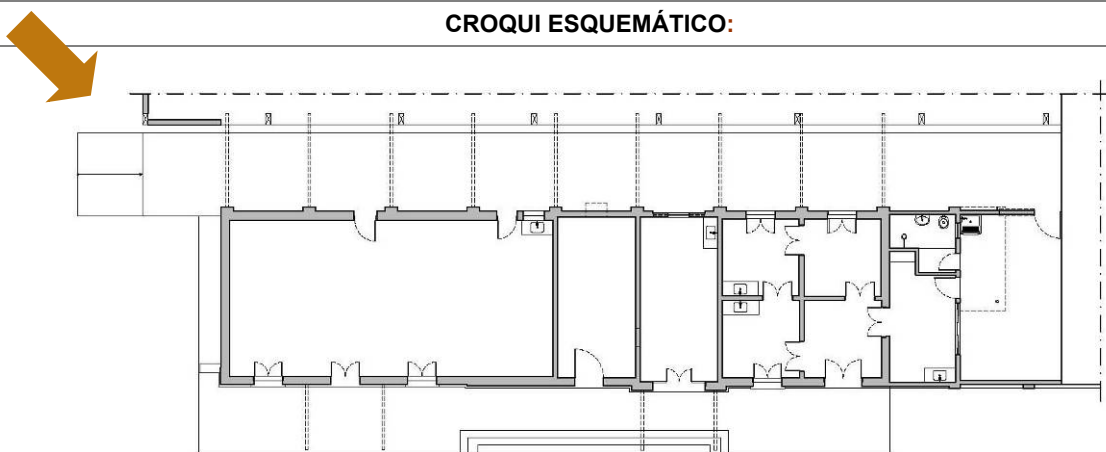


FOTO 02

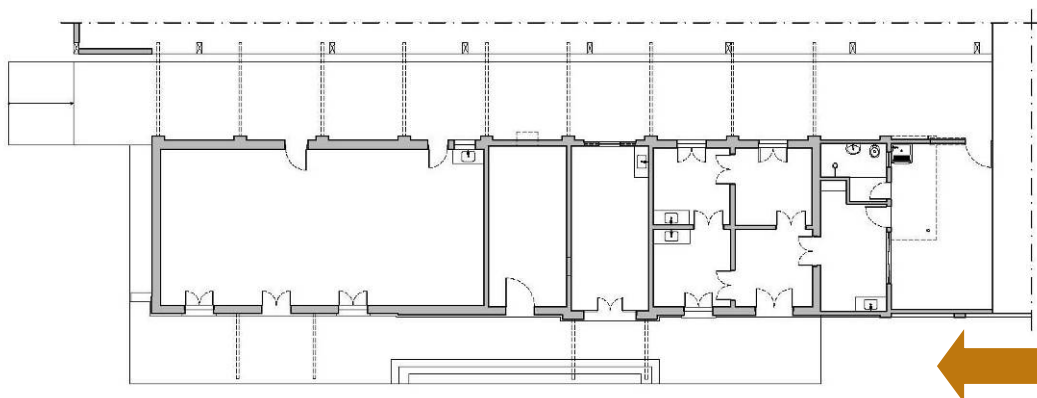


Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)**DESCRIÇÃO:**

Vista parcial da fachada frontal e da fachada lateral direita da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga. O partido da edificação tem o formato retangular, com largura igual à aproximadamente 7,00 m na sua porção edificada mais larga e 6,90 m na porção mais estreita, com comprimento total de 28,40 m. Soma-se à edificação um segundo volume, mais baixo que o primeiro, construído em sua fachada lateral direita e que abriga uma copa e uma instalação sanitária.

CROQUI ESQUEMÁTICO:**FOTO 03**

Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)

DESCRIÇÃO:

Vista geral da fachada posterior da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga, a partir do interior do Ginásio Poliesportivo. A edificação é estruturada em alvenaria autoportante em tijolo cerâmico maciço, subdividida internamente conformando atualmente sete cômodos. Além destes sete cômodos, têm-se na extremidade direita a copa e a instalação sanitária no volume mais baixo acrescentado posteriormente.

CROQUI ESQUEMÁTICO:

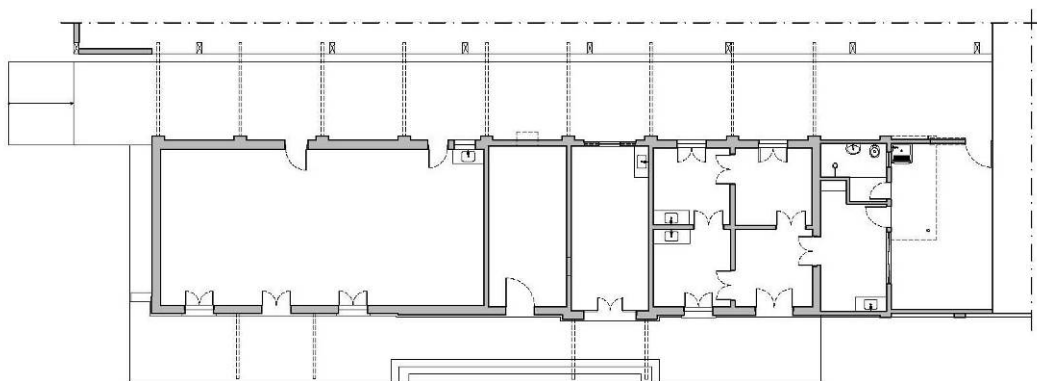


FOTO 04

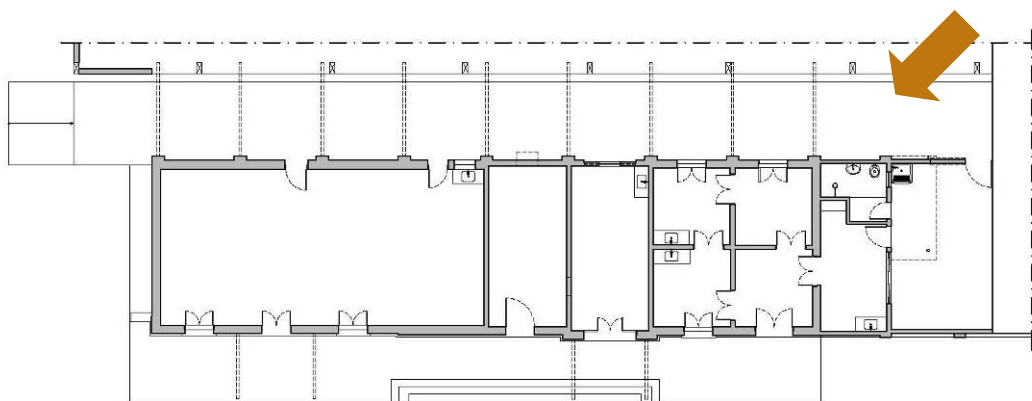


Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)**DESCRIÇÃO:**

Vista parcial do telhado da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga. A edificação apresenta um único pavimento com cobertura composta por um telhado com três águas mestras de caimento, com a cumeeira paralela à Rua Saturnino da Silveira. Já o volume do acréscimo da copa e banheiro possui telhado com três águas e cumeeira perpendicular à Rua Saturnino da Silveira.

CROQUI ESQUEMÁTICO:**FOTO 05**

Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)

DESCRIÇÃO:

Vista geral do engradamento da cobertura no volume principal da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga. O engradamento é constituído basicamente por tesouras de peças robustas, cumeeiras, caibros, terças e frechais, com seções retangulares variáveis, em total consonância com as normas e técnicas de execução dos telhados tradicionais adotadas com maior rigor a partir do século XX.

CROQUI ESQUEMÁTICO:

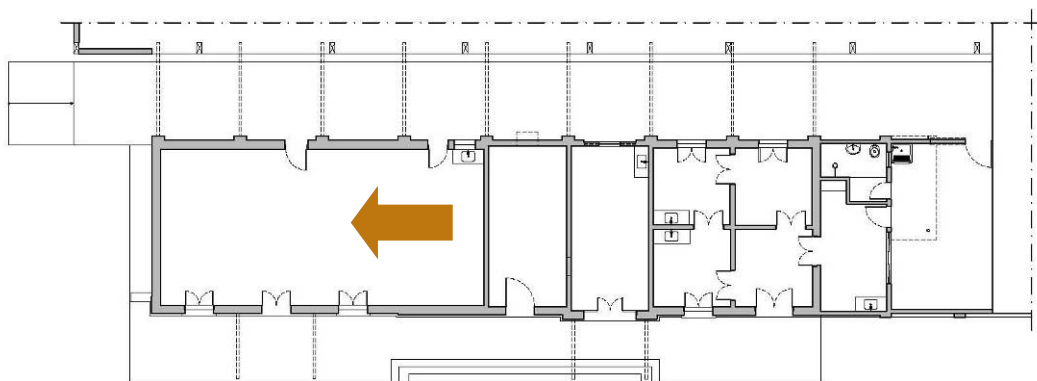


FOTO 06

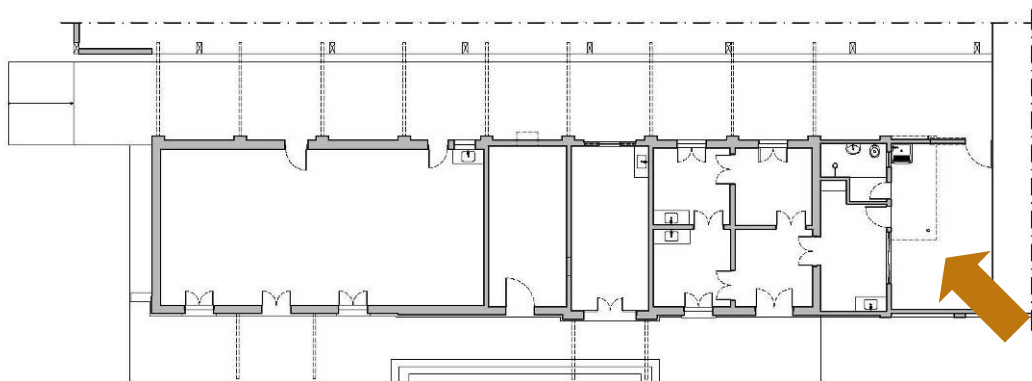


Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)**DESCRIÇÃO:**

Vista da fachada lateral direita da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga. Nota-se abaixo do telhado do anexo, um telhado mais baixo em uma água, com engradamento simples em madeira e coberto com telhas de amianto, feito posteriormente e de maneira improvisada para cobrir as portas de acesso à área externa e o tanque, sustentado por um pilar circular aonde apresenta balanço.

CROQUI ESQUEMÁTICO:**FOTO 07**

Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)

DESCRIÇÃO:

Detalhe das mãos-francesas metálicas existentes na fachada posterior da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga. Nesta fachada são 08 (oito) mãos-francesas, com uma água voltada em direção à fachada onde era posicionada uma calha, também metálica, que foi removida, assim como as telhas metálicas.

CROQUI ESQUEMÁTICO:

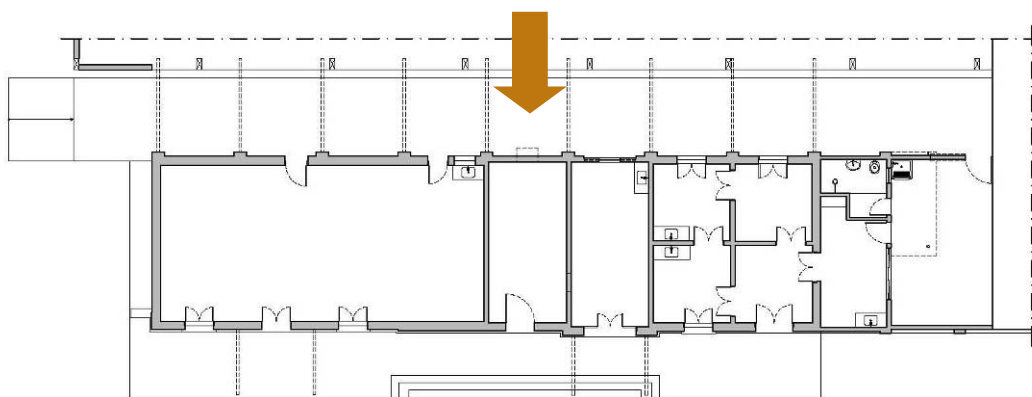


FOTO 08

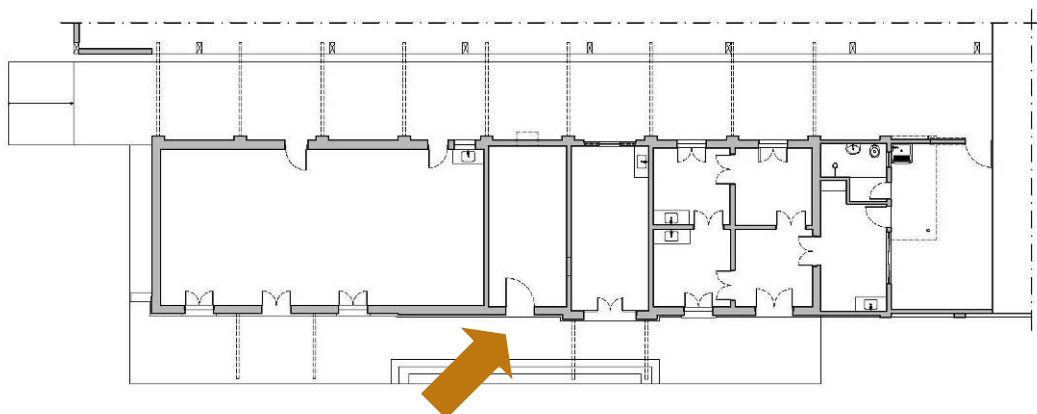


Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)**DESCRIÇÃO:**

Detalhe das mãos-francesas do acesso principal da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga. Diferentemente das mãos-francesas da fachada posterior, estas são arqueadas, entretanto, o caimento da água desta cobertura também é voltado em direção à fachada onde também era posicionada uma calha, também metálica, que foi removida, assim como as telhas metálicas.

CROQUI ESQUEMÁTICO:**FOTO 09**

Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)

DESCRIÇÃO:

Detalhe das mãos-francesas do acesso ao cômodo do armazém da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga. Diferentemente das mãos-francesas da fachada posterior, estas são arqueadas, entretanto, o caimento da água desta cobertura também é voltado em direção à fachada onde também era posicionada uma calha, também metálica, que foi removida, assim como as telhas metálicas.

CROQUI ESQUEMÁTICO:

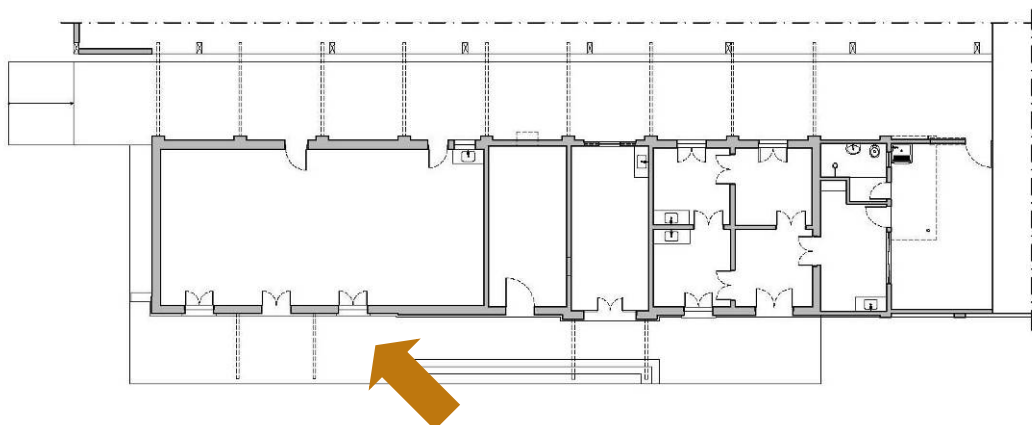


FOTO 10

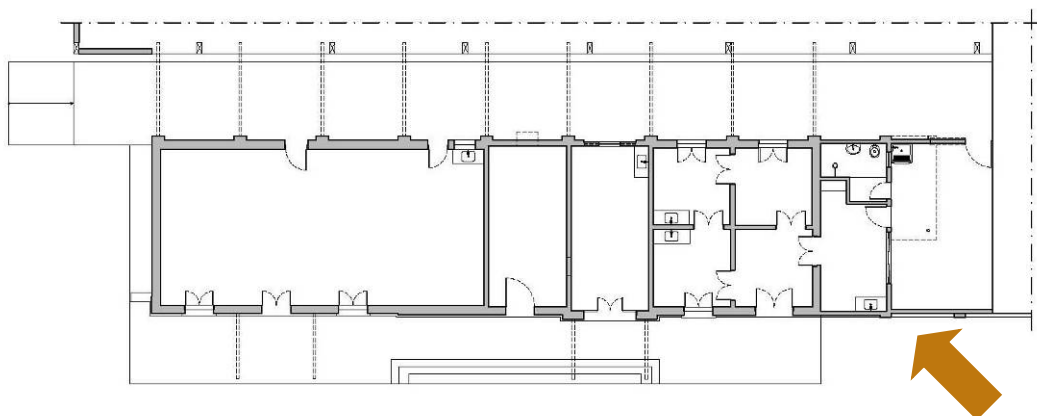


Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)**DESCRIÇÃO:**

Detalhes dos beirais dos telhados da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga. No volume principal da edificação nota-se a utilização de forro guarda-pó sob os beirais, enquanto que no telhado do volume do acréscimo os beirais são desprovidos deste elemento, deixando os caibros aparentes.

CROQUI ESQUEMÁTICO:**FOTO 11**

Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)

DESCRIÇÃO:

A fachada frontal da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga, aqui adotada como sendo a fachada paralela à Rua Saturnino da Silveira é bastante singela, sem ornamentações, assim como as demais fachadas do edifício. É marcada pela existência de sete aberturas, sendo quatro portas e três janelas. Nessa fachada é onde são realizados os principais acessos à edificação. Ela se diferencia das demais por apresentar projeção do volume que abriga o hall e porta de acesso principal.

