

**INSTITUTO FEDERAL**  
**MINAS GERAIS**  
**Campus Ouro Preto**

Natália Caroliny Tavares Resende

**PELOS TRILHOS DO DIVINO:  
DOSSIÊ DE CONSERVAÇÃO E RESTAURO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA  
DE SANTO ANTÔNIO DOS CAMPOS – DIVINÓPOLIS/MG**

Ouro Preto  
2022

NATÁLIA CAROLINY TAVARES RESENDE

**PELOS TRILHOS DO DIVINO:  
DOSSIÊ DE CONSERVAÇÃO E RESTAURO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA  
DE SANTO ANTÔNIO DOS CAMPOS – DIVINÓPOLIS/MG**

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao Curso de Tecnologia em Conservação e Restauro de Bens Imóveis do Instituto Federal de Minas Gerais – *Campus* Ouro Preto, sob a orientação da Prof<sup>a</sup> Thais Hoelzle Alves Da Costa.

Ouro Preto  
2022

---

R433p

Resende, Natália Caroliny Tavares.

Pelos trilhos do divino. [manuscrito] : dossiê de conservação e restauro da Estação Ferroviária de Santo Antônio dos Campos – Divinópolis - MG. / Natália Caroliny Tavares Resende. – 2022. 98 f. : il.

Orientador: Thais Hoelzle Alves da Costa.

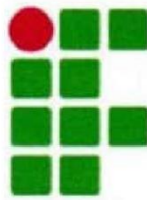
Trabalho de Conclusão de Curso (tecnologia) – Instituto Federal de Minas Gerais. *Campus* Ouro Preto, 2022.

1. Dossiê. 2. Estação ferroviária. 3. Conservação e restauro. I. Costa, Thais Hoelzle Alves da. II. Instituto Federal de Minas Gerais. *Campus* Ouro Preto. III. Título.

---

CDU: 719:061.2

Catálogo: Gláucia Maria Ferreira de Carvalho - CRB-6/2231



**INSTITUTO FEDERAL  
DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA**  
Minas Gerais  
Campus Ouro Preto

Natália Caroliny Tavares Resende

**PELOS TRILHOS DO DIVINO:  
DOSSIÊ DE CONSERVAÇÃO E RESTAURO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA  
DE SANTO ANTÔNIO DOS CAMPOS – DIVINÓPOLIS/MG**

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao Curso  
de Tecnologia em Conservação e Restauro de Bens  
Imóveis do Instituto Federal de Minas Gerais –  
*Campus Ouro Preto.*

Aprovada em: 05 / 10 / 2022 pela banca examinadora:

*Thais Hoelze Alves Da Costa*

Thais Hoelze Alves Da Costa. (Orientadora)

*Ana Paula de Moraes*

Ana Paula de Moraes

*Faber Clayton Barbosa*

Faber Clayton Barbosa (Historiador)

Dedico esta monografia primeiramente a Deus e a todos que estiveram ao meu lado durante essa trajetória.

## **AGRADECIMENTO**

Em primeiro lugar, a Deus, que fez com que meus objetivos fossem alcançados durante todos os meus anos de estudos.

A minha mãe Luiza que me incentivou nos momentos difíceis e sem ela eu não conseguiria concluir essa etapa da minha vida. Ao meu pai Nizio e meu irmão Guilherme pelo amor e carinho. A minha sobrinha Isis que me ensinou o que é o amor. Ao Rafael que sempre esteve ao meu lado durante todos os momentos ajudando a construir uma história linda, e obrigada por adotar o Elvis minha felicidade diária, nosso filho de quatro patas.

Aos professores do IFMG do curso de Conservação e Restauro de Bens Imóveis que muito me ensinaram, em especial a professora Ana Paula de Moraes que nunca me deixou desistir do curso. Agradeço a minha orientadora Thaís Costa, por toda paciência, dedicação e carinho até aqui, serei eternamente grata por tudo!

Ao pessoal de Divinópolis por sempre estarem ao meu lado. E aos amigos que Ouro Preto me deu durante essa trajetória. Aos amigos de sala em especial “os renegados” Felipe, Igor, Lucas e Natália Conceição, pela amizade, companheirismo e por todos os momentos de briga em trabalhos de grupo, adoro vocês! Aos monitores Flávio e Nathalia Emanuele que sempre me salvaram quando precisei.

Aos historiadores de Divinópolis que me ajudaram bastante no desenvolvimento deste trabalho, Daniel Venâncio, Faber Barbosa, Lucas Ribeiro Maia, Welber Skaul Tonhá Silva e ao Secretário da Cultura de Divinópolis Diniz Borges Filho.

A república Flor de Liz que sempre me apoiaram e mostraram que eu tenho um lar, e a república Maternidade por toda amizade.

A todas as pessoas que contribuíram com esse trabalho, levarei todos em meu coração.

Gratidão a todos!

*“Um trem-de-ferro é uma coisa mecânica, mas atravessa a noite, a madrugada, o dia, atravessou minha vida, virou só sentimento.”*

*Adélia Prado*

## RESUMO

Este trabalho de conclusão de curso aborda o dossiê da Estação Ferroviária de Santo Antônio dos Campos, localizado na cidade de Divinópolis (Minas Gerais). Para sua elaboração foi compilado o histórico das ferroviárias em Minas Gerais, com destaque para sua implantação na cidade de Divinópolis (MG). O intuito deste dossiê é colaborar para a realização da restauração da estação, pois os danos e descaracterização causadas por intempéries e a ação humana levaram ao abandono do imóvel. Para isso foi realizado um estudo técnico da estação, ressaltando a importância histórica e cultural do bem para a comunidade. A conclusão do dossiê apresenta o direcionamento para restauração e as medidas de preservação para salvaguardar o imóvel.

**Palavras chaves:** Dossiê. Estação Ferroviária. Santo Antônio dos Campos. Preservação.



## **ABSTRACT**

This course conclusion work addresses the dossier of the Santo Antônio dos Campos Railway Station, located in the city of Divinópolis (Minas Gerais). For its elaboration, the history of railways in Minas Gerais was compiled, with emphasis on its implementation in the city of Divinópolis (MG). The purpose of this dossier is to collaborate in the restoration of the station, as the damage and de-characterization caused by weather and human action led to the abandonment of the property. For this, a technical study of the station was carried out, highlighting the historical and cultural importance of the property for the community. The conclusion of the dossier presents the direction for restoration and preservation measures to safeguard the property.

**Key words:** Dossier. Train station. San Antonio dos Campos. Preservation.

## LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 - SOBRADO DA PRAÇA DOM CRISTIANO.....	17
FIGURA 2 - ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SANTO ANTÔNIO DOS CAMPOS .....	18
FIGURA 3 - FOTO DO TELHADO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SANTO ANTÔNIO DOS CAMPOS .....	18
FIGURA 4 - PICHAGÕES DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA EM ERMIDA – MUNICÍPIO DE DIVINÓPOLIS .....	18
FIGURA 5 - LOCOMOTIVA BARONEZA – A PRIMEIRA LOCOMOTIVA DO BRASIL – MUSEU DO TREM/RJ .....	20
FIGURA 6 - PRIMEIRA LINHA E ESTAÇÃO FÉRREA DO BRASIL .....	21
FIGURA 7 - ESTAÇÃO MAUÁ NO SEX XIX (À ESQ.) (À DIR.) ESTAÇÃO MAUÁ EM 2014. ....	21
FIGURA 8 - TRECHO DA ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II .....	22
FIGURA 9 - MAPA DAS LINHAS FÉRREAS EM DESTAQUE CHIADOR – MG .....	22
FIGURA 10 - ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CHIADOR MG .....	23
FIGURA 11 - PRINCIPAL CARTÃO POSTAL DE CHIADOR EM RUINAS DIANTE DA AÇÃO DO TEMPO .....	23
FIGURA 12 - A ESTAÇÃO DE LEOPOLDINA.....	24
FIGURA 13 - LOCOMOTIVA LEOPOLDINA AO ACERVO DO MUSEU IMPERIAL (PETRÓPOLIS – RJ)....	24
FIGURA 14 - OS HORÁRIOS DO TREM QUE SAÍA DA CIDADE DE LEOPOLDINA EM 1913, INDO ATÉ CATAGUASES .....	25
FIGURA 15 - LINHA DA EFOM DE 1881 LIGANDO A ESTAÇÃO D. PEDRO II .....	26
FIGURA 16 - MAPA DAS LINHAS DA EFOM DE 1927.....	27
FIGURA 17 - CARRO DE PASSEIO NA ESTAÇÃO ENGENHEIRO LANGE .....	27
FIGURA 18 - CONSTRUTORES DA LOCOMOTIVA 339 - RMV .....	29
FIGURA 19 - ANTIGA MATRIZ DO ESPÍRITO SANTO, NO ARRAIAL DO ESPÍRITO DO ITAPECERICA NOS PRIMEIROS ANOS DO SÉCULO XX.....	32
FIGURA 20 - PRIMEIRA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DO DISTRITO ESPÍRITO SANTO DO ITAPECERICA. ....	33
FIGURA 21 - VISÃO GERAL DA CIDADE NO COMEÇO DO DESENVOLVIMENTO .....	34
FIGURA 22 - PROCESSO DE CONSTRUÇÃO DO SANTUÁRIO SANTO ANTÔNIO .....	35
FIGURA 23 - SANTUÁRIO JÁ CONSTRUÍDO .....	35
FIGURA 24 - SANTUÁRIO NA DÉCADA DE 40 .....	35
FIGURA 25 - SANTUÁRIO SANTO ANTÔNIO NOS DIAS DE HOJE 2022. ....	36
FIGURA 26 - DÉCADA DE 40.....	36
FIGURA 27 - FOTO DA RUA SÃO PAULO MOSTRANDO O SANTUÁRIO .....	36
FIGURA 28 - RUA 1 DE JUNHO NA DÉCADA DE 40.....	37
FIGURA 29 - RUA 1 DE JUNHO NOS DIAS DE HOJE 2022. ....	37
FIGURA 30 - ESTAÇÃO CENTRAL DE DIVINÓPOLIS .....	39
FIGURA 31 - ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE DIVINÓPOLIS EM 1988.....	39
FIGURA 32 - ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE DIVINÓPOLIS .....	40
FIGURA 33 - PRIMEIRO HOTEL CONSTRUÍDO PERTO DA ESTAÇÃO.....	40
FIGURA 34 - AS OFICINAS DAS LOCOMOTIVAS .....	41
FIGURA 35 - ATUAL ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE DIVINÓPOLIS, QUE SE TRANSFORMOU NA SECRETÁRIA DE CULTURA DA CIDADE.....	44
FIGURA 36 - MAPA IDENTIFICANDO A LOCALIZAÇÃO DO BAIRRO SANTO ANTÔNIO DOS CAMPOS....	45
FIGURA 37 - DESFILE CÍVICO DOS ALUNOS DE SANTO ANTÔNIO DOS CAMPOS.....	47
FIGURA 38 - MAQUETE DO MONUMENTO QUE SERÁ ERGUIDO NO MORRO DA GRUTA.....	48
FIGURA 39 - MOSTRANDO A CONSTRUÇÃO DA CRUZ DE TODOS .....	48
FIGURA 40 - MOSTRANDO A VISTA DO LOCAL .....	48
FIGURA 41 - MOSTRANDO A DISTÂNCIA DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA E DA CRUZ DE TODOS .....	49
FIGURA 42 - MAPA DOS TRILHOS DA EFOM, COM DESTAQUE PARA A LOCALIZAÇÃO DA ESTAÇÃO DE SANTO ANTÔNIO DOS CAMPOS. 1927.....	50
FIGURA 43 - PLANTA BAIXA DA ANTIGA ESTAÇÃO DE SANTO ANTÔNIO DOS CAMPOS .....	51
FIGURA 44 - SITUAÇÃO ATUAL DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE SANTO ANTÔNIO DOS CAMPOS .....	52

FIGURA 45 - SIMULANDO DE QUANDO A ESTAÇÃO FUNCIONAVA, AO FUNDO O TREM E NA PLATAFORMA UMA PASSAGEIRA .....	53
FIGURA 46 - MOSTRANDO A PARTE ESTRUTURAL DA ESTAÇÃO .....	53
FIGURA 47 - DETALHES DA EDIFICAÇÃO.....	54
FIGURA 48 - ORNAMENTOS EM FERRO.....	55
FIGURA 49 - VISTA PANORÂMICA DA FACHADA FRONTAL NORDESTE .....	55
FIGURA 50 - DESTACANDO O LETREIRO.....	55
FIGURA 51 - FACHADA SUDESTE LATERAL.....	56
FIGURA 52 - FACHADA SUDOESTE .....	57
FIGURA 53 - FACHADA LATERAL.....	57
FIGURA 54 - DESTACANDO O ANEXO CONSTRUÍDO.....	58
FIGURA 55 - FOTO DO TELHADO DE 2011 .....	58
FIGURA 56 - FOTO DO TELHADO EM 2022 .....	59
FIGURA 57 - PERDA DE REBOCO .....	59
FIGURA 58 - PERDA DA CAMADA PICTÓRICA, SUJIDADES, UMIDADE ENTRE OUTROS .....	60
FIGURA 59 - DESTACANDO A COLMEIA.....	60
FIGURA 60 - MADEIRA PODRE, VANDALISMO, SUJIDADES .....	60
FIGURA 61 - PRANCHAS FEITA PELA EMPRESA TEMPORIS.....	72
FIGURA 62 – LEVANTAMENTO.....	72
FIGURA 63 - LEVANTAMENTO.....	73
FIGURA 64 - MOSTRANDO O FLUXO DE VEÍCULO E A RUA MARIA AP. DE BRITO.....	74
FIGURA 65 - PARTE ARBORIZADA DA RUA.....	74
FIGURA 66 - RUA ESTRADA PARA TAMBORIL.....	74
FIGURA 67 - EDIFICAÇÕES DAS CASAS EM TORNO DA ESTAÇÃO.....	75
FIGURA 68 - COMERCIO E A METALURGIA EM TORNO DA ESTAÇÃO.....	75
FIGURA 69 - PLANTA DE SITUAÇÃO FEITA PELA EMPRESA TEMPORIS .....	75
FIGURA 70 - FOTO MOSTRANDO O ENTORNO NA ESTAÇÃO.....	76
FIGURA 71 - LATERAL SUDOESTE DA ESTAÇÃO .....	76
FIGURA 72 - LATERAL NORDESTE DA ESTAÇÃO .....	77
FIGURA 73 - CLIMA DO MUNICÍPIO DURANTE O ANO .....	78
FIGURA 74- FESTA DO REINADO.....	79
FIGURA 75 - CARNAVAL DE 1980 .....	80

## LISTA DE ABREVEAÇÕES

**IEPHA-MG:** Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais

**IBGE:** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

**MG:** Minas Gerais

**EFOM:** Estrada de Ferro Oeste de Minas

**RMV:** Rede Mineira de Viação

**RSM:** Rede Sul Mineira

**RFFSA:** Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima

**VIFECO:** Viação Férrea Centro Oeste

**FAFID:** Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Divinópolis

## **LISTA DE PRANCHAS**

- Mapeamento de Danos:

Prancha 1: Patologias Fachada Frontal Noroeste

Prancha 2: Patologias Fachada Lateral Direita

Prancha 3: Patologias Fachada Sudoeste Lateral Esquerda

Prancha 4: Patologias Fachada Sudoeste Posterior

Prancha 5: Patologias Cobertura

## Sumário

1. INTRODUÇÃO .....	15
1.1. Objetivo Geral .....	16
1.2. Objetivo Específico .....	16
1.3. Justificativa .....	16
1.4. Metodologia .....	19
2. ANÁLISE CONTEXTUAL .....	20
2.1. Uma breve contextualização da origem da linha férrea em Minas Gerais....	20
2.2. A princesinha do Oeste, História de Divinópolis .....	31
2.3. Pelos trilhos do Divino, a chegada da linha férrea em Divinópolis .....	38
2.4. Sobre a criação do bairro Santo Antônio dos Campos e a chegada da estação e linha férrea .....	45
3. LEVANTAMENTO FÍSICO.....	52
3.1. Descrição Arquitetônica .....	53
3.2. Levantamento Fotográfico.....	61
3.3. Levantamento Arquitetônico.....	72
3.4. Caracterização do Entorno.....	73
3.5. Aspectos Geográficos e ambientais .....	77
3.6. Aspectos socioculturais.....	78
4. DIAGNÓSTICO DO ESTADO DE CONSERVAÇÃO DA ESTAÇÃO.....	81
4.1. Avaliação do Estado de Conservação.....	81
4.2. Mapeamento de Danos .....	83
5. PROPOSTA DE INTERVENÇÃO .....	84
5.1. Referencial Teórico .....	84
6. CADERNO DE ENCARGOS .....	86
6.1. Serviços Preliminares .....	86
7. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	93
REFERÊNCIAS BIBLIOGRAFICAS .....	94

## 1. INTRODUÇÃO

Este trabalho de conclusão de curso é uma colaboração para o Processo de Tombamento Municipal: Decreto N° 13.418/2019 de 9 de agosto de 2019 de Bens Materiais, na esfera municipal da Estação Ferroviária Santo Antônio dos Campos. Esta colaboração técnica pretende complementar o primeiro dossiê de tombamento encaminhado ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais (IEPHA-MG), para reconhecimento na política do ICMS CULTURAL.

O presente trabalho aborda a história da ferrovia de Minas Gerais, incluindo a construção da antiga Estação Henrique Galvão e sua substituição pela Estação Ferroviária Central e da Estação Ferroviária de Santo Antônio dos Campos (Figura 2) objeto de estudo deste trabalho de conclusão de curso.

O objeto de estudo está localizado no bairro Santo Antônio dos Campos, (popularmente conhecida como Ermida), na cidade de Divinópolis, no centro-oeste de Minas, de acordo com o Google Maps a distância do centro de Divinópolis até a capital Belo Horizonte é de 118km, a cidade é conhecida como a princesinha do oeste e cidade do divino.

Em 30 de abril de 1890 foi inaugurada a primeira estação ferroviária da região, com auxílio do engenheiro Henrique Galvão e sua equipe, que foram de grande importância para a expansão da estrada de ferro Oeste de Minas. Com essa expansão a linha férrea chegou no distrito Espírito Santo do Itapecerica (hoje Divinópolis).

A partir da primeira metade do século XX a ferrovia foi o centro econômico da cidade, com isso houve um grande crescimento populacional e o desenvolvimento do povoado acelerou. Devido ao crescimento e desenvolvimento a linha férrea foi chegando em várias cidades, em 1911 foi a vez de Santo Antônio dos Campos receber a construção da linha férrea e estação com o trecho ligando Belo Horizonte à Garças de Minas (município de Iguatama).

### **1.1. Objetivo Geral**

O propósito desse trabalho é desenvolver uma complementação técnica do Processo de Tombamento de Bens Materiais da Estação Ferroviária de Santo Antônio dos Campos, Decreto Nº 13.418/2019 de 09 de agosto de 2019, a fim de contribuir para a preservação e salvaguarda de um bem patrimonial pertencente a cidade.

