

(RE) VER ALÉM DA PÉROLA BARROCA

A Estrada de ferro Central do Brasil e seu papel indutor na urbanização da cidade de Ouro Preto, Minas Gerais, Brasil

*(RE)VIEW BEYOND THE BAROQUE PEARL
The Central do Brasil Railway and its inductive role in Ouro Preto's urbanization, Minas Gerais, Brazil*

Débora da Costa Queiroz¹ e Mariana Chaves Monti Souza²

Resumo

O presente artigo pretende trazer uma reflexão crítica sobre o apagamento da memória industrial e ferroviária na cidade de Ouro Preto, Minas Gerais. Parte-se da hipótese que a expansão territorial de Ouro Preto se estabeleceu através da relação dialética entre construção e destruição, em que momentos da história são supervalorizados em detrimento do esquecimento de outros, como o caso do apagamento da memória do patrimônio cultural ferroviário. O objetivo geral é apresentar os processos de desenvolvimento industrial oriundos da expansão ferroviária e de urbanização dos distritos do município de Ouro Preto do século XIX, à luz do método histórico. A metodologia adotada consistiu na revisão de literatura acerca do patrimônio ferroviário, análise documental e historiográfica por meio das fichas de inventário de dossiês de tombamento dos bens culturais ligados à memória ferroviária. Finalmente, esperamos com este estudo contribuir para uma maior valorização e apropriação de bens culturais ainda pouco preservados.

Palavras-chave: patrimônio industrial, patrimônio ferroviário, preservação, urbanização brasileira.

Abstract

This article aims to provide a critical reflection on the erasure of industrial and railway memory in the city of Ouro Preto, Minas Gerais. It is based on the hypothesis that the territorial expansion of Ouro Preto was established through the dialectical relationship between construction and destruction, in which moments of history are overvalued to the detriment of the forgetting of others, as in the case of the erasure of the memory of the railway cultural heritage. The general objective is to present the processes of industrial development arising from the railway expansion and urbanization of the districts of the municipality of Ouro Preto in the 19th century, in the light of the historical method. The methodology adopted consisted of a review of the literature on railway heritage, and documentary and historiographical analysis using the inventory sheets of landmark dossiers of cultural assets linked to railway memory. Finally, we hope that this study will contribute to a greater appreciation and appropriation of cultural assets that are still poorly preserved.

Keywords: industrial heritage, rail heritage, preservation, brazilian urbanization.

¹ Doutoranda em Arquitetura e Urbanismo pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (USP). Mestre em Turismo e Patrimônio pela Universidade Federal de Ouro Preto (2024). Arquiteta e Urbanista pela Universidade Federal Fluminense (2006).

² Mestranda em Geografia. Instituto de Geociências. Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP). Arquiteta e Urbanista pela Universidade Federal de São João Del-Rei (2022).

Introdução

Este estudo é resultado de discussões anteriores realizadas pelas autoras em seus estudos de mestrado, acrescidas de vivências práticas de ambas, atuando na gestão do patrimônio cultural na esfera municipal na cidade de Ouro Preto.

Inicialmente, reconhecemos que a cidade de Ouro Preto possui uma história riquíssima, comprovada por documentos históricos que relatam diferentes fatos que transcenderam o nível local. Justo por isso, foi uma das primeiras cidades brasileiras a ser tombada pelo Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), em 1938. Também foi a primeira cidade brasileira a receber o título de Patrimônio Cultural da Humanidade, pela UNESCO, em 1980.

Porém, reconhecemos igualmente que há períodos da produção arquitetônica nesta cidade que são subvalorizados e pouco estudados, em detrimento da sobrevalorização do patrimônio edificado produzido no século XVIII (igrejas barrocas, edifícios monumentais e casarões geminados). Conscientes da importância de superar esta lacuna, trazemos para este estudo um recorte cronológico referente ao período de maior expansão ferroviária e, por consequência, de urbanização de alguns distritos do município de Ouro Preto do século XIX.

A hipótese aqui defendida é que Ouro Preto é a expressão de uma relação dialética entre **construção e destruição**, entre a **sobrevalorização** do Distrito-sede como materialidade do barroco nacional e o **apagamento** de outras camadas do tempo, como é o caso da memória ferroviária na cidade.