CROQUI ESQUEMÁTICO:

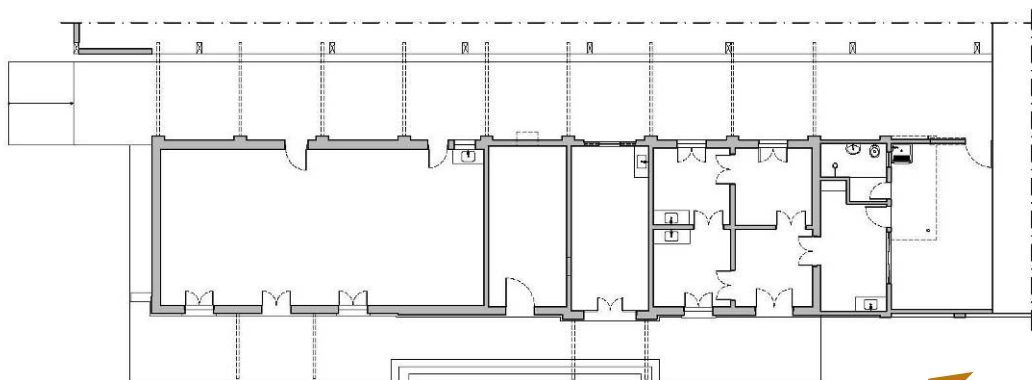


FOTO 12

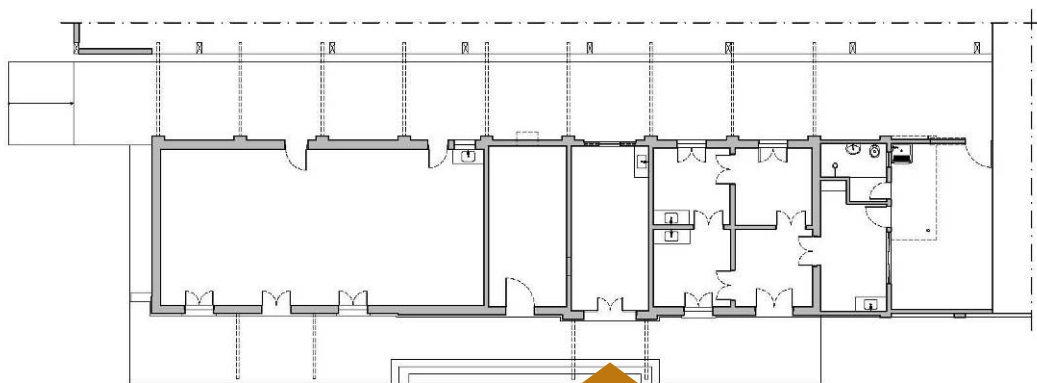


Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)**DESCRIÇÃO:**

Porção lateral direita da fachada frontal da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga. Destacam-se também nessa fachada as mãos francesas em estrutura metálica que sustentam as coberturas de duas das quatro portas de acesso ao prédio, conforme já explicitado em item anterior.

CROQUI ESQUEMÁTICO:**FOTO 13**

Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)

DESCRIÇÃO:

Vista da fachada frontal e lateral direita da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga. Na fachada lateral direita verifica-se desnível do prédio principal para o anexo.

CROQUI ESQUEMÁTICO:

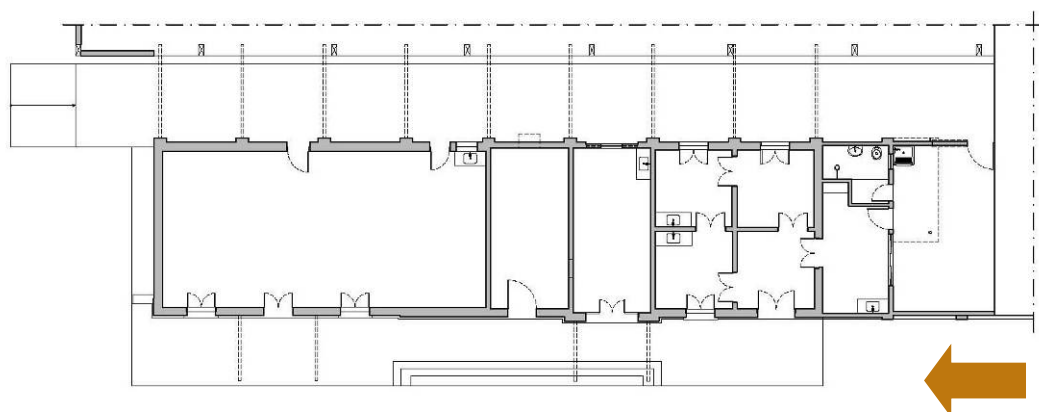


FOTO 14

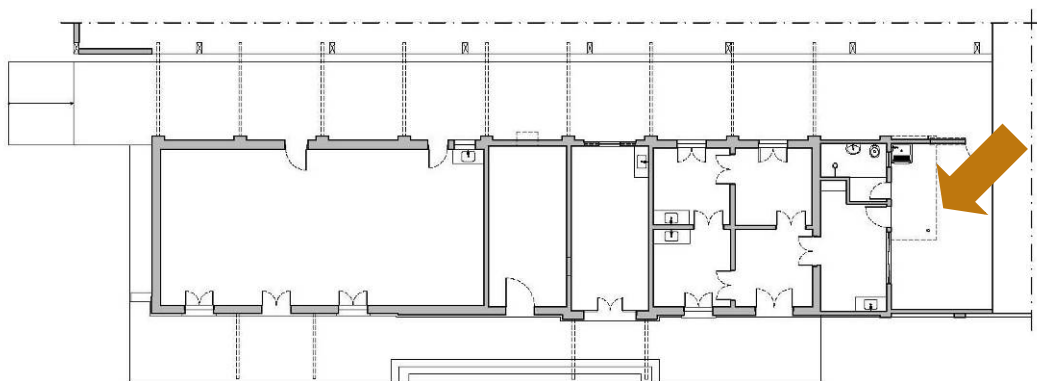


Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)**DESCRIÇÃO:**

Vista geral da fachada lateral direita da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga. Assim como nas demais fachadas da edificação, a fachada lateral direita não apresenta apuro estético, os vãos não são harmônicos e não apresentam tratamento uniforme, sendo duas portas metálicas e duas janelas metálicas com vedação em vidro, uma com quatro folhas, sendo duas fixas e duas de correr e outra do tipo basculante.

CROQUI ESQUEMÁTICO:**FOTO 15**

Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)

DESCRIÇÃO:

Vista parcial da fachada lateral direita e da fachada posterior da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga. Esta fachada, anteriormente voltada para a linha férrea apresenta marcação por colunas projetadas entre os vãos. Ela também se diferencia das demais pelo fato da existência da cobertura que avança para a proteção da plataforma de embarque e desembarque.

CROQUI ESQUEMÁTICO:

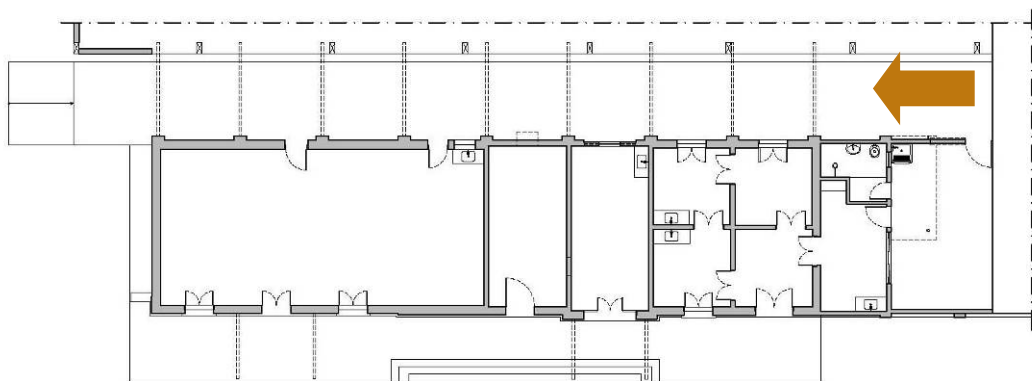


FOTO 16

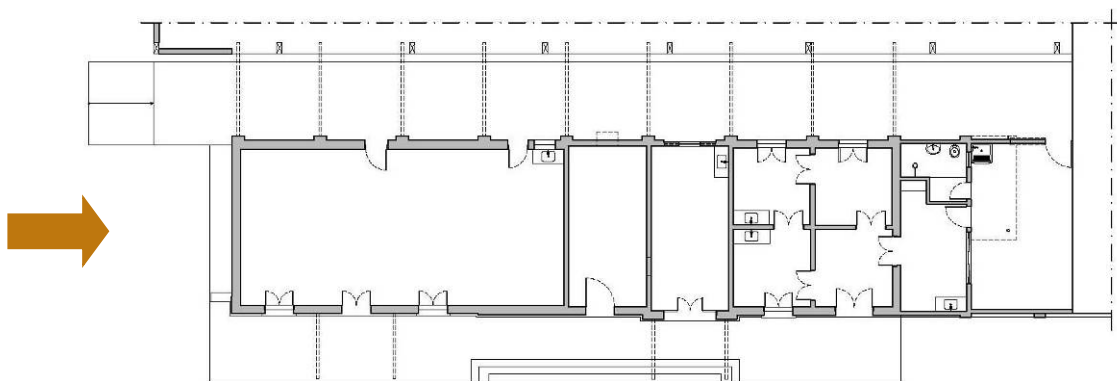


Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)**DESCRIÇÃO:**

A fachada lateral esquerda da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga é uma fachada cega sem ornamentação, sem nenhum vão, sendo encimada por uma empena de formato triangular. Nesta fachada verifica-se o padrão de entrada de energia da edificação.

CROQUI ESQUEMÁTICO:**FOTO 17**

Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)

DESCRIÇÃO:

Vista parcial da porção direita da fachada frontal da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga. As janelas e portas voltadas para a fachada frontal apresentam tratamento mais apurado e possuem bandeira superior fixa com vedações em vidro liso incolor. Já as folhas de vedação são diferentes entre portas e janelas.

CROQUI ESQUEMÁTICO:

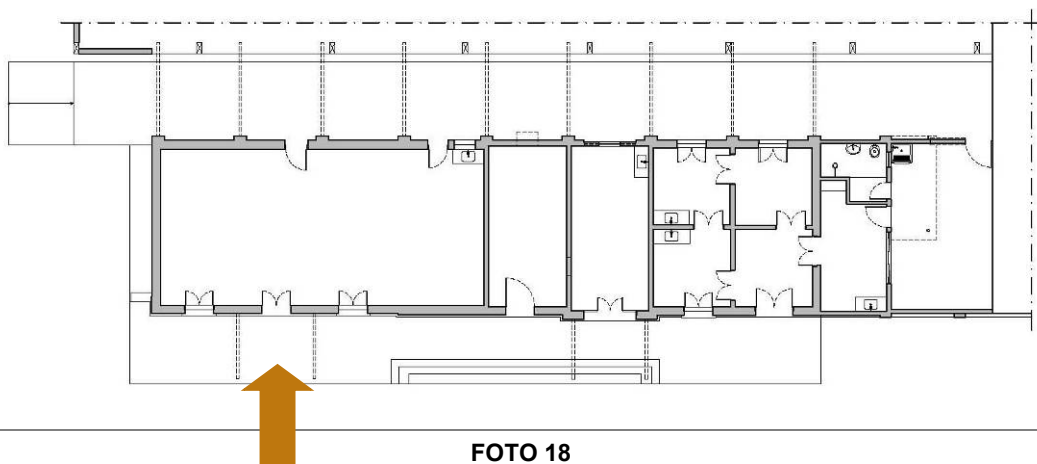


FOTO 18

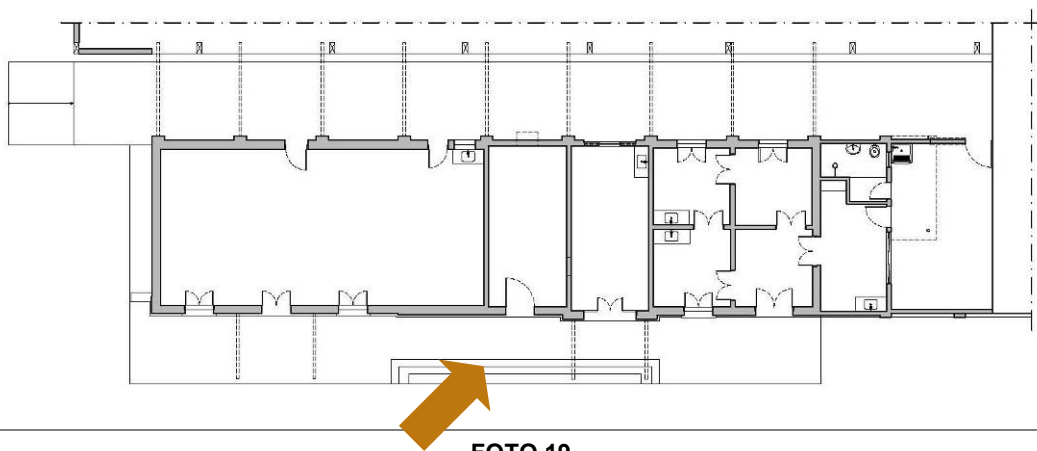


Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)**DESCRIÇÃO:**

Vista geral da porta principal localizada na fachada frontal da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga. Apresenta verga reta com os cantos arredondados, sendo encimada por uma bandeira fixa com caixilhos de madeira e vedação em vidro, ausentes no momento, com as folhas de vedação em madeira e almofadadas e divididas em quatro partes.

CROQUI ESQUEMÁTICO:**FOTO 19**

Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)

DESCRIÇÃO:

Detalhe da porta metálica de acesso ao cômodo cedido à TELEMAR localizado na fachada frontal da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga. Originalmente, no local dessa porta existia uma janela de peitoril.

CROQUI ESQUEMÁTICO:

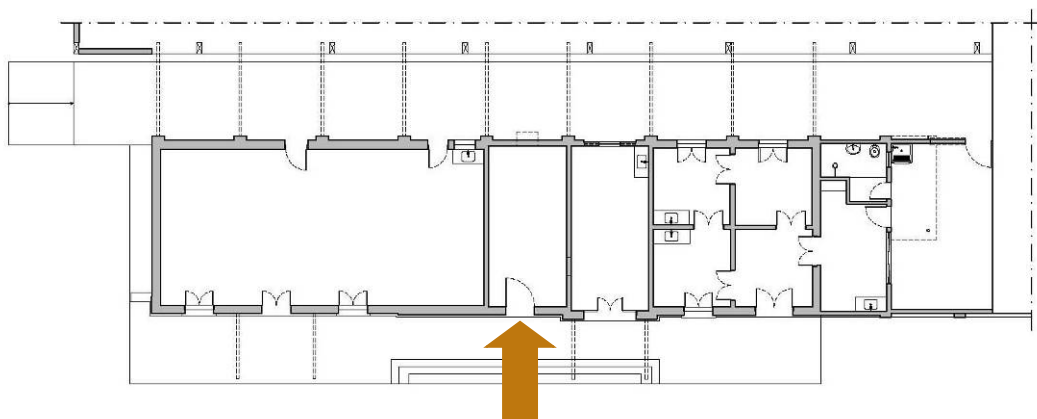


FOTO 20

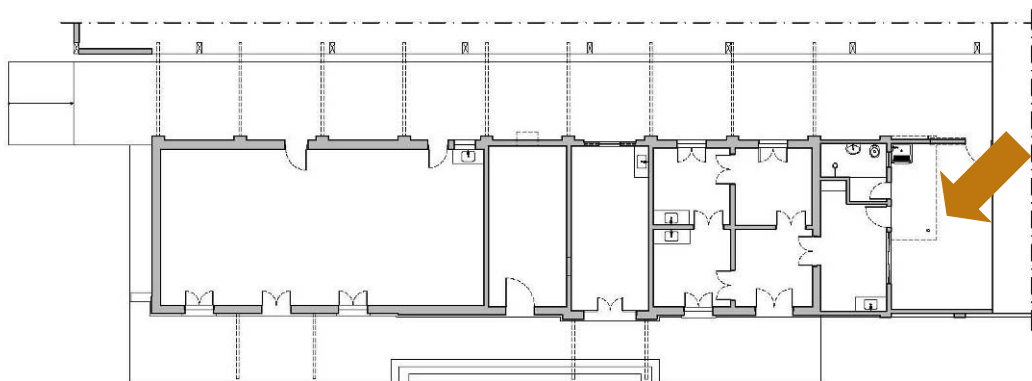


Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)**DESCRIÇÃO:**

O volume acrescido posteriormente à edificação para instalação da copa e da instalação sanitária apresenta portas e janelas com características distintas das demais vedações da edificação e são caracterizados pela simplicidade e pela ausência de preocupação estética, sem bandeiras e com vergas retas. As portas são em veneziana metálica e as janelas de correr ou basculantes, metálicas com vedação em vidro.

CROQUI ESQUEMÁTICO:**FOTO 21**

Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)

DESCRIÇÃO:

Detalhe da janela metálica e com vedação em vidro localizada na fachada lateral direita da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga. Apresenta verga reta e quatro folhas, sendo duas fixas e duas folhas de correr.

CROQUI ESQUEMÁTICO:

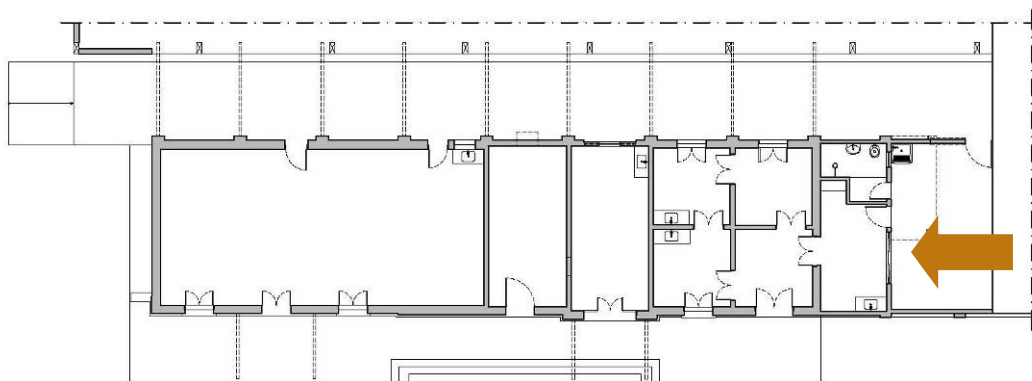


FOTO 22

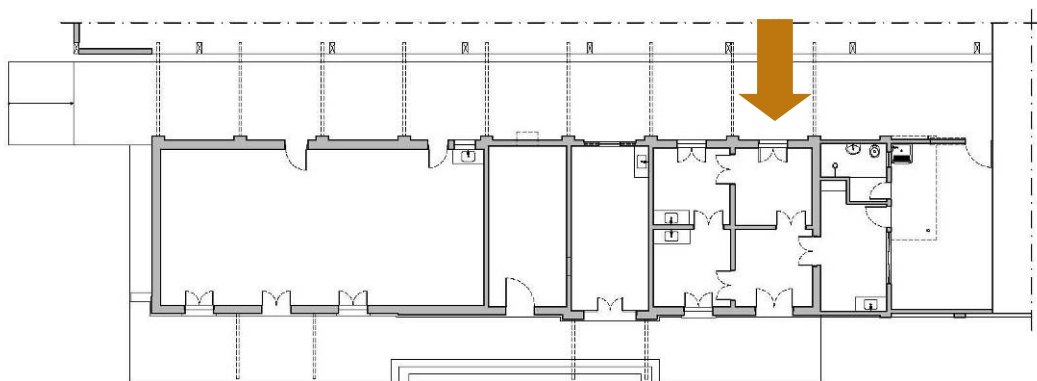


Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)**DESCRIÇÃO:**

Detalhe do modelo de janela voltada para a fachada posterior da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga. Apresenta verga reta e duas folhas cegas de madeira com sistema de abertura simples. Diferentemente das janelas da fachada frontal, as janelas dessa fachada não possuem bandeiras.

