

INSTITUTO FEDERAL MINAS GERAIS

Campus Ouro Preto

Acsa Caroline de Sousa Moraes

**ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE RODRIGO SILVA:
Análise Histórica, Construtiva e Estilística.**

Ouro Preto

2017

Acsa Caroline de Sousa Moraes

**A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE RODRIGO SILVA:
Análise Histórica, Construtiva e Estilística.**

Monografia apresentada à Diretoria de Pesquisa, Graduação e Pós-graduação do Instituto Federal de Minas Gerais – Campus Ouro Preto como requisito parcial para obtenção do título de Tecnóloga em Conservação e Restauro.
Orientador: Alex Fernandes Bohrer.

Ouro Preto

2017

Folha de aprovação

ACSA CAROLINE DE SOUSA MORAES

ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE RODRIGO SILVA: Análise Histórica,
Construtiva e Estilística.

Trabalho de conclusão de curso submetido à banca examinadora designada pela Diretoria de Pesquisa, Graduação e Pós-graduação do Instituto Federal Minas Gerais – Campus Ouro Preto como requisito parcial para obtenção do título Tecnóloga em Conservação e Restauro.

Aprovada em ____ de dezembro de 2017 por:

Prof. Alex Fernandes Bohrer
IFMG – Campus Ouro Preto

Para a minha Família, com seu apoio e confiança eu consegui!

E à Ouro Preto, me ensinou a entender a vida e valorizar todos os momentos.

AGRADECIMENTOS

Dedico os meus agradecimentos primeiramente ao meu Deus, que sempre foi minha base de fé para não desistir. Logo agradeço aos meus pais que me apoiaram sendo meu alicerce, mesmo que de longe.

Aos professores que muito me ensinaram, e assim realizaram o meu sonho de ser uma restauradora.

A companheira de estrada Jussara Duarte Soares, que foi atenciosa me presenteando com seu livro - Entre as Montanhas de Minas: O patrimônio de Rodrigo Silva - que serviu como base para os meus estudos, e assim me ajudou e orientou quando precisei visitar e descobrir mais sobre Rodrigo Silva.

Ao professor Alex Fernandes Bohrer, que me aceitou como orientanda, me ajudando e clareando minhas ideias mesmo que em poucas palavras, sempre com paciência.

Gostaria também de deixar registrada a atenção e ajuda que eu recebi do Sr. Geraldo, conhecido como Cabecinha, que infelizmente veio a falecer no período em que o trabalho estava sendo desenvolvido.

Aos meus amigos da turma que sempre estavam presentes, tanto em momentos sérios como os de descontração. Inclusive aqueles que se disponibilizaram para me ajudar no que eu precisasse para o desenvolvimento do TCC. (Letícia, Savilly, Rita, Andressa, Tássia).

A todos aqueles que marcaram um pedacinho da minha história, sentirei saudade desta fase, como senti falta da minha família estando longe.

Bom mesmo é ir à luta com determinação, abraçar a vida com paixão, perder com classe e vencer com ousadia, porque o mundo pertence a quem se atreve e a vida é "muito" para ser insignificante.

Charlie Chaplin

RESUMO

A Estação Ferroviária de Rodrigo Silva se originou nos período industrial em meados do século XIX. Sua inauguração em 1888 desenvolveu o progresso do povoado, que se estabilizou através do transporte ferroviário. O atual distrito de Ouro Preto era conhecido por José Correia, hoje possui o mesmo nome da estação. O distrito Rodrigo Silva demonstrou através desta mudança de nome o impacto que a estação fez para a economia do povoado. Quando a estação foi desativada, grande parte do movimento do distrito diminuiu, deixando assim o numero de pessoas estável. Hoje a estação é usada apenas para celebrações culturais e religiosas.

Palavras Chaves: Estação Ferroviária, Período Industrial, Distrito Rodrigo Silva.

ABSTRACT

The Rodrigo Silva Railway Station originated in the industrial period in the mid-nineteenth century. Its inauguration in 1888 developed the village's progress, which has stabilized through rail transport. The present district of Ouro Preto was known by Jose Correia, today it has the same name of the station. The district Rodrigo Silva demonstrated through this change of name the impact that the station made to the economy of the town. When the station was shut down, much of the district movement slowed, leaving the number of people stable. Today the station is used only for cultural and religious celebrations.

Key Words: Railway Station, Industrial Period, Rodrigo Silva District.

Lista de ilustrações

Figura 1: Linha férrea à esquerda a tração elétrica e a direita por cavalos.....	16
Figura 2: Desenho representando a primeira locomotiva, a Blucher.	17
Figura 3: Imagem da Estação Liverpool Road	18
Figura 4: Interior de uma fabrica de Têxtil no Brasil.	19
Figura 5: Guia de Pacobaíba a antiga Estação Ferroviária de Mauá.	21
Figura 6: Estação Ferroviária de Chiador.	24
Figura 7: Estação Ferroviária de Leopoldina.	25
Figura 8: Foto registrando o vagão de transportar pessoas e o vagão de carga.....	28
Figura 9: Estação Ferroviária de Ouro Preto em depois do restauro.....	34
Figura 10: Mapa da evolução do traçado urbano de Ouro Preto desde Vila Rica em 1949.....	35
Figura 11: Mapa da Capitania feito por Cláudio Manoel da Costa, 1782.	37
Figura 12: A toponímia de Boa Vista.	38
Figura 13: Capela Santa Quitéria.	38
Figura 14: A Igreja na década de 1950.....	39
Figura 15: A Igreja na década de 1970.....	40
Figura 16: Imagem da a igreja de Santo Antônio, reforma.	40
Figura 17: Imagem da a igreja de Santo Antônio, depois da reforma.	40
Figura 18: Imagem da Sociedade Musical Santa Cecília em 1937.	42
Figura 19: Fotografia dos anos 1990 da banda.....	43
Figura 20: Rodrigo Silva vista de longe final do século XIX.	43
Figura 21: Rodrigo Silva vista de longe em 2008.	44
Figura 22: Estação Ferroviária de Rodrigo Silva E.F.C.B, em 1918.	44
Figura 23: Chegada de José Abdo em 1919.	44
Figura 24: Fotografia tirada em 1920, mostrando um típico dia de trabalho da estação.	45
Figura 25: Rodrigo Augusto da Silva, 1888.	47
Figura 26: Estação Ferroviária de Rodrigo Silva sobre a plataforma.....	50
Figura 27: Porta principal da sala do lado interno.....	51
Figura 28: Porta do armazém do lado direito.	51
Figura 29: porta do armazém do lado esquerdo da estrutura.....	52
Figura 30: Forro da sala em estilo saia e camisa	52

Figura 31: Telhado em estilo tesoura com asnas do armazém.	53
Figura 32: Detalhe da viga da estrutura em madeira.	53
Figura 33: Piso em ripas de madeira.	54
Figura 34: Telha de cerâmica original da França.	54
Figura 35: Janela em estilo sanfona localizada na sala.	55
Figura 36: Janela lateral do armazém.	55
Figura 37: Foto do século XX, ferroviários dentro de um dos antigos jardins.....	56
Figura 38: Cômodos do armazém.....	57
Figura 39: Banheiro da estação.	57
Figura 40: Quarto da Estação.	57
Figura 41: Fotografia da plataforma da estação em 1970, nas cores bege e marrom.....	58
Figura 42: Fotografia da plataforma da em 1986, nas cores bege e marrom.	58
Figura 43: Fotografia do pátio ferroviário no final de 1980, nas cores branco e azul.....	59
Figura 44: Fotografia do pátio ferroviário em 2002, nas cores branco e azul.....	59
Figura 45: : Fotografia da plataforma da estação em 2006, nas cores branco e vermelho.....	60
Figura 46: Fotografia da plataforma da estação em 2017, nas cores branco e vermelho.....	60
Figura 47: Plataforma nos anos 1920	80
Figura 48: Plataforma nos dias atuais 2017.....	81
Figura 49: Lambrequins da estação ferroviária de Rodrigo Silva em 1920.	82
Figura 50: Lambrequins da estação ferroviária de Rodrigo Silva.	82
Figura 51: Circulado em vermelho á da rua Alvarenga n° 12 e está da frente rua Prof. n° 9. ..	84
Figura 52: Foto da casa da rua Prof.	84
Figura 53: Foto da casa da rua Alvarenga.	84
Figura 54: Lambrequim em destaque da casa da rua Alvarenga.	85
Figura 55: Lambrequim em destaque da casa da rua Prof.....	85
Figura 56: Lambrequim em destaque da estação ferroviária.....	85

Lista de Tabelas

Tabela 1: Crescimento das Estradas de Ferro no Brasil.	22
Tabela 2: Características marcantes das linhas ferroviárias.	22
Tabela 3: Representação das linhas Férreas existentes em Minas Gerais.	26

Lista de Abreviações

DNIT- Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.

FAOP - Fundação de Arte de Ouro Preto.

IEPHA-MG - Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais.

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

RFFSA - Rede Ferroviária Federal.

SPHAN - Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

Sumário

1-	INTRODUÇÃO	14
2-	A chegada da via férrea no Brasil.....	15
	2.1- Inícios das Estradas Ferroviárias no Brasil	15
	2.2 - <i>As Estradas Ferroviárias em Minas Gerais</i>	23
	2.3 - A Arquitetura das Ferrovias	29
3-	O Surgimento de Rodrigo Silva.....	32
	3.1 - A História de Ouro Preto.....	32
	3.2 - História de Rodrigo Silva	35
	3.3 - O Surgimento da Estação Ferroviária de Rodrigo Silva.....	43
4-	Características da Estação Ferroviária	49
	4.1 - Descrição Arquitetônica da Estação	49
	4.2 - Levantamento Fotográfico.....	61
	4.3 - Análise Tipológica	77
5-	Considerações Finais	86
	5.1 - Referências	88

1- INTRODUÇÃO

A Estação Ferroviária de Rodrigo Silva está localizada em Rodrigo Silva um distrito de Ouro Preto, ela foi uma das primeiras construções ferroviárias de Minas Gerais tendo a maioria de seus materiais utilizados vindos por meio de importações.

Sua história e tipologia não foram totalmente estudadas existindo assim uma falta de conhecimento e informação sobre ela. Nesta estação seu material é característico em madeira e ela possui um detalhe no acabamento do seu beiral em lambrequim de madeira e sua telha é em cerâmica francesa, isso faz com que ela se diferencie das estações tradicionais. Suas características ainda são originais, mas o nome do autor deste projeto arquitetônico não consta em registro, realçando assim uma falta de valor histórico para esta obra.

Atualmente, a estação está sob a responsabilidade da Sociedade Musical de Santa Cecília. Considerando que sua última restauração foi em 2002, observa-se que sem uma função efetiva, torna-se difícil sua conservação pela população local. O que nos demonstra que há falta de recursos ou certo desinteresse pelo imóvel.

2- A chegada da via férrea no Brasil

2.1- Inícios das Estradas Ferroviárias no Brasil

O período do século XVIII deixou um registro na economia da Europa com o surgimento da fase industrial, o progresso estava estabelecido e os materiais que antes eram artesanais, agora se tornam industriais.

As origens do processo de industrialização remontam ao século XVIII, quando, em sua segunda metade, emerge na Inglaterra, grande potência daquele período, uma série de transformações de ordem econômica, política, social e técnica, que se convencionou chamar de Revolução Industrial. (AZEVEDO, 2010, p. 12).

Antes do surgimento das grandes empresas industriais à forma de produção era toda artesanal, ou seja, os materiais eram produzidos em menor escala e necessitavam de um maior tempo. Quando as empresas começaram a surgir elas progrediram na produção, os materiais eram fabricados em maior escala e com a agilidade das máquinas resultava um menor tempo.

As transformações de ordem espacial decorrentes da implantação industrial foram enormes. Delas podemos citar como exemplos as próprias mudanças ocorridas na Inglaterra do século XIX, em que a indústria, associada à modernização do campo, gerou a expulsão de milhares de camponeses em direção às cidades, o que gerou a constituição de cidades industriais [...] (AZEVEDO, 2010, p. 13).

A sociedade antigamente produzia o que precisava para sobreviver e com o surgimento destas empresas o resultado de produção era maior do que necessário. Como a forma de produzir só aumentava, e a quantidade era cada vez maior isto gerou a necessidade de evolução na forma de transportar estas mercadorias. A solução encontrada neste período para conseguir realizar o transporte destas sobrecargas foi transportar através de trilhos, uma técnica que já se usava desde o século XVI.

Um dos primeiros exemplos do uso dos trilhos começou na Alemanha em 1535, eles eram utilizados para facilitar o transporte de minério. As cargas eram deslocadas através de carris¹, empurrados ou traçados por animais (FIG. 1) sobre trilhos feitos de madeira. A

¹ Carris: Veículo de rodas para transporte de pessoas ou mercadorias.; Veículo de motor a explosão.; Vagão que corre sobre carris.; Bobina para enrolar fios.

primeira companhia ferroviária a realizar o transporte de carga através dos trilhos se realizou no século XVIII, onde os trilhos, que antes eram de madeira, eram confeccionados de ferro. Esta operação se realizou em 1803 pelo trajeto Croydon-Wandsworth.

Os antecedentes do transporte ferroviário estão no uso de carris que transportavam minério sobre trilhos de madeira nas minas da Alemanha em 1535, durante o século dezessete esse sistema se espalha pela Europa. No século dezoito acontece a troca dos trilhos de madeira, por trilhos de ferro. O primeiro trilho de ferro fundido foi feito em Coalbrookdale em 1767, nesta época os carris eram tracionados por cavalos. A primeira companhia ferroviária pública de transporte de carga entrou em operação em 1803 fazendo o trajeto Croydon-Wandsworth, ainda com carris puxados por cavalos. (SOUZA J. M. D. 2015, p. 21).



Figura 1: Linha férrea à esquerda a tração elétrica e a direita por cavalos.

Fonte: <http://salvadorhistoriacidadebaixa.blogspot.com.br/2011/11/bondes-antecipacao-de-uma-modernidade.html>, acesso em: 20/03/2017.

O desenvolvimento e a tecnologia do transporte por linhas férreas tornaram-se desejáveis pelas indústrias, uma vez que, garantia a expansão comercial através dos trilhos. Esse processo dava início a uma locomoção mais rápida, facilitando assim o transporte ferroviário. Esse avanço tecnológico possibilitou a substituição de animais por locomotivas a vapor em 1802.

Como produto da era industrial, a ferrovia materializava o desejo por progresso e inovação, e a vontade de pertencer ao mundo “moderno” nos ajuda a entender a rapidez com que a tecnologia se espalhou pelo mundo ainda durante o século XIX, quando inúmeros países investiram na sua importação e, junto com ela, de edifícios, meios de comunicação e até mesmo pessoal habilitado a implantá-la e operá-la. (FINGER, 2013, p.09).

Os responsáveis pela máquina a vapor foram os mecânicos ingleses Richard Trevithick e Andrew Vivian. No início, em 1802, ela foi criada com o propósito de se mover na estrada, porém seu peso e tamanho dificultaram suas rodas com aros de ferro a se locomover nas estradas. Contudo, em 1804, Trevithick teve a brilhante ideia de colocar esta locomotiva sobre os trilhos feitos de ferro, o resultado da experiência foi positivo.

Com o decorrer do tempo esta máquina passava por evoluções e uma delas foi quanto a sua forma de locomoção, que deixava de ser traçada por pessoas ou animais e passava a ter uma fonte de energia. Isto também garantia que a locomotiva teria sua deslocação mais rápida e com aspecto mais ágil. Assim, em 1814, a Blucher (FIG. 2) foi criada, esta primeira locomotiva era a vapor² e foi fabricada pelo inglês George Stephenson. No ano de 1830 foi inaugurada a primeira estrada de ferro do mundo, localizada na Inglaterra, ligando a cidade de Liverpool a Manchester (FIG. 3).

O trem de ferro substituiu as carruagens e as trapas nos longos percursos e revolucionou o transporte de carga e passageiro na *Era Moderna*. Em 1814, surgiu a primeira locomotiva a vapor, a Blucher, fabricada pelo inglês George Stephenson. Em 1830, inaugurava-se na Inglaterra a primeira estrada de ferro, ligando Liverpool e Manchester. (BORGES, 2011, p. 27).