### **1.2. Objetivo Específico**

- Elaborar uma contextualização histórica da linha férrea em Minas Gerais e da chegada da linha férrea de Divinópolis.
- Conhecer a história da cidade de Divinópolis e do bairro Santo Antônio dos Campos.
- Identificar e analisar documentos e levantamentos arquitetônicos referentes ao objeto de estudo.
- Revisar os levantamentos anteriores, levantamento fotográfico, arquitetônico e de danos.
- Desenvolver um diagnóstico do estado de conservação das fachadas da estação.
- Elaborar um mapa de danos, mapeando todos os danos encontrados nas fachadas.
- Desenvolver uma proposta de intervenção com base nos referenciais teóricos.
- Desenvolver o caderno de encargos e serviços preliminares.

### **1.3. Justificativa**

O tema "Pelos Trilhos do Divino" não foi escolhido apenas por interesse e afinidade da autora, representa uma oportunidade de desenvolver um estudo acadêmico conjugado com o poder público, resultado em um Dossiê de conservação e restauro a ser utilizado futuramente pela prefeitura de Divinópolis (MG).

Sendo natural de Divinópolis – MG, além da memória afetiva o que também me motivou a fazer este trabalho é poder descobrir a história da cidade de como foi fundada e até os dias de hoje, mesmo sendo divinopolitana não sabia quase nada da cidade, e com esse dossiê vou conseguir realizar a fundo as pesquisas.

Ao decorrer do curso fui aprendendo mais sobre patrimônio, bens tombados e fiquei bastante interessada sobre os edifícios de Divinópolis, e comecei a pesquisar



sobre os bens tombados da cidade e vi que são muitos, mas a grande maioria está em um grave estado de deterioração.

Com início das pesquisas me deparei com um Sobrado (Figura 1) interditado pela defesa civil, a estrutura completamente comprometida, totalmente esquecido pela comunidade e poderes públicos, a princípio iria fazer um diagnóstico do estado de conservação do Sobrado, mas com o andamento das pesquisas vi que não era viável fazer este projeto, pois havia uma licitação para aprovar o projeto de restauro.

Figura 1 - Sobrado da Praça Dom Cristiano



Fonte: Natália Caroliny Tavares Resende (2022)

Comecei a visitar outros bens tombados de Divinópolis e fiquei bastante interessada na estação Ferroviária de “Ermidão” Santo Antônio dos Campos (Figura 2), visivelmente ela está em uma situação de degradação bem crítica, com vários atos de vandalismo por toda fachada portas e janelas quebradas, pichações ( Figura 4), o telhado ( Figura 3) todo danificado e com partes faltantes, entre outras coisas. Iniciando as pesquisas para saber mais sobre a estação, encontrei o processo de tombamento que está em andamento, com isso comecei a desenvolver uma complementação técnica criando este dossiê de conservação e restauro, para futuramente a estação ser restaurada e voltar a ser usada para comunidade.

Figura 2 - Estação Ferroviária de Santo Antônio dos Campos



Fonte: Natália Caroliny Tavares Resende (2022)

Figura 3 - Foto do telhado da Estação Ferroviária de Santo Antônio dos Campos



Fonte: Natália Caroliny Tavares Resende (2022)

Figura 4 - Pichações da Estação Ferroviária em Ermida – Município de Divinópolis



Fonte: Natália Caroliny Tavares Resende(2022)

#### **1.4. Metodologia**

A metodologia para elaboração do presente trabalho de conclusão de curso foi dividida em duas partes, uma teórica e outra prática. Além da pesquisa bibliográfica foi realizada pesquisa de campo baseada em conversas com historiadores da cidade.

Esta pesquisa vai ser desenvolvida seguindo as seguintes etapas:

- A primeira etapa foi entrar em contato com professores de história e pesquisadores de Divinópolis e com o Secretário da cultura da cidade, com objetivo de conseguir fontes e levantar dados sobre os bens tombados da cidade.
- A identificação e conhecimento do bem, fontes orais, informações obtidas por meio de pesquisa bibliográfica, pesquisa histórica;
- Diagnóstico, refere-se ao mapeamento de todos os danos encontrados na fachada da estação, incluindo todos os detalhes, apontando movimentação e desestabilização da edificação, intervenções descaracterizadas, lesões ou trincas superficiais e estruturais, entre outros.
- Proposta de intervenção, baseada nos princípios teóricos.
- Caderno de encargos, indicar processos e procedimentos para a restauração e conservação da estação ferroviária da estação ferroviária.

## 2. ANÁLISE CONTEXTUAL

Ao decorrer desta análise, será abordado a chegada da linha férrea em Minas Gerais, a expansão ferroviária dentro das cidades de Minas, em especial da cidade de Divinópolis. Incluindo um breve histórico da cidade de Divinópolis e do bairro Santo Antônio dos Campos. As informações referentes a formação da análise contextual contidas abaixo foram extraídas de CORGOZINHO (1989), CORGOZINHO (2003), DIVINÓPOLIS (2021).

### 2.1. Uma breve contextualização da origem da linha férrea em Minas Gerais

A primeira estrada de ferro construída no mundo foi na Inglaterra entre Manchester a Liverpool logo após a invenção da locomotiva a vapor - "Rochctt" - por Stephenson em 1825. Rapidamente a inovação se difundiu chegando à França, Bélgica, Alemanha, Estados Unidos. A locomotiva é constituída de três partes: o veículo, o gerador de energia e o mecanismo motor. (CORGOZINHO, 1989. p.10).

Baseado na bibliografia de referência, foram muitas as dificuldades e desafios na construção das ferrovias no Brasil e na tentativa de atrair investidores o governo introduziu um sistema de concessões que se tornou uma característica da política imperial de infraestrutura.

Em 1835, foi criada a legislação para incentivar a construção de linhas férreas voltadas a conectar os estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais, São Paulo, Bahia e Rio Grande do Sul, mas somente em 1850 os primeiros investimentos foram feitos com recursos vindo especialmente da Inglaterra. A promulgação da Lei n.º 641, saiu só em 26 de junho de 1952, autorizando a concessão de terras para a construção do caminho de ferro.

Figura 5 - Locomotiva Baroneza – A primeira locomotiva do Brasil – Museu do trem/RJ



Fonte: <https://djanirafelipe.wordpress.com/2013/05/07/museu-do-trem-reabre-e-volta-a-contar-a-historia-das-ferrovias/>

No dia 30 de abril de 1854 a estação Pacabaína (Figura 6) foi construída e se tornou a primeira linha e estação férrea do Brasil, localizada no estado do Rio de Janeiro, na praia de Mauá em Magé, com uma área de 14,5 quilômetros de extensão ligando o Rio de Janeiro a Petrópolis, quem investiu nessa obra foi o Irineu Evangelista de Souza, mais conhecido como o Barão de Mauá.

Figura 6 - Primeira Linha e Estação Férrea do Brasil



Fonte: <https://diariodorio.com/historia-da-guia-de-pacobaiba-primeira-ferrovia-do-brasil/>

Figura 7 - Estação Mauá no século XIX (à esq.) e em 2014 (à dir.). Estação Mauá em 2014.



Fonte: [https://www.youtube.com/watch?v=cXHraT\\_4-AQ](https://www.youtube.com/watch?v=cXHraT_4-AQ) (2022).

Um ano após a construção da estação Pacabaína (Figura 6), a Estrada de Ferro D. Pedro II começou a ser construída para suprir as demandas das exportações agrícolas e cafeeira da região, em 1858 as construções foram finalizadas ligando o Rio de Janeiro São Paulo e Minas. Nos dias de hoje a linha férrea é chamada de Estrada de Ferro Central do Brasil.

Figura 8 - Trecho da Estrada de Ferro D. Pedro II



Fonte: <http://belgianclub.com.br/pt-br/ef/estrada-de-ferro-dom-pedro-ii>

O Estado de Minas Gerais ganhou sua primeira estação ferroviária (Figura 10), no dia 27 de junho de 1869 localizada no município de Chiador na mesorregião Zona da Mata, e foi inaugurada pelo Imperador Dom Pedro II, pela Imperatriz e pelo Duque de Saxe. Chiador se destacava na produção agrícola e cafeeira e por ser um município cuja localização liga os estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro, tornou-se o percursor do transporte ferroviário de Minas Gerais.

Figura 9 - Mapa das linhas férreas em destaque Chiador – Mg



Fonte: <http://otremexpresso.blogspot.com/2016/06/estacao-chiador-na-divisa-com-o-estado.html>

Figura 10 - Estação Ferroviária de Chiador MG



Fonte: <http://otremexpresso.blogspot.com/2016/06/estacao-chiador-na-divisa-com-o-estado.html>

Figura 11- Principal cartão postal de Chiador em ruínas diante da ação do tempo



Fonte: Renato Rosa/Prefeitura de Chiador/Divulgação

Juntamente com a principal estação, Chiador recebeu mais duas estações de pequeno porte, a estação de Santa fé inaugurada 1 mês após a de Chiador, em 22 de julho de 1869, e a estação de Penha Longa inaugurada em 9 de julho de 1887. Para viabilizar a construção dessas estações e a expansão para Minas Gerais, foi necessária a construção de uma ponte que atravessa o Rio Paraíba do Sul que também faz parte do conjunto de primeiras edificações da linha férrea em Minas Gerais. (NASCIMENTO, 2019, p 34).

Ao passar dos anos as estações ferroviárias deixaram marcas na história de Minas Gerais, pois houve um enorme reconhecimento sobre trafegar nas linhas

férreas e com isso surgiram vários investidores e novas linhas férreas. No ano de 1874 foi construída a estrada de Ferro Leopoldina

Figura 12) tendo as ramificações em Minas Gerais, Espírito Santo e Rio de Janeiro tornando -se uma das principais linhas férreas de Minas Gerais, conseqüentemente as estações ferroviárias foram expandindo em todo estado.

Figura 12 - A estação de Leopoldina



Fonte: Autor desconhecido:[http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl\\_ramais\\_1/leopoldina.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_ramais_1/leopoldina.htm)

Figura 13 - Locomotiva Leopoldina ao acervo do Museu Imperial (Petrópolis – RJ)



Fonte: Thaís Costa, 2022



Figura 14 - Os horários do trem que saía da cidade de Leopoldina em 1913, indo até Cataguazes

**Novo horário da Leopoldina** — O trem deste ramal, de 1.º de Fevereiro próximo, em diante, aos domingos, partirá desta cidade, às 10,35 da manhã, ao em vez de partir às 9,40, conforme o horário vigente.

O expresso descendente da linha do Centro também terá, dessa data em diante, o seu horário modificado.

Chegará diariamente a Cataguazes, às 10,9, partindo às 10,35 e passando em Vista Alegre às 11,5.

O trem da tarde do ramal de Mirahy, partirá de Cataguazes, de 1 de Fevereiro em diante, às 4,45 chegando a Mirahy às 5,40, ao em vez de às 7 horas da noite, como até aqui.

Fonte: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl\\_ramais\\_1/leopoldina.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_ramais_1/leopoldina.htm)

A Estrada de Ferro Leopoldina se estendeu sobretudo pela região sudeste de Minas Gerais, ou Zona da Mata. Chegou a contar com 4 linhas principais e 11 ramais. Ao todo foram 177 estações ferroviárias. 83 estações estão em uso, 19 sem uso, 9 em situação de ruínas, 39 demolidas e 27 estações sem informações. Se somarmos, portanto, as estações sem informação das que já se perderam teremos um cenário de 75 estações perdidas e 102 restantes, o que significa um remanescente de cerca de 58% do total. A EFL ainda conta com 51 tombamentos municipais, 1 tombamento federal, e 6 imóveis valorados. (Silva, 2017, p.47).

A Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM), foi uma companhia criada em agosto de 1880, com objetivo de ligar a cidade de São João Del Rei a corte brasileira. Para a diminuição dos gastos durante a construção desta rodovia, estabeleceu o uso da bitola<sup>1</sup> estreita de 0,76 centímetros, mas em outras linhas férreas pelo Brasil a bitola era construída com 1m a 1,6m que é o máximo permitido. As estações que faziam parte desse trecho eram estações de: Sítio, Barroso, Tiradentes, São João Del Rei, Vertentes do Rio das Mortes.

O objetivo da EFOM era promover o desenvolvimento do centro-oeste mineiro e criar meios de escoamento de seus produtos, abrangendo uma ramificação da Estrada de Ferro Central do Brasil (Estrada de Ferro D.Pedro II), ao oeste mineiro.

---

<sup>1</sup> Distância entre as paralelas na implantação dos trilhos

Figura 15 - Linha da EFOM de 1881 ligando a Estação D. Pedro II



Fonte: <https://br.pinterest.com/pin/571464640187085392/>

A EFOM foi criada pela Lei nº 1.914, de 19 de julho de 1872. Essa lei foi sancionada pelo Presidente da Província de Minas Gerais Dr. Joaquim Floriano de Godoi e permitia ao governo a concessão de garantia de juros até 4% sobre capital, no mínimo, de quatro mil contos de reis ou subvenção de nove contos de reis por quilômetro-construído. (CATÃO; PIRES; CORGOZINHO, 2015 p.16)

No ano de 1889 as estações ferroviárias de Lavras e Oliveira foram inauguradas e durante os anos de 1890 a 1894 foram entregues estações em diversos trechos e pequenos ramais como em: Carmo da Mata; Gonçalves Ferreira; Desterro; Henrique Galvão (hoje Divinópolis); ramal de Sucupira (hoje Itapeçerica); Para (hoje São Gonçalo do Para); Cercado; Cardosos; Pitangui; Parimirim (hoje Alberto Isaacson); Abadia (hoje Martinho Campos); São Francisco (hoje Abaeté); Pompéu e Paraopeba, ponto terminal da linha.

Figura 16 - Mapa das linhas da EFOM de 1927



Fonte: <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1927-Estrada-Ferro-Oeste-Minas.shtml>

Até o século XIX os trens possuíam apenas vagões para transporte de mercadorias, isso estimulou bastante o comércio e produção agrícola do país, mas ao decorrer dos anos isso mudou, em 1907 os vagões começaram a transportar pessoas (Figura 17) agradando a população, pois as viagens eram mais rápidas e confortáveis.

Figura 17 -  
na estação  
Lange



Carro de passeio  
Engenheiro

Fonte: Artur Wischral; arcevo extinta REFSA/IPHAN) <https://especiais.gazetadopovo.com.br/ferrovia-130-anos/a-ferrovia-atualmente/>

Ao passar dos anos as estações ferroviárias de todo o Brasil movimentara o setor financeiro e a partir disso construções de novas linhas era implementada, com isso foi as estações foram trilhando uma trajetória de sucesso, sendo considerada a principal via de transporte do Brasil nessa época.

Com a queda na bolsa de Nova York em 1929, o Brasil começou a sentir dificuldades na administração das estações ferroviárias principalmente nas demandas de mercadoria e por falta de conservação das linhas férreas e dos equipamentos e as estações ferroviárias estavam ficando cada vez mais vazias.

Ao avanço da crise cafeeira, levou uma diminuição bem significativa do transporte de cargas, com essa situação o Brasil sentiu a necessidade de abandonar as linhas férreas para embarcar em um novo meio de transporte, com isso as rodovias ganharam mais espaço e demandas de mercadoria, a partir disso começou a ser usado o transporte rodoviário para as exportações e importações de mercadorias.

Foi introduzido no governo Vargas em 1938 o processo de saneamento e reorganização das linhas férreas, com ajuda de investimentos vindo de empresas nacionais e internacionais, inclusive daquelas pertencentes aos governos estaduais, que se encontravam em más condições financeiras. No entanto, com o início da Segunda Guerra Mundial em 1939, a situação agravou-se consideravelmente.

Em vista disso a EFOM passou por dificuldades financeiras e várias dívidas, com essa situação várias estações ferroviárias não aguentaram a crise, pois, grande parte delas estavam em débito, com isso houve o fechamento da maioria das estações gerando a venda de terreno e os objetos que pertencia a estações alguns saqueados, vendidos ou doados, e também houve destruições das estações e nos tempos de hoje muitas estão abandonadas, vandalizadas e a ruínas.

Tendo chegado a uma situação financeira insustentável, em abril de 1899 foi decretada a liquidação forçada da EFOM, ocorrendo, inclusive, revolta dos ferroviários, devido à falta de pagamento dos salários, segundo depoimentos dos ferraria rios. O seu acervo foi adquirido pelo Governo Federal e Banco Alemão que era seu maior credor, em 1903. Foi nomeado superintendente da Estrada o Engenheiro Augusto César de Lima e a ferrovia passou a chamar-se Estrada de Ferro Oeste de Minas, possuindo na época 939,5 Km, 46 locomotivas a vapor e 378 carros. A estrada foi melhorada e ligações que ainda faltavam para

serem feitas foram construídas, entre outras, a linha entre Divinópolis a Belo Horizonte. (CORGOZINHO,1989, p.217).

Após o declínio da EFOM, o Governo Federal por meio do Decreto 19.602, concedeu o arrendamento da EFOM ao governo de Minas Gerais junto com a RSM (Rede Sul Mineira). No ano de 1931 houve uma união entre a Estrada de Ferro Paracatu e as companhias ferroviárias RSM e EFOM acarretando na formação da RMV (Rede Mineira de Viação), que foi criada para operar as ferrovias do Estado de Minas Gerais, em função disso a RMV tornou-se a maior malha ferroviária brasileira.

Durante a gestão RMV(1931-1956) uma boa parte dos ramais da EFOM foi retificado para a bitola métrica ou erradicado, devido à padronização e adequação da rede ferroviária do País promovida pelo presidente Getúlio Vargas, (que governou o País de 1930 a 1945, e posteriormente de 1950 a 1954), criador do CNF-Conselho Nacional das Ferrovias, responsável pela padronização, fiscalização de toda a malha ferroviária do Brasil e seu material rodante até 1997, quando foi criada a ANTT pelo então presidente Fernando Henrique Cardoso. (JOÃO RODRIGUES, 2014).

Figura 18 - Construtores da Locomotiva 339 - RMV



Fonte: <https://viagemturismoaventura.blogspot.com/2017/11/divinopolis-minas-gerais-cem-anos-atras.html>

A pedido do Governo de Minas Gerais a RMV chegou ao fim, o Governo Federal rompeu em 03 de agosto de 1953 o contrato da RMV através da Lei Federal nº 1.812 de 04 de fevereiro de 1953, da Lei Estadual nº 845 de 07 de dezembro de 1951 e do Decreto do Executivo Federal nº 32.528 de 04 de abril de 1953. Sendo assim a estrada

ferroviária foi alterada para autarquia federal subordinada ao Ministério da Viação e Obras Públicas. A RMV cobrava as tarifas bem abaixo do normal e isso levou a contar com ajuda de auxílios do estado para se manter, levando ao seu fim.