CROQUI ESQUEMÁTICO:**FOTO 23**

Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)

DESCRIÇÃO:

Detalhe do vão de porta que foi entaipado na fachada posterior. Nessa intervenção salvou-se a bandeira da porta de acesso principal do hall à plataforma de embarque e desembarque, que possui o mesmo acabamento da porta de acesso do hall à Rua Saturnino da Silveira, com verga reta com os cantos arredondados e caixilhos em madeira com pano de vidro. Abaixo desta bandeira, apresenta-se janela basculante metálica com vedação em vidro e dimensões bem menores que a bandeira.

CROQUI ESQUEMÁTICO:

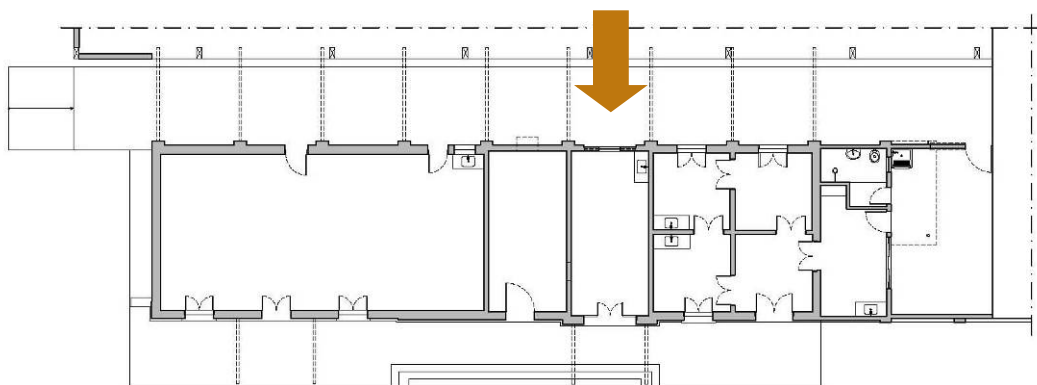


FOTO 24

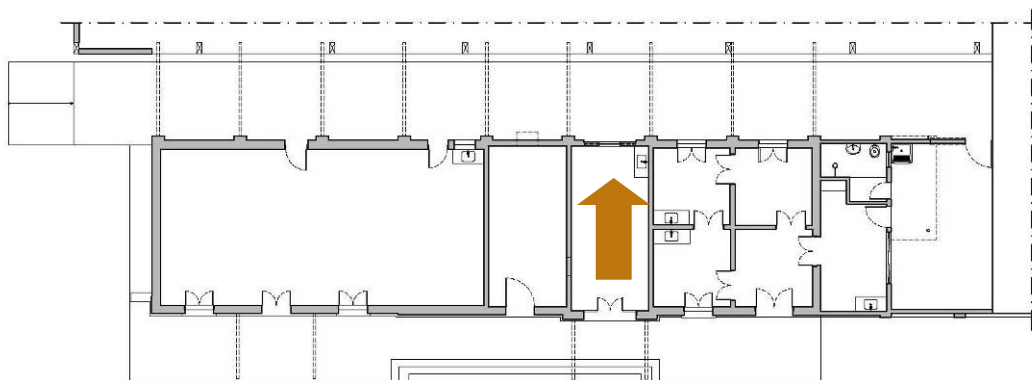


Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)**DESCRIÇÃO:**

Vista interna do vão de porta que foi entaipado. Nessa intervenção salvou-se a bandeira da porta de acesso principal do hall à plataforma de embarque e desembarque, que possui o mesmo acabamento da porta de acesso do hall à Rua Saturnino da Silveira, com verga reta com os cantos arredondados e caixilhos em madeira com pano de vidro. Abaixo desta bandeira, apresenta-se janela basculante metálica com vedação em vidro e dimensões bem menores que a bandeira.

CROQUI ESQUEMÁTICO:**FOTO 25**

Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)

DESCRIÇÃO:

Detalhe de janela basculante e porta de madeira instalada em intervenção realizada na fachada posterior da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga.

CROQUI ESQUEMÁTICO:

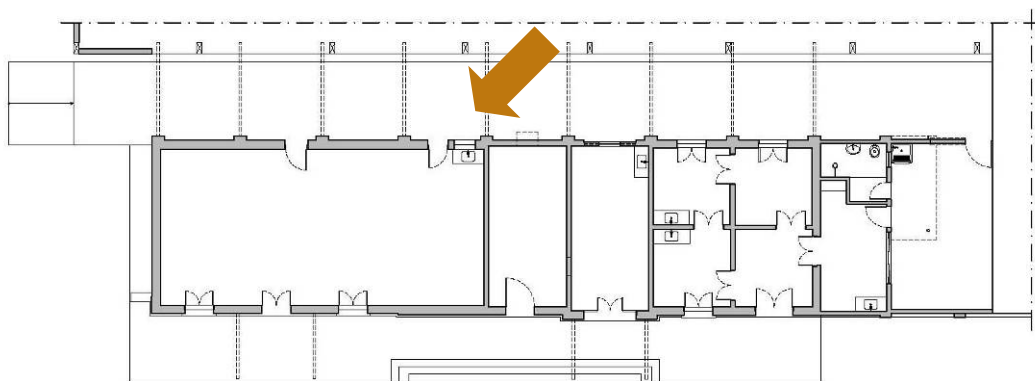


FOTO 26

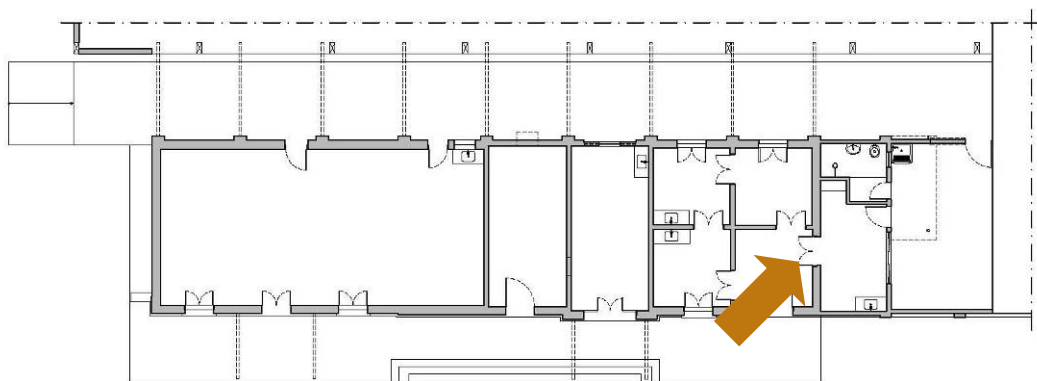


Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)**DESCRIÇÃO:**

As portas internas da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga, são ainda originais, com bandeira fixa em caixilho de madeira vedada com vidro, verga reta e duas folhas cegas com vedação em tabuas justapostas.

CROQUI ESQUEMÁTICO:**FOTO 27**

Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)

DESCRIÇÃO:

Detalhe do modelo de janela original existente na fachada frontal da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga. As janelas da fachada frontal, por sua vez, apresentam um só modelo de desenho, porém com pequena variação no acabamento de suas folhas. São de duas folhas cegas, com vedação em tabuas justapostas possuindo detalhe vazado na metade superior de cada folha. Nesta janela, encontra-se também, do lado externo, folha tipo guilhotina em caixilho de madeira e vidro.

CROQUI ESQUEMÁTICO:

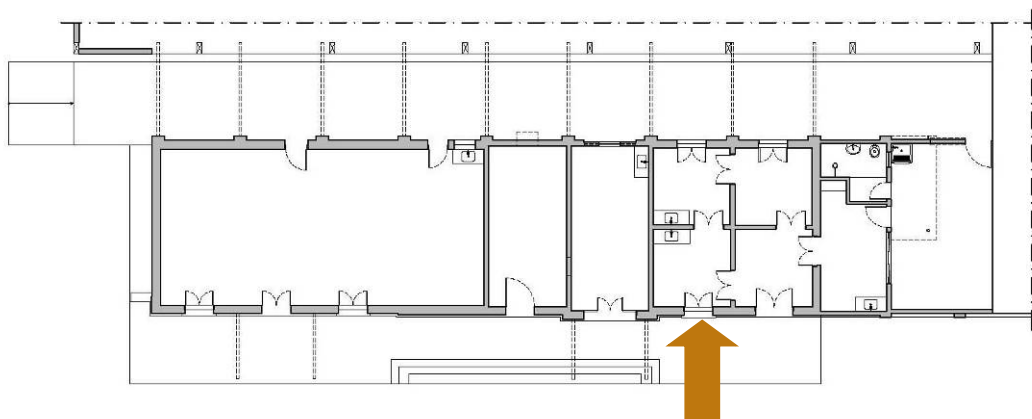


FOTO 28

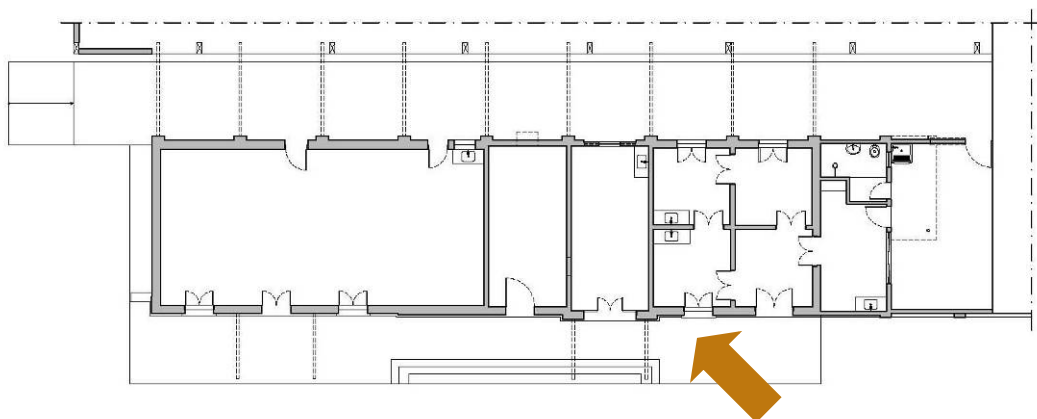


Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)**DESCRIÇÃO:**

Detalhe da parte superior do modelo de janela verificado na fachada principal da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga.

CROQUI ESQUEMÁTICO:**FOTO 29**

Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)

DESCRIÇÃO:

Detalhe da parte inferior do modelo de janela verificado na fachada principal da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga.

CROQUI ESQUEMÁTICO:

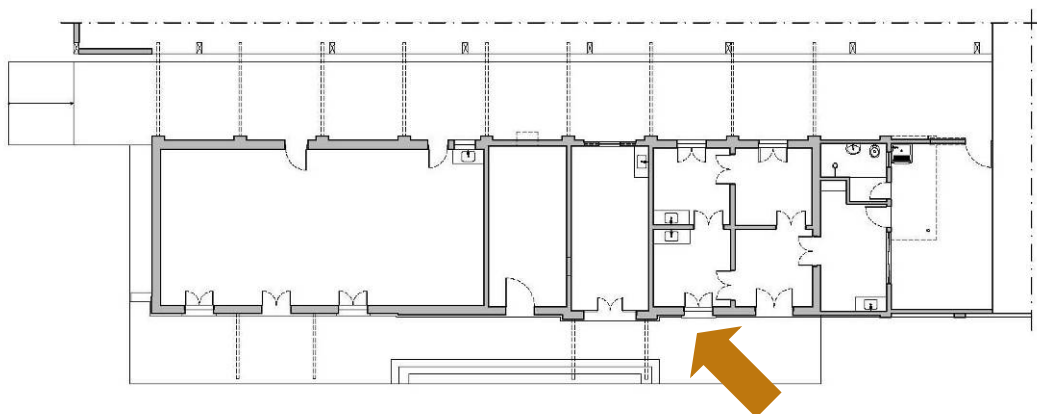


FOTO 30

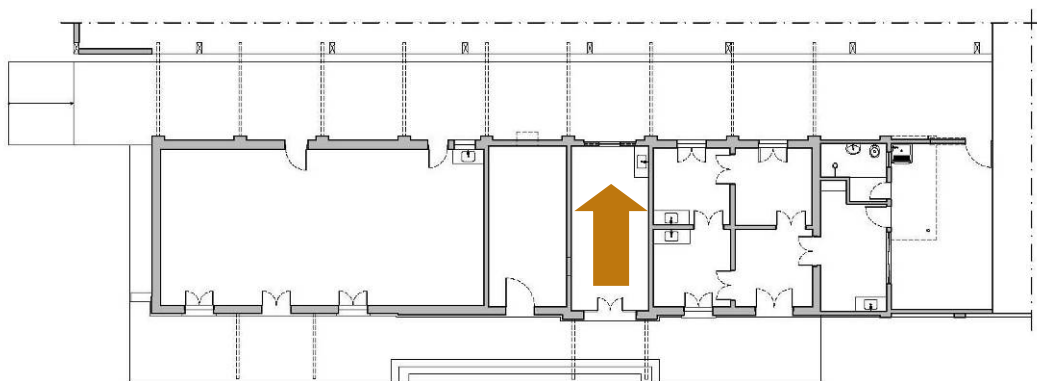


Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)**DESCRIÇÃO:**

Detalhe do forro em tabuado de madeira tipo “saia e camisa” com tabeira e cimalha com ressaltos, também em madeira, do cômodo de acesso principal da edificação.

CROQUI ESQUEMÁTICO:**FOTO 31**

Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)

DESCRIÇÃO:

Detalhe do forro em tabuado de madeira tipo “saia e camisa” com tabeira e cimalha com ressaltos, também em madeira verificados nos demais cômodos da edificação aonde este elemento está presente.

CROQUI ESQUEMÁTICO:

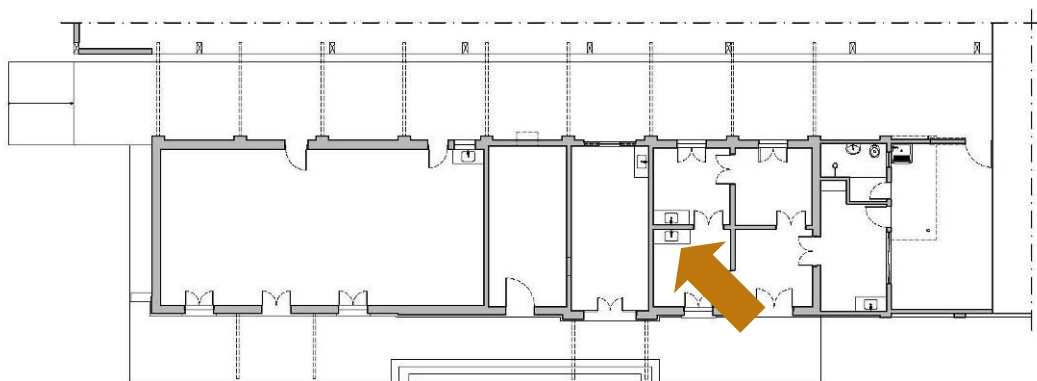


FOTO 32

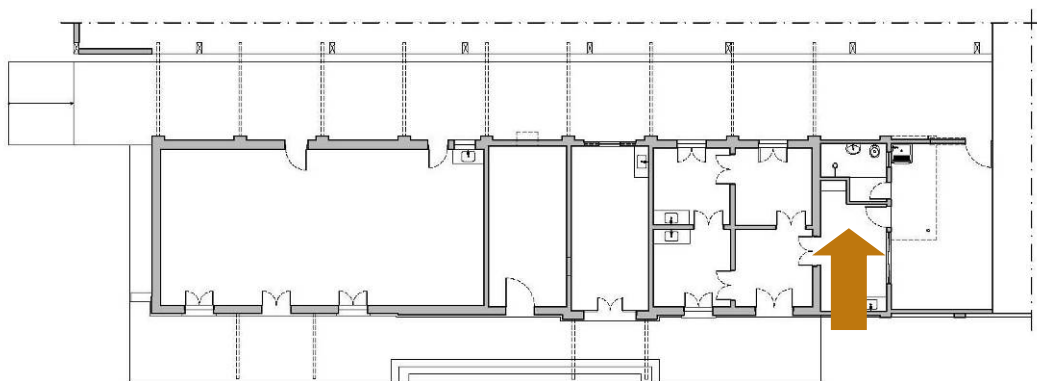


Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)**DESCRIÇÃO:**

No volume acrescido da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga, localizado a sua direita e aonde estavam abrigados os cômodos da copa e da instalação sanitária, nota-se a presença de barrotes de madeira, que indicam que no local existiam forros de madeira, entretanto, talvez pelo precário estado de conservação, esse elemento foi removido nesta parte da edificação.

CROQUI ESQUEMÁTICO:**FOTO 33**

Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)

DESCRIÇÃO:

Vista geral do piso cimentado da plataforma de embarque e desembarque da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga.

CROQUI ESQUEMÁTICO:

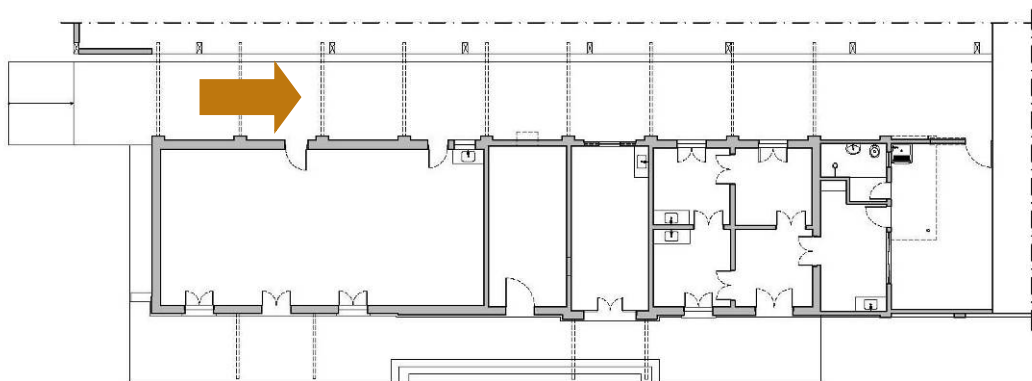


FOTO 34

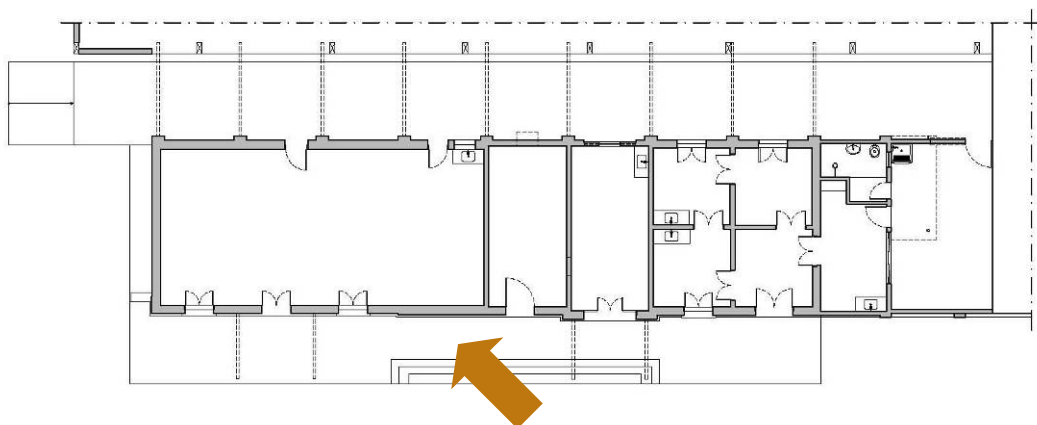


Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)**DESCRIÇÃO:**

Detalhe da escada de acesso à plataforma frontal de embarque e desembarque da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga. Esta plataforma foi aumentada, tendo sua conformação alterada. Atualmente seu piso encontra-se revestido por cimentoado comum.