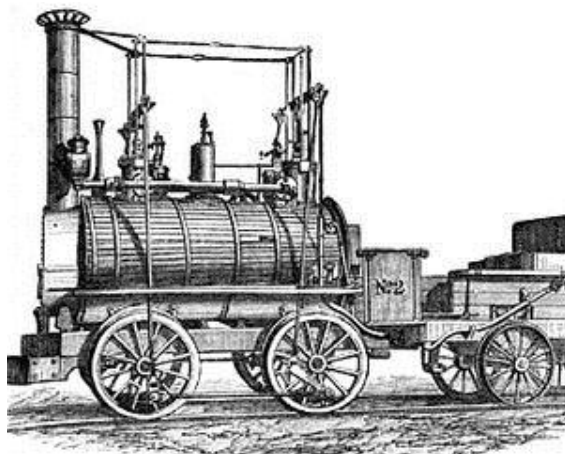


Figura 2: Desenho representando a primeira locomotiva, a Blucher.

Fonte: http://www.trainlogistic.com/pt/Pessoas/Pioneiros/George_Stephenson.htm, acesso em: 20/03/2017.

² Vapor: Exalação de corpos sólidos resultante de decomposição ou de combustão.



Figura 3: Imagem da Estação Liverpool Road

Fonte: http://www.disused-stations.org.uk/m/manchester_liverpool_road/, acesso em: 20/03/2017.

Depois do desenvolvimento nas condições de se transportar as mercadorias das indústrias, elas começaram a investir nessa forma de transporte e foi neste momento que começaram a surgir as Estações Ferroviárias³ nas cidades. As ferrovias auxiliavam na circulação de mercadorias e interligavam os pontos de destino destes produtos, que estavam surgindo cada dia mais e em maior escala.

O transporte de mercadorias pelas ferrovias, neste período, era, em sua maioria, realizado pelas indústrias agrícolas, devido à necessidade de um meio de transporte mais prático e que assegurassem o deslocamento de suas mercadorias de maior porte. Sendo assim, as grandes empresas adotaram esse tipo de transporte, porém devido à falta de mão de obra especializada para a construção destas ferrovias, as próprias empresas tomavam a iniciativa de construí-la.

No momento em que as cidades começaram a possuir estação ferroviária, deu-se início ao surgimento das variações em sua arquitetura como, por exemplo, a estação ferroviária de Manchester, construída em 1830, que possui uma arquitetura considerada simples, com apenas dois pavimentos.

É a partir de 1830 que podemos pensar no nascimento da arquitetura ferroviária nas cidades industriais, a primeira estação ferroviária foi a estação de Manchester, um edifício simples com dois pavimentos, sua fachada era tripartida e contava com algumas janelas [...]. (SOUZA J. M. D. 2015, p. 02).

³ Estações Ferroviárias: imóvel empregada dos caminhos-de-ferro.; Relativo a caminhos-de-ferro.

Com todo este desenvolvimento acontecendo pelo mundo, no Brasil a revolução industrial aconteceu de forma tardia, mais ou menos um século depois da Europa. Isto pode ser explicado pelo fato de que o Brasil foi por muito tempo colônia de Portugal e estar limitado pelo Pacto Colonial⁴, que impedia a colônia de abrir indústrias, obrigando-os a adquirir produtos manufaturados disponibilizados por Portugal.

Até 1822 o Brasil foi colônia de Portugal e em meados do século XIX estava ainda em processo de consolidação da ocupação de seu território, vivendo em estado de permanente alerta quanto a possíveis invasões estrangeiras e conflitos, tanto internos, quanto com países vizinhos – também recém-independentes – pela definição de suas fronteiras. (FINGER, 2013, p. 37).

Mesmo com o Pacto Colonial em vigência chegou a existir no Brasil uma indústria de ferro, que começou a crescer junto com a indústria têxtil (FIG. 4) em meados do século XVIII, período marcado pela maior utilização do ferro. Estas indústrias representavam certa concorrência ao comércio português 1785 foram proibidas as manufaturas na colônia.

Na segunda metade do século XVIII algumas indústrias começaram a crescer, como a do ferro e a têxtil. Mas, como já começaram a fazer concorrência ao comércio da corte, podendo tornar a colônia independente financeiramente, adquirindo a possibilidade da independência política, isso foi visto com maus olhos em Portugal. Assim, em 5 de janeiro de 1785, Dona Maria I assinou um alvará extinguindo todas as manufaturas têxteis da colônia, exceto a dos panos grossos, para uso dos escravos e trabalhadores. (AZEVEDO, 2010, p. 14).



Figura 4: Interior de uma fábrica de Têxtil no Brasil.

⁴ Pacto Colonial: Ajuste, convenção, acordo, tratado com Portugal.

Apenas no final do século XIX e início do século XX que o Brasil acelerou seu desenvolvimento tendo diversos benefícios.

O Brasil está atrasado pelo menos meio século no seu transporte ferroviário, avaliado com um todo, em relação a Europa, no que concerne a transporte de passageiros, e o mesmo atraso se verifica em relação ao transporte de cargas, tendo-se como referencia o país de melhor desempenho, os Estados Unidos. (SILVA, A. J. P. A.; WAL, C. K.; OLIVEIRA, F.; MURTA, L.; AZEVEDO, A. L. T. , 2013, p. 02).

Quando a estação ferroviária se tornou acessível no Brasil, levou o país a um grande progresso. É válido lembrar que ela chegou em um momento de mudanças econômicas, sociais e políticas do país. A possibilidade de interligar os estados faz com que seja possível transportar cargas com maior segurança e alcançar locais distantes e subdesenvolvidos, o que acarretou em significativos avanços tecnológicos e crescimento das cidades.

A ferrovia tornou a ideia de progresso e a sensação de velocidade inerentes ao novo mundo que se abria em objetos palpáveis. As distâncias diminuam, as mercadorias e as pessoas chegavam mais rápidos e com mais segurança aos seus destinos. A ferrovia carregaria para sempre a idéia de progresso por onde ela passasse. Passou a ser o símbolo do desenvolvimento capitalista do mundo contemporâneo, até pelo menos os anos 30, quando foi substituída por outro invento ainda mais “diabólico” e rápido, o automóvel [...] (ARRUDA, 2000, p. 107).

Para incentivar a construção de ferrovias no Brasil o Governo promulgou em 26 de julho de 1852 a Lei nº 641, na qual oferecia tipos de isenções e a garantia de juros sobre o capital investido, sendo a empresa nacional ou estrangeira se ela quisesse explorar a criação de estradas de ferro em terras brasileiras. A lei teve a função de estimular a construção de ferrovias pelo país.

Art. 1º O Governo fica autorizado para conceder á huma ou mais Companhias a construção total ou parcial de hum caminho de ferro que, partindo do Município da Côrte, vá terminar nos pontos das Provincias de Minas Geraes e S. Paulo, que mais convenientes forem. Esta concessão comprehenderá o privilegio do caminho de ferro por hum prazo que não excederá a noventa annos, contados da incorporação da Companhia, tendo-se em vista o plano e orçamento da obra projectada debaixo das condições seguintes. (BRASIL, 1852).

Depois das garantias oferecidas pelo governo é construída a primeira ferrovia no Brasil. Em 30 de abril de 1854 foi inaugurada, por Dom Pedro II, em Mauá província do Rio de Janeiro, a primeira estação ferroviária (FIG. 05). Fruto da iniciativa de Irineu Evangelista de Souza que almejava expandir seus negócios. Sendo assim, ele foi considerado o responsável pela primeira fundição de ferro e ficou conhecido como Barão de Mauá. Ele recebeu o direito com todos os privilégios para a construção desta via férrea com a colaboração de investidores ingleses, hoje a linha não funciona mais.

A primeira ferrovia brasileira é construída na província do Rio de Janeiro. No ano da entrada em vigor da lei nº 641, Irineu Evangelista de Sousa, futuro Barão de Mauá, solicitou autorização da Assembléia Provincial do Rio de Janeiro para a construção de uma estrada de ferro que partindo do fundo da baía da Guanabara chegasse à Raiz da Serra de Petrópolis. [...] A inauguração da ferrovia se deu a 30 de abril de 1854, porém a chamada E. F. Mauá só se estendia por 14,5 km, compreendendo as estações de Mauá e Inhomirim e a parada em Fragoso. Posteriormente, em 16 de dezembro de 1856, é aberto o tráfego até a estação de Raiz da Serra, totalizando 16,2 km. (SILVA, M. W.; CRUZ, A. C. S.; CUNHA, M. R. A. 2010, p. 03).



Figura 5: Guia de Pacobaíba a antiga Estação Ferroviária de Mauá.

Fonte: <https://www.ballast.com.br/wp-content/uploads/2013/04/Industria-de-produtos-basicos-Industria-textil.jpg>, acesso em: 20/03/2017.

No conjunto de estradas de ferro existentes no Brasil elas não são totalmente ligadas umas nas outras, com isso a diversidade da localidade destas vias são grandes, geograficamente irregulares sendo umas de grande porte e outras mais simples ou algumas de fácil acesso e outras isoladas.

Além disso, as estradas de ferro existentes não estão tôdas ligadas umas às outras de forma a constituírem uma grande rêde ferroviária nacional. Ao contrário, apresentam uma distribuição geográfica muito irregular, pelas várias unidades da Federação, de modo que há muitas ferrovias inteiramente isoladas, algumas das quais com extensões tão pequenas que deixam a

impressão de não terem ainda atingido, nem a retro-terra, a que se destinavam, nem tampouco as finalidades econômicas que deveriam ter justificado a sua construção. Mais parecem obras iniciadas e não terminadas, - remanescentes fragmentários de empreendimentos interrompidos a meio caminho, - do que propriamente estradas de ferro, no rigoroso sentido econômico que a expressão encerra. (Diversos Autores, 1954, p. 1).

As ferrovias no Brasil cresceram de uma forma estável e se classificaram em cinco tipos de fases (TAB. 1), sendo que a segunda fase foi o período em que as ferrovias mais cresceram e evoluíram.

Tabela 1: Crescimento das Estradas de Ferro no Brasil.
Fonte: Manual Didático-Ferrovias, pág. 15.

PERÍODO	TOTAL CONSTRUÍDO	ACUMULADO TOTAL
- de 1854 a 1873	498 km	498 km
- de 1874 a 1913	23.485 km	23.938 km
- de 1914 a 1933	8.459 km	32.442 km
- de 1934 a 1943	1.698 km	34.140 km
- de 1944 a 1953	2.248 km	36. 388 km

Estas datas anteriores registram o crescimento da linha férrea e mostram os períodos de sua evolução. A seguir pode-se observar outro tipo de registro que fundamentam quais foram às características marcantes para estes períodos, desta vez classificados em quatro tipos de fase (TAB. 2) de acordo com a autora Anna Finger que nomeia estas etapas da seguinte forma:

Tabela 2: Características marcantes das linhas ferroviárias.
Fonte: FINGER, Um Século de Estradas de Ferro, 2013, p. 5.

Período Recorte Temporal Características marcantes		
1°	1852-1873	Empreendedorismo
2°	1873-1889	Novos incentivos e multiplicação das linhas
3°	1889-1919	Formação das grandes companhias ferroviárias
4°	1919-1957	Sucateamento e estatização

A partir do avanço tecnológico do transporte ferroviário a tração a vapor é substituída pela tração elétrica em 1930, que é substituída novamente pela diesel-elétrica em 1939-1950. Dessa forma é possível perceber que sempre houve a procura de uma melhor fonte de energia para as máquinas de transporte.

2.2 - As Estradas Ferroviárias em Minas Gerais

Na Inglaterra a evolução da industrialização se iniciou através do setor têxtil, e, como ela foi à pioneira no uso do transporte através das linhas férreas se beneficiou do comércio internacional. O Brasil importava o algodão de forma bruta que eram processados pela indústria britânica, o têxtil obteve sucesso no mercado que logo abriu caminhos para outras mercadorias.

A Inglaterra iniciou sua industrialização pelo setor têxtil. Se beneficiando do controle sobre as rotas de comércio internacional, importava matérias primas de suas colônias [...] Dos Estados Unidos e Brasil era trazido algodão; da Austrália, Argentina e Uruguai a lã de ovelha; da Índia e China a seda; do Peru e Chile a lã de alpaca, entre outros. Importados em sua forma bruta, esses produtos eram processados pela indústria britânica, que cresceu rapidamente, produzindo quantidades tão grandes que podiam ser revendidas a preços relativamente baixos. [...] A indústria têxtil estabeleceu um mercado que logo abriu caminho para outros produtos, como ossiderúrgicos, um dos principais responsáveis pelas intensas transformações decorrentes da Revolução Industrial. (FINGER, 2013, p. 23).

Já em Minas Gerais a mercadoria que fez expandir o uso através dos trilhos foi às fazendas cafeeiras, neste caso não precisava necessariamente ser uma empresa de grande porte, mas como o fluxo do café era de grande porte estas fazendas contribuíram para a construção de novas estações. As características das estações são variadas e suas localizações também, elas podiam ser de origem pública ou privada. As ferrovias acompanhavam as mudanças socioeconômicas e foi dependendo delas que elas se mantiveram ou não.

Em menos de um século foram construídas centenas de linhas férreas no Brasil, com características distintas: públicas e privadas, de origem estrangeira ou brasileira, implantadas em meio urbano, rural ou em trechos ainda não desbravados do território, voltadas ao escoamento de produção agroindustrial, articulação territorial, proteção de fronteiras, mobilidade, etc. [...] Ao longo do tempo também sofreram transformações significativas, acompanhando as mudanças na realidade socioeconômica dos locais onde as linhas foram implantadas – e para as quais também contribuíram – auxiliando ainda no processo de assimilação e popularização de novos materiais e técnicas construtivas, que transformaram a arquitetura e as cidades brasileiras. (FINGER, 2013, p. 09).

A primeira estação ferroviária a ser inaugurada em Minas foi a de Chiador (FIG. 6) no antigo povoado de Santo Antônio dos Crioulos no ano de 1869. A sua trajetória original era conseguir ligar a linha férrea Pedro Segundo ao Nordeste brasileiro assim ligando Minas

ao outro estado, mas em vez disso criou o ramal de Chiador que se estendia a leste até Porto Novo aproveitando que no sul da Mata o café estava em alta. Nos dias atuais a estação de Chiador está em ruínas e abandonada por causa da falta de uso do local.

A concessão original para a Pedro Segundo previa uma trajetória em direção ao norte da fronteira de Minas ‘na direção geral do Vale de São Francisco’, assim ligando Minas ao nordeste brasileiro. Mas Mariano Procópio adiou a construção do tronco principal preferindo um ramal de 63 quilômetros que de Chiador se estendia à leste até Porto Novo, através do sul da Mata onde o café estava no auge. O ramal de Porto Novo atravessou o Paraíba cinco vezes para atender fazendeiros dos dois lados do rio. (BLASENHEIM, 1996, p. 92).



Figura 6: Estação Ferroviária de Chiador.

Fonte: <http://www.flickrriver.com/places/Brasil/Minas+Gerais/Chiador/search/>, acesso em: 20/03/2017.

O progresso das estações ferroviárias de Minas Gerais passou por várias fases, sendo prósperas ou não, porém todas com ligação direta com a política. Sendo elas propriedades particulares ou propriedades públicas, usaram deste meio para revolucionar, na modernidade, o desenvolvimento do país que passava por muitas mudanças e crescimento no século XIX.

Independentemente de fatores econômicos e tecnológicos, é evidente o impacto causado pela tecnologia ferroviária no Brasil. As ferrovias não revolucionaram apenas o transporte de matérias primas, mas mudaram a geografia do país, fazendo surgir cidades e levando à acelerada expansão de outras, potencializando processos econômicos e servindo a propósitos políticos. Ao conectar territórios antes isolados, diminuíram distâncias e permitiram a chegada de produtos industriais a baixos custos até o interior, materializando ideais de modernidade e desenvolvimento. (FINGER, 2013, p. 33).

Em seguida as estações de Minas começaram a registrar sua história e marcar seu espaço como, por exemplo, a Estrada de Ferro Leopoldina Railway em Minas Gerais (FIG. 7), inaugurada em 1874 e construída para ligar Minas ao Rio de Janeiro. Ela se tornou umas das

maiores companhias ferroviárias do Brasil, pois havia uma série de pequenas vias férreas ligando à região da Zona da Mata mineira aos trilhos da D. Pedro II. Esta última também foi uma das estações que passou por várias fases distintas na política, mas existem discursos defendendo-a e outros contraditando seus projetos e sua história.