Em 1955 foi divulgado ao Congresso Nacional o projeto de criação da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) que trouxe uma diretriz legal para as ferrovias nacionais, mas só em 16 de março de 1957 a RFFSA foi criada pela Lei nº 3.115.

Em uma extensão de aproximadamente 4.200km com sede na capital mineira a RFFSA em 1º de março de 1965 incorporou em um só conjunto a denominado Viação Férrea Centro Oeste, a Rede Mineira de Viação, a Estrada de Ferro Goiás e a Estrada de Ferro Bahia Minas, com a formação desses sistemas regionais, através da união de ferrovias, o objetivo da RFFSA era a uniformização e a racionalização dos métodos administrativos e operacionais, diminuição de despesas e melhor atividade funcional da empresa.

A mais extensa unidade de operação da RFFSA era a VIFECO (Viação Férrea Centro Oeste), abrangendo quase todo o estado de Minas e alguns trechos do Rio de Janeiro, São Paulo, Goiás e Bahia. No trajeto percorrido era encontrado as estâncias hidrominerais, jazidas de minério, urânio, calcário, entre outros. Já no triângulo mineiro e em Goiás encontrava safras de arroz e transporte de gado que era de grande importância. As cidades de Barra Mansa, Divinópolis, Itaúna, Belo Horizonte transportava para Brasília um grande volume de mercadorias.

## 2.2. A princesinha do Oeste, História de Divinópolis

O nascimento da cidade de Divinópolis ocorreu nos meados do século XVIII, com a ocupação do Oeste da Capitania das Minas Gerais, sobre a Vila Pitangui e da Guerra dos emboabas, que indiretamente teve ligação com surgimento do então arraial do Divino Espírito Santo, primeira denominação da cidade.

Nos meados do século XVIII, as terras mais procuradas eram onde havia ouro, que não era o caso dos territórios a Oeste das Minas que não foram os mais fartos em ouro, e àquele tempo, a maior parte dessas terras compunha os “sertões” da referida Capitania, que futuramente será o local onde iria nascer o arraial do Divino.

“O sertão era um “lugar” situado nas margens do mundo conhecido, da civilização, e nele se projetava o imaginário maravilhoso que, desde tempos remotos, estava associado a regiões desabitadas e ignotas”.  
CATÃO; PIRES; CORGOZINHO; MORAIS; SANTOS, (2015)

Os primeiros tempos das Minas Gerais foi evidenciado pela Guerra dos Emboabas, das quais marcaram intensamente os destinos dos sertões a oeste das Minas Gerais. Mas a rixa entre paulistas e os emboabas surgiu em razão da posse dos veios auríferos e controle dos cargos políticos. Os paulistas fracassaram e perderam o confronto e tiveram que sair dos principais centros mineradores localizado na região central da capitania, e passaram a ocupar os sertões do oeste mineiro, os primeiros colonizadores dessa região são de origem paulista, ou gente ligada a eles.

Entre as muitas picadas e trilhas abertas pelos paulistas nos primeiros anos do século XVIII, uma possui especial importância para a História de Divinópolis. Estamos nos referindo ao caminho que iria ligar a vila de Pitangui diretamente a São Paulo (sem passar por Sabará ou vila Rica). Tal caminho foi alargado e transformado em “estrada” a partir de finais da década de 1730 e início da de 1740, ganhando contornos oficiais e vindo a integrar o complexo das Estradas Reais. Data dessa época a construção do caminho que ligava as Vilas de São João Del Rei e São José Del Rei à Vila de Pitangui. Essa estrada cortava “ao meio a vasta região do oeste, e o mesmo foi que animar o desbravamento dos sertões adjacentes. (CATÃO; PIRES; CORGOZINHO; MORAIS; SANTOS, p. 151).

Os primeiros colonizadores chegaram na região (arraial do Divino) através da abertura de um novo caminho. Esses colonizadores eram fugitivos da Guerra dos Emboabas originários de Barbacena e alcunhados de candidês, eles chegaram à Cachoeira Grande do rio Itapecerica. Um dos fugitivos o português Manuel Fernandes de Teixeira, pressupõe que ele tenha se refugiado nas margens do rio Itapecerica com sua família, com medo da perseguição política esconderem, pois ali era esconderijo perfeito para seus objetivos e ali se fixaram.

Após explorar o entorno de onde estavam, começou a construção da primeira moradia e iniciaram as plantações. As pessoas que moravam ali tinham muita fé na proteção divina, então eles prometeram construir uma capela em homenagem ao Espírito Santo e a São Francisco de Paula e mandaram buscar, aos poucos, suas famílias escondidas em Barbacena.

Manuel Fernandes de Teixeira, em 1770 doou para Arquidiocese de Mariana 40 alqueires de terras, um lote de casas para a construção da igreja (Figura 19) e a instalação da freguesia do Divino Espírito Santo. A capela tornou-se um ponto de referência para a região e com isso várias pessoas foram chegando e se instalando, dessa forma que foi surgindo um pequeno povoado, denominado Divino Espírito Santo do Itapecerica.

Figura 19 - Antiga Matriz do Espírito Santo, no Arraial do Espírito do Itapecerica nos primeiros anos do século XX.



Fonte: Acervo do Arquivo Público de Divinópolis.



Não tem registros de quantos habitantes viviam na época que nasceu o arraial. Com o passar do tempo o povoado foi crescendo, e no ano de 1813 há registros da quantidade de moradores do arraial um total de 1.154 habitantes. Em 1839 o povoado foi elevado a Distrito do Espírito Santo do Itapecerica, pertencente a cidade de Itapecerica – MG, pela Lei N.138 De 03 de Abril.

A primeira estação ferroviária do distrito Espírito Santo do Itapecerica foi inaugurada em 1890, a chegada da ferrovia foi a maior atração da cidade principalmente no momentos de chegada e partida do trem.

Figura 20 - Primeira Estação Ferroviária do distrito Espírito Santo do Itapecerica



Fonte: <https://www.divinopolis.mg.gov.br/portal/noticias/0/3/7415/divinopolis-comemora-130-anos-da-chegada-da-ferrovia>

Logo depois da implantação das oficinas da EFOM, em 1910 aconteceram diversas mudanças, a mais drástica ocorreu em 1911 quando finalmente o Distrito do Espírito Santo do Itapecerica foi desmembrado e ganhou a sua independência política administrativa para a população da Vila Henrique Galvão, em seguida no ano de 1912 nasce a cidade de Divinópolis em 1º de junho, que ao longo do século XX viria ser considerada a principal cidade do Centro-Oeste mineiro. Após a emancipação a cidade começou um processo de modernização urbana, a primeira etapa foi a construção da primeira câmara municipal.

Já em processo de modernização, Divinópolis em 1916 inaugurou a nova estação Ferroviária Henrique Galvão, a população fez da estação um lugar de encontros, para conversar, passar o tempo, prestigiar uma boa comida e companhias boas.

Para isso, inúmeras medidas foram tomadas, como a construção de uma Câmara Municipal; alteração dos nomes de ruas e aberturas de avenidas; criação de praças; proibição de carros de boi na cidade que não pagassem uma determinada taxa para circularem; loteamento de locais; limpeza das ruas para o controle da higiene e da saúde da população, dentre outras medidas. (AZEVEDO; MOURA; MARTINS; MOURA, p.6)

Para a cidade prosperar houve modificações na arquitetura local, ao decorrer do desenvolvimento para desvincular a arquitetura antiga foi necessário destruir casas para a cidade transformar em um polo de referência na modernidade. Conseqüentemente foi construída em 1932 a primeira usina de álcool motor de mandioca da América Latina a Usina do Gravatá, deixando a cidade em destaque.

Figura 21 - Visão geral da cidade no começo do desenvolvimento

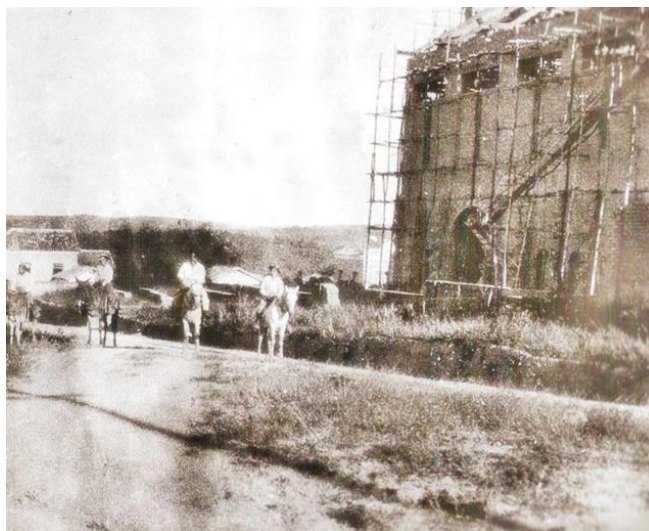


Fonte: <https://viagemturismoaventura.blogspot.com/2017/11/divinopolis-minas-gerais-cem-anos-atras.html>

A chegada dos Franciscanos na cidade de Divinópolis proporcionou várias melhorias como a construção do Santuário de Santo Antônio e sua inauguração em agosto de 1934, visto que a obra ainda estava incompleta. (

Figura 22), e também os Franciscanos em 1965 fundaram a primeira Universidade de Divinópolis a Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Divinópolis (FAFID).

Figura 22 - Processo de construção do Santuário Santo Antônio



Fonte: <http://preciocidade.blogspot.com/2012/07/santuاريو.html>

Figura 23 - Santuário já construído



Fonte: <http://preciocidade.blogspot.com/2012/07/santuاريو.htm>

Figura 24 - Santuário na década de 40



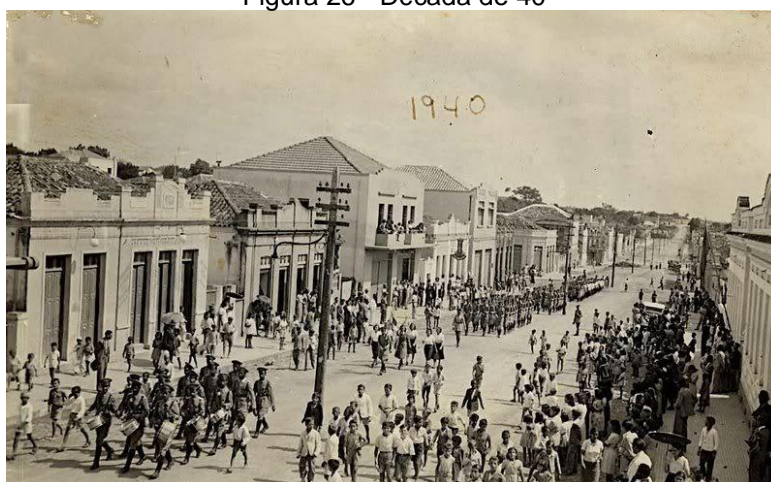
Fonte: <http://preciocidade.blogspot.com/2012/07/santuario.html>

Figura 25 - Santuário Santo Antônio nos dias de hoje 2022.



Fonte: <https://diocesedivinopolis.org.br/templo/santo-antonio-divinopolis/>

Figura 26 - Década de 40



Fonte: <https://viagemturismoaventura.blogspot.com/2017/11/divinopolis-minas-gerais-cem-anos-atras.html>

Figura 27 - Foto da rua São Paulo mostrando o Santuário.



Fonte: <https://viagemturismoaventura.blogspot.com/2017/11/divinopolis-minas-gerais-cem-anos-atras.html>

De acordo com o IBGE, 2008 Divinópolis é uma cidade regional que apresenta um crescimento econômico associado a um processo de urbanização intenso (98%), que disponibiliza uma variedade de serviços pessoais, coletivos, produtivos e distributivos que complementam a atividade industrial.

Atualmente a cidade de Divinópolis possui aproximadamente 213 mil habitantes segundo o censo do IBGE 2010, a estimativa até o próximo censo é de 240.408 habitantes. A “princesinha do oeste” é considerada o polo da região do centro-oeste de Minas Gerais e encontra-se entre os 10 principais municípios do Estado. Também é reconhecida por ser destaque no setor de vestuário e siderúrgico/metalúrgico, além de possuir dois rios o Itapecerica e o Pará que isso contribui diretamente para o seu crescimento.

Figura 28 - Rua 1 de junho na década de 40



Fonte: <https://mapio.net/s/30079359/> <https://mapio.net/s/30079359/>

Figura 29 - Rua 1 de junho nos dias de hoje 2022.



Fonte: <https://viagemturismoaventura.blogspot.com/2017/11/divinopolis-minas-gerais-cem-anos-atras.html>.

### **2.3. Pelos trilhos do Divino, a chegada da linha férrea em Divinópolis**

Em 30 de abril de 1890 foi inaugurada a primeira estação ferroviária da região, com auxílio do engenheiro Henrique Galvão e sua equipe, que foram de grande importância para a expansão da estrada de ferro oeste de Minas. Com essa expansão a linha férrea chegou no distrito Espírito Santo do Itapeçerica (hoje Divinópolis) através da construção do ramal linha do Paraopeba que ligava Oliveira à Barra do Paraopeba. A estação ficava no km 356 do ramal da EFOM e ligava as cidades de Oliveira, Lavras e São João Del Rei. Em homenagem ao engenheiro que ajudou a realizar o projeto a estação recebeu seu nome Henrique Galvão.

A primeira estação ( Figura 20) foi composta por uma arquitetura simples e uma pequena plataforma de embarque e desembarque, que localizava na atual Rua do comércio perto do campo do Flamengo.

De acordo com Campos (2002, p. 96): “O Decreto n. 7.433, de 27 de maio de 1909 modificou o traçado da estrada [EFOM], determinando que a linha passasse por Henrique Galvão, atual Divinópolis, cuja estação fora inaugurada em 1895 [1890], na linha da bitolinha (0,76m).” Logo, em 1910, foi finalizada a ligação ferroviária com Belo Horizonte e, assim, a região tornou-se um importante entreposto comercial e a estação passou, então, a receber os fluxos de dois importantes trechos ferroviários que cortavam o oeste do estado, tornando-se local de intensa movimentação de pessoas. (DIVINÓPOLIS, 2021, p, 11)

A antiga estação Henrique Galvão, tornou-se ultrapassada, com a chegada do desenvolvimento tecnológico o município sentiu a necessidade de ampliar a capacidade de serviços prestado pela estação ferroviária por isso, foi destruída e substituída pela Estação Ferroviária de Divinópolis, também chamada de Estação Nova ou Central, inaugurada no dia 22 de fevereiro de 1916, na praça Pedro Xisto Gontijo.

Figura 30 - Estação Central de Divinópolis.



Fonte: Acervo do Arquivo Público de Divinópolis.

A nova estação ferroviária obteve a sua construção um pouco mais moderna trazendo inspirações da arquitetura sofisticada da Europa. Os traço neoclássicos, deixaram a estação mais harmoniosa, as janelas foram feitas em madeira e ferro, a estrutura metálica foi coberta por telhas francesas, com edificação em “U” encontra-se em seu interior com duas plataformas de embarque e desembarque de cargas e passageiros. O progresso chegou na cidade e ao decorrer dos fatos o velho era substituído por avanços tecnológicos.

Figura 31 - Estação Ferroviária de Divinópolis em 1988



Fonte: Acervo do Arquivo Público de Divinópolis.

Figura 32 - Estação Ferroviária de Divinópolis.



Fonte: Portal Em Redes.

A economia começou a girar fortemente, logo foi afetada pelo crescimento da população e atraiu pessoas de diversas cidades da redondeza e também vários imigrantes portugueses, italianos, ingleses, sírios e turcos, com isso, surgiu a primeira pousada, o Hotel Oeste (Figura 33) nas imediações da estação ferroviária.

Figura 33 - Primeiro hotel construído perto da estação



Primeiro Hotel construído perto da estação



Fonte: <https://viagemturismoaventura.blogspot.com/2017/11/divinopolis-minas-gerais-cem-anos-atras.html>.

Os reparos gerais das locomotivas, carros e vagões de bitola 0,76m eram feitos na oficina dentro do depósito da EFOM na cidade de São João Del Rei, algum tempo depois a oficina passou a realizar apenas pequenos reparos e a reparação geral passou para as Oficinas da cidade de Divinópolis que foram implantadas próximas a estação, onde foram também construídas casas para os primeiros operários ferroviários.

A oficina das locomotivas funcionava em uma casa velha na antiga estação, para que uma nova oficina fosse erguida perto da nova estação era preciso que a câmara doasse um terreno, mas isso não foi possível, então a própria empresa comprou um terreno para sediar a nova oficina e casas para os trabalhadores.

Figura 34 - As oficinas das locomotivas



Fonte: <https://viagemturismoaventura.blogspot.com/2017/11/divinopolis-minas-gerais-cem-anos-atras.html>

A partir do ano de 1914 a empresa Saboia do Rio de Janeiro, que pertencia a um grupo português, iniciaram às obras para construção da oficina e das casas, foi preciso aterrar duas lagoas grandes que existiam no local. Obra finalizada (Figura 34), a Oficina foi transferida em 1917, para as novas instalações no bairro Esplanada, onde se encontra até hoje, prestando serviços de reparação e manutenção de veículos, carros e vagões, para reposição da frota existente, cuidando do material rodante e de tração.

Esta Oficina foi considerada uma das maiores e mais bem equipadas da América Latina. Fazia a montagem, desmontagem e reparação de locomotivas a vapor de todas as estradas em Minas. CORGOZINHO, (1989).

Além dessa produção industrial, as Oficinas também fizeram outros serviços em atendimento ao Departamento de Transportes - material de tração e rodante em trafego relativo a eixos montados para locomotivas, carros, vagões, peças diversas para atender aos depósitos preparados ou reparados. O número de locomotivas existente não era suficiente para atender a demanda dos serviços e muitas delas estavam na Oficina em reparação geral diminuindo ainda mais as locomotivas em trafego. Muitas locomotivas eram inúteis para o transporte. Permaneciam apagadas e encostadas no pátio de seu Deposito, outras eram aproveitadas em serviços leves como manobras, trens de abastecimento ao longo da linha e trens pagadores. Em decorrência, as locomotivas não tinham condições de receber uma adequada conservação. Circulavam precariamente com frisos de rodas gastos, folgas nas articulações das braçagens e peças de movimento, etc. CORGOZINHO, 1989, p.31).

Por estabelecer ligações entre as linhas férreas no percurso de Belo Horizonte á Rio de Janeiro a estrada da RMV obteve uma papel fundamental para o desenvolvimento dessa região.

A zona centro-oeste de Minas, além do parque industrial de Belo Horizonte, destacava-se também pela sua produção de café, milho, manteiga, gado, algodão, tecidos, banha, álcool-motor, minérios, etc. Além de Belo Horizonte, as cidades que se destacavam era Itaúna, Divinópolis, Pará de Minas, Pitangui, Bom Despacho, Dolores do Indaiá, Abaeté, etc. Uma área que já possuía várias rodovias e rios como São Francisco, Paraopeba, Itapeverica, etc. (CORGOZINHO,1989, p.26).