CROQUI ESQUEMÁTICO:**FOTO 35**

Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)

DESCRIÇÃO:

Vista geral do cômodo do armazém da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga. Esta parte da edificação apresenta piso cimentado e é desprovida de forro. As alvenarias são revestidas por argamassa de cimento, desempenadas e recebem pintura na cor branca. Nota-se nas alvenarias paralelas à cumeeira vestígios dos portões de correr que permitiam o acesso ao cômodo pelas fachadas frontal e posterior e que foram entaipados ou foram substituídos por vãos menores.

CROQUI ESQUEMÁTICO:

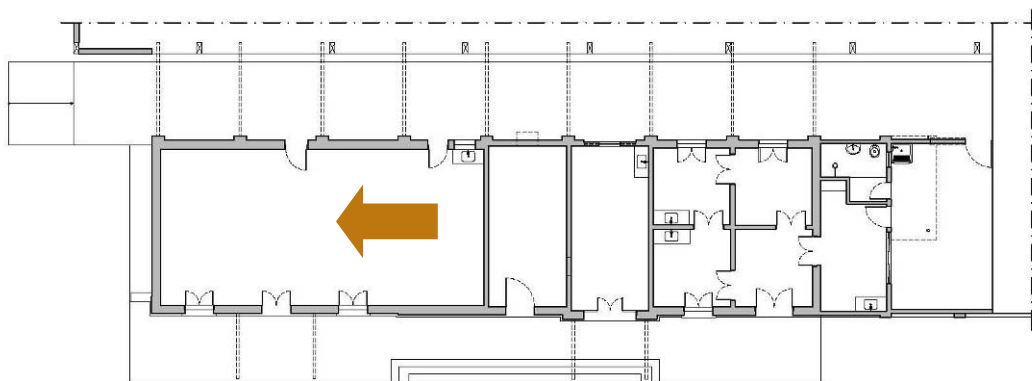


FOTO 36

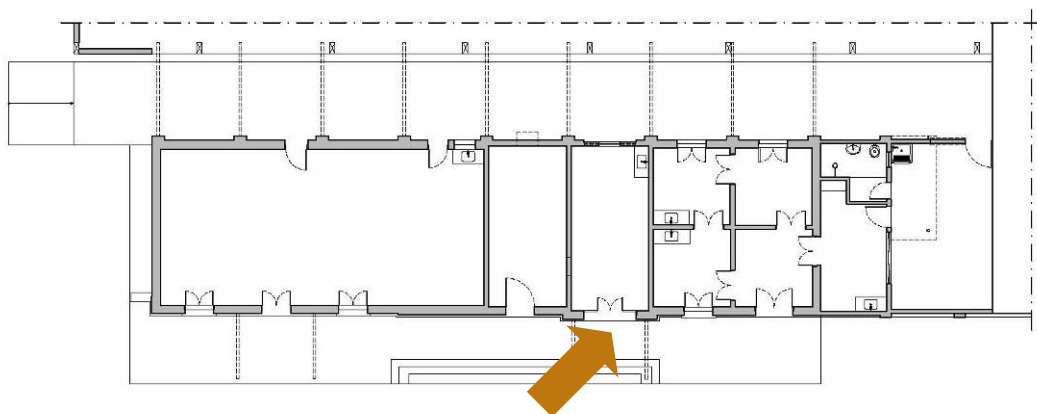


Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)**DESCRIÇÃO:**

Detalhe do piso de ladrilhos hidráulicos do “Hall” da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga. Atualmente este piso encontra-se com muitas sujidades aderidas, dificultando a leitura de suas cores e desenhos.

CROQUI ESQUEMÁTICO:**FOTO 37**

Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)

DESCRIÇÃO:

Os revestimentos dos pisos internos da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga foram quase que totalmente alterados e atualmente verifica-se a utilização de revestimento em cerâmica de formato retangular nos cômodos da porção direita.

CROQUI ESQUEMÁTICO:

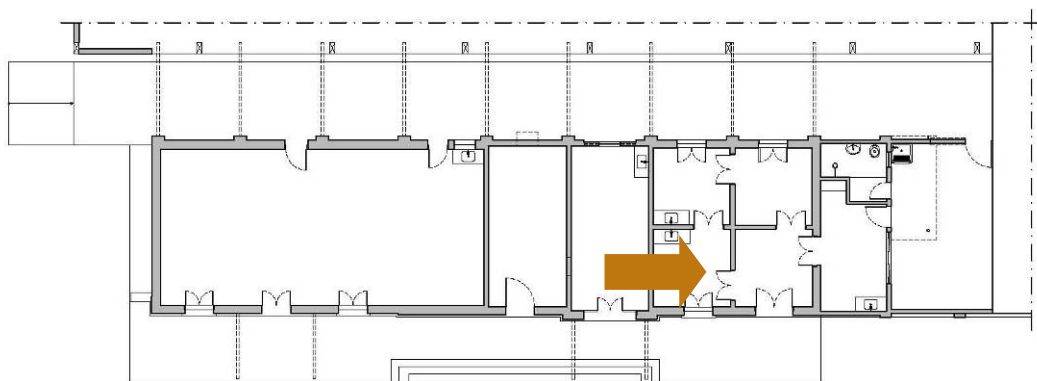


FOTO 38

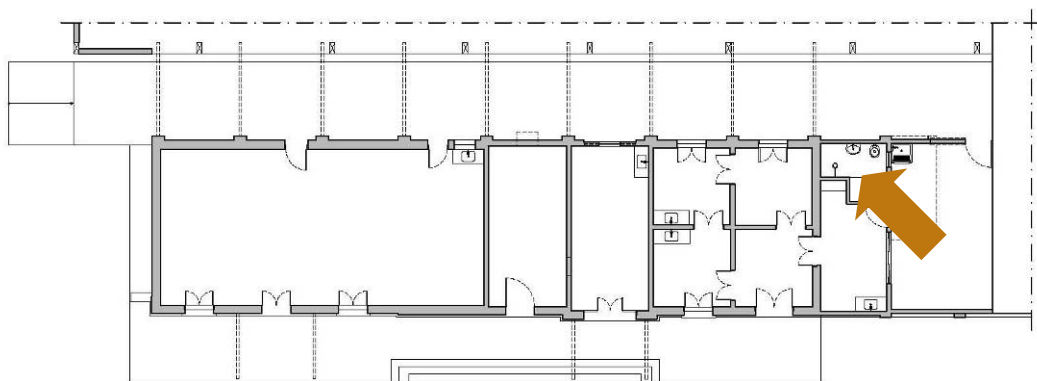


Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)**DESCRIÇÃO:**

Na instalação sanitária nota-se a utilização da mesma cerâmica verificada nos cômodos da porção direita da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga.

CROQUI ESQUEMÁTICO:**FOTO 39**

Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)

DESCRIÇÃO:

Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga. Detalhe de uma das pias inseridas na edificação, nos cômodos da porção direita.

CROQUI ESQUEMÁTICO:

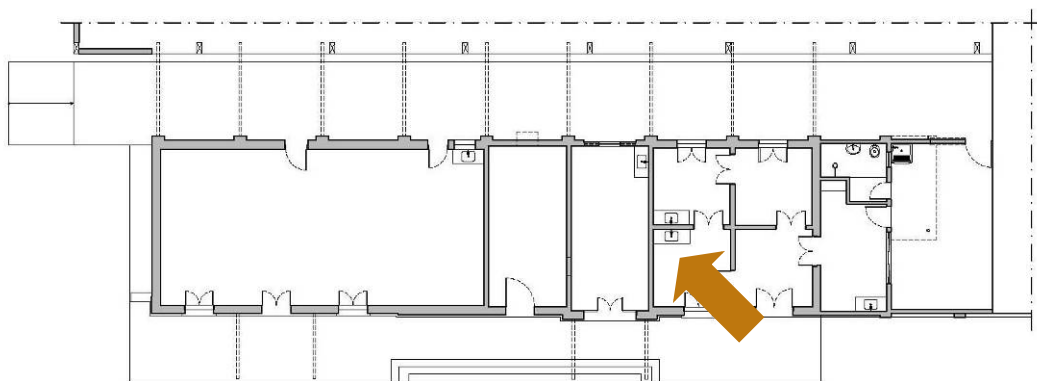


FOTO 40

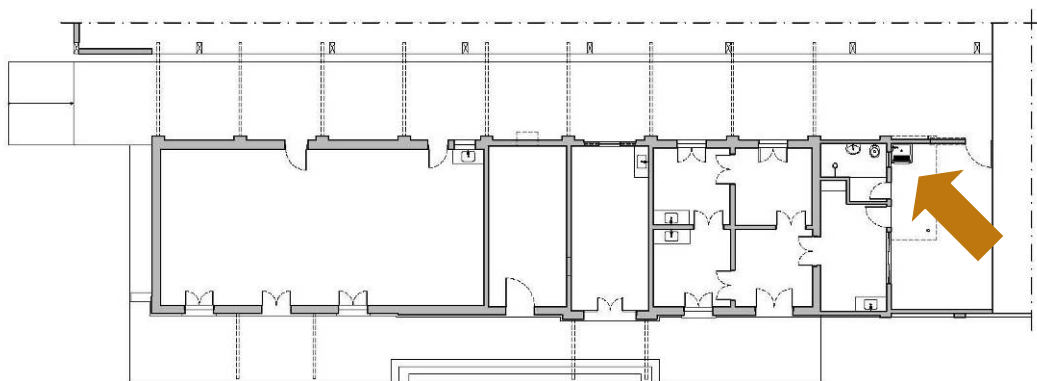


Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)**DESCRIÇÃO:**

Detalhe do tanque instalado sobre base de alvenaria na Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga.

CROQUI ESQUEMÁTICO:**FOTO 41**

Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)

DESCRIÇÃO:

Detalhe da escada que faz o acesso ao nível intermediário existente entre a Rua Saturnino da Silveira e a plataforma de embarque e desembarque localizada na fachada frontal da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga.

CROQUI ESQUEMÁTICO:

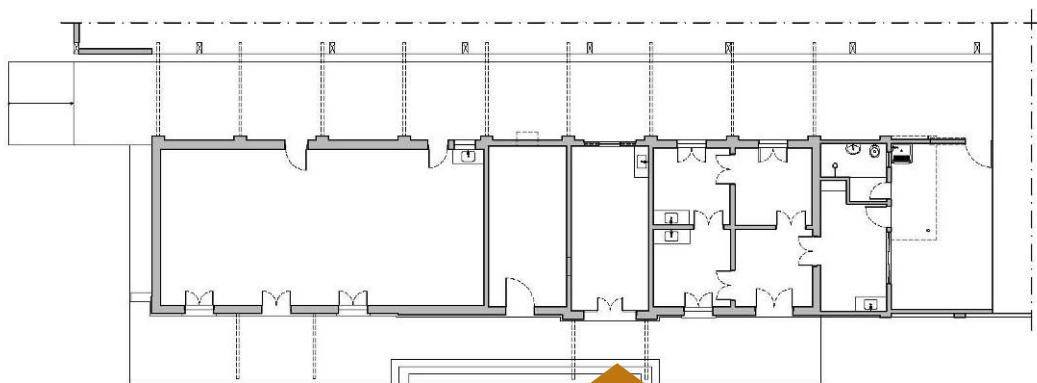


FOTO 42

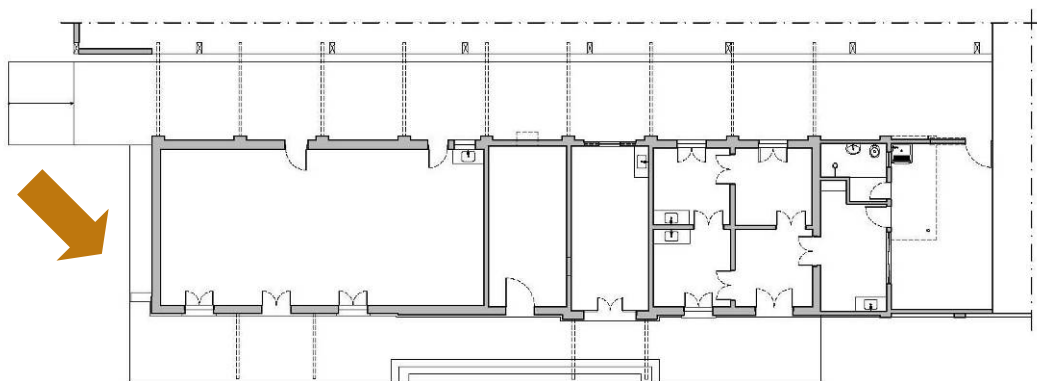


Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)**DESCRIÇÃO:**

Detalhe do padrão de energia localizado na fachada lateral esquerda da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga.

CROQUI ESQUEMÁTICO:**FOTO 43**

Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)

DESCRIÇÃO:

Detalhe de trecho da plataforma de embarque e desembarque na fachada frontal da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga, lado esquerdo. Nota-se a utilização de blocos de concreto neste trecho da plataforma, indicando a realização de complementação da mesma, que originalmente, era possivelmente realizado com pedras.

CROQUI ESQUEMÁTICO:

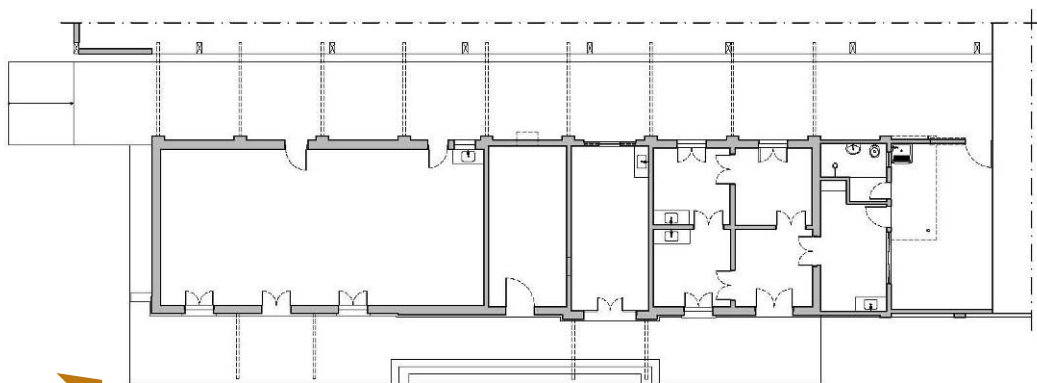


FOTO 44

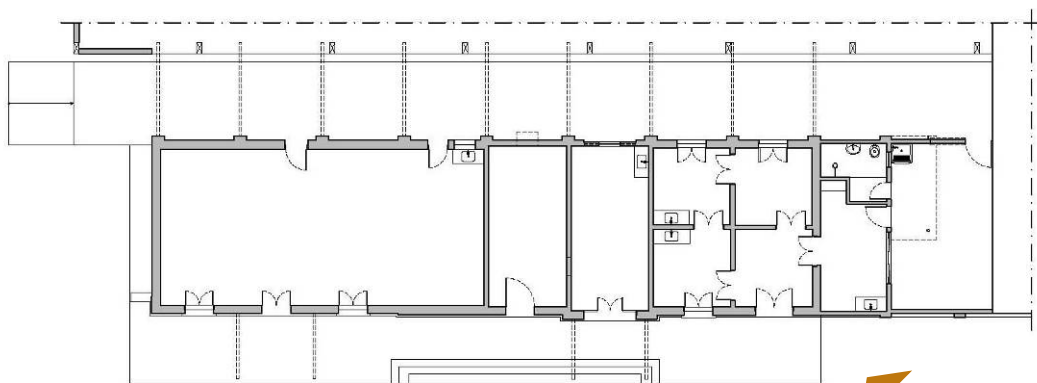


Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (IDENTIFICAÇÃO)**DESCRIÇÃO:**

Detalhe de trecho da plataforma de embarque e desembarque na fachada frontal da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga, lado direito.

CROQUI ESQUEMÁTICO:**FOTO 45**

Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

5.1. AVALIAÇÃO DO ESTADO DE CONSERVAÇÃO

Apesar do regular estado de degradação da edificação, o quadro atual verificado aponta para problemas passíveis de serem solucionados através de um criterioso estudo sobre os componentes da edificação e do conhecimento de suas condições e de suas principais patologias, que posteriormente servirão como embasamento para a realização do projeto de conservação e restauração.

A seguir encontram-se relacionados e descritos os danos identificados *in loco*, na ocasião da visita técnica realizada pelos arquiteto Rafael Caldeira Ferreira Pinto à Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga, edificação localizada à Rua Saturnino da Silveira, s/nº. Bairro Rural de Biguatinga, São Pedro da União / MG, durante os dias 31 de outubro e 1º de novembro de 2019.

5.1.1. ESTRUTURA / ALVENARIAS

De uma maneira geral, as alvenarias da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga se encontram em bom estado de conservação, desempenhando satisfatoriamente a sua função de vedação e também estrutural, sendo identificadas através de inspeção visual, algumas trincas e rachaduras pouco significativas, danos estes que não chegam a comprometer a integridade física da edificação.

Nas alvenarias são verificadas ainda, principalmente nas faces externas da edificação, descolamentos e perdas de alguns trechos do reboco de revestimento. Estes danos deixam as alvenarias expostas às intempéries e se não forem devidamente sanados podem, futuramente, acabar gerando outros tipos de patologias neste elemento.

5.1.2. COBERTURA

A estrutura em madeira do telhado da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga encontra-se de um modo geral em bom estado de conservação, apesar de não ser descartada a presença de insetos xilófagos em algumas de suas peças estruturais, uma vez que esta patologia pode ser verificada em peças de menor seção, principalmente em algumas ripas.

Verifica-se também, em toda a cobertura, a incidência de um número significativo de telhas quebradas, fator também responsável pela ocorrência de infiltrações, patologia que contribui para a aceleração do processo de apodrecimento da madeira, principalmente em peças de menor seção, e ainda, para a criação de um ambiente favorável à proliferação de insetos xilófagos.