Também data desse período a inauguração das primeiras linhas construídas para ligar Minas Gerais ao Rio de Janeiro pela Estrada de Ferro D. Pedro II. Merece especial destaque a Leopoldina, inaugurada em 1874 para conectar a Zona da Mata mineira a Porto Novo da Cunha, e que mais tarde, com a incorporação de uma série de pequenas linhas, viria a se tornar uma das maiores companhias ferroviárias do Brasil, cujos trilhos se estenderiam pelos Estados de Minas Gerais, Riode Janeiro e Espírito Santo. (FINGER, 2013, p. 76).

Curioso desta estação é que ela não foi projetada e sim estruturada com o tempo. Ela adquiria as suas pequenas ferrovias, comprando-as de empresário ou mesmo pelo próprio estado, sendo elas do Rio de Janeiro, Minas Gerais e Espírito Santo.

Ao contrário da Estrada de Ferro Central do Brasil, a Leopoldina não partiu de um projeto abrangente, com um traçado definido. As linhas por ela adquiridas foram construídas, em grande parte, por grupos de empresários locais ou pelo próprio Estado, para atenderem às demandas de cada região, tanto no transporte de cargas quanto no de passageiros. A incorporação dessas linhas à E. F. Leopoldina ocorreu aos poucos e assim a Companhia foi ampliando sua malha, até tornar-se uma das maiores estradas de ferro nacionais em extensão de linhas implantadas. (FINGER, Um Século de Estradas de Ferro, pág. 84, novembro 2013).



Figura 7: Estação Ferroviária de Leopoldina.

Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_ramais_1/fotos/leopoldina1.jpg, acesso em: 20/03/2017.

A tabela (TAB. 3) a seguir foi simplificada em relação à original para representar apenas as linhas que surgiram em Minas Gerais no decorrer do tempo, está em ordem

cronológica, confirmando o período em que a estrada férrea mineira surgiu entre os anos de 1858 a 1910, estando em constante evolução.

Tabela 3: Representação das linhas Férreas existentes em Minas Gerais.
 Fonte: FINGER, Um Século de Estradas de Ferro, pág. 67, 85, 86, 87, 106, 107, novembro 2013.

Linha e Localização	Ano de Inauguração do primeiro trecho	Finalidade
Estrada de Ferro D. Pedro II (Rio de Janeiro)	1858	Ligar o Rio de Janeiro ao Rio São Francisco, retomando o trajeto proposto pela “Lei Feijó” (1835). Teve seu trajeto modificado para permitir o escoamento da produção de café do Vale do Paraíba, chegando à Barra do Pirai, onde se bifurcou em dois ramais, um em direção à divisa com Minas Gerais e ao São Francisco, e outro em direção a Cachoeira, em São Paulo.
Estrada de Ferro Leopoldina (Minas Gerais)	1874	Ligar a Zona da Mata a Porto Novo da Cunha, onde já chegavam os trilhos da Estrada de Ferro D. Pedro II, para escoamento da produção de café.
Estrada de Ferro Carangola (Rio de Janeiro e Minas Gerais)	1876	Ligar a cidade de Campos, ponto final da Estrada de Ferro de Campos a Macaé, à cidade de Tombos de Carangola, em Minas Gerais, para escoamento da produção de café.
Estrada de Ferro Oeste de Minas (Minas Gerais)	1881	Ligar São João Del Rei à Estação de Sítio (atual Antônio Carlos), da Estrada de Ferro D. Pedro II, para escoamento da produção cafeeira.
Estrada de Ferro Bahia e Minas (Bahia e Minas Gerais)	1882	Ligar a região de Araçuaí, em Minas Gerais, ao litoral sul da Bahia, passando por regiões produtoras de cereais, café e de extração de madeira.
<i>The Minas and Rio Railway Company</i> (Minas Gerais e São Paulo)	1883	Ligar Minas Gerais à Estrada de Ferro D. Pedro II. Deveria sair de uma estação no Rio de Janeiro, mas por conveniência acabou partindo de Cruzeiro, em São Paulo.
Estrada de Ferro Muzambinho (Minas Gerais)	1887	Ligar a região de Muzambinho à Estrada de Ferro Minas Rio, em Três Corações.
Estrada de Ferro Sapucahy		Conectar a Estrada de Ferro

(Rio de Janeiro e Minas Gerais)	1891	Minas e Rio à Companhia Mogiana.
Estrada de Ferro São Paulo e Minas (São Paulo e Minas)	1902	Adquiriu a antiga Companhia Melhoramentos de São Simão, prolongando-a para chegar a São Sebastião do Paraíso, em Minas Gerais
Estrada de Ferro de Vitória a Diamantina (Espírito Santo e Minas Gerais)	1904	Ligar Diamantina, em Minas Gerais, ao Porto de Vitória, no Espírito Santo, passando por Natividade, atual Aimorés, em Minas Gerais, uma região de produção cafeeira e madeireira. Com as descobertas das jazidas de ferro na região de Itabira do Mato de Dentro, foi alterada para atingir Itabira, passando o trecho até Diamantina a configurar um ramal.
Estrada de Ferro de Goiás (Goiás e Minas Gerais)	1907	Conectar o Estado de Goiás à malha férrea da Região Sudeste, ligando a cidade de Goiás a Araguari, em Minas Gerais, para transportar a produção agrícola e pecuária da região.
Estrada de Ferro Paracatu (Minas Gerais)	1910	Ligar Paracatu à estação de Conceição do Pará da Estrada de Ferro Oeste de Minas.

Ainda no século XIX os trens possuíam vagões apenas para transporte industrial, mas isto veio a mudar no século XX especificamente em 1907 quando os vagões de passageiros (FIG. 8) começaram a ser fabricados e a se popularizar. Nesse sentido, este novo meio de circulação começou a substituir os carros de madeira da época. O material que foi utilizado para a fabricação destes vagões foi o aço que desenvolveu uma grande evolução quando começou a ser empregado no século XIX na substituição dos trilhos de ferro, sua utilização na construção dos vagões foi por causa da sua melhor durabilidade e valor mais acessível para a fabricação da mesma forma que ocorreu para a mudança dos trilhos.



Figura 8: Foto registrando o vagão de transportar pessoas e o vagão de carga.

Fonte: <http://tremriodoce.blogspot.com.br/2013/11/238-paginas-do-passado-poetico.html>, acesso em 20/03/2017.

Apesar de todo o sucesso das linhas férreas, com o decorrer do tempo começou a surgir a falta do uso destas ferrovias como ponto principal no transporte e influenciou com que o Brasil abandonasse os trilhos e mudasse sua forma de transporte para as rodovias. Isto começou a acontecer a partir de 1930, quando o período de crise começou a atingir as estações que depois de altos e baixos no transporte não conseguiu solucionar os problemas mesmo tentando recorrer a pedido de empréstimos que na maioria das vezes foram negados e assim os problemas só aumentavam.

A partir de 1930, o Brasil literalmente saiu dos trilhos e abandonou o transporte ferroviário. O setor iniciava assim um longo período de crise até seu completo sucateamento. A decadência das estradas de ferro e o boom rodoviário que se iniciava no país estavam diretamente vinculados às mudanças internas e externas da economia. A nossa Era Rodoviária teve início no momento que a economia brasileira mudava seu centro dinâmico para o setor de mercado interno e transitava da dependência do capital britânico para a área de influencia e domínio do capital norte-americano (BORGES, 2011, p. 27).

O Brasil começou no final do século XX a fechar gradualmente as estações, sentindo assim a chegada do período denominado Revolução Brasileira. Com isto em Minas Gerais a construção da Rodovia dos Inconfidentes, em 1947, aumentou gradativamente o fluxo das mercadorias e assim as estações foram perdendo o seu fluxo ferroviário. Com esse novo ciclo, em 1996, o ramal de Ponte Nova foi desativado e em seguida o restante das estações incluindo a de Rodrigo Silva. Um foram sucateadas ou desmontadas já que com a

crise as maiorias estavam em dívidas o seu fechamento gerou a venda ou doação dos pertences existentes nas estações.

No final do século XX as ferrovias foram sendo fechadas gradativamente pelo país afora, em razão das construções das estradas de rodagem. A construção da Rodovia dos Inconfidentes em 1947, a qual liga Belo Horizonte a Ouro Preto, mudou o eixo do fluxo de mercadorias e passageiros que antes utilizavam a ferrovia, principalmente devido ao menor tempo das viagens. Foi a partir daí que se iniciou o período de decadência das ferrovias. O ramal de Ponte Nova foi desativado em 1996, em seguida a maioria de suas estações, inclusive a nossa, foi desmontada ou sucateada. Nessa época, a maior parte dos imóveis que pertenciam à ferrovia foi doada ou vendida para cobrir as dívidas da concessionária que o administrava. (SOARES, 2015, p. 57 e 58).

Apesar do término do uso dos trilhos no Brasil e o fechamento das estações muitos edifícios ainda existem independente do seu estado de conservação e estão ali representando um marco na história da evolução, o surgimento deste período representa o crescimento e inovação de uma forma de transporte em geral. A tecnologia e o capitalismo se tornam parte deste ciclo e são fases que ainda estão em constante desenvolvimento.

Assim, a implantação de estradas de ferro no Brasil significou muito mais que uma simples inovação nos meios de transportes e comunicação; foi, na realidade, o marco de uma grande mudança na organização da produção do café, na passagem do sistema mercantil-escravista para a organização capitalista de produção. A nova tecnologia de transporte proporcionaria a inclusão de novos agentes produtivos e novas relações de produção no campo (SPINDER, 1980, p. 401).

2.3 - A Arquitetura das Ferrovias

A arquitetura no Brasil começou baseada nos estilos de sua colonização, ou seja, de acordo com as tradições de Portugal e assim seguiam obedecendo as leis que lhe eram cabíveis. Com a descolonização e o surgimento do período industrial no século XIX ocorreram mudanças no país, não só na evolução da economia e tecnologia, como também ao acesso às novas técnicas construtivas juntamente com o uso de novos materiais que só foram possíveis de utilização através das importações.

“As mudanças socioeconômicas e tecnológicas ocorridas durante a segunda metade do século XIX implicaram, no Brasil, em profundas transformações nos modos de habitar e construir. As novas condições de transporte, criadas

com a instalação das ferrovias e linhas de navegação fluvial, vieram permitir o aparecimento de um fenômeno completamente novo na arquitetura: os edifícios importados, produzidos pela indústria”. (LORDELLO, 2015, p. 11).

Não se limitavam, as ferrovias, a trazer novos materiais, mas, também, novas técnicas e novas formas de construir foram por elas possibilitadas, inclusive no interior do Brasil, conforme destaca Goulart, citando novas tipologias construtivas favorecidas pelas ferrovias: (LORDELLO, 2015, p. 11).

Junto com a revolução industrial começou a criação das estações ferroviárias. A tecnologia quanto às técnicas construtivas deste período possibilitaram intensa variação em relação às características arquitetônicas e os materiais utilizados na construção, essa variação esta diretamente ligada à troca cultural proporcionada pelo número de imigrantes no país.

Pelas suas especificidades, relacionadas inicialmente ao transporte de grandes volumes de cargas, as ferrovias favoreceram a experimentação de novas técnicas construtivas – sobretudo em estruturas como pontes, viadutos e túneis –, contribuindo para sua evolução através da utilização de materiais industriais como o ferro e, mais tarde, o concreto. (FINGER, 2013, p. 166).

No decorrer do tempo o transporte se evoluía e os trens aproveitam uma oportunidade para se readequarem e começam a transportar pessoas como já foi citado no capítulo anterior, com isto surge à necessidade de readaptar as estações ferroviárias. O ambiente precisava se tornar mais atrativo se tornando assim convidativo aos olhos das pessoas, sua estrutura tinha que ser modificada para receber uma maior proporção de público e poder ocorrer à organização funcional do transporte.

Após a década de 1830, com a incorporação de funções relacionadas ao transporte de passageiros, foi necessária a completa readequação dos complexos e edifícios que os compunham, e a partir desse momento a preocupação estética ganhou destaque, iniciando-se as discussões sobre o caráter da arquitetura ferroviária e as reflexões críticas sobre o tema. A Gare de St Lazare (1837), por exemplo, primeira construída em Paris quando da abertura da linha até Saint Germain, em 1837, inicialmente não passaria de uma embarcadere em madeira na Place del’Europe (Figura 39). Em 1841 teria sido substituída por um edifício provisório em alvenaria, e já no ano seguinte iniciada a construção da estação definitiva, concluída em 1853 e que, por sua vez, foi novamente ampliada entre 1885 e 1889, quando adquiriu as feições atuais. (...) Em busca de uma melhor organização funcional, as atividades foram separadas em edifícios específicos, o que se refletiu na sua arquitetura e exigiu certa especialização por parte dos projetistas, que deveriam conhecer com precisão as atividades, seus fluxos e o espaço necessário para sua realização. Como havia poucos profissionais com esse perfil, em meados do século XIX começaram a ser publicados

tratados sobre o assunto, hoje uma das maiores fontes de informação sobre os primeiros edifícios ferroviários construídos. (FINGER, 2013, p. 167).

Constantemente, o Brasil, recebia e consumia a influência de outros países, dessa forma apresentava uma evolução e nesta nova fase as oportunidades apareciam frequentemente e assim os estudos iam se aprimorando. Com estes efeitos as características arquitetônicas se tornam uma mistura de estilos, os padrões se misturam as fases da colonização antiga, as estações ferroviárias se tornam os projetos de adaptação destas novas práticas e assim marcam a história com uma elegância na arquitetura sendo elas de grande porte ou pequenas estações do interior.

Como se pode concluir dos excertos acima transcritos, as ferrovias não só constituíram um patrimônio por si mesmas, como também contribuíram para a constituição de um patrimônio arquitetônico nas cidades e pequenos municípios brasileiros. (LORDELLO, 2015, p. 11).

Chegará um dia, sem dúvida, em que as estações ferroviárias serão incluídas entre os edifícios mais importantes, em que a arquitetura será chamada a manifestar todos os seus recursos, em que sua construção deverá ser monumental. As estações poderão ser postas, então, no mesmo nível que os vastos e esplêndidos monumentos destinados aos banhos públicos pelos romanos. [...] À grande criação industrial corresponderá, sem dúvida, uma criação da estética; mas esta última se verificará mais lentamente. (FINGER, 2013, p. 125).

Para as adaptações das estações ferroviárias utilizou-se primeiramente o ferro, que tinha como principal função estabilizar as estruturas que estavam sendo ampliadas. Junto com o ferro ocorreu à utilização dos vidros com a função de cobertura, essa utilização deu-se pela possibilidade de luminosidade do ambiente proporcionada pela característica translúcida do vidro. Esses dois materiais foram utilizados concomitantemente para melhorar a ampliação do espaço, onde o ferro era responsável pela estrutura e o vidro para proteger esta estrutura. Posteriormente outros materiais foram incluídos nessas adaptações, entre eles estão os tijolos de barro, cimento, madeiras e pedras (FINGER, 2013).

O Brasil presenciou muitas mudanças junto com os períodos dos países exteriores, isso em consequência disponibilizou suas técnicas e influenciou na arquitetura ferroviária como já foi citado. Os países que estavam em desenvolvimento e constante produção marcaram o século XIX muitos deles foram os da Europa ressaltando a Inglaterra e a França, elas influenciaram e propagaram melhor suas ideias e estilos.

Como visto, a arquitetura ferroviária surgiu no contexto das intensas mudanças vividas durante o século XIX, e dois países tiveram especial

destaque nesse processo: a Inglaterra e a França, onde os impactos da Revolução Industrial e da Revolução Francesa foram sentidos em todas as áreas. (FINGER, 2013, p. 128).

3- O Surgimento de Rodrigo Silva

3.1 - A História de Ouro Preto

Foi em um processo de colonização das terras desconhecidas brasileiras que os bandeirantes viajando e explorando esses lugares encontraram riquezas minerais nos atuais vales mineiros, uma notícia que logo se espalhou e virou invejável para a corte portuguesa que passava neste período por uma decadência financeira e assim estava em crise no império.

Com o decorrer da fama que a notícia atingiu as pessoas, os minérios começaram logo a serem explorados e assim com pouca mão-de-obra para a realização da exploração as terras que antes não eram habitadas começaram a receber inúmeros imigrantes e também pessoas de toda a colônia. Esse aumento populacional resultou em uma repentina situação não muito aceitável por todos e a aceitação desta mudança de realidade foi um processo longo dentro da sociedade onde estava acontecendo à exploração mineral. (BOHRER, A.F. 2011, p. 21).

Os arraiais onde havia a exploração de minerais tiveram um crescimento considerável, deste modo, muitos deles são elevados à vila, Ouro Preto foi uma delas. Essas vilas irão dar origem à uma nova capitania, em 1709 é criada a capitania Minas Gerais do Ouro Preto, atual Ouro Preto.