Segundo Corgozinho (1989) as linhas, com Bitola de 0,76 m, em 601,800 Km, que faziam parte da RMV são: Barra do Paraopeba, Divinópolis, Aureliano Mourão, Antônio Carlos e o ramal de Ribeirão Vermelho. Era a ligação direta entre Belo Horizonte, o sul do Estado e o vale do rio Paraíba

No ano de 1947 houve um alargamento para a bitola de metro entre o trecho entre Divinópolis á Lavras, mas os trabalhos para alargar os trilhos foram interrompidos no mesmo ano, em 1951 foi retomado as obras, porém em ritmo lento porque a falta de recursos financeiros dificultava o andamento da obra.

Em 1959, depois da criação da RFFSA, e que a obra foi intensificada. A nova linha exigiu trabalhos de terraplanagem na ordem de 12 milhões de m<sup>3</sup>, atravessando 13 pontes e 03 túneis. O seu percurso foi diminuído de 357,065 Km passando por Garças de Minas, para 180,513 Km. Essa redução diminuiu também a distância entre Belo Horizonte ao porto de Angra dos Reis, ponto inicial da estrada. Em 1954 foram feitos trabalhos de locação, de preparação (roçado, de stocamento) e de escavação. Esses trabalhos estavam sendo realizados com recursos do Planos Salte (Lei nº 1.102 de 18/15/1950). Essa obra era considerada importante porque encurtava distâncias podendo diminuir os déficits da estrada. (CORGOZINHO,1989, p.53).

Muitas ferrovias não tiveram um plano nacional ferroviário de expansão para um bom funcionamento das economias da região, isso ressaltou em uma falta de verba para cobrir as despesas com funcionários, manutenções e matérias.

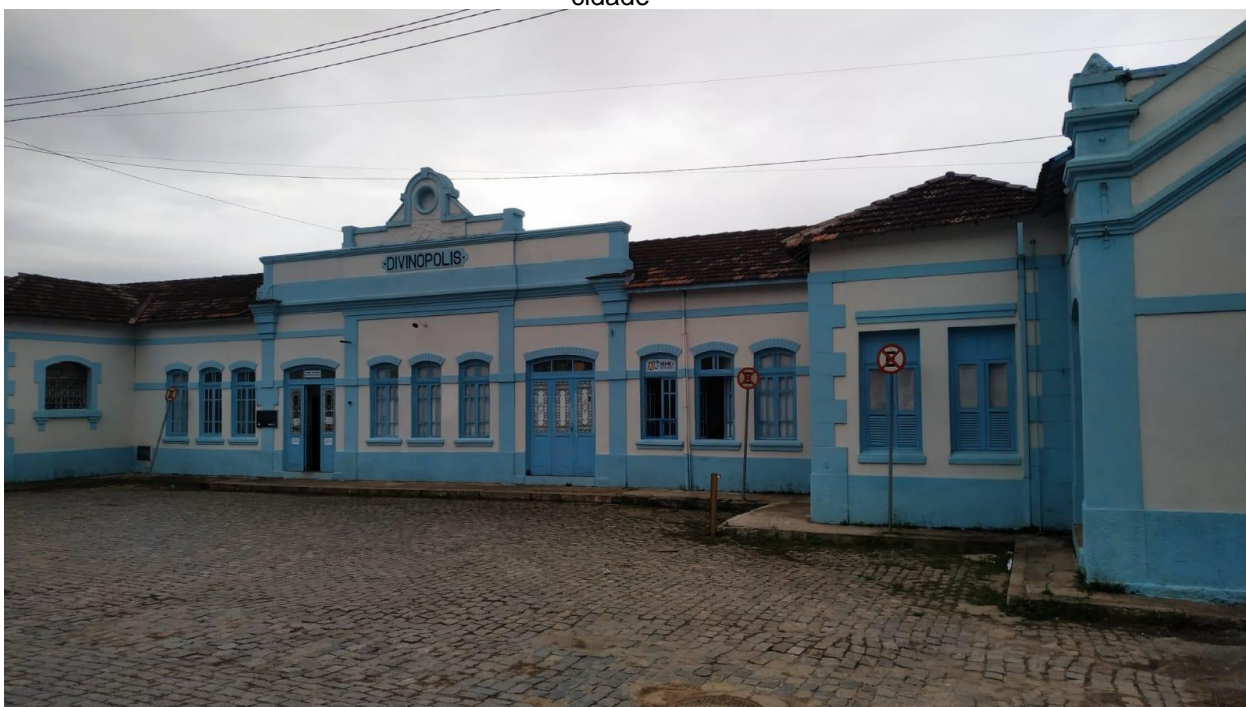
A expansão das ferrovias em Minas não se deu no sentido de atender as necessidades econômicas das regiões e não havia um plano nacional ferroviário de expansão. A única solução viável no momento era conseguir com os políticos regionais a sua encampação pelo estado, que passava a arcar com o ônus de exploração.

Assim Mucio Janson Vaz descreve, em 1922, o trecho de saída para B. Horizonte: "transpondo o rio Itapecerica a linha sobe pela vertente direita do MEMORIAL DE DIVINÓPOLIS - História do Município Ribeirão Porfirio, segue dali pela vertente do Córrego da Divisa, ganha a passagem do Capão do Algodão, seguindo pela vertente do Pará até sua travessia, uma bela ponte metálica de 100 m, em três vãos". E depois, de forma que condensamos, a saída para Garças: sobe o vale do Córrego Catalão até a passagem do Fumai no km9, desce na

margem esquerda do Córrego Ermida até a estação do mesmo nome, atravessa o Ribeirão Grande no km 15, vai à estação de Bessas (Djalma Dutra), sobe o vale do Córrego Areai até a Serra das Perobas (8,4 km de subida) em grotões apertados, com belos panoramas. Depois desce pela margem do Córrego Lagoas até a junção do Ribeirão do Cedro no km 44, passa na estação de Amadeu Lacerda, segue o curso até o rio Lambari - e vai para Santo Antônio do Monte. A linha não atravessa um só ponto estéril: montanhas e várzeas generosamente irrigadas por fartas correntes perenes. (BARRETO,1992, p.57)

De acordo com CORGOZINHO (1989), em Divinópolis, atualmente, localiza-se um dos mais importantes entroncamentos de estradas da RFFSA que se ramificaram na região centro-oeste, com bitolas de um metro ligando a cidade aos principais centros desenvolvidos do país.

Figura 35 - Atual Estação Ferroviária de Divinópolis, que se transformou na Secretária de Cultura da cidade

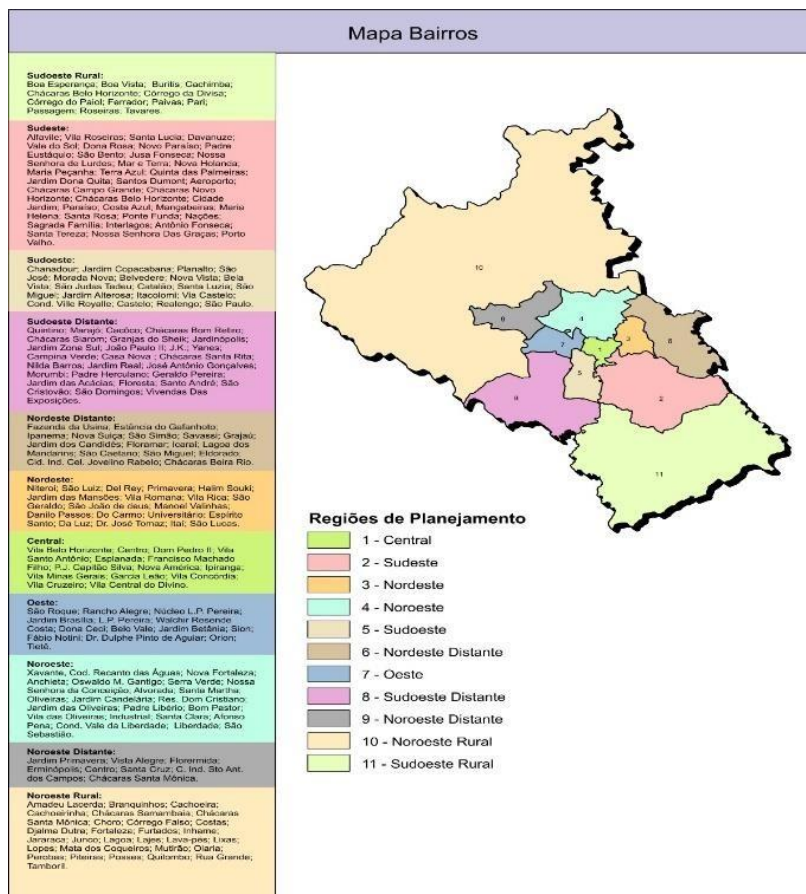


Fonte: Natália Caroliny Tavares Resende, 2022

#### **2.4. Sobre a criação do bairro Santo Antônio dos Campos e a chegada da estação e linha férrea**

Santo Antônio dos Campos é popularmente conhecida com Ermida. Há uma discussão sobre se Santo Antônio dos Campos é distrito ou bairro de Divinópolis. Em 2013 houve um pedido de emancipação, mas de acordo com o texto do Projeto Lei Complementar, Ermida não estaria apta para fazer o pedido porque o número de habitantes não seria o suficiente pois tem em média 4 mil habitantes.

Figura 36 - Mapa identificando a localização do bairro Santo Antônio dos Campos



Fonte: <https://planodiretordedivinopolis.wordpress.com/2013/03/21/mapa-das-regioes-de-divinopolis/>

Em 1830 a formação do antigo povoado de Ermida se deu através da festa dedicada ao padroeiro da comunidade, Santo Antônio, em razão a esta festividade foi construída uma capela em 1833 em homenagem ao santo.

O arraial foi constituído em terras pertencentes à Fazenda do Olho D'água, integrante da sesmaria recebida, após 1822, pelo Major João Ferreira da Silva, em região próxima ao Ribeirão do Olho d'Água, posteriormente conhecido como Ribeirão da Ermida. O local era ponto de parada de tropeiros vindos de Sabará e Pitangui em direção à Inhaúma, Paracatu e outras localidades do oeste mineiro. (DIVINÓPOLIS, 2021, p.11).

No ano de 1890 Santo Antônio dos Campos foi instalada e pertencia a Itapecerica, nesta época a vila era considerada maior que Divinópolis, e no ano de 1923 Ermida foi anexado ao município de Divinópolis. De acordo com Gontijo (1981), no final do século XIX, Santo Antônio dos Campos contava com serviços urbanos importantes, sendo que a primeira escola da localidade foi inaugurada em 1891, sob a direção do professor José dos Santos Júnior, de Itapecerica.

Figura 37 - Desfile cívico dos alunos de Santo Antônio dos Campos.



Fonte: <http://preciocidade.blogspot.com/2012/07/>

No Censo Demográfico de 1901, como publicado no Jornal A Estrela da Oeste em 02/09/1923, a povoação contava com 364 casas e 2.472 habitantes. A distância da estação ferroviária de Santo Antônio dos Campos até o centro de Divinópolis da 11,7km, e da capital Belo Horizonte é de 129km.

O Morro da Gurita que fica no bairro de Santo Antônio dos Campos em Divinópolis foi designado para receber um projeto internacional a terceira Cruz de Todos os Povos da Associação Terra de Deus uma associação sem fins lucrativos, com intuito de celebrar a integração e a paz entre os povos. Existe outras duas cruze desse projeto que já foram construídas e estão localizadas no Líbano em honra a Deus Pai e no México em honra a Deus Filho, a de Divinópolis está em processo de construção desde 2017 e quando finalizada a cruz vai completar a Santíssima Trindade, homenageia o Espírito Santo.

A escolha não foi por acaso, o nome Divinópolis significa Cidade do Divino, sendo que, antes de ser emancipada, a cidade era conhecida como "Arraial do Divino Espírito Santo do Itapecerica". A geografia da área urbana de Divinópolis também foi fator determinante para a escolha, semelhante a uma pomba em voo, símbolo do Divino Espírito Santo. (MOTATO, 2020).

Quando concluída, a Cruz de Todos os Povos contará com uma altura de 73,8 metros e será toda iluminada, além de contar com um elevador que levará até o seu topo, onde os visitantes poderão curtir uma vista panorâmica para Divinópolis. Pelo

fato da estação ferroviária encontrar perto da cruz de todos os povos (Figura 41) isso vai alavancar o turismo em nossa cidade e região, pois vai ter mais atrativos.

Figura 38 - Maquete do monumento que será erguido no morro da Gruta



Fonte: [m.com.br/app/noticia/gerais/2016/11/11/interna\\_gerais,823042/divinopolis-sera-sede-no-brasil-da-maior-cruz-iluminada-do-mundo.shtml](https://m.com.br/app/noticia/gerais/2016/11/11/interna_gerais,823042/divinopolis-sera-sede-no-brasil-da-maior-cruz-iluminada-do-mundo.shtml)

Figura 39 - Mostrando a construção da Cruz de todos



Fonte: Natália Caroliny Tavares Resende, 2022

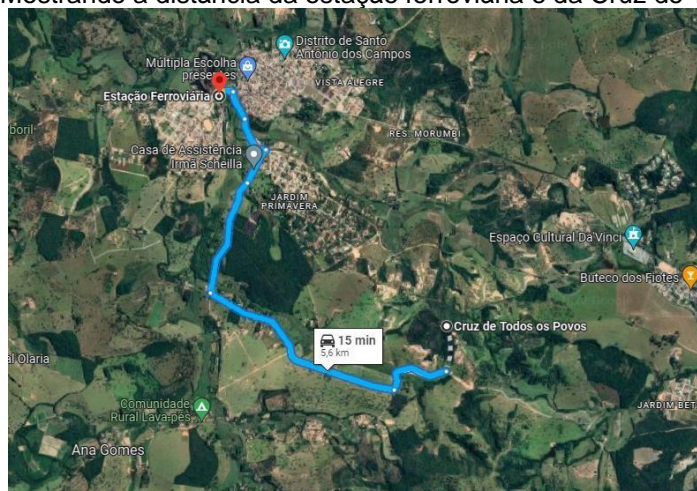
Figura 40 - Mostrando a vista do local





Fonte: Natália Caroliny Tavares Resende, 2022

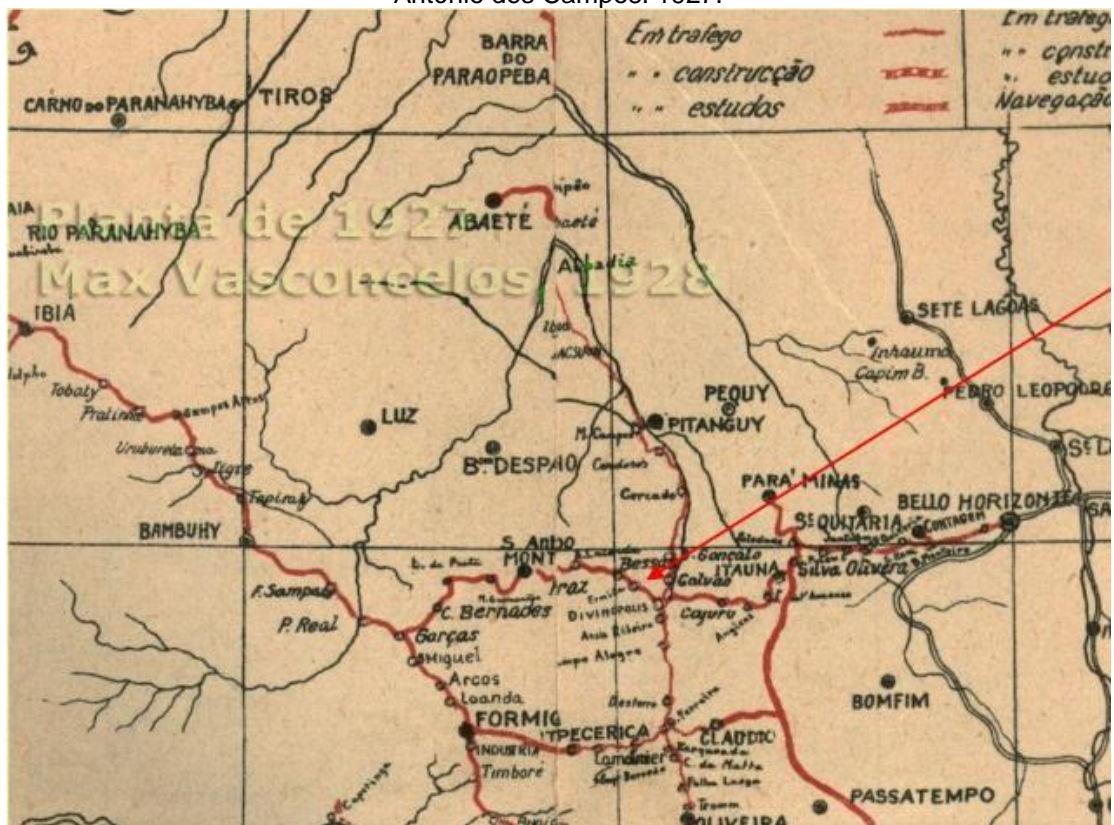
Figura 41 - Mostrando a distância da estação ferroviária e da Cruz de Todos



Fonte: [google.com/maps/dir/Cruz+de+Todos+os+Povos](https://www.google.com/maps/dir/Cruz+de+Todos+os+Povos)

A linha férrea chegou em Santo Antônio dos Campos através da construção do trecho entre Belo Horizonte á Garças de Minas (município de Iguatama). O trajeto feito por essa linha foi Ermida (Santo Antônio dos Campos), Bessas (Djalma Dutra) e Amadeu Lacerda. Pelo empenho do Deputado Dr. Antônio Lamounier Godofredo só foi possível a construção da linha porque ele tinha grandes influências em todo o Oeste de Minas, de acordo com CORGOZINHO, (2015, p.61), a implantação da estação na atual sede de Divinópolis teve intensa interferência política, fato que pode ser estendido ao traçado da linha abrangendo Santo Antônio dos Campos, Amadeu Lacerda e Djalma Dutra.

Figura 42 - Mapa dos trilhos da EFOM, com destaque para a localização da Estação de Santo Antônio dos Campos. 1927.



Fonte: <http://vfco.brazilia.jor.br/mapas-ferroviarios/1927-efom-Estrada-Ferro-Oeste-Minas-2-Belo-Horizonte-oeste.shtml> Acesso em 30/07/2021.