Outro fator a ser destacado com relação às telhas, diz respeito à ocorrência de fungos e líquens nesse elemento e a acentuada porosidade adquirida devido ao longo tempo de uso, patologias que também comprometem o bom funcionamento e a capacidade de vedação em todo o telhado, e que somadas às telhas quebradas descritas anteriormente, contribuem ainda mais para a ocorrência de infiltrações.

Nas plataformas, apesar das mãos-francesas metálicas estarem preservadas no local, apresentam oxidações generalizadas. As telhas metálicas, calhas e condutores, foram totalmente removidas do local, restando apenas algumas peças de madeira apoiadas sobre as mãos-francesas e onde as telhas metálicas eram fixadas.

5.1.3. PISOS

De um modo geral, os pisos da edificação se encontram em regular estado de conservação, podendo ser notadas algumas peças de cerâmica e de ladrilhos hidráulicos trincadas e outras quebradas, além de todas as peças estarem bastante sujas, dificultando uma análise mais precisa, principalmente das peças de ladrilhos hidráulicos, que diferentemente das peças cerâmicas são originais da época da construção da edificação e, caso seja possível, é recomendada a sua recuperação, ou, em caso da inviabilidade desta medida recomenda-se a sua substituição por réplicas idênticas, seguindo o mesmo desenho e padrão de cores.

Nos pisos cimentados das áreas internas e externas também são verificadas áreas com perdas, trincas e, principalmente nas áreas externas com o crescimento de vegetação, cujas raízes agem como catalisadores para o surgimento de novas trincas.

5.1.4. FORROS

Os forros de tabuado de madeira existentes na edificação apresentam regular estado de conservação. Apesar de visualmente serem notados problemas relacionados basicamente à pintura, nota-se que alguns trechos estão apodrecidos e atacados por insetos xilófagos. Nos forros dos beirais os problemas encontram-se em estágio avançado de deterioração, inclusive, com alguns trechos totalmente comprometidos e em processo de arruinamento.

5.1.5. VÃOS E ESQUADRIAS

Os danos verificados nos vãos e esquadrias da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga não são demasiadamente graves de um modo geral, são reversíveis e estão relacionados, principalmente, aos desgastes promovidos pelo uso, pela ação do tempo, bem como da umidade proveniente das águas pluviais, principalmente na parte externa, assim como por atos de vandalismo.

O estado de conservação das portas da edificação é regular. As portas internas e externas apesar de executadas em madeira robustas estão bastante deterioradas. As portas externas são as mais danificadas devido às ações de atos de vandalismo somado à ação das intempéries cuja umidade contribui para o apodrecimento da madeira, principalmente nas bases, enquanto que a incidência dos raios solares resseca a pintura.

No que diz respeito às ferragens observa-se que a maioria das fechaduras e dobradiças, também se encontram em regular estado, podendo ser verificadas, peças oxidadas e com problemas nas suas fixações e encaixes, e ainda com partes faltantes.

No caso das janelas, verificam-se danos muito semelhantes aos identificados nas portas. De modo geral, apresentam desgastes provocados pela ação do tempo, bem como ressecamento, trincas e rachaduras.

Outro fator a ser destacado com relação às esquadrias, diz respeito à existência de exemplares que tiveram sua localização alterada, ou que foram substituídas total, ou em partes, por esquadrias de ferro e vidro, descaracterizando a edificação. Os portões de madeira por onde eram feitos os acessos ao armazém também foram suprimidos e no local foram instaladas portas de menores proporções, descaracterizando a edificação.

A ocorrência de vidros quebrados nas esquadrias, principalmente, em esquadrias de madeira e localizadas na fachada frontal é grande, não restando praticamente nenhum vidro inteiro.

5.1.6. REVESTIMENTO E PINTURA

Os revestimentos das alvenarias, tanto externos quanto internos, encontram-se, de um modo geral, em regular estado de conservação.

Ao longo principalmente da base de toda a edificação se percebe, em um estado mais adiantado, sujidades causadas pela presença de microflora e também manchas causadas pela umidade, fazendo com que o reboco e a pintura comecem a sofrer pequenos danos devido à ação das intempéries e devido às infiltrações por águas pluviais e capilaridade.

A fachada posterior é aquela em que se verifica o melhor estado de conservação dos revestimentos, devido à menor exposição à ação direta das intempéries, devido à proteção que era oferecida pela cobertura da plataforma de embarque e desembarque de passageiros, muito maior que os beirais das fachadas laterais e frontal. Apresenta, porém, manchas de umidade, sujidades, partes faltantes, trincas estruturais e fissuras superficiais e o descolamento da pintura.

5.1.7. INSTALAÇÕES ELÉTRICAS E HIDRÁULICAS

A edificação, de um modo geral, apresenta um regular estado de conservação de suas instalações elétricas, apesar destas não se encontrarem em funcionamento na grande maioria dos cômodos. Nota-se que em vários cômodos as fiações estão expostas e raramente são canalizadas, passando geralmente sobre os forros, quando estes são existentes, ou fixadas nas peças estruturais de sustentação da cobertura, com as emendas muitas vezes executadas de forma precária e sem proteção, vulneráveis a ocorrência de curtos circuitos, fator agravado pela ocorrência de infiltrações provenientes da cobertura. Pela proximidade dessa fiação com a madeira, elemento altamente comburente e devido à ausência na edificação de equipamentos de prevenção e combate a incêndio, o risco de um sinistro é grande, deixando a Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga em constante risco.

As instalações hidráulicas também apresentam regular estado de conservação, não sendo detectados atualmente vazamentos que indiquem problemas de funcionamento. Entretanto, nota-se que grande parte das tubulações de água foram feitas de forma improvisada, causando interferências visuais na edificação.

5.1.8. AGENCIAMENTO EXTERNO

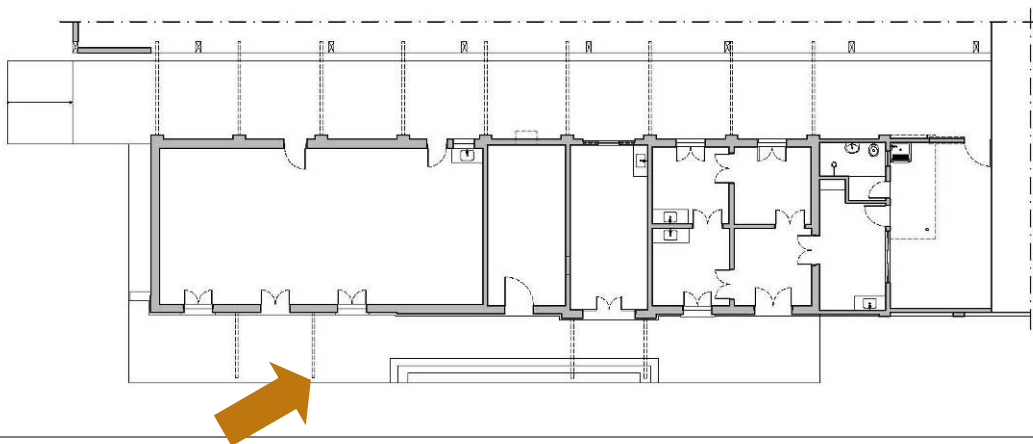
O agenciamento externo da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga apresenta regular estado de conservação. Apesar de ser notada a realização de manutenção constante no local, principalmente relacionada ao corte da grama existente na parte frontal do terreno, verifica-se a ausência de um tratamento paisagístico mais apurado que poderia contribuir para valorizar a edificação.

Aos fundos da edificação está em fase final de conclusão a obra de execução de cobertura da quadra poliesportiva existente, transformando o local em Ginásio Poliesportivo. O fato de estar havendo no local uma obra de grande porte, tem contribuído para um aspecto negativo na ambientação da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga, entretanto, com a conclusão da mesma e também com a realização da obra de restauração pretendida para a própria edificação, espera-se que o agenciamento externo apresente melhores condições.

O levantamento fotográfico a seguir ocorreu na ocasião da visita realizada pelo arquiteto Rafael Caldeira Ferreira Pinto à Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga, edificação localizada à Rua Saturnino da Silveira, s/nº. Bairro Rural de Biguatinga, em São Pedro da União / MG, durante os dias 31 de outubro e 1º de novembro de 2019.

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (DIAGNÓSTICO)**DESCRIÇÃO:**

De uma maneira geral, as alvenarias da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga se encontram em bom estado de conservação, desempenhando satisfatoriamente a sua função de vedação e também estrutural, sendo identificadas através de inspeção visual, algumas trincas e rachaduras pouco significativas, danos estes que não chegam a comprometer a integridade física da edificação.

CROQUI ESQUEMÁTICO:**FOTO 46**

Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (DIAGNÓSTICO)

DESCRIÇÃO:

Parte inferior da alvenaria na fachada frontal da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga. Nas alvenarias são verificadas ainda, principalmente nas faces externas da edificação, descolamentos e perdas de alguns trechos do reboco de revestimento. Estes danos deixam as alvenarias expostas às intempéries e se não forem devidamente sanados podem, futuramente, acabar gerando outros tipos de patologias neste elemento.

CROQUI ESQUEMÁTICO:

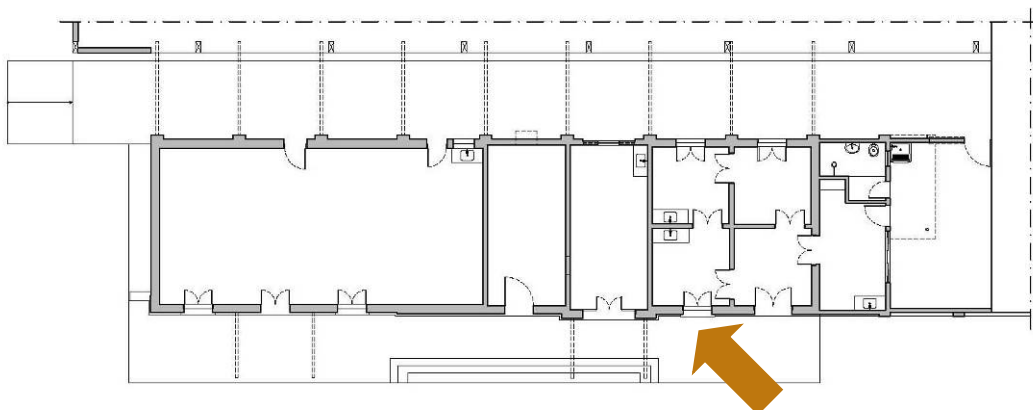


FOTO 47

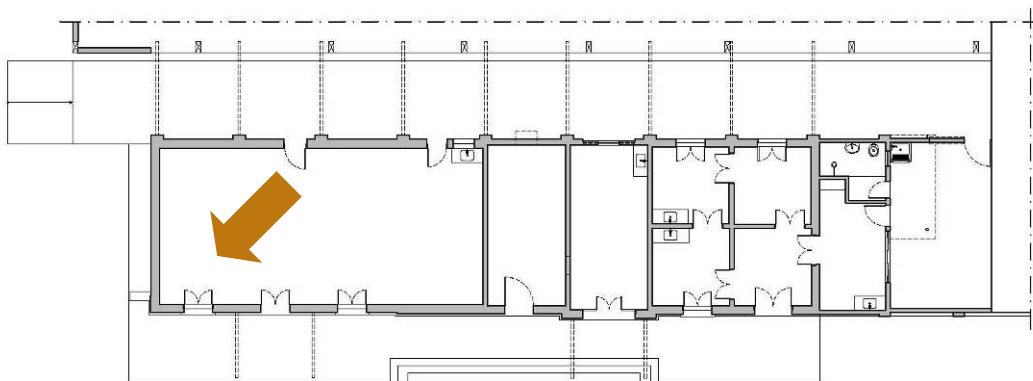


Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (DIAGNÓSTICO)**DESCRIÇÃO:**

A estrutura em madeira do telhado da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga encontra-se de um modo geral em regular estado de conservação, apesar de não ser descartada a presença de insetos xilófagos em algumas de suas peças estruturais, uma vez que esta patologia pode ser verificada em peças de menor seção, principalmente em algumas ripas.

CROQUI ESQUEMÁTICO:**FOTO 48**

Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (DIAGNÓSTICO)

DESCRIÇÃO:

Verifica-se também, em toda a cobertura, a incidência de um número significativo de telhas quebradas, fator também responsável pela ocorrência de infiltrações, patologia que contribui para a aceleração do processo de apodrecimento da madeira, principalmente em peças de menor seção, e ainda, para a criação de um ambiente favorável à proliferação de insetos xilófagos.

CROQUI ESQUEMÁTICO:

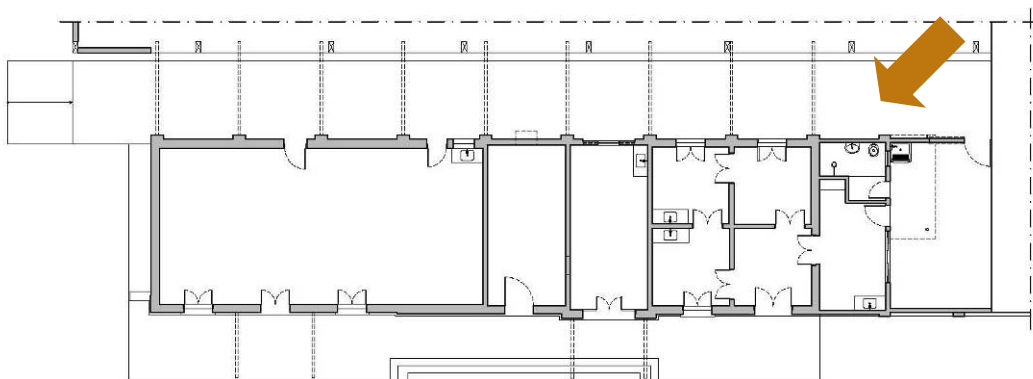


FOTO 49

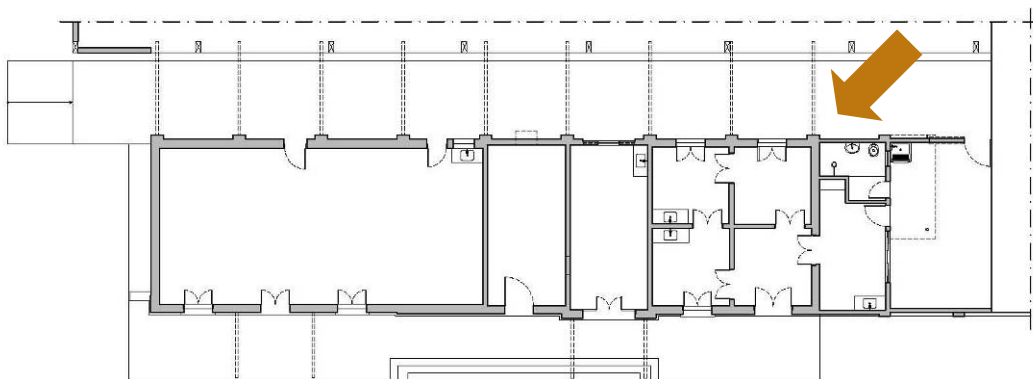


Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (DIAGNÓSTICO)**DESCRIÇÃO:**

Outro fator a ser destacado com relação às telhas, diz respeito à ocorrência de fungos e líquens nesse elemento e a acentuada porosidade adquirida devido ao longo tempo de uso, patologias que também comprometem o bom funcionamento e a capacidade de vedação em todo o telhado, e que somadas às telhas quebradas descritas anteriormente, contribuem ainda mais para a ocorrência de infiltrações.

CROQUI ESQUEMÁTICO:**FOTO 50**

Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (DIAGNÓSTICO)

DESCRIÇÃO:

Nas plataformas, apesar das mãos-francesas metálicas estarem preservadas no local, apresentam oxidações generalizadas. As telhas metálicas, calhas e condutores, foram totalmente removidas do local, restando apenas algumas peças de madeira apoiadas sobre as mãos-francesas e onde as telhas metálicas eram fixadas.

CROQUI ESQUEMÁTICO:

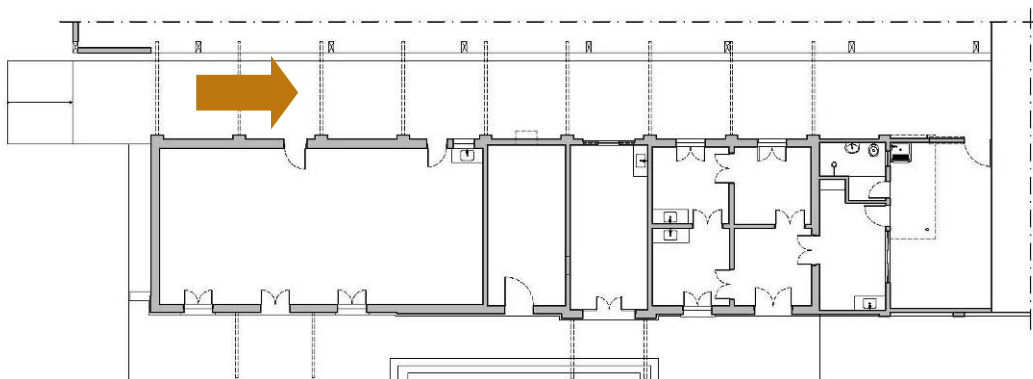


FOTO 51

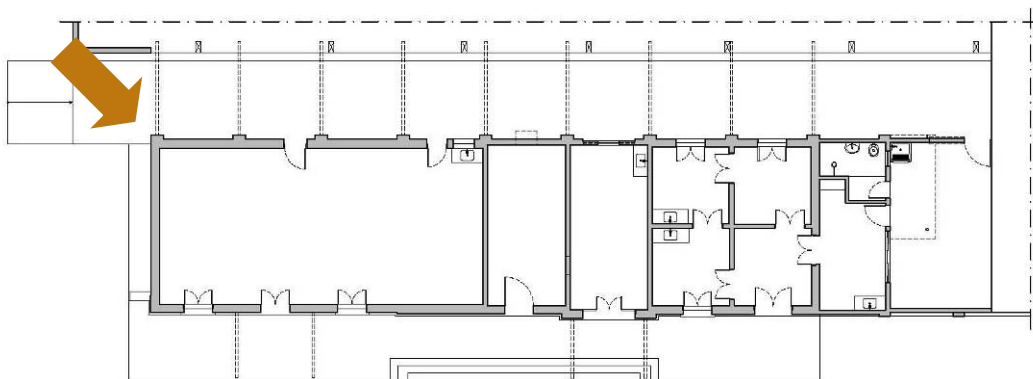


Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (DIAGNÓSTICO)**DESCRIÇÃO:**

Detalhe do péssimo estado de conservação de parte do beiral na fachada lateral esquerda da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga. Nota-se a ausência de telhas e o apodrecimento e arruinamento do tabuado do forro do guarda-pó do beiral.