Crescidos os arraiais, finda a confusão inicial pela presença gradativa de representantes da Coroa Portuguesa, se houve por bem, então, criar uma nova capitania com autonomia administrativa (mas que compartilharia o mesmo governador de São Paulo). As terras designadas como Rio das Velhas, Rio das Mortes, Ribeirão do Carmo e Minas Gerais do Ouro Preto, passaram a compor a nova capitania oficializada em 1709. (BOHRER, A. F. 2011, p. 21).

Em 1711 o arraial Minas Gerais do Ouro Preto foi elevado à vila pelo governador Antônio de Albuquerque Coelho de Carvalho passando se chamar Vila Rica de Albuquerque pela lei estadual nº 2 de 12/09/1891, ela recebeu os primeiros privilégios da região que foi possuir uma Câmara Municipal de acordo com o reino português.

Em 1711 o governador Antônio de Albuquerque Coelho de Carvalho erigiu nossas primeiras vilas. Naquele ano, no dia 8 de julho, foi oficialmente criada a Vila Rica de Albuquerque. Na mesma data foi constituída a primeira câmara municipal, eleita conforme as ordenações do reino português. (BOHRER, A.F. 2011, p. 21).

Os feitos iam se realizando e nem sempre estes momentos da história eram bons, as terras mineiras vivenciaram muitas revoltas do povo contra o sistema burocrático e tributário em que se submetiam ao governo português. (ANDRADE, B. 2008, p. 18).

No decorrer destes momentos conflituosos para as vilas Antônio de Albuquerque tomou a decisão de instalar sua capital na Vila de Ribeirão do Carmo (atual cidade de Mariana), quando esta situação deixou de ser um incômodo para o período a Vila Rica de Albuquerque é escolhida para ser a capital oficial. Logo após este feito o Conde Assumar realiza uma sugestão para o rei de Portugal e pede assim a separação desta capitania com a de São Paulo já que não formavam uma só capital, e assim em 1720 surge o atual estado de Minas Gerais.

Mudanças ocorreram no século XIX para Vila Rica que foi nomeada à Ouro Preto de acordo com a carta de lei do dia 20-03-1823 e deixou de ser a capital de Minas Gerais em meados de 12/12/1897, esta transferência significava uma nova fase para o município que começa a construir uma identidade podendo ser uma cidade moderna com valores históricos. Com isso a responsabilidade na administração e política foi transferida para Belo Horizonte até os dias atuais.

As revoltas populares que ocorreram em Minas Gerais foram importantes e são relevantes para caracterizar a história de Ouro Preto. É no século XVIII que surgem os principais nomes da história arquitetônica e artística do Brasil que procuram a se adequar com o momento histórico brasileiro.

O século XVIII foi, sem dúvida, o século áureo e Ouro Preto, a fase epopeica de sua formação e consolidação. Vem desta época a maior parte das riquezas culturais, arquitetônicas e artísticas que projetariam Vila Rica para o resto do mundo. Mas também é correto dizer que o mesmo século XVIII foi o mais violento e conturbado da história desta cidade. [...] Este período conturbado foi, contudo, uma época de esplendorosa criatividade artística, um dos momentos mais inventivos da história brasileira. (BOHRER, A. F. 2011, p. 26).

Com a chegada da Revolução Industrial no Brasil, no século XIX, trouxe o progresso e a evolução para o país. Com as empresas industriais e o transporte através dos trens, Ouro Preto começa a se incluir neste novo processo, a primeira linha férrea proporciona

a ligação do Rio de Janeiro a São Paulo e Minas Gerais e é conhecida como Estrada de Ferro Dom Pedro II.

A Estrada de Ferro Dom Pedro II já havia iniciado a construção de várias linhas férreas pelo país, ligando as cidades ao Rio de Janeiro, então capital do país, quando as obras chegaram à Minas Gerais. A construção das linhas férreas expandiu o comércio pela extração de ouro e minério, e trouxe mais tecnologia para a região. A construção dos trechos incluía a construção de túneis, pontes, bueiros, muros de arrimo, arcos e Estações Ferroviárias. “O trem de ferro é, reconhecidamente, um dos ícones da cultura mineira. Assim como a extração de minério, ele é indissociável da história, da economia e da formação social do estado. (ROSA, 2010, p.43) (GUTVILEN, A.; SILVA, F.; PEDROSA, J.; ISENSCHMID, J.; PAIVA, T. 2015, p. 09).

Em 1887 o primeiro trecho de linha férrea foi construído em Miguel Burnier (antiga São Julião), seu projeto era ligar-se a Ouro Preto (FIG. 9) através de 42 quilômetros de linha férrea e o projeto foi concretizado em dezembro do mesmo ano. O responsável pelo projeto foi o engenheiro Rufino Almeida que no ano seguinte realizou a ampliação da linha e ficou responsável também pela construção da Estação Ferroviária de Rodrigo Silva, um distrito de Ouro Preto sendo inauguradas por Dom Pedro II.

No ano de 1887, o primeiro trecho de linhas férreas foi feito em São Julião, hoje conhecido como Miguel Burnier; que posteriormente levou a construção do trecho de 42 quilômetros que ligava São Julião à Ouro Preto. Foram construídas sob responsabilidade do engenheiro Rufino Almeida duas Estações Ferroviárias, uma em Ouro Preto e outra em Rodrigo Silva. (GUTVILEN, A.; SILVA, F.; PEDROSA, J.; ISENSCHMID, J.; PAIVA, T. 2015, p. 09).



Figura 9: Estação Ferroviária de Ouro Preto em funcionamento depois do restauro.
Fonte: www.ouopretotour.com, acesso em: 20/03/2017.

Na primeira metade do século XX Ouro Preto passa por uma crise financeira e assim fica exposta a descuidos e vandalismos, já que na época não era protegida e não possuía

o reconhecimento de cidade histórica. A partir de 1930 tudo começa a mudar, a cidade (FIG. 10) volta a uma melhor situação econômica e assim conquista o título de patrimônio histórico no ano de 1938, através do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) que possibilitou sua proteção e maiores cuidados. Os estudos sobre a arquitetura original – barroca mineira - da cidade ganham renome e assim ela se torna um símbolo de riqueza do passado.

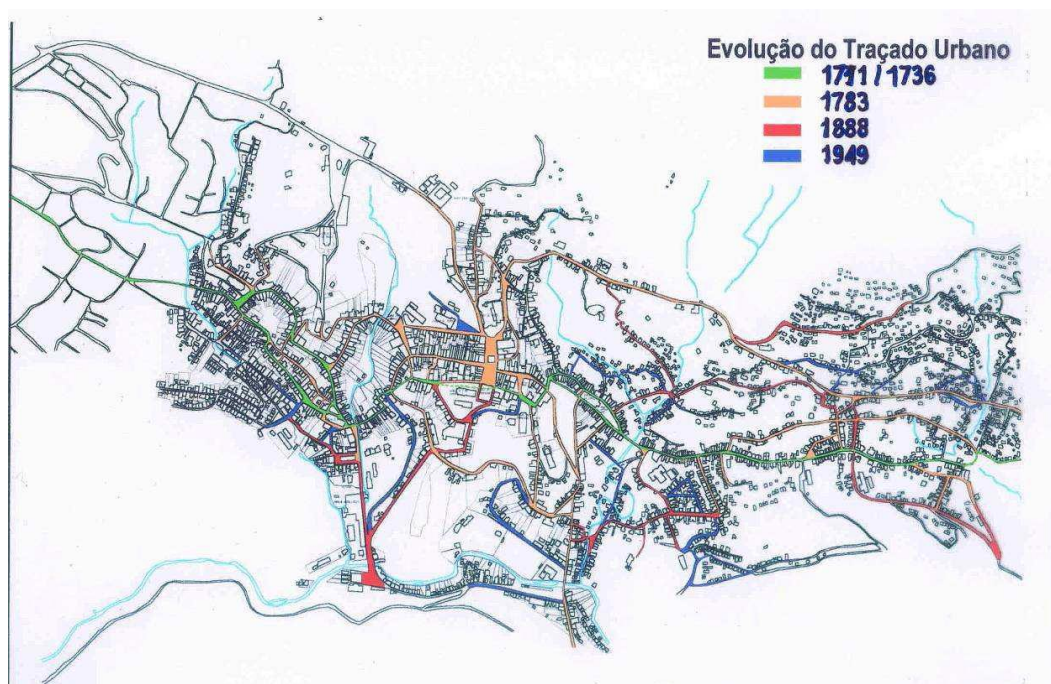


Figura 10: Mapa da evolução do traçado urbano de Ouro Preto desde a criação de Vila Rica.
Fonte: Programa “Museu Aberto Cidade Viva”, acesso em: 20/03/2017.

As atualizações mais recentes registradas de Ouro Preto são as de 2007 que marcam sua divisão territorial e mostram que o município é composto por 13 distritos, incluindo o distrito de Rodrigo Silva que é a região aonde se localiza o edifício em estudo. Desde o momento que Ouro Preto se tornou parte do Patrimônio Histórico e também Patrimônio Mundial da Humanidade a cidade ficou reconhecida e assim tenta-se manter até os dias atuais servindo de cidade histórica turística.

3.2 - História de Rodrigo Silva

Nos arraiais antigos em torno de Ouro Preto existiam léguas de terras pouco exploradas que serviam de ponto estratégico para se chegar a antiga Vila Rica. Nesse sentido, haviam vários caminhos que facilitavam a entrega das mercadorias que precisavam ser entregues a antiga capital. (SOARES, 2015, p. 21).

Além dessa utilidade os arraiais recebiam bandeirantes e forasteiros que realizam paragem para o descanso, e assim podem se direcionar para outros vales ao redor ou até mesmo para a famosa Vila Rica (atual Ouro Preto).

Com sua localização privilegiada, nosso antigo arraial servia de paragem para os forasteiros que dali se direcionavam aos vales do Rio Doce, do Rio das Velhas e o Vale do Rio Paraopeba, além de avistarem os Picos de Itabirito e do Itacolomi, este último um importante referencial para se chegar à cobiçada Vila Rica. (SOARES, 2015, p. 21).

Esta região estava vasta de propriedades rurais que realizavam o povoamento do lugar, e, isso resultou em uma grande importância para a localização. Fazendas como José Correia, Capão do Lana, a Fazenda do Fundão, a de Manuel Francisco, Fazendo Crioulos, Fazenda Caixeta marcam a história por terem sido berço de personagens importantes para o território.

Não apenas a fazenda de José Correa, mas outras propriedades rurais foram de grande importância para o povoamento da região. A Fazenda Capão do Lana, a Fazenda do Fundão, a de Manuel Francisco, Fazendo Crioulos e a Fazenda Caixeta, também foram berço de personagens importantes para a região. (SOARES, 2015, p. 17).

Na região que atualmente é Rodrigo Silva correspondia a fazenda de José Correia, que foi o primeiro nome da região. O nome deste povoado possui a história tradicional, surgiu através de um rico fazendeiro conhecido como José Correia que foi um dos primeiros moradores da região de Boa Vista. Ele possuía várias léguas de terra e através delas era dono de muitas criações, plantações e depois do descobrimento dos minerais lucrativos que eram encontrados naquelas terras, ele também ficou dono de uma extração de topázio imperial e o lugar começou a receber muitos viajantes estrangeiros, pessoas da colônia desse modo tornou-se um lugar (FIG. 11) conhecido.

Sabemos que o desenvolvimento do povoado foi sobretudo em virtude das gemas, com destaque para o topázio. Relatos de viajantes estrangeiros comprovam-nos que essa prática sempre esteve presente no nosso distrito! (SOARES, 2015, p. 17).

De acordo com a história tradicional, José Correia foi um dos primeiros moradores da região da Boa Vista. Fazendeiro e detentor de léguas e léguas de terras, viveu entre as montanhas com criações, plantações e com a lucrativa extração dos minerais que eram (e ainda são) fartamente encontrados. (SOARES, 2015, p. 17).

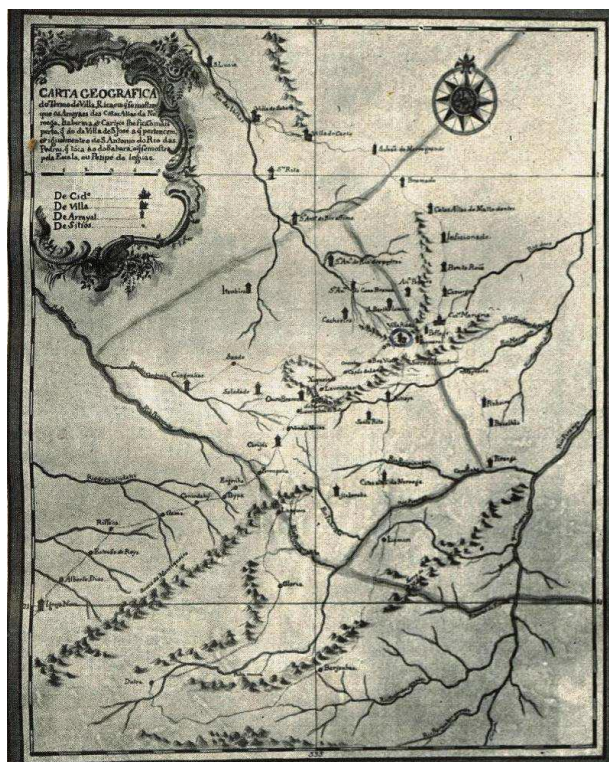


Figura 11: Mapa da Capitania feito por Cláudio Manoel da Costa, 1782.
Fonte: Acervo do Museu da Inconfidência, acesso em: 20/03/2017.

Nos dias atuais a fazenda José Correia é conhecida por Rodrigo Silva e é o distrito de Ouro Preto. O descobrimento destas terras já possui muito tempo, já se tem registro da passagem de Fernão Dias na região no século XVII, antes do povoamento deste território. Quanto ao surgimento da fazenda de José Correia não há qualquer registro, nem quando José Correia chega à Boa vista, que teria sido descoberta antes do final dos anos seiscentos.

Por enquanto, só temos algumas certezas: A primeira é a de que essas terras foram descobertas antes da chegada de José Correia, pelo bandeirante Fernão Dias (1608-1681), o famoso Caçador de Esmeraldas, ainda no século XVII. A segunda é a de que José Correia foi um morador de Boa Vista, não o primeiro, mas um importante fazendeiro, no qual denominou toda região. E a terceira certeza é de que nosso distrito guarda uma antiga, vasta e fascinante história! (SOARES, 2015, p. 24).

Uma referência mais específica sobre essas terras é que a fazenda José Correia surgiu da fazenda Boa Vista (FIG.12), isto ocorreu no momento em que a extração começou a perder força, e por algum motivo não específico eles começaram a deixar aquelas terras e se localizaram no território dos dias atuais, sendo conhecido como distrito Rodrigo Silva. O registro desta região está marcado por uma capela, conhecida como capela da Santa Quitéria (FIG.13) esta estrutura foi uma das únicas que sobrou daquela região, assim é ela que

comprova que houve povoamento por ali. Ela é considerada uma das capelas mais antigas de Minas Gerais que ainda existe, apesar dela não possuir registro de autorização para praticar este ato religioso e provavelmente funcionava de forma clandestina. (BOHRER, A.F. 2011, p. 181).



Figura 12: A toponímia de Boa Vista.

Fonte: Dossiê de tombamento do Conjunto Urbano e Ferroviário de Rodrigo Silva (Núcleo Histórico do Distrito de Rodrigo Silva) Ouro Preto- MG na p. 78.



Figura 13: Capela Santa Quitéria.

Fonte: Dossiê de tombamento do Conjunto Urbano e Ferroviário de Rodrigo Silva (Núcleo Histórico do Distrito de Rodrigo Silva) Ouro Preto- MG na p. 79.

Com esta mudança de território, surge a necessidade de uma nova igreja. A igreja que existe em Rodrigo Silva é posterior a mudança de território. A primeira capela teria surgido em José Correia em meados do final do século XVIII, segundo os moradores esta capela tinha seus altares recobertos de ouro, ela também passou por uma reforma em 1800,

que foi perdida anos mais tarde devido a um incêndio, não há qualquer documento que registre a existência desta capela.

Após o incêndio nesta capela, foi construído, em 1970 (FIG. 14,15), um novo templo, que foi substituído por uma nova edificação no ano de 1990 por não ser mais capaz de comportar o crescimento do distrito. Este tempo construído em 1990 (FIG. 16,17) é a atual igreja existente em Rodrigo Silva que se encontra na praça central.