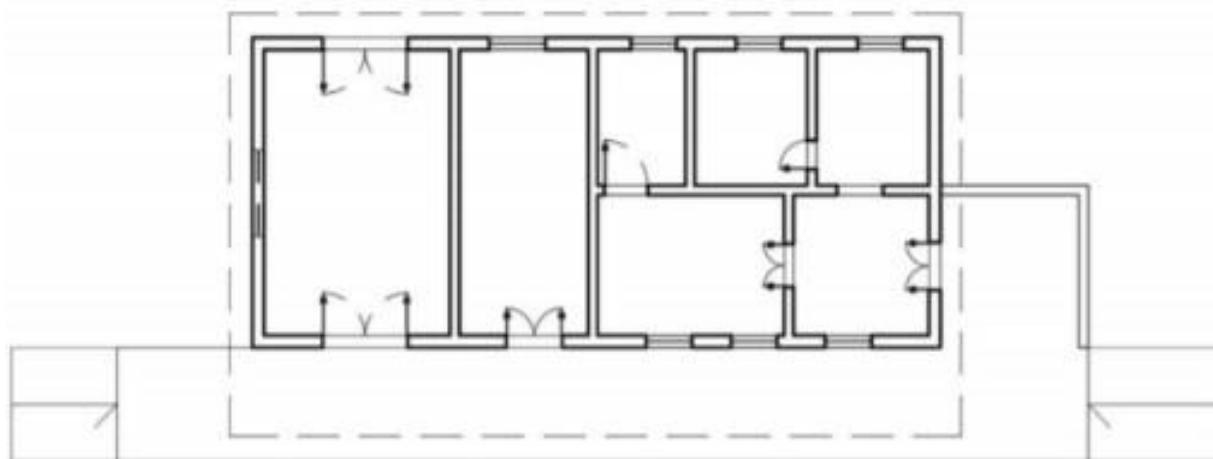
No ano de 1906 chegaram em Ermida os engenheiros responsáveis por traçar as possíveis direção da linha Garças de Minas. Após estudos foram designados as passagens dos trilhos por Henrique Galvão, seguindo por Cacôco, Serra Negra e Canoas.

Tal fato impulsionou que políticos locais pedissem apoio ao Dr. Antônio Afonso Lamounier, que havia desempenhado papel fundamental na alteração do trecho que deixou de passar por Alberto Isaacson, no município de Martinho Campos, para encontrar-se com o Ramal do Paraopeba na Estação Henrique Galvão (PEREIRA, s/d). O referido deputado solicitou que os engenheiros instalados em Santo Antônio dos Campos analisassem a demanda da comunidade e, assim, conforme Pereira, s/d, p. 27-28): “[...] conseguiram mudar o traçado da Estrada de Ferro do km 48 de Goiás a Belo Horizonte o qual estava programado na direção de Serra Negra, Bentos, Rosas, Santo Antônio do Monte, para Santo Antônio dos Campos, Djalma Dutra, Serra das Perobas, Amadeu Lacerda, graças ao desempenho do Dr. Lamounier que era um grande trunfo.” (DIVINÓPOLIS, 2021, p.13)

Em fevereiro de 1911 chegaram em Santo Antônio dos Campos um conjunto de operários para a construção da ferrovia e da estação. Três anos após a chegada dos operários a linha férrea foi inaugurada e a estação recebeu o nome de Estação de Ermida, em homenagem a antiga Ermida dos Campos.

A estação contava com uma área construída de 96,0m<sup>2</sup>, e mais 62,5m<sup>2</sup> de plataforma e rampa de acesso, havia dois setores, o primeiro era o setor operacional que foi formado por dois cômodos o armazém e o telegrafo, o segundo era uma residência composta por uma sala, uma cozinha e três quartos.

Figura 43 - Planta baixa da antiga Estação de Santo Antônio dos Campos



Fonte: Reproduzida de Coelho et al. (2018, p.07).

Após a inauguração dos trilhos e estação, a região obteve um crescimento econômico muito alto, pois facilitou o deslocamento de mercadorias e passageiros para outras cidades. Outras estações também foram inauguradas, ficando assim dentro do território de Santo Antônio dos Campos, 3 estações. A de Estação Djalma Dutra (Bessas) a 10Km da Estação de Ermida e a 26 Km da Estação de Ermida outra Estação de Amadeu Lacerda.

A presença do telégrafo também foi fator relevante na circulação de informações entre as estações e de notícias endereçadas aos moradores de Santo Antônio dos Campos. Além disso, o largo que se estendia a partir da estação tornou-se lugar referencial na localidade. A Praça da Estação, como ficou conhecida, abrigava diversos eventos da comunidade, como as recepções aos visitantes ilustres que chegavam pelos trilhos, como registrou Pereira (s/d, p. 38) sobre festividade realizada em dezembro de 1936 para receber o primeiro

vigário da localidade, Padre Josimas Gonçalves Cerqueira:  
(DIVINÓPOLIS, 2021, p.17)

De acordo com Amaral e Dias (2017) as estações ferroviárias cumpriam, desde fins do século XIX, importante papel civilizador para as áreas urbanas e rurais em que eram implantadas, visto que pelas estações chegavam não apenas pessoas e mercadorias, mas ideias, hábitos, costumes e tecnologias, em um processo intenso de interiorização do Brasil. No que se refere à circulação de novidades pelos trilhos, incluindo as formas de divertimento coletivos,

Figura 44 - Situação atual da estação ferroviária de Santo Antônio dos Campos



Fonte: Natália Caroliny Tavares Resende, 2022

### 3. LEVANTAMENTO FÍSICO

O levantamento físico está baseado em DIVINOPOLIS (2021), contemplando o Processo de Tombamento da Estação Santo Antônio dos Campos e o Inventário de Proteção ao Acervo Cultural da Estação Ferroviária de Santo Antônio dos Campos.

### 3.1. Descrição Arquitetônica

A arquitetura da Estação Ferroviária em partes mantém sua originalidade, pois foi construído um anexo ao lado da fachada nordeste (lado direito), modificando a estrutura do imóvel, e algumas partes estão vandalizadas isto dificulta a melhor visibilidade dos detalhes da estrutura.

- O estilo da edificação, trata-se de uma estação de passagem (KÜHL, 1998), localizada no percurso da linha férrea e implantada perpendicularmente aos trilhos, contando com plataforma coberta para abrigo dos passageiros e cargas, além de espaços internos.

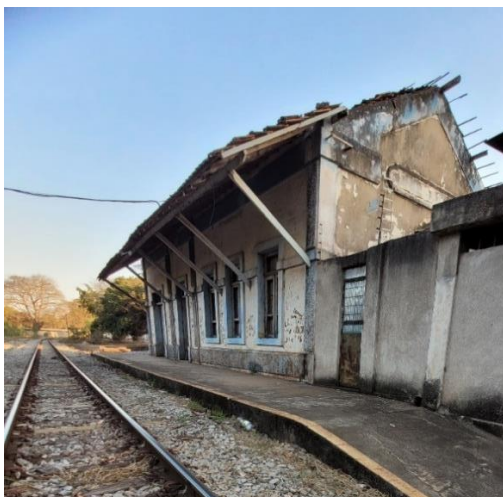
Figura 45 - Simulando de quando a estação funcionava, ao fundo o trem e na plataforma uma passageira



Fonte: Natália Caroliny Tavares Resende, 2022

- A edificação térrea apresenta um partido retangular internamente subdividido em diversos cômodos, tendo sua estrutura autoportante em tijolos. A cobertura é em telha francesa e de duas águas, com engradamento também em madeira, além de escoras que permitem um certo balanço sobre a plataforma de embarque.

Figura 46 - Mostrando a parte estrutural da estação



Fonte: Natália Caroliny Tavares Resende, 2022

- Esquadrias são emolduradas com leves sobressaltos, além de serem pintadas em tons que se destacam da pintura branca da edificação. Atualmente, mesmo com o desgaste das camadas pictóricas das alvenarias e esquadrias, é possível averiguar a diferenciação de pinturas em tons de branco e azul, respectivamente.

Figura 47 - Detalhes da edificação



Fonte: Natália Caroliny Tavares Resende, 2022

- Fachada principal, fachada nordeste, é voltada para via férrea sendo visivelmente observada pelas locomotivas que ali passavam. Possui duas portas e três janelas, sendo ambas em madeira e emolduras por um volume que se sobressalta, pintado na cor azul clara. As portas e janelas são almofadadas, com folha dupla e bandeira fixa, também pintadas no tom de azul. A bandeira da primeira porta apresenta ornamentos em ferro (Figura 48) que valorizam o bem.

Figura 48 - Ornamentos em ferro



Fonte: Natália Caroliny Tavares Resende, 2022

- A plataforma mantém seu piso original, em concreto. O acesso é por rampa. Observa-se a cobertura e sua estrutura em madeira que se apoia nos pilares da fachada permitindo uma cobertura sob a plataforma de embarcação. A direita da fachada observa o anexo posteriormente edificado.

Figura 49 - Vista panorâmica da fachada frontal nordeste



Fonte: Natália Caroliny Tavares Resende, 2022

- A fachada lateral esquerda, fachada sudeste, apresenta uma janela, com meia moldura e sobressaltada, pintada no tom de azul. Acima, próximo a cobertura, há uma espécie de letreiro emoldurado em que provavelmente existiu o nome da Estação, mas atualmente encontra-se apagada.

Figura 50 - Destacando o letreiro



Fonte: Natália Caroliny Tavares Resende, 2022

Figura 51 - Fachada sudeste lateral



Fonte: Natália Caroliny Tavares Resende, 2022

- A fachada posterior, fachada sudoeste, (Figura 52) voltada para a Rua Maria Aparecida de Brito é a mais simplória devido ao fato de ser uma fachada menos trabalhada. Há quatro janelas de madeira pintadas em tom de azul e não há molduras que se sobressaltam. Árvores de pequeno porte, mas de folhagem volumosa, acabam por dificultar a visibilidade da edificação, ocultando a fachada através dos galhos. Além disso, à esquerda da fachada, foi edificada um anexo que se destaca para além da edificação original, está tendo sua visibilidade histórica e arquitetônica comprometida.



Figura 52 - Fachada sudoeste



Fonte: Natália Caroliny Tavares Resende, 2022

- A fachada lateral direita, (Figura 53) fachada noroeste, possui a mesma conformação da fachada lateral esquerda, diferenciando-se pela presença de uma porta ao invés da janela. A visibilidade da fachada está comprometida pela presença do anexo (Figura 53) que impede de contemplar parte da edificação.

Figura 53 - Fachada lateral



Fonte: Natália Caroliny Tavares Resende, 2022

Figura 54 - Destacando o anexo construído



Fonte: Natália Caroliny Tavares Resende, 2022

- O telhado é o que mais sofreu com a falta de conservação, a estrutura da fachada sudeste está praticamente sem telhas, e algumas parte em volta de todas as fachadas também encontra com parte faltantes, há também manchas de umidades rente ao telhado.

Figura 55 - Foto do telhado de 2011



Fonte: Inventário de proteção ao acervos cultural

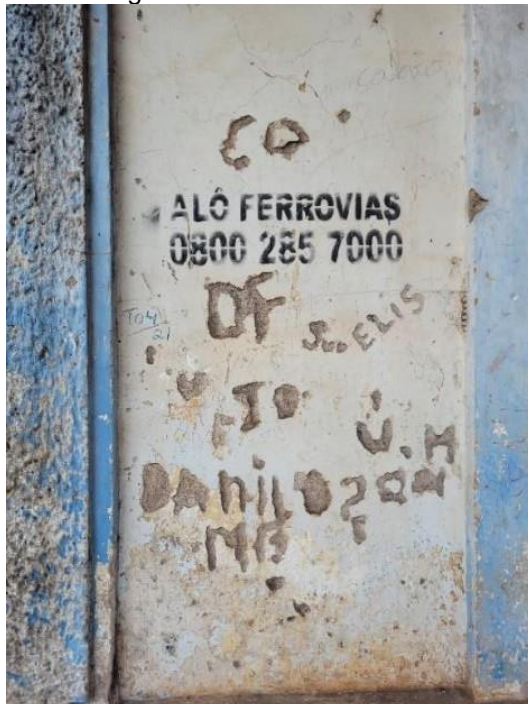
Figura 56 - Foto do telhado em 2022



Fonte: Natália Caroliny Tavares Resende, 2022

- Por toda estação encontra-se perda de reboco (Figura 57) a maioria é por causa de vandalismo, há também desprendimento da camada pictórica, sujidades, (Figura 58) umidade, não há mais vidros nas janelas, há teias de aranha, colmeia (Figura 59) nas estruturas, entulhos e vegetação de pequeno em volta da estação.

Figura 57 - Perda de reboco



Fonte: Natália Caroliny Tavares Resende, 2022

Figura 58 - Perda da camada pictórica, sujidades, umidade entre outros



Fonte: Natália Caroliny Tavares Resende, 2022

Figura 59 - Destacando a colmeia



Fonte: Natália Caroliny Tavares Resende, 2022

Figura 60 - Madeira podre, vandalismo, sujidades



Fonte: Natália Caroliny Tavares Resende, 2022

Atualmente a estação encontra-se desocupada, sem funcionalidade, o estado de conservação é deplorável, pois o abandono e a falta de manutenção proporcionaram grandes fatores de degradação.

### **3.2. Levantamento Fotográfico**

As pranchas fotográficas a seguir estão identificando todas as fachadas da estação ferroviária, as partes faltante do telhado, os detalhes existente e o vandalismo.



**INSTITUTO FEDERAL  
DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA**  
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 Santo Antônio dos Campos



**Descrição:** Fachada nordeste (Frontal)

**01/10**

**Localização:** Estação Ferroviária de Santo Antônio dos Campos – Divinópolis- MG

**Autoria:** Natália Caroliny Tavares Resende (2022)

**Levantamento Fotográfico**  
**Estação Ferroviária de Santo Antônio dos Campos**



**Descrição:** Janelas da fachada nordeste (Frontal)

**02/10**

**Localização:** Estação Ferroviária de Santo Antônio dos Campos – Divinópolis- MG

**Autoria:** Natália Caroliny Tavares Resende (2022)



**INSTITUTO FEDERAL  
DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA**  
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 Santo Antônio dos Campos**



**Descrição:** Portas da fachada nordeste (Frontal)

**03/10**

**Localização:** Estação Ferroviária de Santo Antônio dos Campos – Divinópolis- MG

**Autoria:** Natália Caroliny Tavares Resende (2022)





**INSTITUTO FEDERAL  
DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA**  
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 Santo Antônio dos Campos



**Descrição:** Fachada nordeste (Frontal)

**04/10**

**Localização:** Estação Ferroviária de Santo Antônio dos Campos – Divinópolis- MG

**Autoria:** Natália Caroliny Tavares Resende (2022)



**INSTITUTO FEDERAL  
DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA**  
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 Santo Antônio dos Campos



**Descrição:** Fachada sudeste (Posterior)

**05/10**

**Localização:** Estação Ferroviária de Santo Antônio dos Campos – Divinópolis- MG

**Autoria:** Natália Caroliny Tavares Resende (2022)

**Levantamento Fotográfico**

**Estação Ferroviária de Santo Antônio dos Campos**



**Descrição:** Fachada Sudoeste (Lateral Esquerda)

**06/10**

**Localização:** Estação Ferroviária de Santo Antônio dos Campos – Divinópolis- MG

**Autoria:** Natália Caroliny Tavares Resende (2022)

**Levantamento Fotográfico**

**Estação Ferroviária de Santo Antônio dos Campos**



**Descrição:** Fachada nordeste (Lateral Direita)

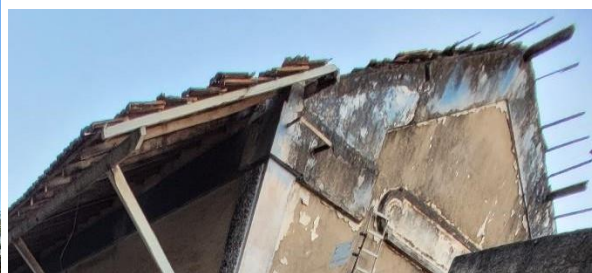
**07/10**

**Localização:** Estação Ferroviária de Santo Antônio dos Campos – Divinópolis- MG

**Autoria:** Natália Caroliny Tavares Resende (2022)

### Levantamento Fotográfico

#### Estação Ferroviária de Santo Antônio dos Campos



**Descrição:** Partes faltante do telhado da Estação

**08/10**

**Localização:** Estação Ferroviária de Santo Antônio dos Campos – Divinópolis- MG

**Autoria:** Natália Caroliny Tavares Resende (2022)

### Levantamento Fotográfico

#### Estação Ferroviária de Santo Antônio dos Campos



**Descrição:** Detalhes em argamassa

09/10

**Localização:** Estação Ferroviária de Santo Antônio dos Campos – Divinópolis- MG

**Autoria:** Natália Caroliny Tavares Resende (2022)



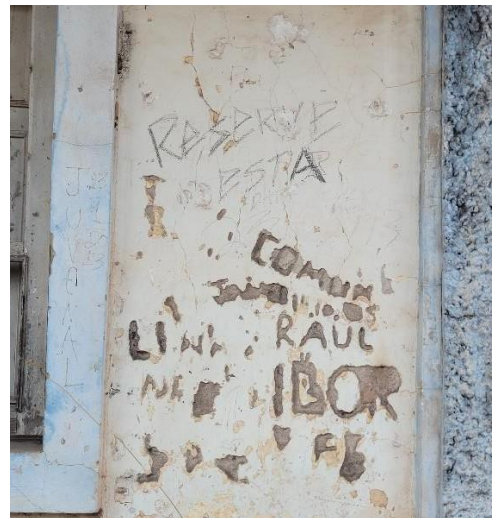
**INSTITUTO FEDERAL  
DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA**  
Minas Gerais  
Campus Ouro Preto

**INSTITUTO FEDERAL DE MINAS  
GERAIS - CAMPUS OURO PRETO**

**TECNÓLOGO EM CONSERVAÇÃO E  
RESTAURO DE BENS MÓVEIS**

### Levantamento Fotográfico

#### Estação Ferroviária de Santo Antônio dos Campos



**Descrição:** Vandalismo

**10/10**

**Localização:** Estação Ferroviária de Santo Antônio dos Campos – Divinópolis- MG

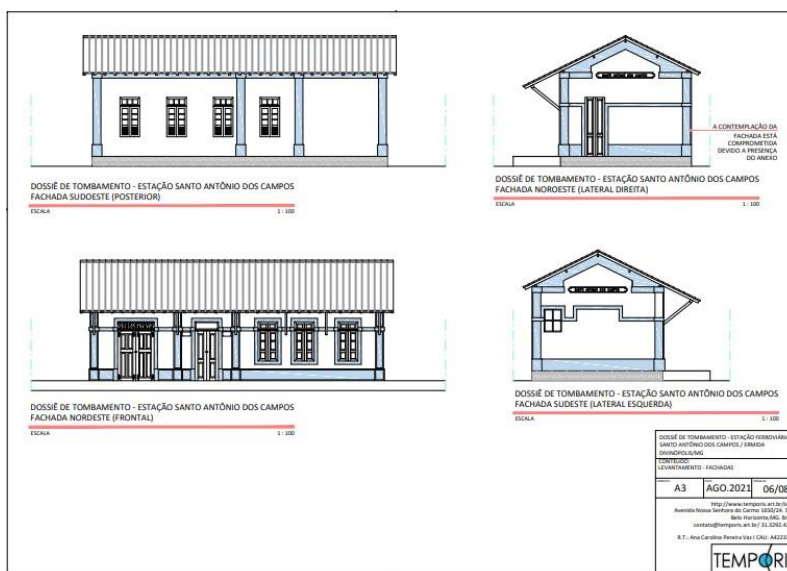
**Autoria:** Natália Caroliny Tavares Resende (2022)

### 3.3. Levantamento Arquitetônico

Em 2021 a empresa Temporis Consultoria LTDA, da cidade de Belo Horizonte, elaborou (Figura 61) o levantamento arquitetônico da estação ferroviária Santo Antônio dos Campos, para o processo de tombamento, os responsáveis técnicos por esse projeto foram: Ana Carolina Pereira Vaz; Arquiteta e Urbanista, Bianca Pataro Dutra; Historiadora / Mestre em Ciências Sociais, Maria Clara Lara Ferreira; Estagiária de Arquitetura e Urbanismo. A autora realizou complementações do levantamento apresentado com informações técnicas. (Figura 62 e

Figura 63).