CROQUI ESQUEMÁTICO:**FOTO 52**

Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (DIAGNÓSTICO)

DESCRIÇÃO:

Vista geral do piso cimentado da plataforma de embarque e desembarque localizada na parte posterior da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga. Este piso encontra-se com várias áreas com perdas e com remendos, além de possuir várias trincas, locais propícios para o crescimento de vegetação, como é notado, cujas raízes agem como catalisadores para o surgimento de novas trincas.

CROQUI ESQUEMÁTICO:

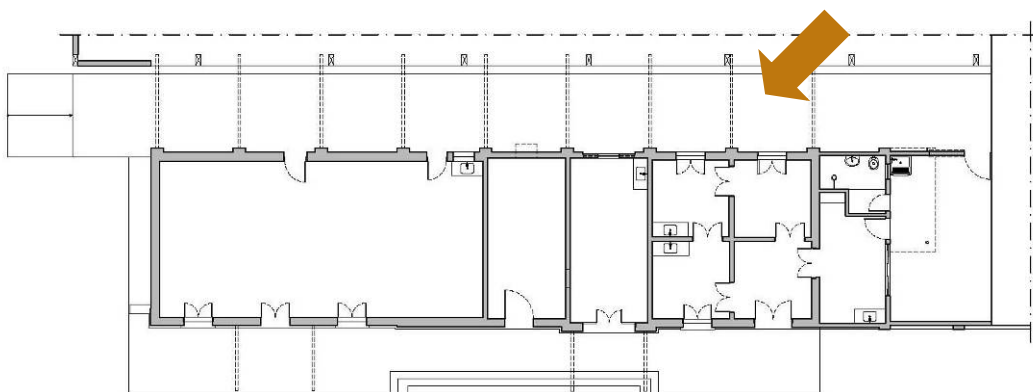


FOTO 53

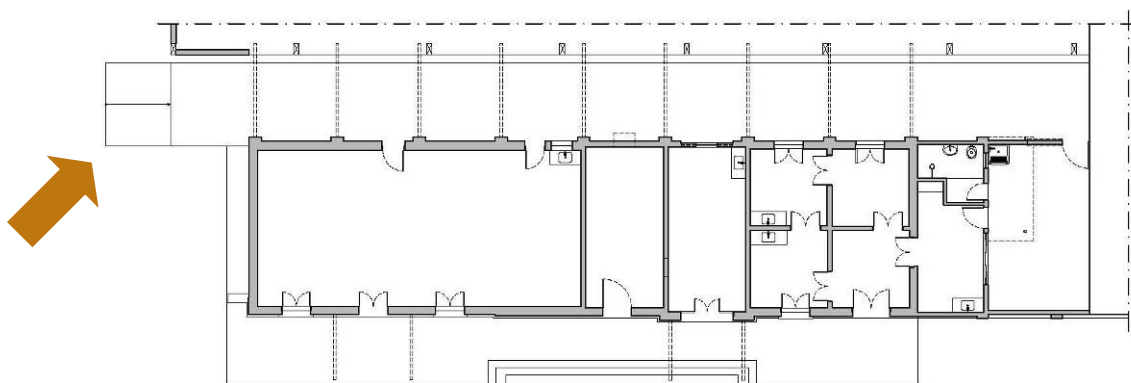


Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (DIAGNÓSTICO)**DESCRIÇÃO:**

Vista da rampa de acesso à plataforma de embarque e desembarque na porção esquerda da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga. Nota-se que as pedras de cantaria que eram utilizadas nas bordas da plataforma encontram-se bem preservadas, entretanto, o piso cimentado encontra-se com trincas, com áreas com perdas e com emendas. Provavelmente este cimentado foi colocado sobre antigo revestimento de “lajes” de pedra, devendo ser avaliada a remoção do cimentado e a possibilidade de restauração do revestimento original.

CROQUI ESQUEMÁTICO:**FOTO 54**

Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (DIAGNÓSTICO)

DESCRIÇÃO:

Detalhe do piso de ladrilhos hidráulicos e do rodapé no mesmo material do cômodo do Hall da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga. O piso neste cômodo é o único que preserva o material original utilizado na construção da edificação, entretanto, devido ao excesso de sujidades sobre o mesmo é impossível avaliar de forma precisa o seu estado de conservação. Nota-se também que os rodapés foram pintados na mesma cor das alvenarias, podendo esta medida ser um empecilho para a recuperação de sua cor original no caso de restauração.

CROQUI ESQUEMÁTICO:

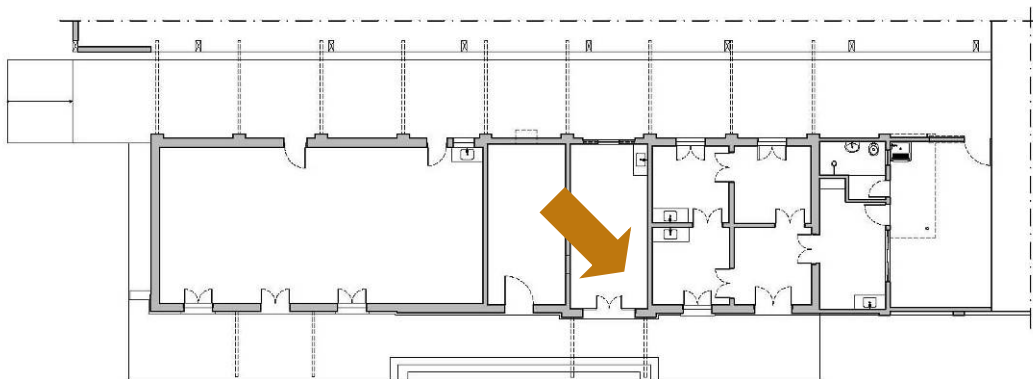


FOTO 55



Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (DIAGNÓSTICO)

DESCRIÇÃO:

Detalhe do piso de peças cerâmicas retangulares utilizado nos cômodos da porção direita da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga. Este piso encontra-se com peças quebradas e trincadas, entretanto, pelo fato de estarem com muitas sujidades aderidas em sua superfície, é difícil realizar uma análise mais precisa sobre o seu real estado de conservação geral. De qualquer forma, por se tratar de um material inserido posteriormente, seu reaproveitamento deve ser analisado criteriosamente.

CROQUI ESQUEMÁTICO:

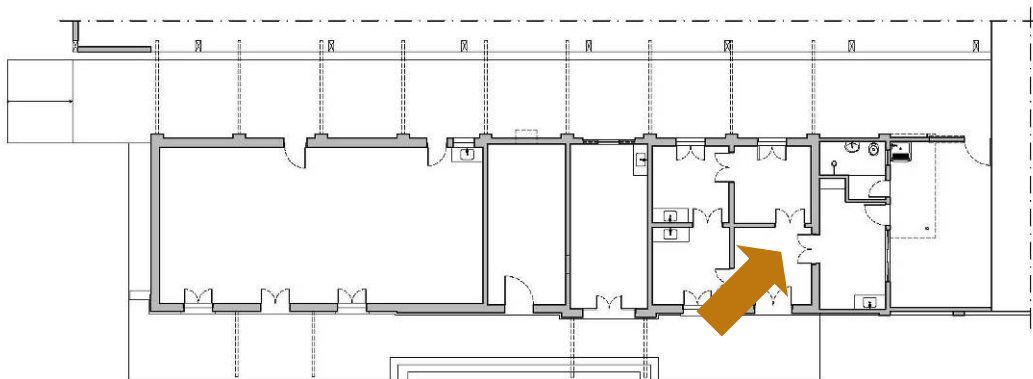


FOTO 56



Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (DIAGNÓSTICO)

DESCRIÇÃO:

Vista geral do cômodo da antiga copa, na área acrescida da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga. Também apresenta piso em cerâmica retangular na cor cinza, com rodapés executados no mesmo material. Este piso encontra-se com peças quebradas e trincadas, entretanto, pelo fato de estarem com muitas sujidades aderidas em sua superfície, é difícil realizar uma análise mais precisa sobre o seu real estado de conservação geral.

CROQUI ESQUEMÁTICO:

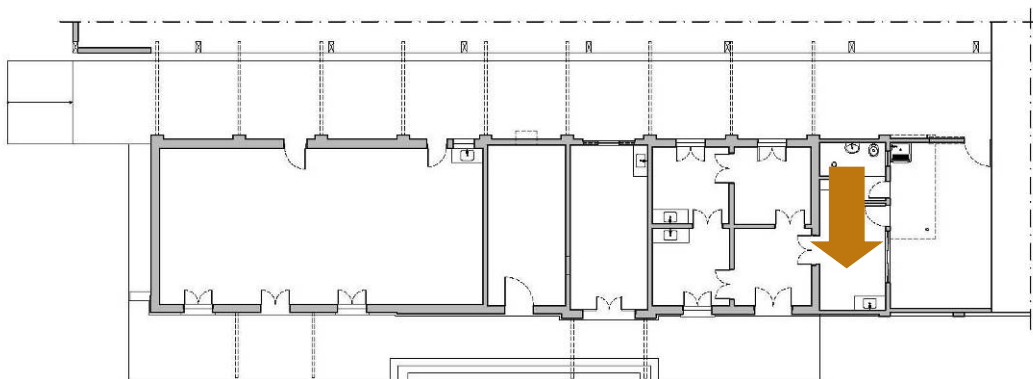


FOTO 57

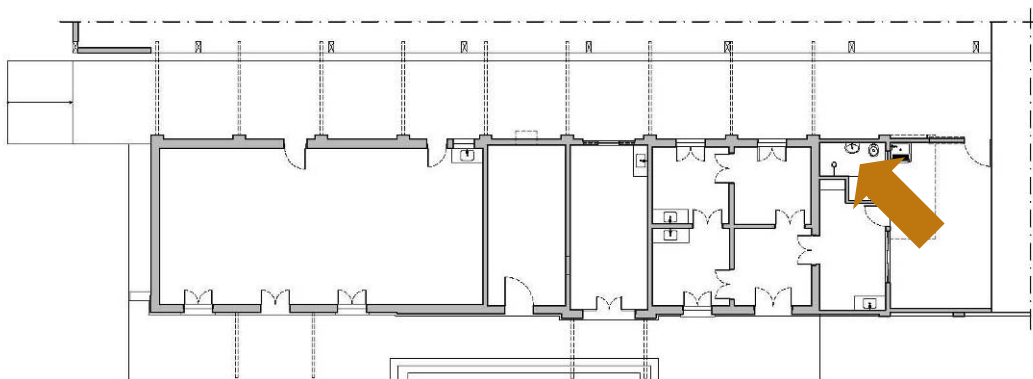
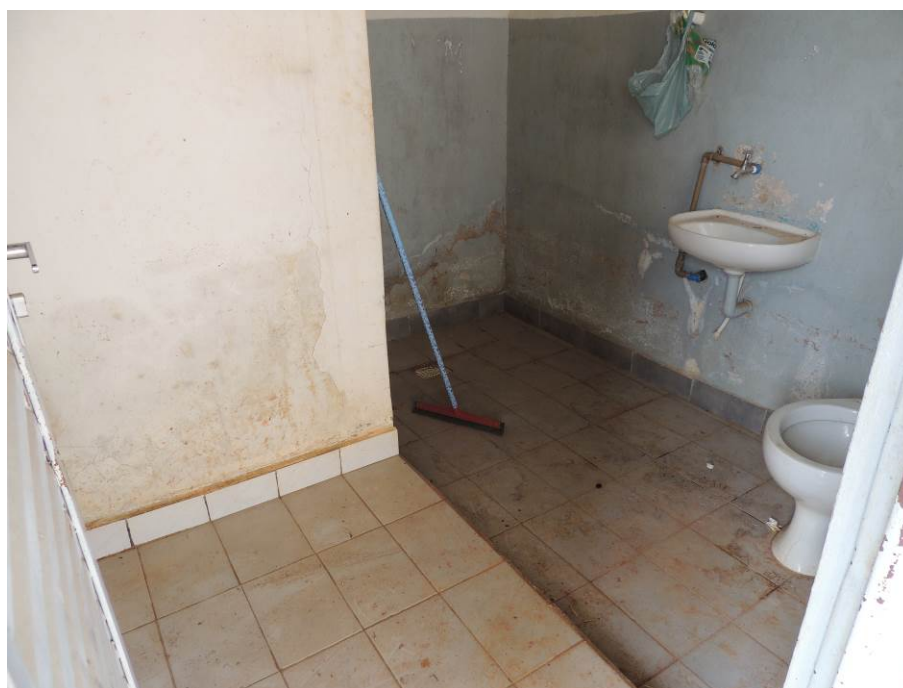


Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (DIAGNÓSTICO)**DESCRIÇÃO:**

Vista da instalação sanitária, na área acrescida da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga. Também apresenta piso em cerâmica retangular na cor cinza, com rodapés executados no mesmo material. As alvenarias, por sua vez, apesar de se tratar de uma “área molhada”, não são revestidas, fazendo com que fiquem constantemente úmidas, principalmente na área correspondente ao chuveiro.

CROQUI ESQUEMÁTICO:**FOTO 58**

Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (DIAGNÓSTICO)

DESCRIÇÃO:

Detalhe do piso cimentado existente no quintal correspondente ao afastamento lateral direito da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga. Nota-se no mesmo trincas e áreas com perdas, sujidades, além do crescimento de vegetação, cujas raízes agem como catalisadores para o surgimento de novas trincas.

CROQUI ESQUEMÁTICO:

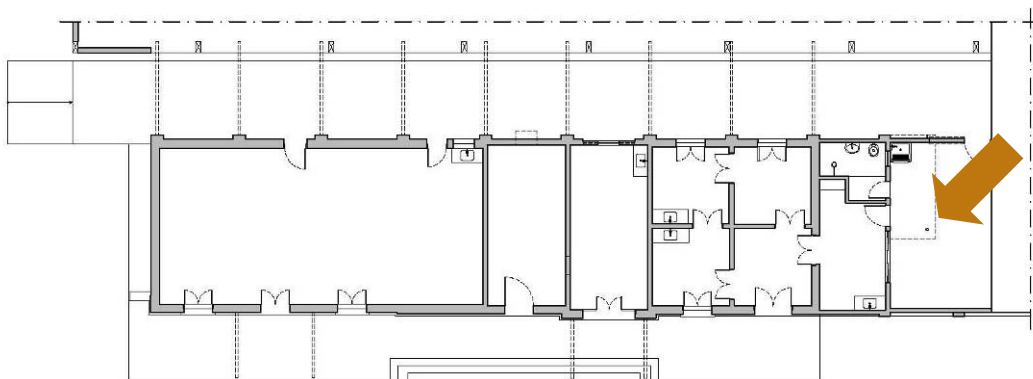


FOTO 59

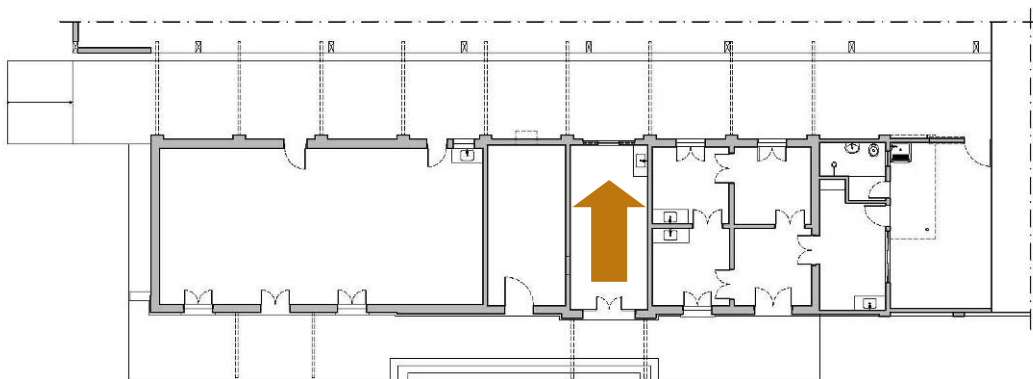


Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (DIAGNÓSTICO)**DESCRIÇÃO:**

Vista geral do forro de tabuado de madeira do Hall da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga. Os forros de tabuado de madeira existentes na edificação apresentam regular estado de conservação. Apesar de visualmente serem notados problemas relacionados basicamente à pintura, nota-se que alguns trechos estão apodrecidos e atacados por insetos xilófagos.

CROQUI ESQUEMÁTICO:**FOTO 60**

Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (DIAGNÓSTICO)

DESCRIÇÃO:

Detalhe do forro de tabuado de madeira de um dos cômodos da porção direita da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga. Os forros de tabuado de madeira existentes na edificação apresentam regular estado de conservação. Apesar de visualmente serem notados problemas relacionados basicamente à pintura, nota-se que alguns trechos estão apodrecidos e atacados por insetos xilófagos.

CROQUI ESQUEMÁTICO:

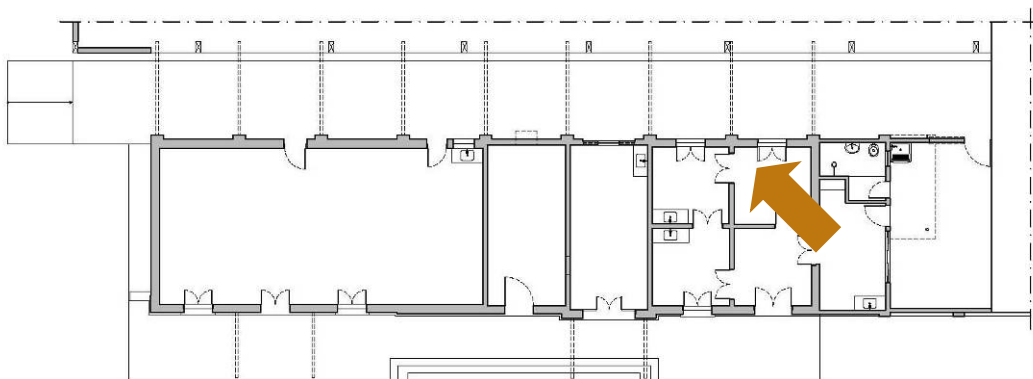


FOTO 61

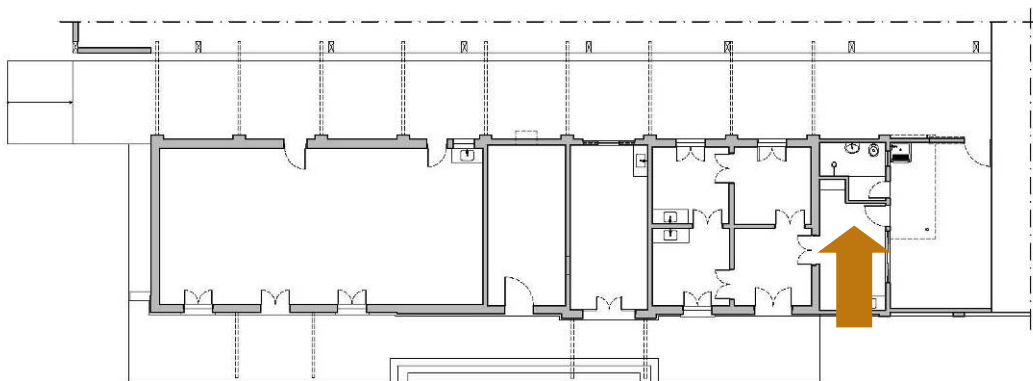


Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (DIAGNÓSTICO)**DESCRIÇÃO:**

No volume acrescido da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga, localizado a sua direita e aonde estavam abrigados os cômodos da copa e da instalação sanitária, nota-se a presença de barrotes de madeira, que indicam que no local existiam forros de madeira, entretanto, talvez pelo precário estado de conservação, esse elemento foi removido nesta parte da edificação. Nota-se no desvão a localização da caixa d'água que abastece a instalação sanitária e outros cômodos da edificação.