Em relação ao templo, segundo os habitantes, a primeira capela foi a do sítio de José Correia, provavelmente do final do século XVIII e os moradores mais antigos afirmam que seus ancestrais a conheceram com os altares recobertos de ouro. Essa teria sido reformada em meados de 1800, mas um incêndio queimou tudo o que havia dentro dela. Pouco a pouco, um novo templo começou a ser construído. Com o crescimento da população mostrou-se insuficiente para comportar todos os fiéis, então foi novamente demolido e construída a igreja que se encontra na praça central. (FORTES, 1996, p. 54).

Porém, já nos anos 1970, essa igreja não comportava mais o sempre crescente número de fiéis da região, e alguns dos cultos mais concorridos tinha de ser realizados em seu adro ou na praça em frente. Assim, um novo templo, mais amplo e moderno, começou a ser construído ainda no final dessa década, tendo sido inaugurado em 1985. (ANDRADE, B. 2008, p. 136).



Figura 14: A Igreja na década de 1950.

Fonte: Dossiê de tombamento do Conjunto Urbano e Ferroviário de Rodrigo Silva (Núcleo Histórico do Distrito de Rodrigo Silva) Ouro Preto- MG p. 136.

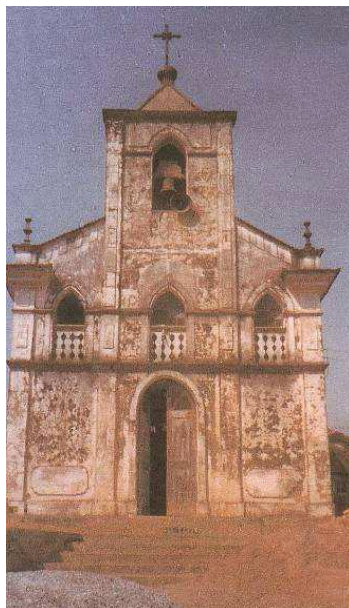


Figura 15: A Igreja na década de 1970.

Fonte: Dossiê de tombamento do Conjunto Urbano e Ferroviário de Rodrigo Silva (Núcleo Histórico do Distrito de Rodrigo Silva) Ouro Preto- MG na p. 136.



Figura 16: Imagem da igreja de Santo Antônio, reforma.

Fonte: Dossiê de tombamento do Conjunto Urbano e Ferroviário de Rodrigo Silva (Núcleo Histórico do Distrito de Rodrigo Silva) Ouro Preto- MG na p. 137.



Figura 17: Imagem da igreja de Santo Antônio, depois da reforma.

Fonte: Dossiê de tombamento do Conjunto Urbano e Ferroviário de Rodrigo Silva (Núcleo Histórico do Distrito de Rodrigo Silva) Ouro Preto- MG na p. 137.

O povoado continuou crescendo e se estabilizando, sua evolução envolvia a extração do topázio e sua produção na agricultura, pecuária e no gado leiteiro. Foi no começo do século XIX que o Brasil entrou no período da industrialização e assim se adequou na forma de transportar suas mercadorias, realizando um novo período para José Correia.

Além da extração do topázio e do movimento da ferrovia, sempre foram praticadas no distrito a agricultura e a pecuária, principalmente de gado leiteiro, constituindo-se em fonte de renda para muitas famílias. A vila de Rodrigo Silva e se desenvolveu em torno dos prédios: da Estação Ferroviária e o da igreja. (FORTES, 1996, p. 54).

A estação surgiu em meados do final do século XIX e chegou movimentando o transporte da região e influenciando até na mudança do nome do arraial que ainda era conhecido como José Correia. O nome Rodrigo Silva foi escolhido para inaugurar a estação ferroviária de José Correia, com o passar do tempo à estação ganhou tanta influência que para se referirem ao local as pessoas começaram a dar como referência a estação, isto gerou a familiarização do lugar com este nome e assim o arraial se transformava em Rodrigo Silva. (SOARES, 2015, p. 28).

Um registro importante do Anuário de Minas Gerais de 1907 é a especificação de uma lista o levantamento populacional do distrito de Rodrigo Silva, isto no início do século XX. Ele mostra que o número da população era de 1316 habitantes, dentre eles sendo homens (688) e mulheres (526) de variadas profissões. As atividades exercidas pelas pessoas variavam entre lavradores (1176), artistas (27), comerciantes (3), industriais (7) e funcionários públicos, sendo estes funcionários professor (1), professora (1) e diretor da colônia (1). Este levantamento especificava até mesmo a nacionalidade da população, que mostra que a maioria dos habitantes eram estrangeiros, sendo eles italianos (1000), alemães (8), austríacos (17), russos (8), portugueses (6) e dos brasileiros apenas 207 pessoas.

O Anuário de Minas Gerais de 1907 traz uma interessante lista referente à população do distrito no início do século XX. Segundo ele, nessa época, essa população era composta de 1316 habitantes, sendo: 688 homens e 526 mulheres; 1176 eram lavradores; 27 artistas; 3 comerciantes; 7 industriais; 3 funcionários públicos (Professor, professora e diretor da colônia). Além disso, desses 1316 habitantes, 207 eram brasileiros, 1000 italianos, 8 alemães, 17 austríacos, 8 russos e 6 portugueses. O grande número de estrangeiros se deve em grande parte à ferrovia, que trouxe em seu bojo uma grande quantidade de trabalhadores e operários vindos do exterior que, após a conclusão das obras de implementação do ramal, instalaram residência na

região, prosperando principalmente na produção agrícola. Com o passar dos anos, o distrito cresceu e ampliou sua área urbana, sempre com foco na ferrovia. Foi com ela que vieram o abastecimento de água e a rede sanitária ainda em meados do século XX. A luz elétrica passou a ser oferecida nos anos 50, quando da instalação da hidrelétrica de Bico de Pedra – a iluminação pública viria somente nos anos 70, com a chegada da CEMIG. (ANDRADE, B. 2008, p. 145 e 146).

Rodrigo Silva se tornou distrito de Ouro Preto no dia 30/12/1962 por lei estadual nº 2764. Neste distrito duas tradições ainda são respeitadas e celebradas. A principal é a festa religiosa dedicada ao Santo Antônio, realizada no mês de junho está envolvida de louvor ao santo e alegria da população.

A principal festa religiosa é dedicada a Santo Antônio, realizada no mês de junho, tornando-se uma grande festa junina. Também são realizadas: as rezas do mês de maio, em louvor a Nossa Senhora; algumas cerimônias da semana santa e a confraternização do natal. Em torno delas, a população se une e é sempre motivo de grande alegria. (FORTES, 1996, p. 54).

No começo do século XX é fundada a tradicional banda da Sociedade Musical Santa Cecília de Rodrigo Silva (FIG. 18,19), em 22 de novembro de 1901 ferroviários que trabalhavam na estação criaram esta tradição e assim até os dias atuais, ela é passada dos pais para os filhos deixando sempre registrado o costume da comunidade que existe desde longa data até mesmo antes de sua fundação.

No começo do século XX foi fundada a Sociedade Musical Santa Cecília de Rodrigo Silva, símbolo primeiro da cultura desenvolvida pelos ferroviários. No arquivo desta banda encontram-se composições feitas por estes trabalhadores, demonstração de grande apuro musical. (BOHRER, 2011, pág. 183).



Figura 18: Imagem da Sociedade Musical Santa Cecília em 1937.
Fonte: <http://emouropreto.blogspot.com.br/>, acesso em: 20/03/2017.



Figura 19: Fotografia dos anos 1990 da banda.

Fonte: Dossiê de tombamento do Conjunto Urbano e Ferroviário de Rodrigo Silva (Núcleo Histórico do Distrito de Rodrigo Silva) Ouro Preto- MG, p. 106.

3.3 - O Surgimento da Estação Ferroviária de Rodrigo Silva

No capítulo anterior a história do surgimento de Rodrigo Silva (FIG. 20,21) foi desenvolvida e está concluído que este distrito obteve seu desenvolvimento depois da chegada da Estação Ferroviária (FIG. 22, 23,24) no local, além de colocar os moradores nos registros da história também nomeou a cidade.



Figura 20: Rodrigo Silva vista de longe final do século XIX.

Fonte: Dossiê de tombamento do Conjunto Urbano e Ferroviário de Rodrigo Silva (Núcleo Histórico do Distrito de Rodrigo Silva) Ouro Preto- MG, p. 145.



Figura 21: Rodrigo Silva vista de longe em 2008.

Fonte: Dossiê de tombamento do Conjunto Urbano e Ferroviário de Rodrigo Silva (Núcleo Histórico do Distrito de Rodrigo Silva) Ouro Preto- MG, p. 145.



Figura 22: Estação Ferroviária de Rodrigo Silva E.F.C.B, em 1918.

Fonte: O jornal, "O MALHO", 10 de agosto 1918.



Figura 23: Chegada de José Abdo em 1919.

Fonte: Dossiê de tombamento do Conjunto Urbano e Ferroviário de Rodrigo Silva (Núcleo Histórico do Distrito de Rodrigo Silva) Ouro Preto- MG, p. 01.



Figura 24: Fotografia tirada em 1920, mostrando um típico dia de trabalho da estação.

Fonte: Dossiê de tombamento do Conjunto Urbano e Ferroviário de Rodrigo Silva (Núcleo Histórico do Distrito de Rodrigo Silva) Ouro Preto- MG, p. 104.

Em meados do século XIX a ferrovia já estava em constante crescimento no Brasil, os engenheiros disponibilizavam projetos que interligariam um número maior de províncias sucedendo no aumento do transporte das mercadorias e o seu alcance. A necessidade de intercomunicar as cidades do interior do Rio de Janeiro e as províncias de Minas Gerais foram resolvidas em 1858. O engenheiro Chirstiano Benedicto Ottoni projetou a terceira ferrovia do Brasil, a Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, como ficou conhecida tinha como objetivo interligar estes territórios.

Vamos focar na estrada D. Pedro II, projetada pelo engenheiro inglês Christiano Benedicto Ottoni. Seu objetivo era ligar algumas cidades do interior do Rio de Janeiro com as províncias de Minas, seguindo o rio das Velhas até se encontrar com o Rio São Francisco. Inaugurada em 1858, com a presença de toda família imperial, a terceira Estrada de ferro do Brasil foi chamada de Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II. (SOARES, 2015, p. 55).

Com este projeto a antiga capital do Brasil se interligava a antiga capital de Minas Gerais, os trilhos se iniciavam em São Julião (atual Miguel Burnier) do ano de 1887 e com 42 km de comprimento seu objetivo era se juntar a Vila Rica (atual Ouro Preto) em 1888, um marcante acontecimento.

O ramal aqui instalado ligava o Rio de Janeiro, antiga capital do Brasil, à Ouro Preto, antiga capital de Minas Gerais. Os trilhos partiam da estação de São Julião, em Miguel Burnier (1887) com aproximadamente 42 km de extensão. Mais tarde, em 1914, a linha chegou à Mariana e, por fim, a Ponte Nova, em 1926, interligando-se com a Estrada de Ferro Leopoldina. (SOARES, 2015, p. 55 e 56).

Este acontecimento foi importante para que os trilhos chegassem ao arraial José Correia. Com a extensão da Estrada de Ferro Dom Pedro II, a inauguração da Estação Ferroviária aconteceu no dia 01/01/1888. Agora eles passavam pelo povoado que assim servia de paragem e que foi inaugurado por Rodrigo Augusto da Silva.

Foi então na década de 1880 quando projetou a estrada de ferro ligando Ouro Preto ao Rio de Janeiro (a linha férrea Dom Pedro II, hoje Central do Brasil), foi projetada também uma paragem em José Correia. E no dia primeiro de janeiro de 1888, Rodrigo Augusto da Silva veio pessoalmente inaugurar a nossa Estação Ferroviária! (SOARES, 2015, p. 27).

Rodrigo Augusto da Silva (FIG.25) foi o nome escolhido para batizar a estação de José Correia. Esta foi à forma de homenageá-lo, pois foi uma das figuras importantes para o movimento histórico daquela época. Formado em advocacia, envolvido na política, se destacou por ser conselheiro da Princesa Isabel. Ele esteve junto com ela na assinatura da Lei Áurea que significava o fim da escravidão no Brasil. Ele chegou por essas terras no final do século XIX, estava sempre acompanhado de pessoas de renome e veio pessoalmente inaugurar a estação do arraial.

Formado em advocacia, ele ocupou cargos altos na política do período imperial no Brasil. Foi Senador, Ministro da Agricultura, dos Transportes e das Relações Exteriores, além de ter sido o Conselheiro da Princesa Isabel. Válido destacar também que Rodrigo Silva teve um importante papel na abolição da escravatura, pois foi ele quem assinou e apresentou a Lei Áurea e, junto da Princesa Imperial do Brasil, deram “fim” ao sofrido regime de escravidão no Brasil. (SOARES, 2015, p. 25).

De família tradicional paulista que construiu sua fortuna no transporte e na comercialização de mercadorias, seu pai, tios e avô eram proprietários de tropas e faziam o transporte de açúcar, café e de outros gêneros alimentícios. Desenvolveram-se e, já no século XIX, fundaram as primeiras ferrovias e bancos de São Paulo. (SOARES, 2015, p. 26).



RODRIGO AUGUSTO DA SILVA
1888

Figura 25: Rodrigo Augusto da Silva, 1888.

Fonte: Dossiê de tombamento do Conjunto Urbano e Ferroviário de Rodrigo Silva (Núcleo Histórico do Distrito de Rodrigo Silva) Ouro Preto- MG, p. 102.

Neste instante eles podiam realizar transportes de mercadorias e também podiam recebê-las de uma forma mais produtiva. Com a consolidação deste espaço, surgiu um maior fluxo neste ambiente que traziam pessoas e famílias de várias profissões e lugares, juntamente figuras importantes na história também passaram por ali.

Outras figuras importantes da história, como Dom Pedro II, Visconde de Ouro Preto, o Marquês de Tamandaré, o Conde da Mota Maia, o Barão de Mamoré também passaram pela Estação. Famílias de imigrantes, jornaleiros, operários, negociantes, agenciais, carreiros, carpinteiros, empreiteiro e mais tantos outros vieram morar no vilarejo que se formava junto à ferroviária. (SOARES, 2015, pág. 27).

Foi com o trem que o antigo arraial de José Correia tornou-se núcleo de carga e descarga de mercadorias e pessoas. Foi com o trem que José Correia transformou-se em Rodrigo Silva! (SOARES, 2015, p. 57).

Em 1975 a linha ferroviária de Rodrigo Silva muda de administração, a RFFSA fica responsável por várias linhas da região, e o período de baixa chega aos anos 80 que infelizmente não se estabiliza resultando em uma decadência financeira. A crise se mantém e assim nos anos 90, medidas de reabilitação começam a ser tomadas. As linhas ferroviárias começaram a ser inativadas e o período do transporte pela ferrovia perde o fluxo para uma inovação: a rodovia. Foi então que em 1997 a linha da estação de Rodrigo Silva vem a ser desativada, e a falta de atividade na estação resultou em um abandono do edifício, sem uso e abandonada começou a ter parte de seus itens furtados despertando assim uma comoção de preocupação na comunidade.

Em 1975, o trecho passa a ser administrado pela Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima, RFFSA. Porém, já a partir dos anos 80, a decadência havia chegado a tal ponto que o ramal não gerava receita nem mesmo para sua manutenção, o que intensificou o já avançado processo de sucateamento dos equipamentos e instalações ferroviárias. Durante o final dessa década até meados dos anos 90, vários ramais serão fechados pelo país afora. O ramal de Ponte Nova foi desativado em 1996, e a maioria de suas estações e vias férreas foi desmontada ou sucateada. Nessa época, a maior parte dos imóveis que pertenciam à ferrovia foi vendida ou leiloada para cobrir as dívidas da concessionária que o administrava. Com o fim das atividades ferroviárias, a Estação Rodrigo Silva ficou abandonada e entregue à própria sorte. Parte considerável de seus equipamentos foi roubada, principalmente os trilhos, barotes e marcadores de nível. O restante do complexo foi salvo graças à intervenção da comunidade, que se mobilizou para preservar esse importantíssimo patrimônio da história do distrito. (ANDRADE, B. 2008, p. 105).