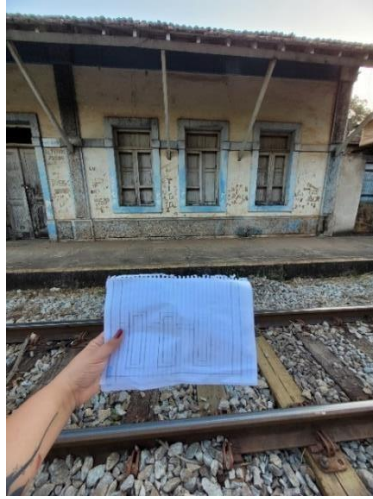
Figura 61 - Pranchas feita pela empresa Temporis



Fonte: Empresa Temporis, Dossiê de Tombamento da Estação Santo Antônio dos Campos

Figura 62 – Levantamento





Fonte: Natália Caroliny Tavares Resende, 2022

Figura 63 - Levantamento



Fonte: Natália Caroliny Tavares Resende, 2022

### 3.4. Caracterização do Entorno

A Estação Ferroviária está situada em um terreno plano, entre a linha férrea e a rua Maria Aparecida de Brito e a estrada para Tamboril, a via é asfaltada, o passeio é marcado com meio fio, a rua é bem arborizada (

Figura 65), tem água canalizada, sistema de esgotamento sanitário e iluminação pública, as casas são de no máximo dois pavimentos, residências, comercio, bar, usina metalúrgica (

Figura 67 e

Figura 68).

O trilho está próximo da via e levemente abaixo do nível. O tráfego de veículos (Figura 64) é razoável, passando alguns ônibus que vai para outros bairros e distritos, veículos pesados em função da metalurgia que há próximo ao local e veículos leves.

Figura 64 - Mostrando o fluxo de veículo e a rua Maria Ap. de Brito



**Fonte:** Natália Caroliny Tavares Resende, 2022  
Figura 65 - Parte arborizada da rua



**Fonte:** Natália Caroliny Tavares Resende, 2022

Figura 66 - Rua Estrada para tamboril



Fonte: Natália Caroliny Tavares Resende, 2022

Figura 67 - Edificações das casas em torno da estação



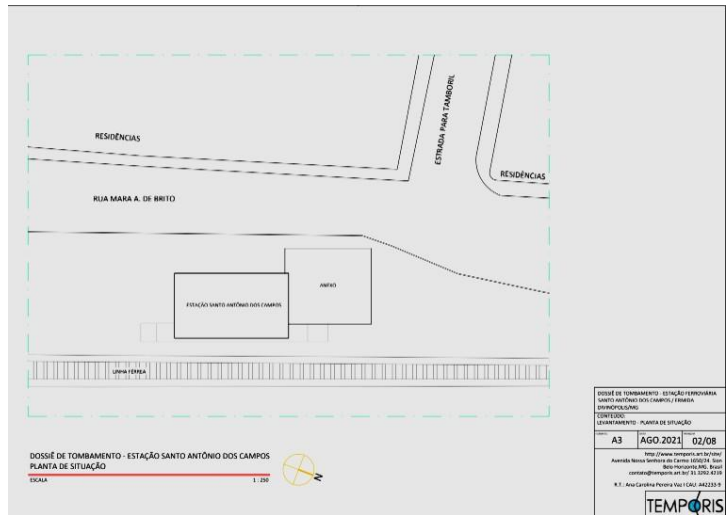
Fonte: Natália Caroliny Tavares Resende, 2022

Figura 68 - Comercio e a metalurgia em torno da estação.



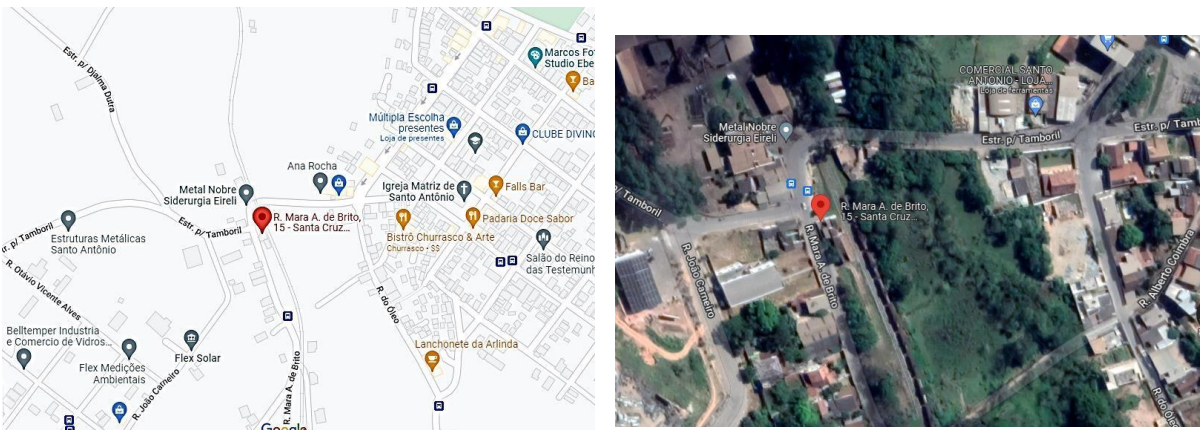
Fonte: Natália Caroliny Tavares Resende, 2022

Figura 69 - Planta de situação feita pela empresa Temporis



Fonte: Empresa Temporis, Dossiê de Tombamento da Estação Santo Antônio dos Campos

Figura 70 - Foto mostrando o entorno na estação



Fonte: <https://www.google.com/maps/dir//R.+Mara+A.+de+Brito,+15++Santa+Cruz,+Divin%C3%B3polis>

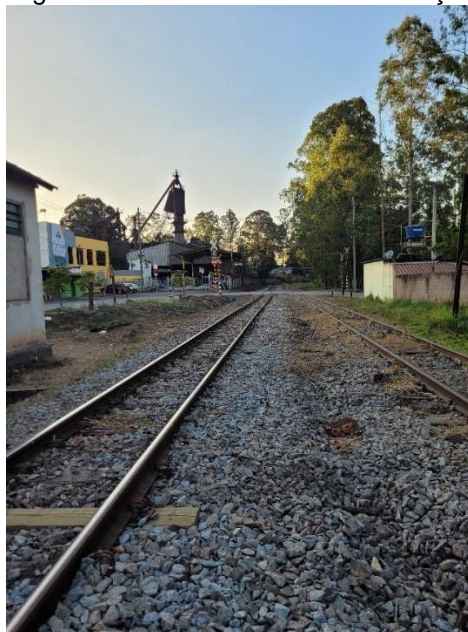
S+

Figura 71 - Lateral sudoeste da estação



Fonte: Natália Caroliny Tavares Resende, 2022

Figura 72 - Lateral nordeste da estação



Fonte: Natália Caroliny Tavares Resende, 2022

### **3.5. Aspectos Geográficos e ambientais**

O Município está localizado na zona metalúrgica, microrregião do Vale do Itapecerica. Divinópolis está entre as cidades: Nova Serrana ao norte; Perdigão a noroeste; Santo Antônio do Monte a oeste; São Sebastião do Oeste a sudoeste; Cláudio ao sul; Carmo do Cajuru e São Gonçalo do Pará a leste.

A Serra dos Caetanos é considerado um dos pontos mais alto com 1.106 metros, e do seu alto rochoso podem ser vistas as principais elevações, parte da cidade e do bairro Santo Antônio dos Campos.

O ponto mais alto na área urbana está no Jardim das Acácias, a 829,7 metros. O relevo apresenta formações típicas de planaltos dissecados, como serras e mares de morros”. O Município é composto por rochas do Pré-Cambriano Arqueozoico com baixa intensidade de mineralização. A maioria dos solos são formados de latos solos vermelhos e alaranjados e podzólicos vermelho amarelo de textura argilosa. São solos profundos, porosos, meteorizados, pouco resistentes e de reação ácida. Caracterizam-se pela baixa fertilidade e pela secura durante o inverno. (DIVINÓPOLIS, 2013 p. 30).

O clima do município (Figura 73) é caracterizado por invernos secos e verões chuvosos, com temperatura média no inverno é de 16° C e verão 29° C. A cidade é contemplada por dois rios, o rio Pará, e o rio Itapecerica, os dois rios é de grande importância para Divinópolis, pois proporciona o abastecimento de água da cidade. O município se insere no Bioma do Cerrado, mas seu ambiente foi profundamente alterado pela ação humana.

Figura 73 - Clima do município durante o ano

	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maió	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro
Temperatura média (°C)	23.1	23.4	22.7	21.7	19.4	18.6	18.5	20	21.9	23.2	22.2	22.6
Temperatura mínima (°C)	19.2	19.2	18.9	17.4	14.7	13.4	13	14.1	16.3	18.3	18.5	19.1
Temperatura máxima (°C)	27.3	27.9	27.1	26.3	24.6	24	24.3	26.2	27.9	28.6	26.7	26.8

Fonte: <https://pt.climate-data.org/america-do-sul/brasil/minas-gerais/divinopolis-2892/>

### 3.6. Aspectos socioculturais

Dentre as manifestações culturais em Divinópolis a mais famosa é o Reinado (Figura 74). Essa é considerada a festa de religiosidade popular mais antiga e importante da cidade. A cultura sobre a festa do Reinado é muito importante porque traz de volta as crenças dos antepassados através da dança, ritmo, utilização de objetos simbólicos pertencentes à cultura afro e canções, que em grande parte, são compostos por letras que remetem sentimento de tristeza, ao recordarem da escravidão vivenciada pelos negros. Na história local da cidade de Divinópolis, as

Irmandades do Rosário surgiram na segunda metade do século XVIII e as manifestações aconteciam dentro da Matriz do Divino Espírito Santo, a festa acontece até nos dias de hoje. O reinado é tão importante para a cidade que em 18 de agosto de 2011 entrou para a lista de bens tombados de Divinópolis, pelo Registro Municipal: Lei 7.386/2011, Categoria, Patrimônio Imaterial.

Figura 74- Festa do reinado



Fonte:<https://www.divinopolis.mg.gov.br/portal/noticias/0/3/5894/22-festa-do-reinado-e-celebrada-na-praca-do-mercado>

O Carnaval em Divinópolis na década de 1920 teve muita participação da população, a festa era praticada por todos nas ruas da cidade, com suas diversas fantasias, canções e alegorias, para o divertimento da sociedade. Mas com o tempo a festa foi perdendo espaço e nos dias de hoje, é possível observar a presença de poucas comemorações carnavalescas. Contudo, a tradição de blocos que fazem a festa do pré-carnaval, como é conhecida, continua no decorrer dos anos. Tendo como permanência dessa tradição o Bloco do Cléo, com grande participação da população de Divinópolis e região.

Figura 75 - Carnaval de 1980



Fonte: [https://cultura.divinopolis.mg.gov.br/galeria/carnaval-em-retrato/1#galeria\\_principal-18](https://cultura.divinopolis.mg.gov.br/galeria/carnaval-em-retrato/1#galeria_principal-18)

Em Santo Antônio dos Campos acontece a tradicional festa do santo casamenteiro, entre os dias 8 a 13 de julho, com carreatas, leilões, as atividades ocorrem durante todo o dia com barraquinhas, um mini parque de diversões e a noite a celebração da missa e shows após a missa, a festividade atrai vários devotos para a igreja.



## **4. DIAGNÓSTICO DO ESTADO DE CONSERVAÇÃO DA ESTAÇÃO**

### **4.1. Avaliação do Estado de Conservação**

A Estação Ferroviária ao decorrer do tempo passou por algumas alterações e intervenções como o anexo construído ao lado do imóvel e substituição das cores das fachadas.

Para reconhecimento do atual estado de conservação da Estação de Santo Antônio dos Campos foram realizadas visitas in loco para verificar a integridade física da estação. Este diagnóstico gerou: levantamento fotográfico (3.2) levantamento arquitetônico e mapeamento de danos. Esse levantamento visa a identificação e abordagem das causas, a fim de tratar a origem dos danos de forma adequada. É de suma importância, analisar as características do local como micro clima, meio ambiente, vegetações, materiais empregados na construção, isso serve para relacionar de onde vem as patologias presente na estação.

A realização do mapeamento de danos será realizado em todas as fachadas. Esse elemento foi selecionado pela significância no contexto da edificação e por se encontrar no pior estado de conservação, e também pela dificuldade de entrar no imóvel, pois ele encontra-se fechado.

As peças em madeira apresenta desgastes, em algumas peças o processo de degradação está mais avançado por causa dos insetos xilófagos, a umidade na madeira também é um fato preocupante, pois pode acelerar ainda mais o desgaste.

O telhado encontra-se com partes faltantes, telhas quebradas, vegetação de médio porte, apodrecimento das peças, acarretando uma piora nas patologias existentes.

Nas esquadrias contém muita sujeira aderida, fissuras, perda de reboco e vandalismo. Nas janelas há perda dos vidros. As partes metálicas das portas encontra-se enferrujadas.

O piso em concreto na frente da fachada frontal apresenta trincas, sujeiras, vandalismo, crescimento de vegetação de pequeno porte. E ao redor das outras fachadas encontra-se entulhos, vegetações de médio e pequeno porte, isto contribui ainda mais para a proliferação de microrganismo provocando a deterioração do imóvel.

Há presença de trincas e fissuras por praticamente toda as fachadas das estações, repinturas, perda do reboco, perda da camada pictórica, craquelamento da camada pictórica, estufamento da pintura, umidades e o que mais destaca é o vandalismo.

## 4.2. Mapeamento de Danos



1 FACHADA PRINCIPAL  
estação ferroviária de  
Santo Antônio dos Campos  
Divinópolis MG



1\_ Pixação, perda de material madeira da porta principal, vandalismo, esmaecimento da camada pictórica e sujidade generalizada



2\_ Vandalismo esmaecimento da camada pictórica e sujidade generalizada.



3\_ Perda de material madeira da janela, vandalismo, esmaecimento da camada pictórica e sujidade generalizada

### TABELA DE DANOS:

DANO		AGENTE	CAUSA	MATERIAIS AFETADOS
DESCRIÇÃO	LEG.			
1 PERDA E ESMAECIMENTO DA CAMADA PICTÓRICA		Fenômenos da natureza - radiação UV, água pluvial e ação dos ventos	Constante exposição às intempéries; falta de manutenção.	camada pictórica a base de cal
2 VANDALISMO		forças mecânicas.	Ação humana	camada pictórica e o material da argamassa
3 SUJIDADES		Fenômenos da natureza - ação da água pluvial e água corrente Agentes químicos	Exposição as intempéries Presença de fauna e flora, poluição.	camada pictórica e superfícies no geral
4 MANCHAS DE UMIDADE		Fenômenos da natureza, água pluvial superficial e infiltrada	Constante exposição às intempéries; Água pluvial absorvida pelas superfícies Infiltrações Capilaridade	por toda extensão a pontos de mancha de umidade, alvenaria argamassada e camada pictórica
5 PERDA SUPORTE		Forças mecânicas Agentes biológicos, fenômenos da natureza.	Ação humana	madeira
6 VEGETAÇÃO DE PEQUENO PORTE		Agentes biológicos, fenômenos da natureza.	Exposição a intempéries, acúmulo de água pluvial, condições propícias para proliferação.	alvenaria argamassada
7 FISSURA		Forças mecânicas	Ação humana	revestimento/ argamassa

<p>INSTITUTO FEDERAL MINAS GERAIS Campus Ouro Preto</p>	<p>TECNOLOGIA EM CONSERVAÇÃO E RESTAURO TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO</p>	
	<p>ALUNA: Natália Caroliny Laires Resende ORIENTADORA: Thaís Hoelzle Alves Da Costa.</p>	
<p>Dossiê de conservação e restauro da estação ferroviária de Santo Antônio dos Campos Divinópolis MG</p>		
PROJETO	<p>PROPRIETÁRIO: RFFCA</p> <p>TÍTULO: MAPEAMENTO DE DANOS, ESTAÇÃO</p> <p>CONTEÚDO: FACHADAS</p>	<p>ZONA: DIVINOPOLIS_MG</p> <p>USO: PÚBLICO</p> <p>DATA: OUTUBRO/2022</p>
		<p>04 / 05</p>



2 FACHADA POSTERIOR  
estação ferroviária de  
Santo Antônio dos Campos  
Divinópolis MG



1 Esmacimento da  
camada pictórica e  
sujidade generalizada  
e mancha de  
umidade

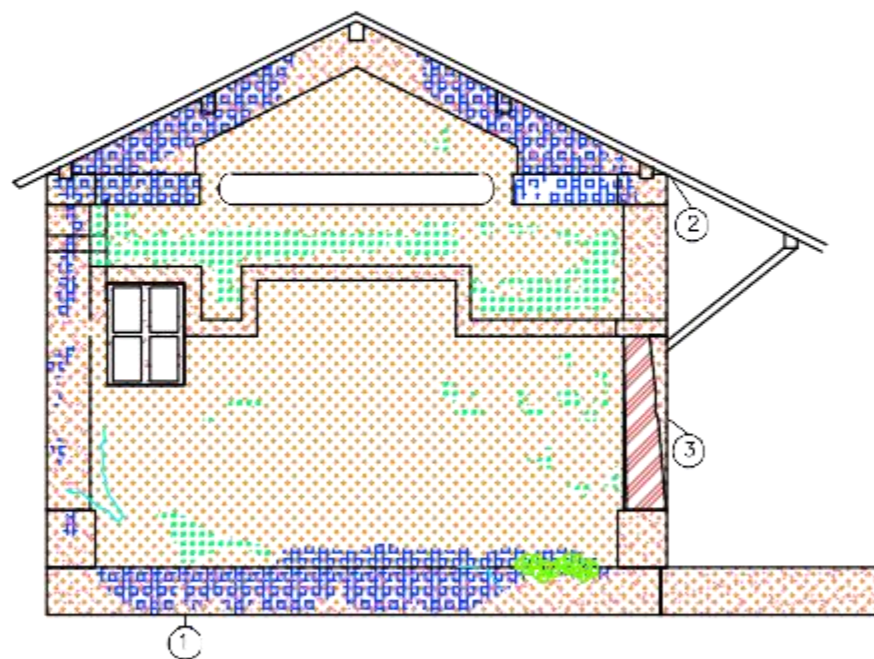


2 Perda de camada pictórica,  
mancha de umidade intervenção  
inadequada, esmacimento da  
camada pictórica e sujidade  
generalizada