CROQUI ESQUEMÁTICO:**FOTO 62**

Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (DIAGNÓSTICO)

DESCRIÇÃO:

Vista geral de três exemplares de esquadrias da edificação existentes na fachada frontal. Os danos verificados nos vãos e esquadrias da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga não são demasiadamente graves de um modo geral, são reversíveis e estão relacionados, principalmente, aos desgastes promovidos pelo uso, pela ação do tempo, bem como da umidade proveniente das águas pluviais, principalmente na parte externa, assim como por atos de vandalismo.

CROQUI ESQUEMÁTICO:

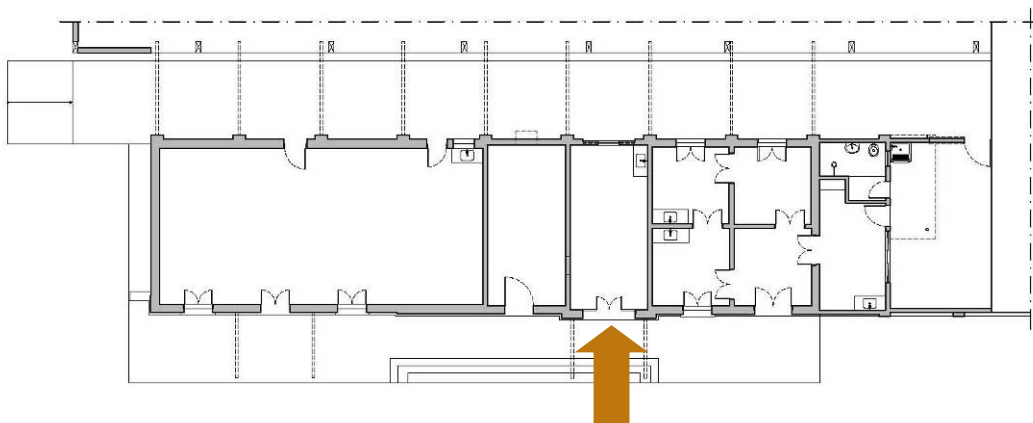


FOTO 63

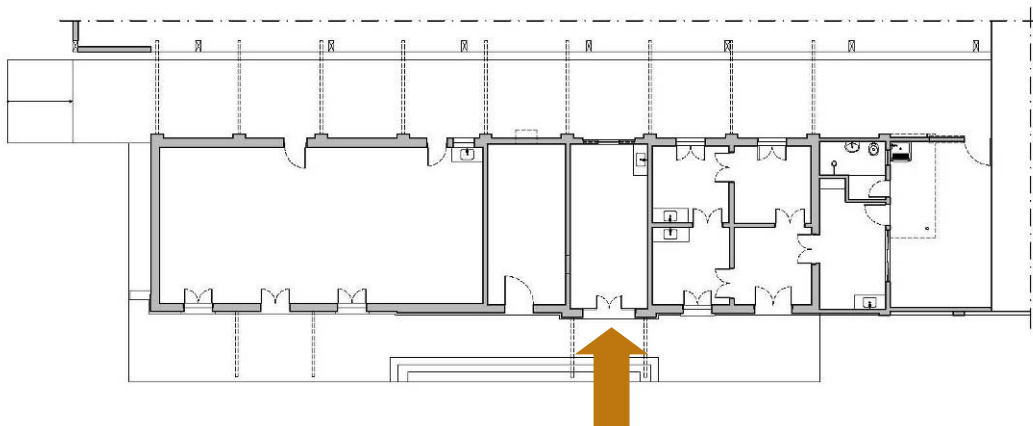


Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (DIAGNÓSTICO)**DESCRIÇÃO:**

Porta de acesso principal da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga. O estado de conservação das portas da edificação é regular. As portas internas e externas apesar de executadas em madeira robustas estão bastante deterioradas. As portas externas são as mais danificadas devido às ações de atos de vandalismo somado à ação das intempéries cuja umidade contribui para o apodrecimento da madeira, principalmente nas bases, enquanto que a incidência dos raios solares resseca a pintura.

CROQUI ESQUEMÁTICO:**FOTO 64**

Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (DIAGNÓSTICO)

DESCRIÇÃO:

No que diz respeito às ferragens observa-se que a maioria das fechaduras e dobradiças, também se encontram em regular estado, podendo ser verificadas, peças oxidadas e com problemas nas suas fixações e encaixes, e ainda com partes faltantes.

CROQUI ESQUEMÁTICO:

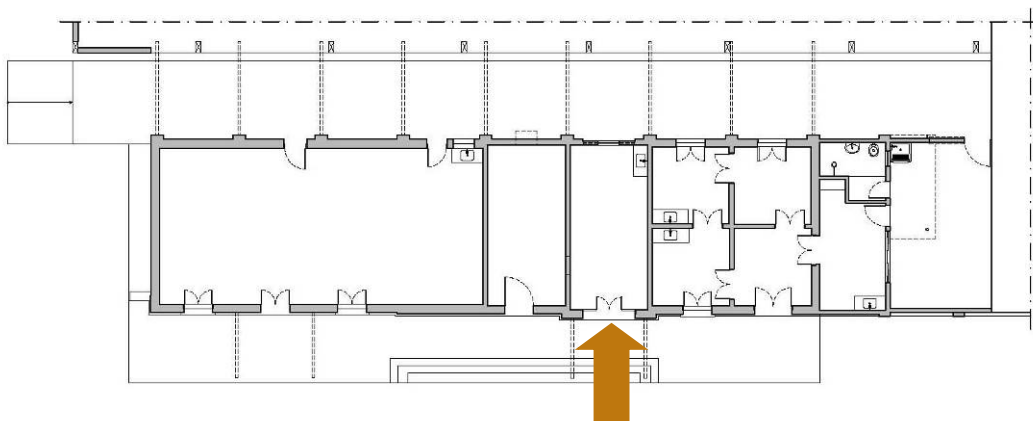


FOTO 65

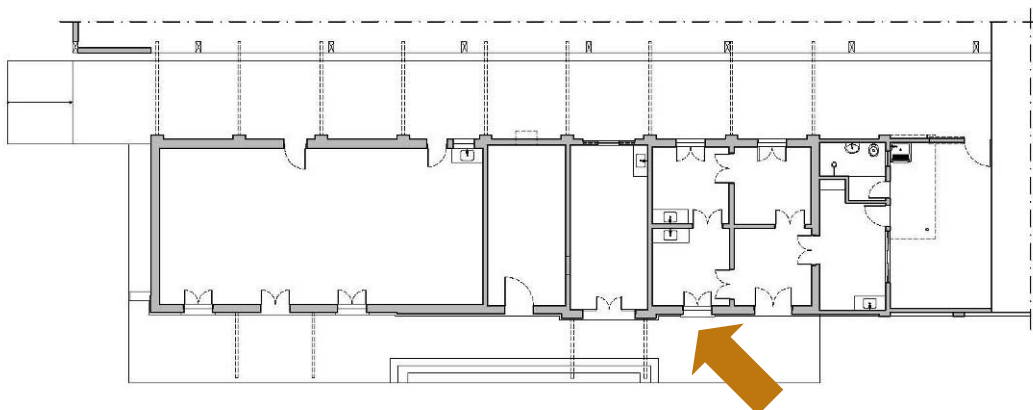


Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (DIAGNÓSTICO)**DESCRIÇÃO:**

No caso das janelas, verificam-se danos muito semelhantes aos identificados nas portas. De modo geral, apresentam desgastes provocados pela ação do tempo, bem como ressecamento, trincas e rachaduras. A ocorrência de vidros quebrados nas esquadrias, principalmente, em esquadrias de madeira e localizadas na fachada frontal é grande, não restando praticamente nenhum vidro inteiro.

CROQUI ESQUEMÁTICO:**FOTO 66**

Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (DIAGNÓSTICO)

DESCRIÇÃO:

Detalhe de porta inserida no antigo cômodo do armazém, voltada para a fachada frontal da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga. Esta esquadria provavelmente foi retirada de outro local da edificação em substituição ao antigo portão de correr de madeira por onde era feito o acesso principal ao armazém. Nota-se sobre a porta, na metade da altura da alvenaria, os remanescentes da estrutura que sustentava os trilhos desse portão.

CROQUI ESQUEMÁTICO:

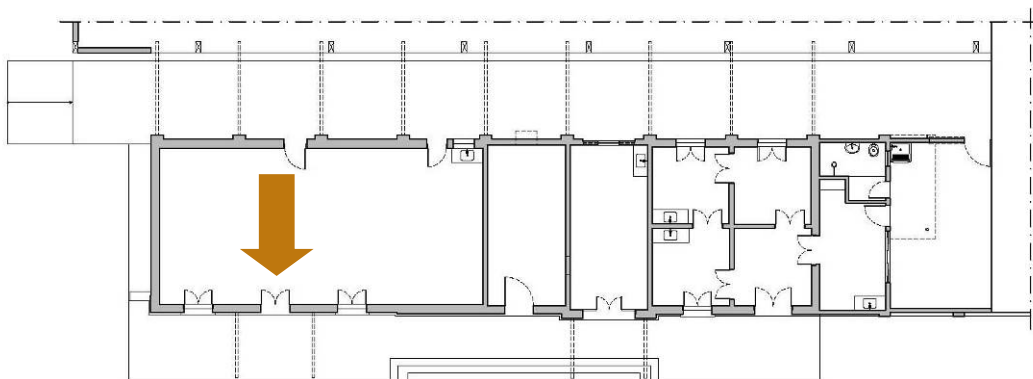


FOTO 67

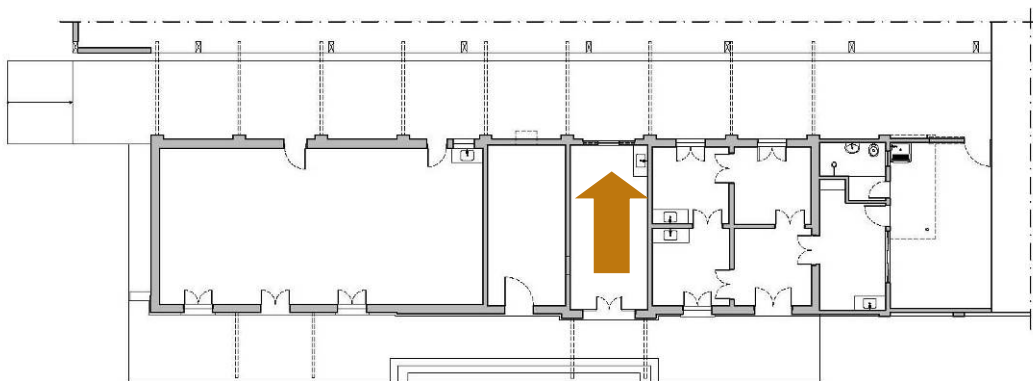


Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (DIAGNÓSTICO)**DESCRIÇÃO:**

Detalhe do vão de porta que foi entaipado na fachada posterior. Nessa intervenção salvou-se a bandeira da porta de acesso principal do hall à plataforma de embarque e desembarque, que possui o mesmo acabamento da porta de acesso do hall à Rua Saturnino da Silveira. Abaixo desta bandeira, apresenta-se janela basculante metálica com vedação em vidro e dimensões bem menores que a bandeira.

CROQUI ESQUEMÁTICO:**FOTO 68**

Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (DIAGNÓSTICO)

DESCRIÇÃO:

Porta metálica em venezianas e janela metálica com vedação em vidro fantasia da instalação sanitária da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga. O estado de conservação destas esquadrias é regular, sendo notadas oxidações, danos na pintura e sujidades generalizadas. As esquadrias metálicas verificadas na edificação não são originais da época de sua construção e correspondem à intervenções que deverão ser contempladas no projeto de restauração, devendo ser avaliada a possibilidade de reversão.

CROQUI ESQUEMÁTICO:

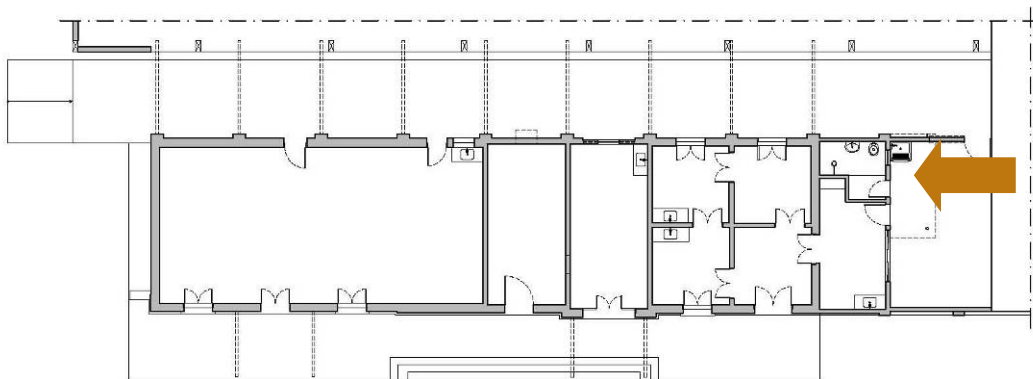


FOTO 69

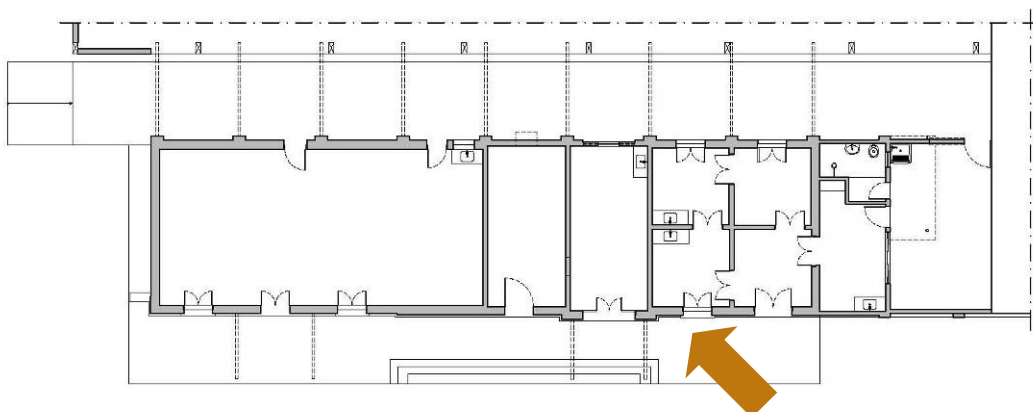


Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (DIAGNÓSTICO)**DESCRIÇÃO:**

Os revestimentos das alvenarias, tanto externos quanto internos, encontram-se, de um modo geral, em regular estado de conservação. Ao longo principalmente da base de toda a edificação se percebe, em um estado mais adiantado, sujidades causadas pela presença de microflora e também manchas causadas pela umidade, fazendo com que o reboco e a pintura comecem a sofrer pequenos danos devido à ação das intempéries e devido às infiltrações por águas pluviais e capilaridade.

CROQUI ESQUEMÁTICO:**FOTO 70**

Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (DIAGNÓSTICO)

DESCRIÇÃO:

Detalhe de vão entaipado na alvenaria que divide o Hall da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga com o cômodo cedido à TELEMAR. Este vão, devido às suas dimensões, provavelmente correspondia ao guichê de vendas de bilhetes. A pintura deste cômodo, que durante algum tempo funcionou como agência dos correios, encontra-se bastante deteriorada.

CROQUI ESQUEMÁTICO:

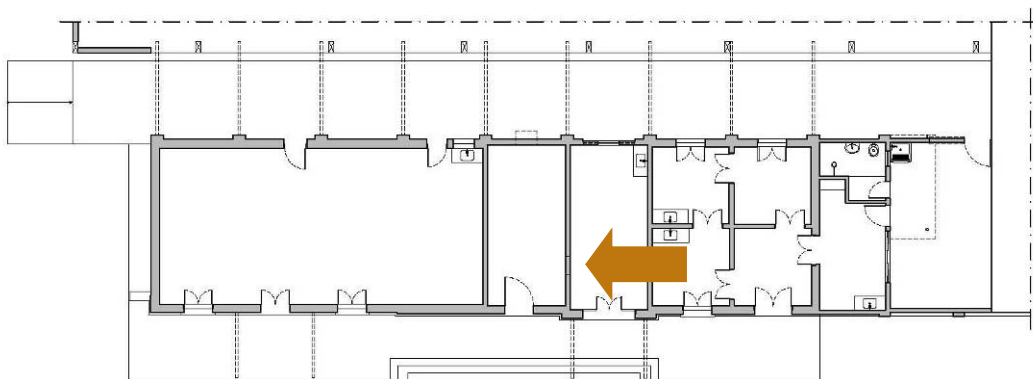


FOTO 71

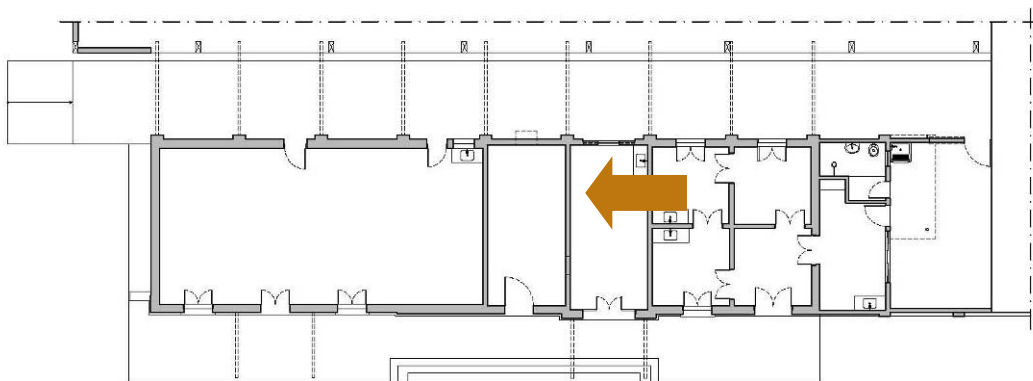


Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (DIAGNÓSTICO)**DESCRIÇÃO:**

Detalhe de outros dois vãos entaipados, também na alvenaria que divide o Hall da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga com o cômodo cedido à TELEMAR. O vão menor, e com peitoril, devido às suas dimensões, provavelmente correspondia a um segundo guichê de vendas de bilhetes. O vão maior, pelo fato de chegar até o chão, provavelmente correspondia a uma porta e era responsável pela ligação entre os dois cômodos vizinhos.