A localidade de Rodrigo Silva é sede de Distrito pertencente ao Município de Ouro Preto, Estado de Minas Gerais. Criado pela lei nº 2.764, de 30 dezembro de 1962, teve seu território desmembrado do 1º Distrito da sede municipal. Rodrigo Silva é o nome da estação do Ramal de Ouro Preto, Linha Mineira desativada em 1997, que passou a designar o Distrito e a localidade que o sedia antes chamada José Correia. (OSWALDO, 2003, p. 01).

A comunidade começou a sentir um grande receio, os roubos de partes da estação começaram a ser constantes e assim algo devia impedir que isto continuasse. Foi neste momento que a população se juntou e realizou uma intervenção pedindo que o patrimônio viesse a ser protegido de alguma maneira. O pedido dos cidadãos foi atendido, e assim em 03/10/2006 Rodrigo Silva conseguiu um tombamento do seu Conjunto Urbano e Ferroviário, isto inclui a estação ferroviária juntamente com o seu entorno que é composto de algumas casas do mesmo período, a linha de trem e a rua principal do distrito.

A partir de um pedido da Associação Cultural Amigos de Rodrigo Silva, iniciou-se um trabalho de tombamento do seu Conjunto Urbano e Ferroviário (Núcleo Histórico do Distrito de Rodrigo Silva). Foi encaminhado ao Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Cultural e Natural de Ouro Preto e oficializado na reunião ordinária de 03 de outubro 2006. (SOARES, 2015, p. 63).

A área que foi tombada inclui além da área da Estação, o seu entorno, as Rua Principal e da Linha, pois são consideradas como os primeiros traços para a formação de Rodrigo Silva. (SOARES, 2015, p. 63).

Logo após o tombamento as circunstâncias melhoram e a estação ainda continua mantendo sua importância. Para um melhor uso do local o espaço se tornou um lugar cultural,

hoje ela é utilizada pela banda tradicional do distrito, oferece aulas de pinturas e também recebe confraternizações da comunidade.

Distante 18 km de Ouro Preto, nas margens da Rodovia dos Inconfidentes, Rodrigo Silva foi elevado à categoria de distrito pela lei nº 2.764, de 30 de dezembro de 1962. Hoje a região já possui toda a infra-estrutura básica para garantir conforto à sua população. Os fins de semana são bastante movimentados porque aqueles que estudam ou trabalham fora sempre retornam para descansar e confraternizar com a família e os amigos, evidenciando o quanto gostam da terra natal; e não poderia ser diferente, afinal, Rodrigo Silva carrega as marcas da nobreza do topázio imperial, a simpatia das estações ferroviárias e a beleza inerente ao povo do interior de Minas. (FORTEZ, 1996, pág. 56).

Entendimento com a extinta Rede Ferroviária Federal veio permitir a utilização da edificação histórica pela Sociedade Musical Santa Cecília de Rodrigo Silva, corporação criada em 1901. Uma das bandas de música mais atuantes de Minas Gerais, a Santa Cecília de Rodrigo Silva desenvolve atividades culturais e sócio-comunitárias na Estação Ferroviária, valorizando a sua condição privilegiada de bem histórico de grande interesse. O engenheiro Hérzio Mansur, de família ligada a Rodrigo Silva, onde viveu seu avô, Juquita Mansur, foi responsável, como Presidente da Faop, pelo êxito destas iniciativas. (OSWALDO, 2003, p. 03).

Este uso constante do ambiente degrada com um tempo, sua última restauração ocorreu em 2002 e nos dias atuais ela está sobre a propriedade do DNIT e eles ainda não possuem recurso financeiro necessário para uma nova restauração que precisa ser renovada.

A propriedade atualmente pertence ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), que não tem recursos financeiros para reformar as estações desativadas. Projetos como este e a vontade da população em revê-la reativa são o que não falta. Porém, os meios burocráticos para que isso aconteça inibem os esforços locais. (SOARES, 2015, p. 62 e 63).

4- Características da Estação Ferroviária

4.1 - Descrição Arquitetônica da Estação

A arquitetura da Estação Ferroviária de Rodrigo Silva mantém sua originalidade até os dias de hoje, apesar de não estar em sua melhor conservação. Sua estrutura (FIG. 26) está localizada em cima de uma plataforma coberta por lajotas, um telhado de duas águas com sua cumeeira paralela aos trilhos do trem. Possui um detalhe em seu beiral que lhe dá charme e a diferencia de outras estações, em madeira, ela é rodeada por lambrequim francês pintados

de branco. Também possui mão francesa em madeira nas laterais da estrutura alinhada ao beiral.



Figura 26: Estação Ferroviária de Rodrigo Silva sobre a plataforma.
Fonte: Acsa Caroline, 2017.

Sua estrutura não muito avantajada ainda é composta por dois cômodos, a estação é dividida em sala e o antigo armazém. O edifício possui três portas de entrada (FIG. 27, 28,29), a porta de entrada principal possui 2,44m de altura e possibilita o acesso à sala que tinha uma função de secretaria e está localizada na parede frontal da edificação, logo as outras duas portas possuem 3m de altura e estão uma de cada lado das paredes laterais da estrutura, possibilitando assim a acessibilidade ao armazém que possuía a função de guardar as mercadorias que chegavam nos trens e eram depositadas naquele local.



Figura 27: Porta principal da sala do lado interno
Fonte: Acsa Caroline, 2017.



Figura 28: Porta do armazém do lado direito.
Fonte: Acsa Caroline, 2017.

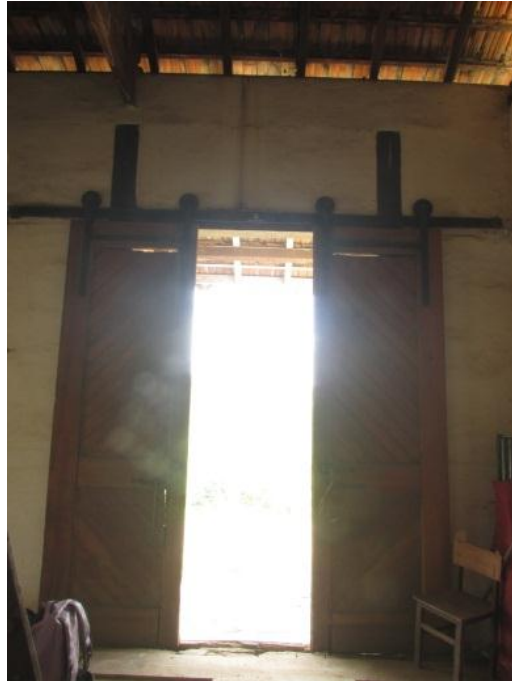


Figura 29: porta do armazém do lado esquerdo da estrutura.
Fonte: Acsa Caroline, 2017.

A sala possui seu forro em estilo saia e camisa (FIG.30) e a altura do seu pé direito é de 3,806m, entretanto o armazém não possui forro e assim a estrutura do telhado em madeira e em estilo de tesouras simples com asnas (FIG.31) fica à mostra resultando que o pé direito seja maior, e possui 5,607m de altura.



Figura 30: Forro da sala em estilo saia e camisa
Fonte: Acsa Caroline, 2017.



Figura 31: Telhado em estilo tesoura com asnas do armazém.
Fonte: Acsa Caroline, 2017.

As paredes são de tijolos de barro recobertos com argamassa de cimento e cal, as vigas são de madeira (FIG.32), as telhas são de estilo colonial de cerâmicas (FIG.34) e vieram da França e até os dias atuais 98% delas ainda são as originais. Os pisos da estação são de ripas de madeira (FIG.33), juntamente com a maioria da estrutura, vindas da Europa variam de pinho de riga ou aroeira possuem uma boa durabilidade e resistência a pragas.



Figura 32: Detalhe da viga da estrutura em madeira.
Fonte: Acsa Caroline, 2017.



Figura 33: Piso em ripas de madeira.
Fonte: Acsa Caroline, 2017.



Figura 34: Telha de cerâmica original da França.
Fonte: Acsa Caroline, 2017.

Esta estrutura possui detalhes interessantes, as duas portas (FIG.28) do armazém são gigantescas e apoiadas em “trilhos” de ferro e são portas de correr e de extrema qualidade. As janelas (FIG.36) também se incluem, ornamentadas/entalhadas são em um total de quatro, o armazém possui uma janela, na sala existem três sendo uma delas (a que se localiza do lado da porta principal) em estilo sanfona (FIG.35). São de tamanhos estruturais quase iguais, possuindo um comprimento de 100 cm e a altura de 2,24m.



Figura 35: Janela em estilo sanfona localizada na sala.
Fonte: Acsa Caroline, 2017.



Figura 36: Janela lateral do armazém.
Fonte: Acsa Caroline, 2017.

E, de acordo com alguns registros fotográficos, a estação possuía um lindo jardim cercado (FIG.37), existia um poço cheio de peixes e com um chafariz. Um ambiente agradável para receber todas as pessoas que passavam por ali ou se reuniam. (SOARES, 2015, p. 59).



Figura 37: Foto do século XX, ferroviários dentro de um dos antigos jardins que ornavam a estação.
Fonte: Dossiê de tombamento do Conjunto Urbano e Ferroviário de Rodrigo Silva (Núcleo Histórico do Distrito de Rodrigo Silva) Ouro Preto- MG, pág. 101.

Esta estação possui registro de uma obra de restauro, foi realizada em 2002 pela FAOP, com apoio da Secretaria de Cultura e do IEPHA-MG, e, de acordo com moradores a única coisa que eles chegaram a mudar porque precisava foi à porta central, que não é mais a original. Com esta restauração eles só conservaram a estrutura, deixaram até os dois cômodos internos (FIG. 38,39,40) existentes no armazém, são eles um banheiro e um quarto. Não são originais dá época da estação, que realizou esta modificação para adequá-la para receber um ferroviário que ia cuidar e se habitar na estação.

Essa edificação, construída no início da década de 1880 para abrigar a estação ferroviária de Rodrigo Silva, foi restaurada em 2002 pela Fundação de Arte de Ouro Preto (FAOP), com apoio da Secretaria de Cultura do Estado e do IEPHA-MG (Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais). (SOARES, 2015, p. 62).



Figura 38: Cômodos do armazém.
Fonte: Acsa Caroline, 2017.



Figura 39: Banheiro da estação.
Fonte: Acsa Caroline, 2017.



Figura 40: Quarto da Estação.
Fonte: Acsa Caroline, 2017.

Uma mudança de conservação que ela recebeu foi à modificação da sua pintura, no início ela foi inaugurada nas cores da parede em bege e os detalhes da estrutura em marrom escuro (FIG. 41,42), depois continuando registros fotográficos ela possuiu parede branca com detalhes da estrutura em azul (FIG. 43,44) e logo após do restauro e até os dias atuais ela possui a parede em cor branca, mas a estrutura está em vermelho (FIG. 45,46).



Figura 41: Fotografia da plataforma da estação em 1970, nas cores bege e marrom.

Fonte: Dossiê de tombamento do Conjunto Urbano e Ferroviário de Rodrigo Silva (Núcleo Histórico do Distrito de Rodrigo Silva) Ouro Preto- MG, pág. 106 e foto de Renato C. Ramos.



Figura 42: Fotografia da plataforma da em 1986, nas cores bege e marrom.

Fonte: Dossiê de tombamento do Conjunto Urbano e Ferroviário de Rodrigo Silva (Núcleo Histórico do Distrito de Rodrigo Silva) Ouro Preto- MG, pág. 106 e foto de Renato C. Ramos.



Figura 43: Fotografia do pátio ferroviário no final de 1980, nas cores branco e azul.

Fonte: Dossiê de tombamento do Conjunto Urbano e Ferroviário de Rodrigo Silva (Núcleo Histórico do Distrito de Rodrigo Silva) Ouro Preto- MG, pág. 106, foto de Auremar de Castro.



Figura 44: Fotografia do pátio ferroviário em 2002, nas cores branco e azul.

Fonte: Dossiê de tombamento do Conjunto Urbano e Ferroviário de Rodrigo Silva (Núcleo Histórico do Distrito de Rodrigo Silva) Ouro Preto- MG, pág. 106, foto de Auremar de Castro.



Figura 45: Fotografia da plataforma da estação em 2006, nas cores branco e vermelho.
Fonte: Jonathan Sobral, 2006.



Figura 46: Fotografia da plataforma da estação em 2017, nas cores branco e vermelho.
Fonte: Acsa Caroline.

Esta modificação veio a se tornar necessária depois que a estação foi designada para ser o centro de memória Maestro José Giovanni Correia de Souza, atualmente o lugar é usado para celebrações das tradições do distrito e esta sob responsabilidade da Sociedade Musical de Santa Cecília.

A Estação de Rodrigo Silva viu passarem a Princesa Isabel e o Ministro da Agricultura da Lei Áurea. Nela passou longo trecho da história de Minas e do Brasil. E ela continua a fazer e contar a história. Inteiramente restaurada pela Fundação de Arte de Ouro Preto (Faop) e Secretaria de Cultura do Estado, foi reinaugurada em 20 de dezembro de 2002, no quadragésimo aniversário da criação do Distrito de Rodrigo Silva. (OSWALDO, 2003, p. 03).

A administração do local está sobre a guarda do IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), ele cuida e está responsável pela proteção dos bens imóveis e móveis que estavam no cuidado da Rede Ferroviária (RFFSA) que veio a falir em meados dos anos 90.

Com a Lei 11.483/2007, o Iphan-Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional- ficou responsável por receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção. (SOARES, 2015, p. 61).

4.2 - Levantamento Fotográfico

As pranchas fotográficas a seguir estão identificando o entorno da Estação nos dias atuais (2017), destacando o início e o término dos trilhos do trem, os lados externos e internos, e os detalhes existentes na estação, sendo eles localizados nas janelas e portas, como também nos beirais, mãos francesas e placas de identificação.



INSTITUTO FEDERAL DE MINAS GERAIS-
CAMPUS OURO PRETO

TECNÓLOGO EM CONSERVAÇÃO E
RESTAURO DE BENS MÓVEIS

Levantamento Fotográfico

Estação Ferroviária de Rodrigo Silva



Descrição: Plataforma aonde se localiza a estação.

Localização: Estação de Rodrigo Silva

01/15



INSTITUTO FEDERAL
MINAS GERAIS
Campus Ouro Preto

INSTITUTO FEDERAL DE MINAS GERAIS-
CAMPUS OURO PRETO

TECNÓLOGO EM CONSERVAÇÃO E
RESTAURO DE BENS MÓVEIS

Levantamento Fotográfico
Estação Ferroviária de Rodrigo Silva



Descrição: Fachada frontal e fachada posterior da estação.

Localização: Estação de Rodrigo Silva

02/15



INSTITUTO FEDERAL
MINAS GERAIS
Campus Ouro Preto

INSTITUTO FEDERAL DE MINAS GERAIS-
CAMPUS OURO PRETO

TECNÓLOGO EM CONSERVAÇÃO E
RESTAURO DE BENS MÓVEIS

Levantamento Fotográfico
Estação Ferroviária de Rodrigo Silva



Descrição: Laterais da Estação, a primeira é a direita e a segunda a esquerda.

Localização: Estação de Rodrigo Silva

03/15



INSTITUTO FEDERAL
MINAS GERAIS
Campus Ouro Preto

INSTITUTO FEDERAL DE MINAS GERAIS-
CAMPUS OURO PRETO

TECNÓLOGO EM CONSERVAÇÃO E
RESTAURO DE BENS MÓVEIS

Levantamento Fotográfico
Estação Ferroviária de Rodrigo Silva



Descrição: Mãos francesas em madeira nos dois lados da estação

Localização: Estação de Rodrigo Silva

04/15



INSTITUTO FEDERAL
MINAS GERAIS
Campus Ouro Preto

INSTITUTO FEDERAL DE MINAS GERAIS-
CAMPUS OURO PRETO

TECNÓLOGO EM CONSERVAÇÃO E
RESTAURO DE BENS MÓVEIS

Levantamento Fotográfico
Estação Ferroviária de Rodrigo Silva



Descrição: Sala principal.

Localização: Estação de Rodrigo Silva

05/15



INSTITUTO FEDERAL
MINAS GERAIS
Campus Ouro Preto

INSTITUTO FEDERAL DE MINAS GERAIS-
CAMPUS OURO PRETO

TECNÓLOGO EM CONSERVAÇÃO E
RESTAURO DE BENS MÓVEIS

Levantamento Fotográfico

Estação Ferroviária de Rodrigo Silva



Descrição: Corredor que liga a sala com o armazém.