### TABELA DE DANOS:

DANO		AGENTE	CAUSA	MATERIAIS AFETADOS
DESCRIÇÃO	LEG.			
1 PERDA E ESMACIMENTO DA CAMADA PICTÓRICA		Fenômenos da natureza - radiação UV, água pluvial e ação dos ventos	Constante exposição às intempéries; falta de manutenção.	camada pictórica a base de cal
2 DESTACAMENTO DA CAMADA PICTÓRICA		Fenômenos da natureza - ação da água pluvial e água corrente Agentes químicos	Exposição as intempéries Presença de fauna e flora, poluição. falta de manutenção.	camada pictórica .
3 SUJIDADES		Fenômenos da natureza - ação da água pluvial e água corrente Agentes químicos	Exposição as intempéries Presença de fauna e flora, poluição.	camada pictórica e superficies no geral
4 MANCHAS DE UMIDADE		Fenômenos da natureza, água pluvial superficial e infiltrada	Constante exposição às intempéries; Água pluvial absorvida pelas superfícies Infiltrações Capilaridade	por toda extensão a pontos de mancha de umidade, alvenaria argamassada e camada pictórica
5 INTERVENÇÃO INADEQUADA		Forças mecânicas	Ação humana	alvenaria e argamassa de revestimento
6 VEGETAÇÃO DE PEQUENO PORTE		Agentes biológicos, fenomenos da natureza.	Esposição a intepéries, acumulo de agua pluvial, condições propicias para ploriferação.	alvenaria argamassada
7 FISSURA		Forças mecânicas	Ação humana	revestimento/ argamassa

<p>INSTITUTO FEDERAL MINAS GERAIS Campus Ouro Preto</p>	<p>TECNOLOGIA EM CONSERVAÇÃO E RESTAURO TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO</p>	
	<p>ALUNA: Natália Caroliny Lavores Resende ORIENTADORA: Thaís Hoelzie Aves Da Costa.</p>	
<p>Dossiê de conservação e restauro da estação ferroviária de Santo Antonio dos Campos Divinópolis MG</p>		
PROJETO	PROPRIETÁRIO: RFFCA	ZONA: DIVINOPOLIS_MG
	TÍTULO: MAPEAMENTO DE DANOS. ESTAÇÃO	USO: PÚBLICA
	CONTEÚDO: FACHADAS	DATA: OUTUBRO/2022
		04/05



3 FACHADA LATERAL ESQUERDA  
estação ferroviária de  
Santo Antônio dos Campos  
Divinópolis MG



1\_ Esmacimento da  
camada pictórica e  
sujidade generalizada  
e mancha de  
umidade



2\_ Mancha de umidade, esmaecimento da  
camada pictórica e sujidade generalizada.

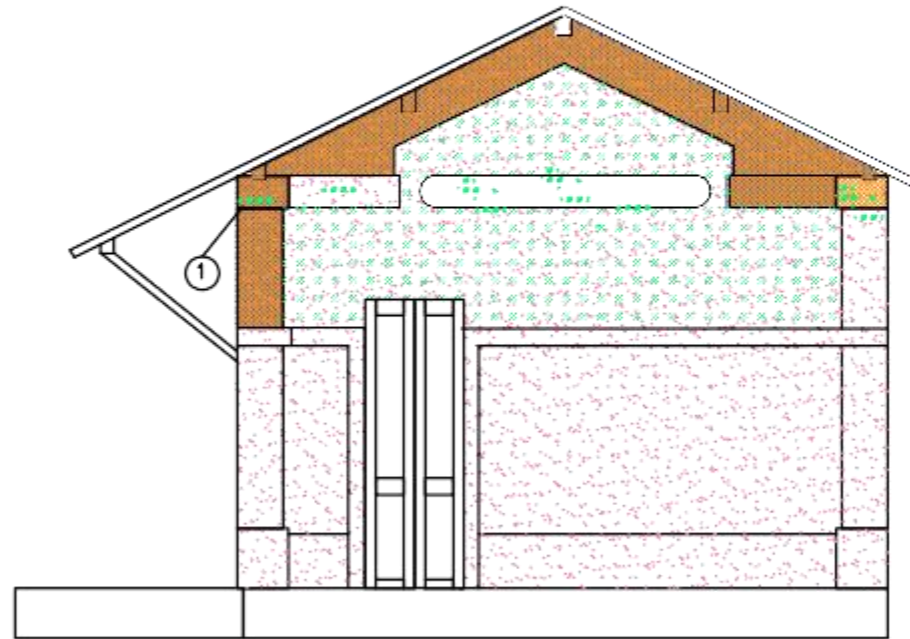


3\_ Perda de camada pictórica, mancha de  
umidade intervenção inadequada,  
esmaecimento da camada pictórica e sujidade  
generalizada

### TABELA DE DANOS:

DANO		AGENTE	CAUSA	MATERIAIS AFETADOS
DESCRIÇÃO	LEG.			
1 PERDA E ESMAECIMENTO DA CAMADA PICTÓRICA		Fenômenos da natureza - radiação UV, água pluvial e ação dos ventos	Constante exposição às intempéries; falta de manutenção.	camada pictórica a base de cal
2 DESTACAMENTO DA CAMADA PICTÓRICA		Fenômenos da natureza - ação da água pluvial e água corrente Agentes químicos	Exposição as intempéries Presença de fauna e flora, poluição. falta de manutenção.	camada pictórica .
3 SUJIDADES		Fenômenos da natureza - ação da água pluvial e água corrente Agentes químicos	Exposição as intempéries Presença de fauna e flora, poluição.	camada pictórica e superfícies no geral
4 MANCHAS DE UMIDADE		Fenômenos da natureza, água pluvial superficial e infiltrada	Constante exposição às intempéries; Água pluvial absorvida pelas superfícies Infiltrações Capilaridade	por toda extensão a pontos de mancha de umidade, alvenaria argamassada e camada pictórica
5 INTERVENÇÃO INADEQUADA		Forças mecânicas	Ação humana	alvenaria e argamassa de revestimento
6 VEGETAÇÃO DE PEQUENO PORTE		Agentes biológicos, fenômenos da natureza.	Exposição a intempéries, acúmulo de água pluvial, condições propícias para proliferação.	alvenaria argamassada
7 FISSURA		Forças mecânicas	Ação humana	revestimento/ argamassa

<p>INSTITUTO FEDERAL MINAS GERAIS Campus Ouro Preto</p>	<b>TECNOLOGIA EM CONSERVAÇÃO E RESTAURO</b> <b>TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO</b>	
	ALUNA: Natália Caroliny Lavores Resende ORIENTADORA: Thaís Hoelzie Alves Da Costa.	
Dossier de conservação e restauro da estação ferroviária de Santo Antônio dos Campos Divinópolis MG		
PROPRIETÁRIO: RFFCA TÍTULO: MAPEAMENTO DE DANOS, ESTAÇÃO CONTEÚDO: FACHADAS	ZONA: DIVINOPOLIS_MG USO: PÚBLICA DATA: OUTUBRO/2022	04 / 05



1 Perda de camada pictórica, mancha de umidade intervenção inadequada, esmaecimento da camada pictórica e sujeidade generalizada

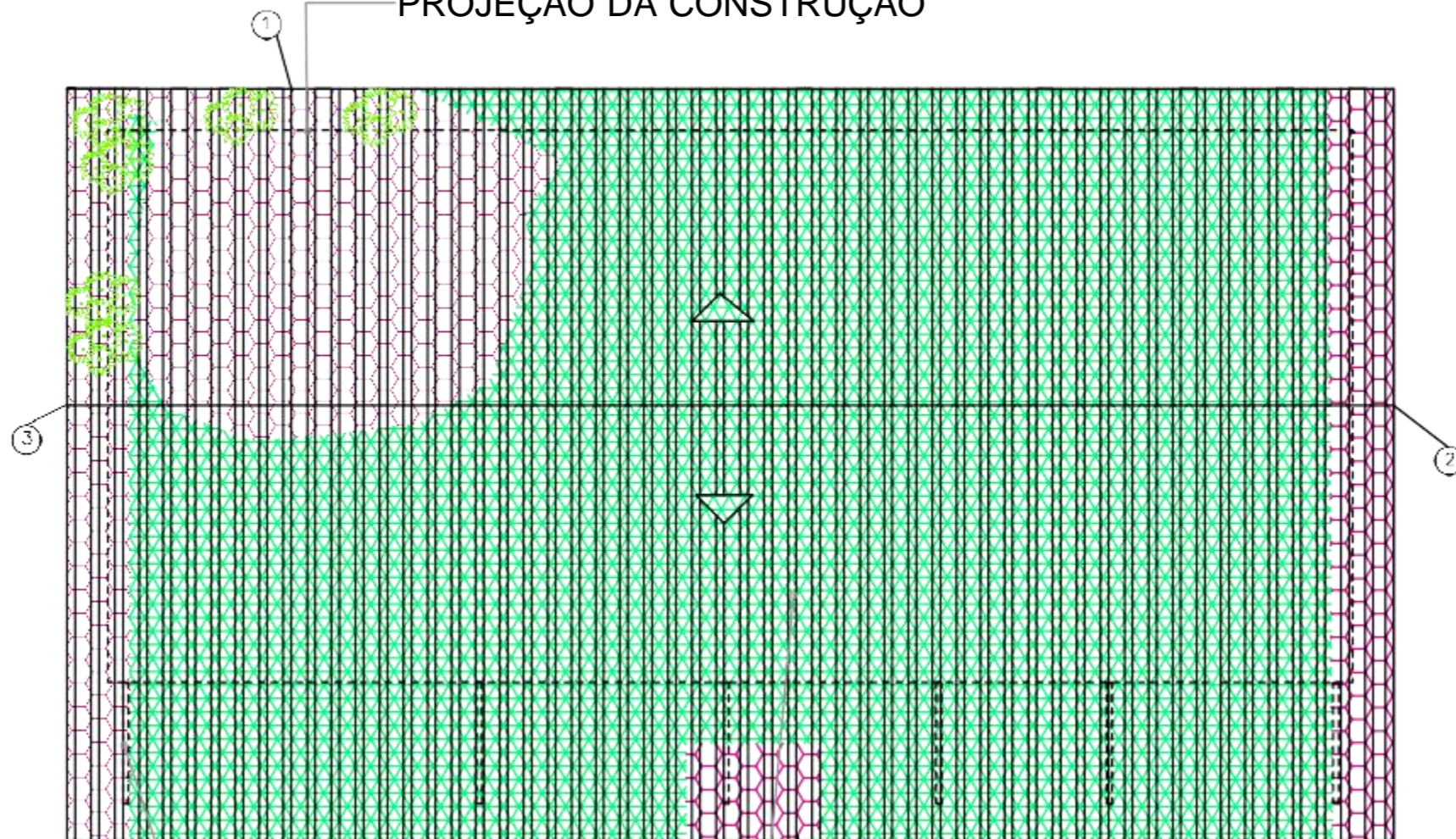
4 FACHADA LATERAL DIREITA  
estação ferroviária de  
Santo Antônio dos Campos  
Divinópolis - MG

### TABELA DE DANOS:

DANO		AGENTE	CAUSA	MATERIAIS AFETADOS
DESCRIÇÃO	LEG.			
1 PERDA E ESMAECIMENTO DA CAMADA PICTÓRICA		Fenômenos da natureza - radiação UV, água pluvial e ação dos ventos	Constante exposição às intempéries; falta de manutenção.	camada pictórica a base de cal
2 DESTACAMENTO DA CAMADA PICTÓRICA		Fenômenos da natureza - ação da água pluvial e água corrente Agentes químicos	Exposição as intempéries Presença de fauna e flora, poluição. falta de manutenção.	camada pictórica .
3 SUJIDADES		Fenômenos da natureza - ação da água pluvial e água corrente Agentes químicos	Exposição as intempéries Presença de fauna e flora, poluição.	camada pictórica e superfícies no geral
4 MANCHAS DE UMIDADE		Fenômenos da natureza, água pluvial superficial e infiltrada	Constante exposição às intempéries; Água pluvial absorvida pelas superfícies Infiltrações Capilaridade	por toda extensão a pontos de mancha de umidade, alvenaria argamassada e camada pictórica

	<b>TECNOLOGIA EM CONSERVAÇÃO E RESTAURO</b> <b>TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO</b>		
	ALUNA: Natália Caroliny Lavores Resende ORIENTADORA: Thaís Hoelzle Aves Da Costa.		
Dossier de conservação e restauro da estação ferroviária de Santo Antônio dos Campos Divinópolis MG			
PROJETO	PROPRIETÁRIO: RFFCA	ZONA: DIVINOPOLIS_MG	04 / 05
	TÍTULO: MAPEAMENTO DE DANOS, ESTAÇÃO	USO: PÚBLICO	
	CONTEÚDO: FACHADAS	DATA: OUTUBRO/2022	

PROJEÇÃO DA CONSTRUÇÃO



PROJEÇÃO DAS ESCORAS TELHA CERAMICA



1 Perda de suporte e telhas da cobertura sujidade no telhado e vegetação de pequeno porte



2 Perda de suporte e telhas da cobertura sujidade no telhado.



3 Perda de suporte e telhas da cobertura sujidade no telhado.




4 Perda das telhas da cobertura .

3 VISTA SUPERIOR/COBERTURA estação ferroviária de Santo Antônio dos Campos Divinópolis MG

TABELA DE DANOS:

DANO	LEG.	AGENTE	CAUSA	MATERIAIS AFETADOS
1 PERDA SUPORTE E TELHAS DA COBERTURA		Fenômenos da natureza - radiação UV, água pluvial e ação dos ventos ação mecânica.	Constante exposição às intempéries; falta de manutenção.	telha ceramica e estrutura de madeira.
2 SUJIDADE DO TELHADO		Fenômenos da natureza - ação da água pluvial e água corrente Agentes químicos	Exposição as intempéries Presença de fauna e flora, poluição. falta de manutenção.	camada superficial das telhas ceramicas.
6 VEGETAÇÃO DE PEQUENO PORTE		Agentes biológicos, fenomenos da natureza.	Exposição a intepéries, acumulo de agua pluvial, condições propicias para ploriferação.	alvenaria argamassada



**INSTITUTO FEDERAL  
MINAS GERAIS**  
Campus Ouro Preto

**TECNOLOGIA EM CONSERVAÇÃO E RESTAURO  
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO**

ALUNA: Natália Caroliny Lavores Resende  
ORIENTADORA: Thaís Hoelzie Alves Da Costa.

Dossiê de conservação e restauro da estação ferroviária de Santo Antonio dos Campos Divinópolis MG

PROJETO	PROPRIETÁRIO: RFFCA	ZONA: DIVINOPOLIS_MG	05 / 05
	TÍTULO: MAPEAMENTO DE DANOS. ESTAÇÃO	USO: PUBLICL	
	CONTEÚDO: COBERTURA	DATA: OUTUBRO/2022	



## 5. PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

### 5.1. Referencial Teórico

Esta proposta de intervenção apresenta a requalificação da estação para sua importância histórica, artística e estilística que ela representa para a comunidade. O processo de restauro consiste em recuperar um objeto deteriorado pela ação das intempéries, falta de conservação e até mesmo a intervenção humana, para voltar ao pleno uso, a restauração deverá ocorrer conforme as necessidades específicas do projeto, visando resguardar sua identidade e integridade física.

Entende-se por restauração as intervenções designadas a permanecer em um bem em funcionamento, “remoções ou demolições que apaguem a trajetória da obra através do tempo, a menos que se trate de alterações limitadas que debilitem ou alterem os valores históricos da obra ou de aditamentos de estilo que a falsifiquem”. (Carta de Restauro, 1972).

Possíveis intervenções deverão ser de fácil reconhecimento e informação, para que não se cometa o “falso histórico ou falso artístico” (BRANDI, 2008, p. 6).

Estabelecer os momentos que caracterizam a inserção da obra de arte no tempo histórico para poder definir em qual desses momentos podem ser produzidas as condições necessárias a esse particular intervenção a que se chama restauro, e em qual desses momentos é lícita tal intervenção” (BRANDI, 2004, p. 59).

A Carta de Burra, 1980, salienta que esta ação deverá servir para mostrar novos aspectos em relação à significação do bem. As medidas de conservação, seguindo os preceitos da Carta de Burra de 1980, são caracterizadas na ação de valer o conjunto de disciplinas capazes de contribuir para o estudo e a salvaguarda de um bem. Desta forma, as técnicas empregadas, à princípio serão de caráter tradicional, porém não elimina (se necessário) o uso de técnicas modernas.

Para a realização da proposta de intervenção e conservação serão analisados serviços fundamentais para o restauro, pois é de suma importância recuperar a integridade da estação ferroviária sob as instâncias estética e histórica, tornando –a apta novamente ao uso.

Sugere-se que sejam executadas as seguintes ações:

- Higienização do entorno e em todas as fachadas,
- Selamento das fissuras e trincas existentes na parte estrutural,
- Limpeza mecânica e limpeza química,

- Desinfestação,
- Imunização em todos elementos em madeira,
- Reconstituição estrutural de peças faltantes,
- Substituições necessárias
- Recomposição da pintura.

A proposta de intervenção elaborada neste dossiê tem como elemento inicial a cobertura, prevendo: a limpeza; a reconstituição da estrutura do telhado; providenciando as substituições necessárias e a recomposição da pintura de peças metálicas, em madeira e de vidro. Pontos de oxidação e de infiltração serão reparados de acordo com as especificações.

O forro passará por inspeção no tabuado, limpeza para retirada de pátinas biológicas e sujidades, as peças em bom estado passará por tratamento adequado, e as peças com desgaste do madeiramento devem ser substituídas.

As esquadrias algumas demonstram estar em processo de degradação, recomenda-se que seja feita uma avaliação criteriosa para identificar o que está provocando essa deterioração.

Já a argamassa, que apresenta biofilmes, será submetida a testes para a ação de agentes químicos. A pintura de toda a estação será escolhida através de janelas de prospecções e será alvo de recomposição após limpeza e remoção das camadas existentes e tratamento, além de impermeabilização e refazimento de elementos faltantes quando necessário.

A realização do projeto deve ser realizada por equipe qualificada desde a elaboração até a execução.