CROQUI ESQUEMÁTICO:**FOTO 72**

Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (DIAGNÓSTICO)

DESCRIÇÃO:

Nota-se na base das alvenarias, no interior da edificação, os mesmos danos causados por infiltrações por capilaridade verificados nas bases das alvenarias externas.

CROQUI ESQUEMÁTICO:

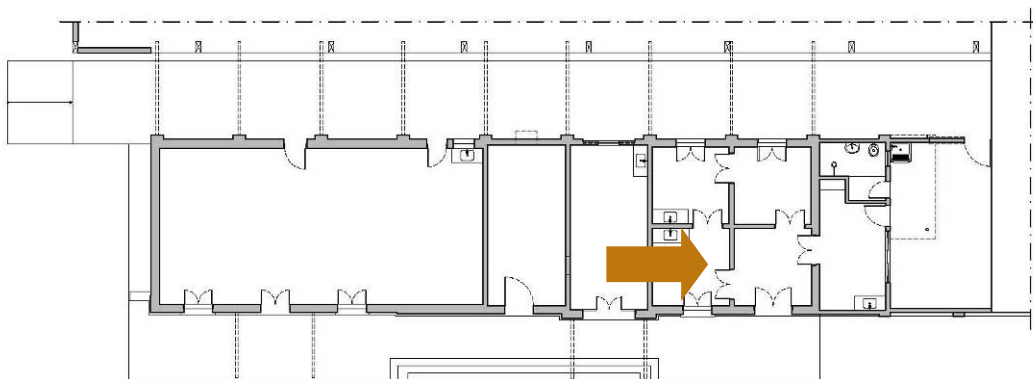


FOTO 73

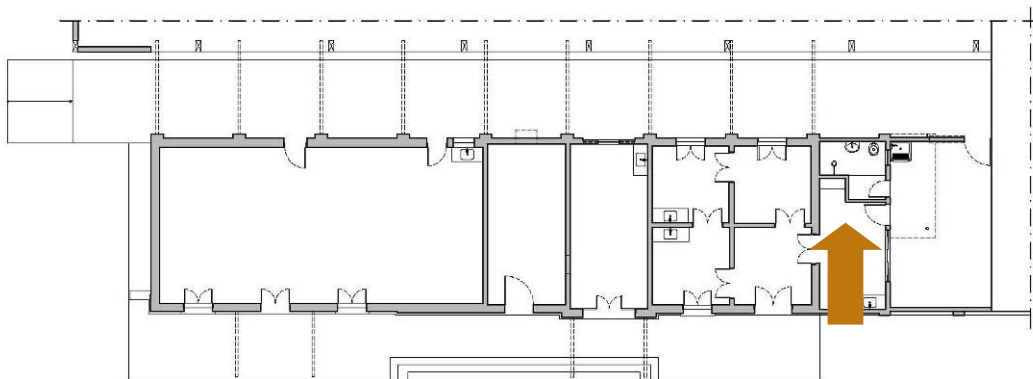


Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (DIAGNÓSTICO)**DESCRIÇÃO:**

A edificação, de um modo geral, apresenta um regular estado de conservação de suas instalações elétricas, apesar destas não se encontrarem em funcionamento na grande maioria dos cômodos. Nota-se que em vários cômodos as fiações estão expostas e raramente são canalizadas, passando geralmente sobre os forros, quando estes são existentes, ou fixadas nas peças estruturais de sustentação da cobertura, com as emendas muitas vezes executadas de forma precária e sem proteção, vulneráveis a ocorrência de curtos circuitos.

CROQUI ESQUEMÁTICO:**FOTO 74**

Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (DIAGNÓSTICO)

DESCRIÇÃO:

Vista geral do antigo cômodo destinado ao armazém da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga. Novamente verifica-se um regular estado de conservação das instalações elétricas. Nota-se que as fiações estão expostas e não são canalizadas, sendo fixadas nas peças estruturais de sustentação da cobertura, com as emendas muitas vezes executadas de forma precária e sem proteção, vulneráveis a ocorrência de curtos circuitos.

CROQUI ESQUEMÁTICO:

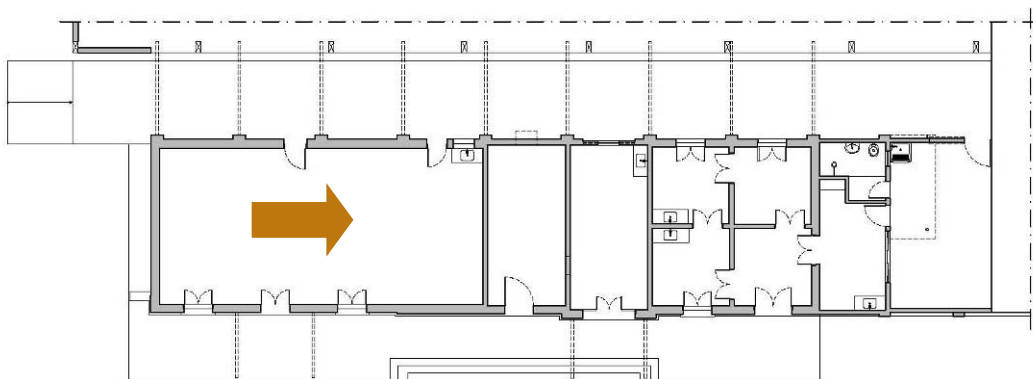


FOTO 75

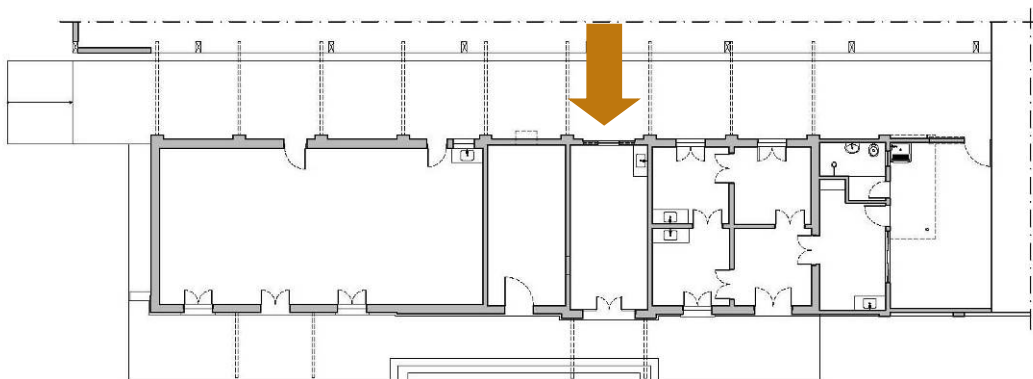


Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (DIAGNÓSTICO)**DESCRIÇÃO:**

As instalações hidráulicas também apresentam regular estado de conservação, não sendo detectados atualmente vazamentos que indiquem problemas de funcionamento. Entretanto, nota-se que grande parte das tubulações de água foram feitas de forma improvisada, causando interferências visuais na edificação, como verificado na fachada posterior.

CROQUI ESQUEMÁTICO:**FOTO 76**

Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (DIAGNÓSTICO)

DESCRIÇÃO:

Detalhe da caixa d'água instalada no cômodo do Hall da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga. Nota-se que este elemento foi instalado abaixo do forro, executado de forma improvisada, causando interferências visuais na edificação.

CROQUI ESQUEMÁTICO:

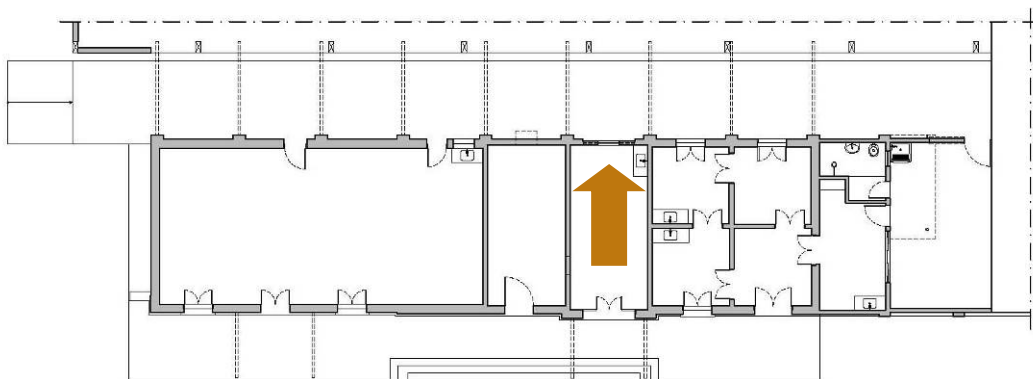


FOTO 77



Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (DIAGNÓSTICO)

DESCRIÇÃO:

Nos quatro cômodos menores, existentes na porção direita da edificação foram instaladas pias para que os locais funcionassem como consultórios de atendimento médico. Nota-se mais uma vez o caráter provisório das instalações hidráulicas inseridas na edificação.

CROQUI ESQUEMÁTICO:

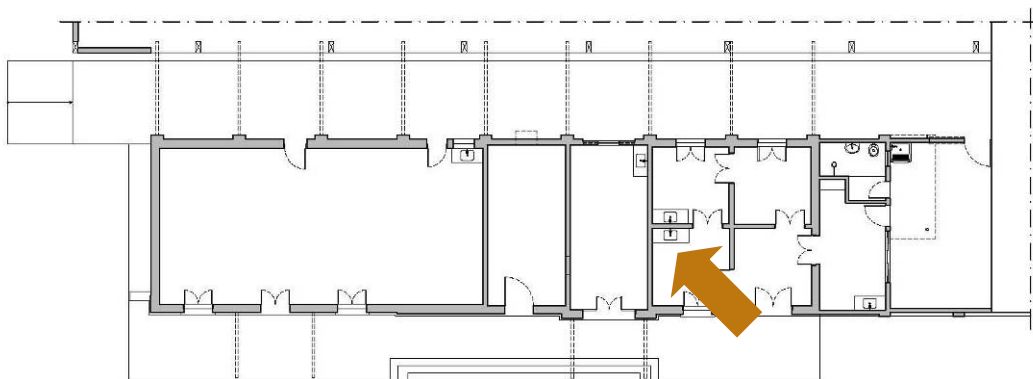


FOTO 78



Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (DIAGNÓSTICO)

DESCRIÇÃO:

O agenciamento externo da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga apresenta regular estado de conservação. Apesar de ser notada a realização de manutenção constante no local, principalmente relacionada ao corte da grama existente na parte frontal do terreno, verifica-se a ausência de um tratamento paisagístico mais apurado que poderia contribuir para valorizar a edificação.

CROQUI ESQUEMÁTICO:

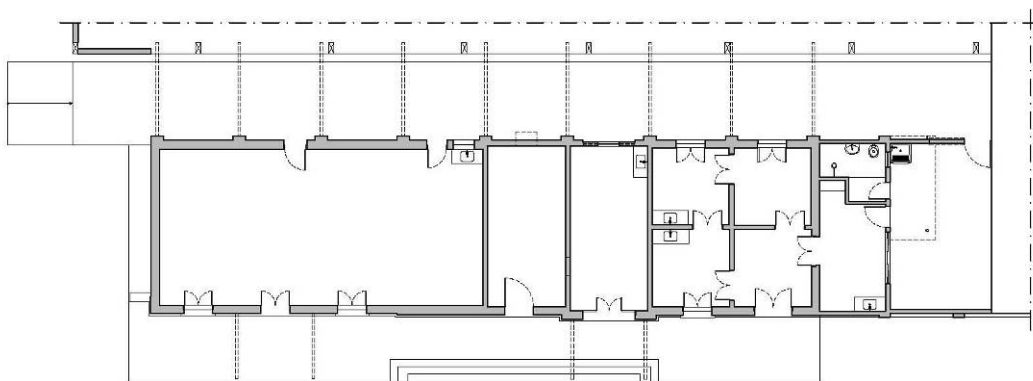


FOTO 79

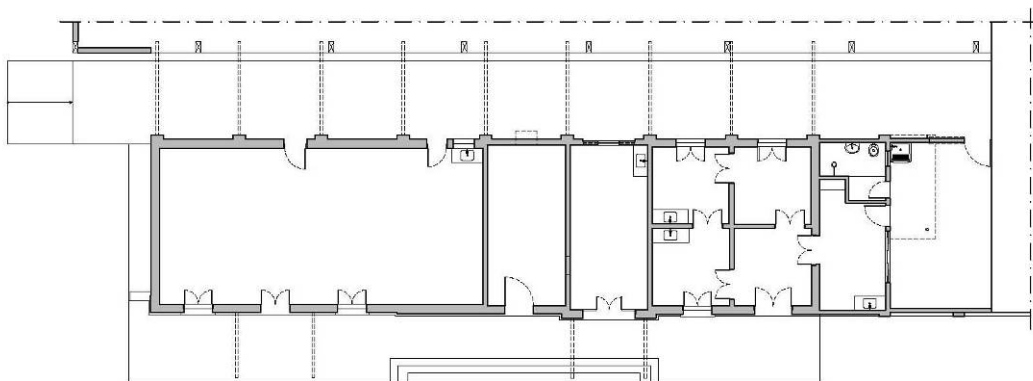


Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA (DIAGNÓSTICO)**DESCRIÇÃO:**

Aos fundos da edificação está em fase final de conclusão a obra de execução de cobertura da quadra poliesportiva existente, transformando o local em Ginásio Poliesportivo. O fato de estar havendo no local uma obra de grande porte, tem contribuído para um aspecto negativo na ambientação da Antiga Estação Ferroviária de Biguatinga, entretanto, com a conclusão da mesma e também com a realização da obra de restauração pretendida para a própria edificação, espera-se que o agenciamento externo apresente melhores condições.

CROQUI ESQUEMÁTICO:**FOTO 80**

Autor: Rafael Caldeira Ferreira Pinto

Data: 31/10/2019

7.1 BIBLIOGRÁFICAS

- ÁVILA, Affonso; GONTIJO, João Marcos Machado; MACHADO, Reinaldo Guedes. **Barroco mineiro glossário de arquitetura e ornamentação**. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro. Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1996.
- BACH, Arnaldo Monteiro. **Trens**. Ponta Grossa: Editora do autor. 2008. 637p.
- BARBOSA, Waldemar de Almeida. Dicionário Histórico e Geográfico de Minas Gerais. Belo Horizonte. 1971. Toponímio Senhora da Glória.
- BURTON, Richard. Viagem de Canoa de Sabará ao Oceano Atlântico. Belo Horizonte: Itatiaia, 1977.
- CORONA, Eduardo; LEMOS, Carlos Alberto Cerqueira. **Dicionário da arquitetura brasileira**. São Paulo: Artshow Books, 1989.
- COSTA, Antônio Gilberto e outros. Cartografia das Minas Gerais: Capitania à Província. Belo Horizonte. Editora UFMG, 2002.
- GUIMARÃES, Carlos Magno. Formação Histórica. Projeto de Pesquisa Pré-Histórica e Histórica na área a ser atingida pela UHE Irapé - Minas Gerais.
- HARDMAN, Francisco Foot. O Trem Fantasma: A modernidade na selva. São Paulo: Cia. das Letras, 1988.
- MARQUES, Mauro Cavalcanti. **Arquitetura, um segmento**: glossário de cobertura. Belo Horizonte: IEPHA/MG, 1990.
- SENNA, Nelson de. *Anuario de Minas Geraes – anno III – Edição de 1909*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial do Estado de Minas Geraes, 1909.
- SENNA, Nelson de. Anuário de Minas Gerais. Belo Horizonte: Imprensa Oficial do Estado de Minas Geraes. 1918, Tomo II.
- VASCONCELOS, Sylvio de. **Arquitetura no Brasil: Sistemas Construtivos**. Belo Horizonte: UFMG, 1979.
- PIMENTA Demerval José; ELEUTÉRIO, Arysbur Batista; CARAMURU, Hugo. **As Ferrovias em Minas Gerais**: Sesc Minas Gerais, 2003.
- Valle, José Ribeiro do / Valle, Geraldo Ribeiro do, Guaxupé Memória Histórica – A Terra e a Gente – 1984
- Fontes: Cartório de Registro de São Pedro da União

7.2. ELETRÔNICAS (INTERNET)

- <http://www.estacoesferroviarias.com.br>
- <http://www.educacao.mg.gov.br/sre/>
- www.indi.mg.gov.br
- www.iepha.mg.gov.br
- <https://www.youtube.com/watch?v=8AJULOiNgyl>
- <http://blogdogiesbrecht.blogspot.com/2013/06/guaxupe-antigo-entroncamento-ferroviario.html>

EQUIPE TÉCNICA



Rua Major Lopes, 42A | 30330-050 | São Pedro | BHZ - Minas Gerais
(31) 3282 1615 | (31) 3221 2132 | redecidade@redecidade-ds.com.br

Letícia Carvalho Assis
CAU/MG: A 26.693-0

Rafael Caldeira F. Pinto
CAU/MG: A 26.695-7

Coordenador

Rafael Caldeira Ferreira Pinto
Arquiteto e Urbanista | CAU/MG: A 26.695-7

Pós-Graduado em Revitalização Urbana e Arquitetônica pela EA-UFMG

Colaboradores

Taíse Travassos Campos Dantes
Arquiteta e Urbanista | CAU/MG: A 87.588-0

Letícia Carvalho Assis
Arquiteta e Urbanista | CAU/MG: A 26.693-0

Acompanhamento e Supervisão

Rodrigo Denis de Oliveira

Departamento Municipal de Cultura, Esporte, Lazer e Turismo
Chefe do Setor de Patrimônio Cultural da Prefeitura Municipal de São Pedro da União



PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PEDRO DA UNIÃO

Rua Cel. João Ferreira Barbosa, nº. 46. Centro. CEP: 37.855-000. São Pedro da União / MG.
Tel.: (35) 3554 1266 | E-mail: cultura@saopedrodauniao.mg.gov.br

Este trabalho foi elaborado em São Pedro da União / MG e em Belo Horizonte / MG no período de outubro de 2019 a janeiro de 2020.

9.1. LEVANTAMENTO CADASTRAL / MAPEAMENTO DE DANOS

A parte gráfica apresentada consta de 06 (seis) formatos A1, e está registrado nas seguintes pranchas:

- Prancha 01/06 – Planta de Situação/ Diagrama de Cobertura (1/100) e Planta Estação (1/50);
- Prancha 02/06 – Planta de Piso Estação (1/50) e Planta de Forro Estação (1/50);
- Prancha 03/06 – Corte AA, Corte BB, e e Fachada Lateral Esquerda (1/50);
- Prancha 04/06 – Fachada Frontal, Fachada Posterior e Fachada Lateral Direita (1/50);
- Prancha 05/06 – Detalhe de esquadrias (1/25);
- Prancha 06/06 – Detalhe de esquadrias (1/25).