Localização: Estação de Rodrigo Silva

06/15



INSTITUTO FEDERAL
MINAS GERAIS
Campus Ouro Preto

INSTITUTO FEDERAL DE MINAS GERAIS-
CAMPUS OURO PRETO

TECNÓLOGO EM CONSERVAÇÃO E
RESTAURO DE BENS MÓVEIS

Levantamento Fotográfico

Estação Ferroviária de Rodrigo Silva



Descrição: Armazém

Localização: Estação de Rodrigo Silva

07/15



INSTITUTO FEDERAL
MINAS GERAIS
Campus Ouro Preto

INSTITUTO FEDERAL DE MINAS GERAIS-
CAMPUS OURO PRETO

TECNÓLOGO EM CONSERVAÇÃO E
RESTAURO DE BENS MÓVEIS

Levantamento Fotográfico
Estação Ferroviária de Rodrigo Silva



Descrição: Forro da sala em estilo saia e camisa e telhado exposto do armazém em estilo tesoura com asnas simples.

Localização: Estação de Rodrigo Silva

08/15



INSTITUTO FEDERAL
MINAS GERAIS
Campus Ouro Preto

INSTITUTO FEDERAL DE MINAS GERAIS-
CAMPUS OURO PRETO

TECNÓLOGO EM CONSERVAÇÃO E
RESTAURO DE BENS MÓVEIS

Levantamento Fotográfico
Estação Ferroviária de Rodrigo Silva



Descrição: Porta do correr que liga a sala com o armazém e as duas portas laterais da estação diferenciadas pois são de correr.

Localização: Estação de Rodrigo Silva

09/15



INSTITUTO FEDERAL
MINAS GERAIS
Campus Ouro Preto

INSTITUTO FEDERAL DE MINAS GERAIS-
CAMPUS OURO PRETO

TECNÓLOGO EM CONSERVAÇÃO E
RESTAURO DE BENS MÓVEIS

Levantamento Fotográfico
Estação Ferroviária de Rodrigo Silva



Descrição: Telhas cerâmicas da França.

Localização: Estação de Rodrigo Silva

10/15



INSTITUTO FEDERAL
MINAS GERAIS
Campus Ouro Preto

INSTITUTO FEDERAL DE MINAS GERAIS-
CAMPUS OURO PRETO

TECNÓLOGO EM CONSERVAÇÃO E
RESTAURO DE BENS MÓVEIS

Levantamento Fotográfico

Estação Ferroviária de Rodrigo Silva



Descrição: Telhas cerâmicas do Rio de Janeiro, usadas para substituição quando necessário.

Localização: Estação de Rodrigo Silva

11/15



INSTITUTO FEDERAL
MINAS GERAIS
Campus Ouro Preto

INSTITUTO FEDERAL DE MINAS GERAIS-
CAMPUS OURO PRETO

TECNÓLOGO EM CONSERVAÇÃO E
RESTAURO DE BENS MÓVEIS

Levantamento Fotográfico
Estação Ferroviária de Rodrigo Silva



Descrição: Placas de reconhecimento.

Localização: Estação de Rodrigo Silva

12/15



INSTITUTO FEDERAL
MINAS GERAIS
Campus Ouro Preto

INSTITUTO FEDERAL DE MINAS GERAIS-
CAMPUS OURO PRETO

TECNÓLOGO EM CONSERVAÇÃO E
RESTAURO DE BENS MÓVEIS

Levantamento Fotográfico
Estação Ferroviária de Rodrigo Silva



Descrição: Identificação do começo, meio e fim dos trilhos que sobraram da linha férrea.

Localização: Estação de Rodrigo Silva

13/15



INSTITUTO FEDERAL DE MINAS GERAIS-
CAMPUS OURO PRETO

TECNÓLOGO EM CONSERVAÇÃO E
RESTAURO DE BENS MÓVEIS

Levantamento Fotográfico
Estação Ferroviária de Rodrigo Silva



Descrição: Bancos antigos da estação que ficavam expostos do lado de fora.

Localização: Estação de Rodrigo Silva

14/15



INSTITUTO FEDERAL
MINAS GERAIS
Campus Ouro Preto

INSTITUTO FEDERAL DE MINAS GERAIS-
CAMPUS OURO PRETO

TECNÓLOGO EM CONSERVAÇÃO E
RESTAURO DE BENS MÓVEIS

Levantamento Fotográfico
Estação Ferroviária de Rodrigo Silva



Descrição: Pia localizada na parte frontal juntamente com uma placa de descrição da estação.

Localização: Estação de Rodrigo Silva

15/15

4.3 - Análise Tipológica

As estações ferroviárias vivenciaram momentos estilísticos variados em seus períodos, juntamente com a utilização materiais variados, e com suas estruturas diversificadas. No começo elas foram construídas para a finalidade econômica, com isso os projetos arquitetônicos eram de uma construção mais prática e rápida, e assim não possuíam foco em demonstrar uma tipologia através da arquitetura, desde que sua estrutura funcionasse de forma correta e seguisse o padrão da funcionalidade, os engenheiros mantinham um padrão comum de acordo com seu país de origem.

Conforme visto no Capítulo II, as linhas construídas durante as primeiras duas décadas de implantação do sistema no país tinham objetivos prioritariamente econômicos, ligadas ao escoamento da produção agrícola. Por serem administradas por empresas privadas com fins lucrativos, é compreensível que seus edifícios visassem, antes de tudo, ao bom funcionamento e à economia, sendo projetados pelos próprios engenheiros das companhias. Assim, também é compreensível que estes técnicos, em sua maioria estrangeiros, tenham repetido aqui as soluções mais comuns em seus países de origem, cuja funcionalidade já estava comprovada. (FINGER, 2013, p. 350).

A arquitetura Ferroviária começou a ganhar uma linguagem estilística predominante com o decorrer do tempo. Ao longo dos períodos eram divididas através do seu porte estrutural, pelo meio de divisões das suas funcionalidades, do modo como surgiram e assim de quais empresas se originaram.

A partir dos casos apresentados podemos observar que a arquitetura ferroviária produzida no Brasil foi extremamente diversificada em termos de materiais, linguagem e porte dos edifícios. O acervo que chegou até nossos dias foi formado em diversos períodos, construído por empresas nacionais e estrangeiras de diferentes origens e também pelos próprios Governos Federal e Estaduais. Ao longo do tempo os edifícios originais foram reformados, ampliados ou integralmente substituídos por motivos diversos e, como resultado, temos hoje mosaico complexo, compreensível apenas se considerado o processo histórico de implantação das linhas, incluindo seus objetivos iniciais, origem das empresas, período de construção e a realidade físico territorial, econômica e social dos locais por onde passaram, incluindo suas transformações ao longo do tempo. (FINGER, 2013, p. 345 e 346).

A estação de Rodrigo Silva se inclui em um período das estações em que sua estrutura não precisava ser de grande porte, seguia o contexto de um ramal construído em uma região com um núcleo urbano pequeno e pouco ocupado, sendo um ponto de apoio para uma

estação maior contribuindo assim para uma melhor organização dos transportes das mercadorias, isto contribuía para o crescimento do local proporcionando uma melhoria no seu comércio.

Pelo contexto em que as linhas foram construídas no Brasil, por vezes cruzando regiões ainda pouco ocupadas com raros (ou mesmo nenhum) núcleos urbanos, nas primeiras décadas, pelas características técnicas do sistema, sua operação demandava a implantação de pontos de apoio em intervalos regulares, onde era construída uma estação e instalada uma equipe responsável. (FINGER, 2013, p. 344).

Esse fato explica, por exemplo, a construção de estações em locais inabitados e que, após a desativação das linhas ou ramais, acabaram abandonadas e desapareceram. Em outros casos estes locais passavam a atrair a instalação de estabelecimentos comerciais, dando origem a diversas das atuais cidades. (FINGER, 2013, p. 345).

A maioria destas estações de pequeno porte possuía só a parte térrea, cobertas por um telhado de duas águas, com a cumeeira paralela ao trilho e possuíam uma planta baixa reta. Ao longo do tempo isto começou a mudar e elas começaram a adquirir formas em L, T e V, podendo assim se tornar em edifícios de até dois pavimentos.

Observando a configuração volumétrica das estações ferroviárias, percebemos que, em sua maioria, tratava-se de edificações térreas, cobertas com telhados em duas águas. Nas localidades mais importantes, porém, poderiam apresentar dois pavimentos, como as Estações de Calçada, em Salvador (1860, Figura 456), Santos (1868, Figura 90), Uruguaiana (1907, Figura 215) e Blumenau (1909, Figura 432), por vezes com corpo central destacado, como na segunda estação de Belo Horizonte (1922, Figura 475). (FINGER, 2013, p. 358).

Os materiais utilizados na estrutura da estação de Rodrigo Silva não fogem dos tradicionais que eram usados em meados dos anos 80. A madeira era o material base usado para construção das estruturas em geral, com o decorrer do tempo surgiram os tijolos de barro que começaram a ser utilizados para complementar as paredes estruturais, que eram cobertas por telhas cerâmicas.

Analisando o conjunto de edifícios ferroviários construídos no Brasil ao longo da segunda metade do século XIX percebemos que a alvenaria de tijolos, a madeira e as telhas cerâmicas foram, efetivamente, os materiais predominantes, tendo sido utilizados na imensa maioria dos edifícios construídos em localidades de menor importância, mas também em estações centrais, a exemplo das estações de Vitória (Figura 510), ponto inicial da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo (incorporada em 1908 à Leopoldina), inaugurada em 1895 como um edifício em madeira, e de Teresina (Figura 463), inaugurada em 1926 no ponto final da Estrada de

Ferro São Luís – Teresina, em alvenaria de tijolos com cobertura em madeira e telhas cerâmicas. (FINGER, 2013, p. 376).

Na Região Sudeste o tijolo teve fundamental importância na arquitetura ferroviária, sendo empregado de forma aparente em diversas linhas, a exemplo dos edifícios construídos pela *São Paulo Railway* ao final do século XIX em substituição aos originais da década de 1860, mas também das estações da Companhia Mogiana (Figura 505 e Figura 506). (FINGER, 2013, p. 373).

As tipologias das estações brasileiras seguiam padrões europeus, sendo os maiores influenciadores a Inglaterra e França. No caso de Rodrigo Silva considerando sua parte estrutural observa-se que ela segue estes padrões, a partir de 1870 a preocupação com a estética e qualidade técnica surgia e assim possuíam um apuro por um melhor acabamento.

Como visto, a arquitetura ferroviária brasileira apresentou pouca variação em seus aspectos funcionais e tipológicos, que basicamente repetiram os padrões europeus. Entretanto, observamos uma grande diversidade nesse acervo, que decorre tanto dos diferentes materiais empregados, quanto dos elementos de composição e linguagem estética adotados. (FINGER, 2013, p. 378).

Também como visto, o *status* adquirido pelo sistema levou, a partir da década de 1870, à fundação de novas companhias por investidores brasileiros para a construção de linhas até suas regiões de origem, sendo a tecnologia utilizada como instrumento de afirmação das elites agrícolas, associadas ao seu poder econômico e influência política. E assim como a Estrada de Ferro D. Pedro II, os edifícios construídos por essas empresas – ao menos os situados em locais mais importantes – buscaram refletir essa condição, apresentando também maior apuro construtivo e de acabamento. Assim, percebemos que grande parte das linhas construídas a partir dessa época já apresentava, desde sua inauguração, uma maior preocupação com a qualidade técnica e estética de seus edifícios. (FINGER, 2013, p. 381).

A estética desta estação tem seus padrões voltados para a influência Francesa, caracterizada assim em sua forma europeia de “chalé rural”, é a forma tradicional de identificar uma estrutura de pequeno porte que possui uma cobertura de duas águas, seu beiral é amplo cobrindo assim toda a plataforma da estrutura, e serve de proteção para os passageiros. Estas estruturas necessariamente não precisam de elemento ornamental, mas no caso desta estação é o seu diferencial. Os seus beirais rodeados por lambrequins, caracterizam mais ainda esta estação como um estilo francês, além do lambrequim ela possui suas telhas cerâmicas originadas da França, e as madeiras utilizadas também são advindas da Europa.

Analisando esses edifícios, percebemos que as estações de 1ª Classe, em sua maioria situadas nos pontos finais ou entroncamentos, eram edifícios de

grande porte, construídos em alvenaria e ornamentados em linguagem eclética, geralmente contando com projetos individualizados. Já para as estações de 2ª e 3ª Classes, a principal volumetria empregada, encontrada em praticamente todas as linhas, seguiu o modelo desenvolvido na Europa inspirado nos “chalés rurais”, com cobertura em duas águas e amplos beirais que desempenhavam a função de proteção dos passageiros durante o embarque e desembarque. Esses edifícios podiam variar significativamente em termos de ornamentação, indo desde edifícios completamente desprovidos de qualquer elemento ornamental, até estações pequenas e cuidadosamente bem acabadas. Variando em relação ao material e acabamentos, esses padrões se repetiram ao longo de todo o período analisado e em todas as regiões do país. (FINGER, 2013, p. 381).

Nos dias atuais a plataforma (FIG.47) foi descaracterizada sendo ampliada (FIG.48), perdendo assim a funcionalidade principal que os beirais possuíam e interferindo em outra característica interessante que esta estação possuía. Como já citado no capítulo anterior, a estação possuía um jardim com uma fonte e peixes, cercado e bem cuidado, mas que com o passar do tempo foi aterrado para estender a plataforma dos dias modernos.



Figura 47: Plataforma nos anos 1920

Fonte: Dossiê de tombamento do Conjunto Urbano e Ferroviário de Rodrigo Silva (Núcleo Histórico do Distrito de Rodrigo Silva) Ouro Preto- MG, p. 104.



Figura 48: Plataforma nos dias atuais 2017.
Fonte: Acsa Caroline, 2017.

Outra descaracterização ocorrida foi em relação aos seus lambrequins, como já citado acima ele rodeava toda a estrutura (FIG.49), nos dias atuais eles não existem nas laterais, como a linha de trem rodeava os dois lados da estação supõem que isso decorreu da mudança do tamanho das maquinas de trem, que através do aumento do seu tamanho não iriam passar por de baixo dos lambrequins, e assim eles serraram os mesmos (FIG.50). Não se sabe quando isto ocorreu, mas à registros que as máquinas passavam por constantes mudanças, e uma delas foi no tamanho de sua armação.

Até meados dos anos 40, as composições que passavam pelo ramal eram “puxadas” por maquinas pequenas ,que precisavam fazer baldeações nas estações conhecidas como “quebra de perfil”, como a de Topázios, devido ao trecho muito íngreme. A partir do final dessa década, foram instaladas maquinas maiores, como as famosas “Santa Fé” e “Malé”, que tinham força suficiente para fazer o percurso sem a necessidade de baldeações. Em meados da segunda metade do século XX, tem início o declínio da malha ferroviária nacional, gradativamente abandonada em prol das rodovias que então proliferavam pelo país. Com a construção da Rodovia dos Inconfidentes, que liga Belo Horizonte a Ouro Preto, finalizada em 1947, grande parte do fluxo de mercadorias e passageiros que antes utilizavam a ferrovia migrou para a estrada de rodagem, principalmente devido ao menor tempo das viagens. Foi a partir daí que o ramal que corta Rodrigo Silva iniciou seu prolongado período de decadência. (ANDRADE, B. 2008, pág. 104).



Figura 49: Lambrequins da estação ferroviária de Rodrigo Silva em 1920.

Fonte: Dossiê de tombamento do Conjunto Urbano e Ferroviário de Rodrigo Silva (Núcleo Histórico do Distrito de Rodrigo Silva) Ouro Preto- MG, p. 104.



Figura 50: Lambrequins da estação ferroviária de Rodrigo Silva.

Fonte: Acsa Caroline, 2017.

A estação possui muitas características advindas da França, e conseqüentemente se inclui até no mesmo período em que ela foi de grande influência no Brasil. Mas existe um fato desconhecido sobre esta estação, não existem registros comprovando quem é o autor do projeto arquitetônico desta estrutura.

Em Ouro Preto existia um Engenheiro de renome conhecido como Dr. Henrique Dumont, nascido em Diamantina- MG em 20 de julho de 1832 e filho de franceses. Após o falecimento de seu pai, Henrique ficou sob os cuidados do seu padrinho que logo o levou para Paris para estudar. Fora do Brasil ele se formou na Escola de Artes e Ofícios de Paris, considerada uma faculdade equivalente a de engenharia.