A Carta de Veneza recomenda que “após a realização das obras de restauro faz se necessário a manutenção periódica e regular por profissional adequado da edificação”. (Carta de Veneza, 1964).

## **6. CADERNO DE ENCARGOS**

Este caderno de encargos foi elaborado com base no trabalho de conclusão de curso de Flávio Aparecido Santos Júnior e tem como objetivo indicar processos e procedimentos para a restauração e conservação da estação ferroviária da estação ferroviária que está situada na rua Maria Aparecida de Brito nº15 bairro Santo Antônio dos Campos, na cidade de Divinópolis – MG.

Trata-se de uma edificação do século XX, que ainda possui em sua estrutura materiais e técnicas construtivas utilizadas neste período.

Antes que o canteiro de obras seja instalado, deve ser providenciada a limpeza do entorno imediato do objeto de intervenção. Essa limpeza pode ser realizada de forma manual ou mecânica, desde que não afete a estrutura da estação. A equipe é responsável também por providenciar o descarte correto dos materiais e promover a limpeza periódica do local até que as obras do projeto de intervenção sejam encerradas.

Todos os materiais empregados serão de primeira qualidade e todos os serviços executados serão realizados de acordo com às Normas Brasileiras

### **6.1. Serviços Preliminares**

#### **I - Canteiro de Obras**

Para a mobilização do canteiro de obras do projeto, devem ser respeitadas as diretrizes da Legislação de Posturas do Município de Divinópolis, assim como as especificações de higiene, segurança e medicina do trabalho, a fim de garantir a integridade dos profissionais contratados para a execução das propostas.

A obra terá instalações provisórias como tapumes, barracão, escritório local, sanitários, água, energia elétrica, a montagem deve obedecer às especificações. Ao instalar o tapume de vedação ao redor da estação, é preciso considerar o distanciamento correto é fundamental para garantir o fluxo de colaboradores e materiais durante as atividades, outra finalidade é isolar e proteger a estação de possíveis vandalismo.

Durante a fixação do tapume no solo se existir pedras do piso é permitido a retirada mediante a identificação para recolocação após o encerramento das obras. Plataformas e andaimes, não pode ser escorado sobre as estruturas da estação.

Quando o projeto estiver concluído a desmontagem do canteiro de obra deve obedecer às especificações certificando a integridade do imóvel.

## **II - Especificações dos serviços e materiais**

- Cobertura

É necessário que os serviços a serem executados na cobertura sigam a ordem estabelecida nesse dossiê de Restauro: limpeza/higienização, inspeção, imunização e pintura.

Realizar inspeção no forro, nas peças em madeira como também em toda a estrutura, esta parte é a mais exposta à ação das intempéries e, ao mesmo tempo a responsável pela proteção de todo o imóvel. Sua manutenção requer cuidados especiais e uma análise da estrutura e dos materiais de recobrimento.

Substituição das peças que estão em um estado de conservação ruim, sendo substituídas por outras com propriedades estruturais idênticas as existente. E deve ser feita a imunização com aplicação de produto compatível a proteção contra possíveis ataques de insetos xilófagos.

Levando em consideração que no momento da elaboração desse dossiê não foi possível realizar inspeções na parte superior do forro, pois a estação estava fechada.

- Limpeza/higienização

Primeiramente a cobertura deve ser desmontada, e com isso separar as peças boas e ruins. As peças boas será feita uma limpeza apenas com água, escova de cerdas macias e sabão neutro, a escovação das peças com movimentos em formatos circulares, mantendo sempre a observância da sua eficácia.

- Inspeção

Todas as telhas da cobertura passarão por inspeção rigorosa para verificação da necessidade de substituição. Quando houver a necessidade, as peças serão trocadas por outras com as mesmas propriedades, com referência as já existentes para que não se cometa um falso histórico ou descaracterização.

Deve-se verificar se há comprometimento nas peças do engradamento da cobertura. Verificar se todas as telhas estão devidamente grampeadas/presas, analisar se as peças do telhado estão arqueadas devido às possíveis sobrecargas.

Analisar se a estrutura apresenta alteração na cor, crescimento de mofos, ou cheiro forte e amolecimento de trechos das peças, detectar a existência de galerias de cupins, se a presença de pó branco na extensão das peças e pequenas perfurações circulares na madeira, que são causados devido ao ataque de broca e verificar se a traços de excrementos de aves, ninhos e penas soltas no interior da estrutura, possibilidade devido à peça faltante identificada no mapeamento de danos,

que facilita a entrada de bichos, encontrando-se os focos, deve ser feita a eliminação dos mesmos.

Verificar a existência de pequenas bolas na cor marrom, que são causadas por térmitas de madeira seca. Quando houver necessidade deve ser feito a substituição dessas peças ou parte delas, por outras de material igual, atentando-se sempre para os encaixes.

Analisar todas as peças da cobertura cuidadosamente, para ver se estão em bom estado de conservação e se todos os encaixes estão intactos. Inspeccionar a existência de infiltração de águas pluviais entre a cobertura e a cimalha, foi diagnosticado que a parte superior do mobiliário apresenta manchas de umidade. Sendo confirmado, deve-se fazer a impermeabilização das peças para sua proteção.

Sempre que houver peças comprometidas no engradamento da cobertura serão refeitas idênticas as existentes e recolocadas, sempre utilizando as já existentes como referência.

- Imunização

Cimalhas e madeiramento, tanto peças novas e antigas, devem ser protegidas com verniz especificamente com ação contra raios UVA, uma vez que esse age mais profundamente que os vernizes comuns. Todo o madeiramento deve ser imunizado, utilizando cupinicida incolor. Todos os elementos metálicos presentes devem receber proteção anticorrosiva antes de receberem uma nova camada de tinta. A cobertura deve receber a aplicação de manta isolante térmica, antes da recolocação das telhas.

- Pintura

Será recomposta a pintura das peças em madeira de acordo com as cores definidas por peça após prospecções estratigráficas. Serão removidas todas as camadas de tinta já existentes nas peças de madeira e estas serão lixadas levemente com lixas em gramatura fina. Após essa etapa, fazer novamente a higienização removendo todo o pó e qualquer tipo de resíduo.

As superfícies só poderão ser pintadas quando perfeitamente secas, inclusive durante as demãos. Todas as peças a serem pintadas serão protegidas, de forma a evitar que poeiras, fuligens, cinzas e outros materiais estranhos possam se depositar durante a aplicação e secagem da tinta.

A superfície pintada ao final estará homogênea, sem escorrimentos e suficientemente coberta. Pós todos os procedimentos mencionados, a cobertura estará apta para ser realocada em seu local de origem.

### **III - Forro**

Vai ser necessário fazer a limpeza manual do forro com o auxílio de uma vassoura e juba de cerdas macias, e um pano úmido para as remoções de patinas biológicas identificadas no mapeamento de danos realizado e também fazer uma aspiração interna.

Será realizada inspeção em todas as peças do tabuado para verificação do estado de conservação e o cumprimento de suas funções, levando em consideração que no momento da elaboração do diagnóstico deste projeto não foi possível realizar inspeções no entreforro.

Todas as peças em estado de conservação ruim serão trocadas por outras com propriedades estruturais idênticas. Toda a madeira nova a ser utilizada, será registrada e de boa qualidade. A peça será seca em estufa, devidamente imunizada, isenta de branco, caruncho ou broca, sem nós grandes, rachas, fibras arrancadas, deformações ou outros defeitos que possam comprometer a sua durabilidade, resistência ou aparência.

As peças originais em bom estado serão imunizadas, tratadas, lixadas com lixa de gramatura média, e higienizadas. Caso seja necessária à retirada, a peça será antes mapeada, para que seja realocada no seu local de origem. Por fim será refeita a pintura do forro com tinta de acordo com o recomendado.

### **IV - Alvenarias**

Deve ser realizada uma avaliação criteriosa das características físicas e estruturais das alvenarias que se encontrarem expostas. Logo em seguida é necessário fazer a limpeza dos revestimentos das alvenarias antes da realização de qualquer procedimento, eliminando as sujidades presentes.

Durante a análise foi observado à existência de trincas e fissuras que provocam a estabilidade das alvenarias.

Os revestimentos das paredes deve ser preparadas com cal e areia e onde estiver com desprendimentos de reboco é necessário fazer uma análise detalhada para detectar o problema.

### **V - Argamassas**

É fundamental que todos os serviços a serem executados nas argamassas sigam a ordem estabelecida nesse dossiê de Restauro: Imunização, limpeza/higienização, recomposições pontuais, e pintura.

- Imunização

Há muita presença de biofilmes por toda a argamassa, com isso é necessário a realização de testes para verificar quais produtos químicos deve ser utilizados com propriedades fungicidas e herbicidas. Para o teste com ação fungicida deverão ser feitas janelas de prospecção nas regiões com grande incidência de fungos. No ato da realização dos ensaios, os produtos escolhidos deverão ser vaporizados manualmente (com o auxílio de borrifadores de baixa pressão), sobre as janelas de testes.

É importante fazer registros como fotográficos e relatórios para o monitoramento da aparência física, coloração das áreas a serem testadas e ficar atento ao prazo de ação dos produtos informado pelo respectivo fabricante. Se após a realização dos ensaios for comprovada a ação positiva do fungicida sem que haja alterações nas características físicas e estéticas das argamassas, o produto utilizado deverá ser aplicado ao longo de toda a extensão das argamassas, seguindo o mesmo caminho do ensaio de teste.

Para o teste de eficiência de herbicidas, os produtos selecionados deverão ser aplicados diretamente sobre toda a região das áreas onde há o crescimento de vegetações. Após o teste, deverá ser feito o monitoramento das regiões para a constatação da eficiência dos produtos ao longo dos prazos de ação especificados pelos respectivos fabricantes. Importante ressaltar que a vegetação não deve ser retirada manualmente até que esteja totalmente morta, pois há o risco de desprendimento da argamassa presa junto às raízes das microfloras.

- Limpeza/Higienização

Depois de ser feito a imunização, será realizada a higienização da camadas argamassas. Para esse procedimento a maneira mais eficaz é através da escovação manual, e a remoção dos vestígios de vegetação morta. Uma parede mal escovada produzirá má aderência da tinta, além de promover um mau aspecto ao acabamento final.

- Recomposições

Será feito a recomposição pontual de lacunas com argamassa a base de Cal e areia. A areia a ser utilizada deve ser bem escolhida e lavada, evitando-se aquelas com grãos de maiores dimensões. Nas áreas onde estão ocorrendo desprendimento da argamassa, e onde foram retiradas vegetações, o reboco será removido para a costura adequada, e preenchida com argamassa mencionada anteriormente.

- Pintura

Após terminar todas as etapas, a pintura das alvenarias devem ser refeitas, pois dessa forma os pontos onde as argamassas foram submetidas a costuras e injeções irão curar e carbonatar juntamente a nova camada de tinta, favorecendo uma maior resistência à nova camada de coloração aplicada, bem como a fixação dos pigmentos.

Todas as superfícies a serem pintadas serão cuidadosamente lixadas, e limpas e estarão isentas de sujeiras, poeiras, gorduras, mofos e outras substâncias estranhas ao material existente.

#### **VI - Esquadrias**

Terá que ser realizada inspeção em todas as esquadrias, portas e janelas para verificar do estado de conservação, todas deverão ser removidas para que recebam o devido tratamento, e também deverão ser lixadas a fim de eliminar o foco de corrosão. A limpeza das esquadrias, portas e janelas deverá ser feita com o auxílio de um pano e pincel de cerdas macias. Todas as esquadrias, portas e janelas devem receber proteção anticorrosiva, antes de receberem uma nova camada de tinta.

#### **VII Entorno da Estação**

O entorno da estação é de responsabilidade municipal da cidade de Divinópolis diante disso esse dossiê sugere que seja feita as seguintes recomendações: O entorno deve ser limpo periodicamente. Recomenda-se que seja feito um projeto paisagístico para o lote ao lado da estação, deve ser feito a devida capina quando necessário, e poda das vegetações de médio e grande porte.

#### **VIII - Iluminação**

As instalações elétricas em edificações/mobiliários urbanos de caráter histórico devem obedecer a padrões corretos de acordo como o Manual de Encargos e Especificações Técnicas do IPHAN/BID. Deve-se ter em mãos o projeto elétrico do bem em discussão, segundo definição especificada no Manual acima referido. Toda a fiação elétrica do equipamento urbano deverá ser inspecionada por um técnico eletricista. Será feita a substituição dos cabos e fios por novos com qualidade garantida e dentro das normas padrões da ABNT.

Aconselha-se a instalação de um quadro geral de distribuição monofásico para o equipamento urbano no interior do seu porão. A lâmpada deverá ser lâmpada de LED.

#### **IX - RECOMENDAÇÕES FINAIS**



É aconselhado que fosse feito o projeto de revitalização da Estação Ferroviária de Santo Antônio dos Campos, para que o mobiliário urbano volte a executar as funções originais, a fim de reativar seu uso, uma vez que atualmente a estação está abandonada, com isso contribui diretamente para a degradação progressiva do bem.

O município de Divinópolis deve se atentar para a manutenção periódica do bem, tratando de questões tais como a sua higienização e medidas conservativas. Recomenda-se que seja feita a manutenção de todos os postes e lanternas de iluminação existentes ao entorno da estação, por técnico especializado, trocando a fiação/pontos de iluminação sempre que necessário. É imprescindível a elaboração dos seguintes projetos complementares antes do início de possíveis obras: Projeto estrutural das alvenarias, prevenção e desinfestação de Cupins de madeira seca e térmitas e projeto luminotécnico.

## 7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Finalizando as etapas do trabalho, conclui-se que a Estação Ferroviária caracteriza uma passagem importante na história de Divinópolis e do bairro Santo Antônio dos Campos. A estação está relacionada a acontecimentos importantes ao longo da história local que contribuíram para o desenvolvimento econômico, social e cultural da cidade.

Durante o desenvolvimento do diagnóstico de conservação, foi analisado através de documentações fotográficas e pesquisas históricas que a parte estrutural encontra-se em um estado de deterioração precário por causa da progressiva ação das patologias estarem avançadas.

A conservação educativa voltada para preservação da estação é fundamental, pois a importância da salvaguarda é prolongar sua vida útil e melhorar o estado físico garantindo a preservação do imóvel.

Por isso as intervenções a serem realizadas devem seguir metodologias de um processo de restauro, respeitando o bem imóvel e suas diversificações. A falta de informação, a ausência de profissionais capacitados e as limitações financeiras tornam a conservação uma ação menos prioritária e até ausente em diversas instituições

Espera-se que este trabalho sirva de incentivo para futuras intervenções, promovendo ações emergenciais, para garantir a salvaguarda uma vez que o imóvel encontra – se ameaçado devido a sua atual condição de abandono.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AZEVEDO, F. G. de, AZEVEDO, A. G. de. **DA HISTÓRIA DE DIVINÓPOLIS**. Belo Horizonte: Graphilivros Editores, 1988.

BRANDI, Cesare. **TEORIA DA RESTAURAÇÃO**. Tradução de beatriz m. Kuhl. São Paulo: ateliê Editorial, 2008.

BRASIL. Ministério da Cultura. **PROGRAMA MONUMENTA – CADERNOS DE ENCARGOS**. Brasília: Ministério da Cultura, Programa Monumenta, 2005.

**Carta do Restauo**, Ministério de Instrução Pública, Governo da Itália, Circular n.117 de 6 de abril de 1972.

CATÃO, Leandro Pena; PIRES, João Ricardo Ferreira; CORGOZINHO, Batistina de SOUZA. **DIVINÓPOLIS HISTÓRIA E MEMÓRIA: economia e cultura**. 3. ed. Divinópolis: Crisálida, 2015. 16 p.

CORGOZINHO, Batistina de Sousa. **PELOS CAMINHOS DA MARIA**. 1989. 301 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de História, UFMG, Belo Horizonte 1989. Cap. 10.

CORGOZINHO, B. M. de S. **NAS LINHAS DA MODERNIDADE**. Divinópolis: FUNEDI/UEMG, 1999.

DIVINÓPOLIS. PREFEITURA MUNICIPAL DE DIVINÓPOLIS. **PROCESSO DE TOMBAMENTO DE BENS MAERIAIS, NA ESFERA MUNICIPAL: estação ferroviária central**. Divinópolis, 2021.

DIVINÓPOLIS. PREFEITURA. **PLANO DIRETOR PARTICIPATIVO DE DIVINÓPOLIS: configuração territorial de Divinópolis**. Divinópolis, 2013. 261 p.

PAIXÃO, Ana Paula da Silva. **DOSSIÊ DE RESTAURAÇÃO DO CHAFARIZ DE DOM RODRIGO, SÃO BARTOLOMEU**. Trabalho de Conclusão de Curso – Instituto Federal de Minas Gerais – Ouro Preto, 2016.

SILVA, Fernanda dos Santos. **PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO EM MINAS GERAIS - BENS IMÓVEIS**. Pernambuco: Iphan, 2017. 121 p.

SOUZA, Flavio Aparecido Santos. **DOSSIÊ DE CONSERVAÇÃO E RESTAURO DO CORETO DA PRAÇA CESÁRIO ALVIM – OURO PRETO/MG**. Trabalho de Conclusão de Curso – Instituto Federal de Minas Gerais – Ouro Preto, 2022.

**Site:**

ASSOCIAÇÃO TERRA DE DEUS (Lattes). **A cruz no Brasil**: homenagem ao espírito santo. Homenagem ao Espírito Santo. 2018. Disponível em: <https://agenciatake.wixsite.com/terradedeus>. Acesso em: 01 ago. 2022.

BRASÍLIA. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Iphan. **HISTÓRIA DAS FERROVIAS NO BRASIL**. 2014. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/609>. Acesso em: 05 jul. 2022.

DIVINÓPOLIS, Prefeitura Municipal de. **A CIDADE**. Disponível em: <https://www.divinopolis.mg.gov.br/portal/servicos/1002/a-cidade/>. Acesso em: 06 ago. 2022.

DIVINÓPOLIS. Marcio Vilas Boas. Câmara Municipal Divinópolis. **Geografia**. 2018. Disponível em: Câmara municipal de Divinópolis. <https://www.divinopolis.mg.leg.br/sobre-divinopolis/geografia>. Acesso em: 01 ago. 2022.

JOÃO RODRIGUES (São Paulo). **ESTRADA DE FERRO OESTE DE MINAS**. 2014. Elaborada por Ferreoclube. Disponível em: <http://www.ferreoclube.com.br/2014/11/23/estrada-de-ferro-oeste-de-minas/>. Acesso em: 23 jun. 2022.

Prefeitura de Divinópolis. **PROJETO DE ACESSO À CRUZ DE TODOS OS POVOS É AUTORIZADO PELA CAIXA**. 2021. Disponível em: <https://www.divinopolis.mg.gov.br/portal/noticias/0/3/9081/projeto-de-acesso-a-cruz-de-todos-os-povos-e-autorizado-pela-caix>. Acesso em: 6 ago. 2022.