Entretanto, ao cabo de certo tempo, François Dumont faleceu, vitimado por insidiosa moléstia. Deixou três filhos. O segundo, chamado Henrique, veio à luz em Diamantina, a 20 de julho de 1832, e acahava-se no Rio de Janeiro, matriculado no Colégio D. Pedro de Alcântara. A viúva lutava com dificuldades, e por esta razão aceitou o auxílio do padrinho desse filho, que se propôs a levar o rapaz à Europa, onde o jovem poderia adquirir uma instrução superior. (JORGE, 2007, p.15).

Assim que ele se formou voltou para o Brasil, logo não faltaram projetos para ele trabalhar. Ficou conhecido por projetar uma rede de esgoto e canalização de água para Ouro Preto, logo participou de projetos arquitetônicos de casas no Rosário em estilos característicos em francês, trabalhou como engenheiro na construção da Estrada de ferro Central do Brasil e logo após foi transferido para a construção do projeto da Estrada Dom Pedro II. Depois do término da construção da estrada de ferro ele decide ajudar seu sogro na administração de fazendas de café. Logo seu filho também ficou reconhecido como uma das pessoas mais importantes para a aviação no Brasil, conhecido como Santos Dumont.

Regressando a Ouro Preto, o dinâmico engenheiro organizou, para esta cidade, um projeto de rede de esgotos e canalização de água. E associado ao comendador Paula Santos, empreitou a construção de um difícil trecho da linha da Estrada de Ferro D. Pedro II, desde o arraial de João Gomes, antigo rancho de tropeiros nos contrafortes da serra da Mantiqueira, a oitocentos e trinta e oito metros de altura, até a garganta de João Aires, percurso que se tornou conhecido pelo nome de “Ferradura”. (JORGE, 2007, p.17).

Não existiu um registro sobre Henrique Dumont ter feito o projeto da Estação de Rodrigo Silva, mas ele foi citado acima em foco das seguintes semelhanças: trabalhou no projeto da linha ferroviária de Dom Pedro II, linha pela qual a estação fazia parte. Trouxe a influência da característica francesa para outros projetos seus, como casa na cidade de Ouro Preto, podendo-se observar em comum o uso dos lambrequins. E logo, por ser uma influência e estar sempre na redondeza provavelmente passou por Rodrigo Silva.

As casas (FIG.51) da cidade de Ouro Preto citadas à cima são duas, a primeira está localizada na rua Professora Zizinha Cruz nº 9 (FIG.52) e possui como ponto de referência a Igreja do Rosário. Já a outra residência não está muito longe e até pode ser avistada desta outra casa, localizada na rua Alvarenga nº 12 (FIG.53). As duas possuem lambrequins (FIG. 54, 55,56) nos beirais e telhados em duas águas em forma de chalé, com um belo jardim na parte frontal da casa ressaltando assim características semelhantes aos da estação.



Figura 51: Circulado em vermelho á da rua alvarenga n° 12 e está da frente rua Prof. n° 9.

Fonte: <https://www.google.com.br/maps/@-20.3832428,-43.5105944,3a,75y,302.39h,83.82t/data=!3m6!1e1!3m4!1sfP1bPEr17ple5HVbuo33VA!2e0!7i13312!8i6656!6m1!1e1?hl=pt-BR> , acesso em: 03/05/2017.

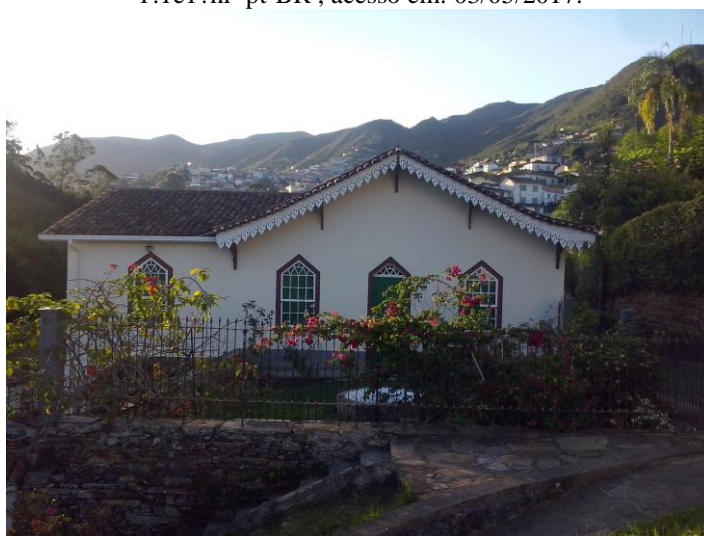


Figura 52: Foto da casa da rua Prof.

Fonte: Acsa Caroline, 2017.



Figura 53: Foto da casa da rua Alvarenga.

Fonte: Acsa Caroline, 2017.



Figura 54: Lambrequim em destaque da casa da rua alvarenga.
Fonte: Acsa Caroline.

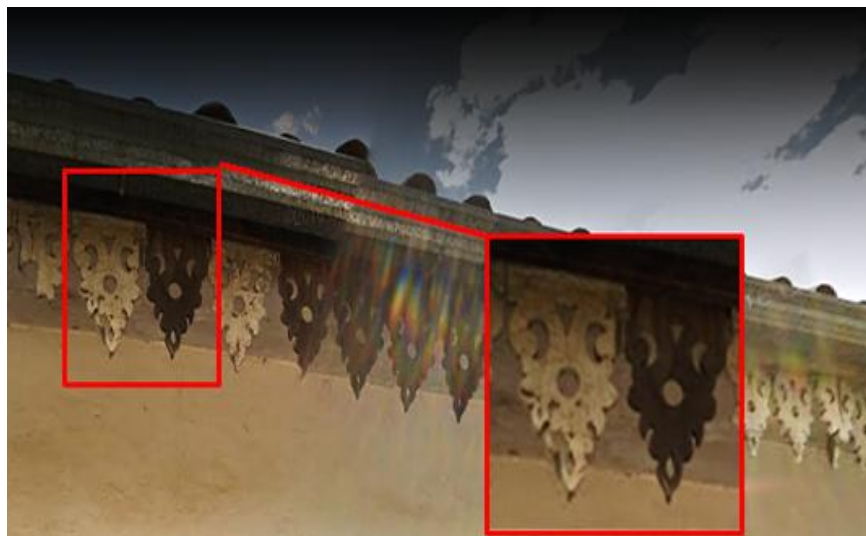


Figura 55: Lambrequim em destaque da casa da rua Prof.
Fonte: Acsa Caroline.



Figura 56: Lambrequim em destaque da estação ferroviária.
Fonte: Acsa Caroline.

5- Considerações Finais

No decorrer da história do Brasil, o estado de Minas Gerais vivenciou vários períodos importantes que influenciaram no progresso do país. Com a chegada da fase industrial e o fim do país como colônia de Portugal, a nação pode se expandir e assim se comunicar com os outros países, sendo através das importações e também exportações.

O estado de Minas Gerais possui muitas riquezas, encontradas e exploradas assim pelos forasteiros, foram terras de extrema importância para o registro da história brasileira. Entre as riquezas que as minas disponibilizavam pelos seus vales, é extenso o número de terras localizadas assim por este derredor.

Muita coisa se conservou ao longo do tempo, lugares podem permanecer os mesmos dos registros fotográficos ou possuir apenas pequenas mudanças, e Rodrigo Silva se encaixa nesse perfil. O arraial de Vila Rica, atual distrito de Ouro Preto, recebeu o privilégio de estar localizado perto desta cidade que já foi capital do Brasil e também possui um dos maiores bens de patrimônio imóvel do país.

Através das mudanças industriais ocorridas no mundo todo e assim adquiridas no Brasil em meados do século XIX, este distrito se disponibilizou do progresso ao mesmo tempo em que a capital. Quando a estação chegou a Ouro Preto e logo disponibilizou uma extensão desta linha até José Correia, isto veio a influenciar até na mudança do nome do arraial.

Junto com o progresso surgia também muitas pessoas com poder financeiro e influências na política, estas que sempre possuíam acesso primeiro a tecnologia. Depois da inauguração da estação de José Correia e o nome da estação ser escolhido para homenagear a uma pessoa de renome da época, o arraial se torna Rodrigo Silva e assim sua história é registrada.

A estação de Rodrigo Silva é o bem imóvel que registra a história do povoado. Localizada na rua principal do distrito, possui poucas mudanças na sua estrutura nada que a descaracterize o seu estilo. Identificada como uma estação em estilo e materiais franceses, seu espaço era usado para receber as mercadorias da região. Os descarregamentos das

mercadorias podiam ser de produtos agrícolas ou até mesmo materiais e objetos para a construção de outras linhas.

Nos dias atuais muitas estações não funcionam mais, e a de Rodrigo Silva se inclui. Depois da inativação da estação, ela se tornou um espaço cultural para o povoado, reúne pessoas que querem um lugar para se confraternizar e também é usada como ponto de referência se alguém precisar se localizar.

Através de registros fotográficos podem-se observar as fases que a estação passou, incluindo desde a mudança da quantidade dos trilhos que já não são mais os mesmos, como também as cores que ela já teve. Desde o marrom tradicional, ao azul que a destacava e hoje ao vermelho, que nos dias atuais está desbotado e cheio de marcas de reboco que a própria população está fazendo, tentando assim conservar a estação enquanto não possui recursos para uma nova restauração.

A estrutura possui algumas interferências, como a construção de dois cômodos dentro do seu armazém e até ao aumento da plataforma. Já não possui todos os lambrequins, e as telhas originais da França tiveram que ser trocadas por decorrência do tempo. Os trilhos que antes rodeavam a estação não existem mais, possuindo apenas uma linha de trilho de ferro e esta não possui grande extensão. Possui muitas patologias, seu piso está precário, o forro está desgastado, as paredes cheias de trincas, fissuras, buracos, perda de argamassas e sujeiras. Atualmente, ela está sendo usada como depósito para os entulhos das celebrações e projetos culturais da cidade.

Esta estação é o que define Rodrigo Silva, é o que lhe deu o nome e o progresso. Infelizmente não está em um estado conservado, e assim precisa de atenção e cuidado. A população tenta conservar ela o máximo que podem, transmitem sua importância para os familiares e também tentam manter viva a sua história. A estação ainda tenta se manter da forma que pode, precisa de uma nova restauração e uma melhor atenção do IPHAN.

Entre tantas estaçõeszinhas que desapareceram ao longo do tempo porque foram abandonadas, a de Rodrigo Silva ainda tenta manter sua história e assim continua mostrando como o progresso através dos trilhos foi importante para o Brasil

5.1 - Referências

- ANDRADE, B. *Dossiê de Tombamento do Conjunto Urbano e Ferroviário de Rodrigo Silva (Núcleo Histórico do Distrito de Rodrigo Silva)*. Ouro Preto, 2008.
- AZEVEDO, E. B. *Patrimônio industrial no Brasil*. USJT, 2010.
- BLASENHEIM, P. L. *As Ferrovias de Minas Gerais no século dezanove*. Juiz de Fora, vol. 2, 1996.
- BOHRER, A. F. *Ouro Preto: Um Novo Olhar*. São Paulo: Sortecchi, 2011. p.181-183.
- BORGES, B. G. *Ferrovia e Modernidade*. Revista UFG, 2011.
- CAMPOS, H. G. *Estradas Reais e Estradas de Ferro: Cotidiano e Imaginário nos Caminhos de Minas*. 2007.
- CAVALCANTE, Z. V.; SILVA, M. L. S. *A importância da Revolução Industrial no Mundo da Tecnologia*. 2011.
- DANEMBERG, J. M. *Primeira Revolução Industrial: Aspectos sociais, econômicos e políticos*. NÃO CONSTA.
- DIVERSOS AUTORES. *I Centenário das Ferrovias Brasileiras* - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística: conselho nacional de geografia. Rio de Janeiro, 1954.
- FINGER, A. E. *Um Século de Estradas de Ferro: Arquiteturas das Ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957*. Brasília, 2013.
- FORTES, S. S. P. *Ouro Preto conta Ouro Preto: tradições da Terra*. Ouro Preto. 1996. p. 51-56.
- FRANCO, M. *Alberto que era Santos Dumont*. 2006.
- GUTVILEN, A.; SILVA, F.; PEDROSA, J.; ISENSCHMID, J.; PAIVA, T. *Dossiê de Tombamento: Estação Ferroviária de Mariana- MG*. Ouro Preto, 2015.
- JORGE, F. *As lutas, a glória e o martírio de Santos Dumont*. São Paulo, 2007.
- MACHADO, E. O. *Revolução Industrial: Artesanato, Manufatura, Fábrica, Indústria*. 2010.
- MELLO, J. *Da arqueologia portuguesa à arquitetura brasileira*. 2006.
- NATAL, C. M. *Ouro Preto em dois tempos: A cidade e seu passado*. Ouro Preto, NÃO CONSTA.
- OSWALDO. A. *História de um nome da História: homenagem à sociedade musical Santa Cecília de Rodrigo Silva no 102º ano de sua existência*. Ouro Preto. 2003.

PEIXOTO, R.; OLIVEIRA, M.; MAIO, E. R. *Educação Escolar: Uma necessidade a partir das mudanças nas relações de trabalho*. NÃO CONSTA.

SILVA, A. J. P. A.; WAL, C. K.; OLIVEIRA, F.; MURTA, L.; AZEVEDO, A. L. T. *Minas de volta aos trilhos*. Brasília, 2013.

SILVA, M. W.; CRUZ, A. C. S.; CUNHA, M. R. A. *A Implantação Ferroviária no Estado do Rio de Janeiro: 1854-1900*. Campos dos Goytacazes, RJ, 2010.

SOARES, J. D. *Entre as Montanhas de Minas: o patrimônio de Rodrigo Silva*. 1 ed. São Paulo: Scortecci. 2015.

SOUZA, E. B. L. S. *Escritos do Patrimônio: A preservação da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo*. Espírito Santo, 2015.

SOUZA, J. M. D. *Tipologias Arquitetônicas nas Estações da Estrada de Ferro Sorocabana*. São Paulo, 2015.

UGART, M. C. D. *O Corpo Utilitário: Da revolução industrial à revolução da informação*. Ponte Grossa, Paraná, 2005.

VIEIRA, L. R., *Caminhos Ferroviários: um balanço da historiografia ferroviária brasileira*. vol. 2 n° 4. Revista Brasileira e História & Ciências Sociais. 2010.

Brasil, 1852.

O jornal, "O MALHO", 10 de agosto 1918.

Programa "Museu Aberto Cidade Viva", acesso em: 20/03/2017.

Acervo do Museu da Inconfidência, acesso em: 20/03/2017.

<<http://www.altitudemaxima.com.br/noticias/henridumontosfeitosextraordinariosdeumgrande-diamantinenseignoradoporseupovo>> Acesso em: 15 de Janeiro de 2017.

<<https://www.geni.com/people/Henrique-Dumont/6000000015810266465>> Acesso em: 15 de Janeiro de 2017.

<<http://www.abpfp.com.br/ferrovias.htm>> Acesso em: 23 de Fevereiro de 2017.

<<http://salvadorhistoriacidadebaixa.blogspot.com.br/2011/11/bondes-antecipacao-de-uma-modernidade.html>> Acesso em: 20 de março de 2017.

<http://www.trainlogistic.com/pt/Pessoas/Pioneiros/George_Stephenson.htm> Acesso em: 20 de março de 2017.

<http://www.disused-stations.org.uk/m/manchester_liverpool_road/> Acesso em: 20 de março de 2017.

<<https://www.ballast.com.br/wp-content/uploads/2013/04/Industria-de-produtos-basicos-Industria-textil.jpg>> Acesso em: 20 de março de 2017.

<<https://www.ballast.com.br/wp-content/uploads/2013/04/Industria-de-produtos-basicos-Industria-textil.jpg>> Acesso em: 20 de março de 2017.

<<http://www.flickrriver.com/places/Brasil/Minas+Gerais/Chiador/search/>> Acesso em: 20 de março de 2017.

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_ramais_1/fotos/leopoldina1.jpg> Acesso em: 20 de março de 2017.

<<http://tremriodoce.blogspot.com.br/2013/11/238-paginas-do-passado-poetico.html>> Acesso em: 20 de março de 2017.

<www.ouropreto.com> Acesso em: 20 de março de 2017.

<<http://emouropreto.blogspot.com.br/>> Acesso em: 20 de março de 2017.

<<https://www.google.com.br/maps/@20.3832428,43.5105944,3a,75y,302.39h,83.82t/data=!3m6!1e1!3m4!1sfP1bPEr17ple5HVbuo33VA!2e0!7i13312!8i6656!6m1!1e1?hl=pt-BR>> Acesso em: 03 de maio de 2017.