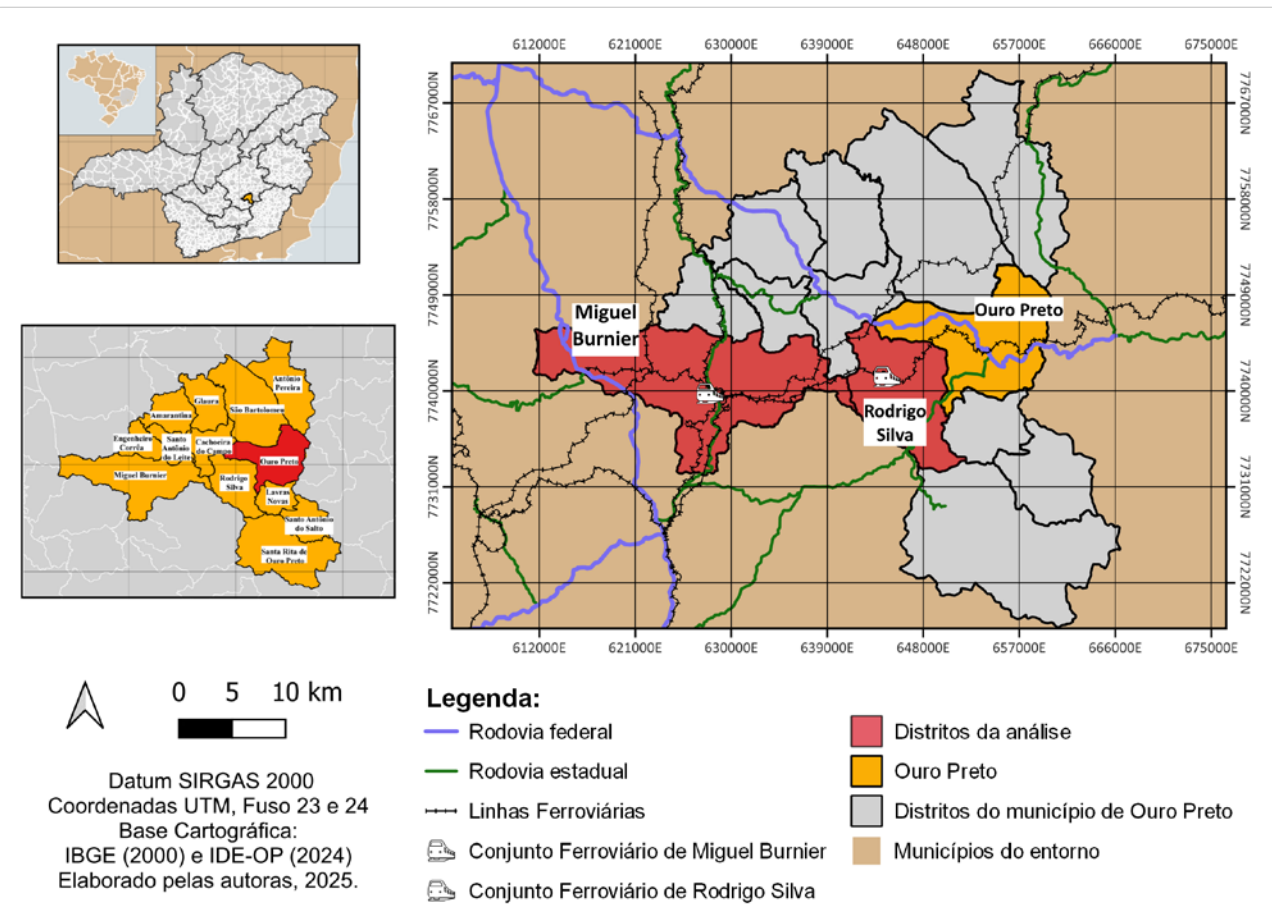
O objetivo geral deste artigo é analisar os processos de desenvolvimento industrial e urbano que ocorrem a partir da chegada da ferrovia na cidade de Ouro Preto, correlacionando-os com a produção arquitetônica deste período. Ademais, buscamos refletir sobre a subvalorização deste acervo que se constitui como patrimônio cultural ferroviário, ainda tal negligenciado nesta cidade. Finalmente, pretendemos problematizar questões referentes aos processos de apagamento das memórias de grupos subalternizados do patrimônio ferroviário promovido pelo enviesamento das políticas públicas de preservação local. Sobre esta relação imbricada afirma Meneguello (2011, p. 1819):

O patrimônio industrial está definitivamente inscrito como um campo de pesquisa e atuação que atinge, simultaneamente, a memória do trabalho, o estabelecimento e proteção de acervos e a presença das edificações industriais na trama urbana.

Como metodologia de pesquisa, foi adotado o estudo de caso de dois exemplares tipológicos da arquitetura ferroviária reconhecidos como bens culturais na cidade: o Conjunto Ferroviário de Miguel Burnier e a estação ferroviária de Rodrigo Silva.

Os procedimentos metodológicos consistiram na revisão de literatura acerca do patrimônio ferroviário, seguida de análise documental e historiográfica a partir das fichas de inventário de dossiês de tombamento dos bens culturais relacionados à expansão ferroviária em Ouro Preto, Minas Gerais.

Este artigo está estruturado em quatro tópicos. No primeiro, apresentamos uma revisão historiográfica sobre os períodos da expansão ferroviária no território brasileiro, correlacionando, em seguida, estas fases com a nacional, regional e municipal, a **saber: a chegada da ferrovia no Brasil (em quatro períodos entre os anos de 1835 a 1957), a chegada da ferrovia no estado de Minas Gerais de 1871 a 1890 e**



a sua instalação no município de Ouro Preto (1887). No segundo tópico, realizamos uma breve análise tipológica dos conjuntos ferroviários de Miguel Burnier e Rodrigo Silva, considerando suas dinâmicas socioespaciais. Finalmente, no último tópico trazemos uma reflexão sobre a ausência da preservação do patrimônio industrial e, conseqüentemente, o apagamento das memórias dos grupos operários.

Com este estudo, esperamos demonstrar a potencialidade do patrimônio cultural de Ouro Preto, reforçando a sua diversidade socioterritorial. Por sua excepcionalidade espacial, o sítio urbano encravado nas montanhas mineiras, pode ser considerado um território *sui generis*³ na América latina.

Recorte geográfico

O território municipal tem uma área de 1.245,86 km², sendo composto por 12 distritos, além do Distrito-sede, a saber: Amarantina, Antônio Pereira, Cachoeira do Campo, Engenheiro Corrêa, Glaura, Lavras Novas, Miguel Burnier, Santa Rita, Santo Antônio do Leite, Santo Antônio do Salto, São Bartolomeu e Rodrigo Silva (Figura 1).

Em linhas gerais, é possível categorizar a ocupação dos distritos em três grupos: 1) o primeiro - colonial, cuja ocupação majoritariamente se dá pela exploração do ouro de aluvião nos córregos, formado pelos distritos de Cachoeira do Campo, São Bartolomeu, Glaura (Casa Branca), Amarantina, Antônio Pereira, Lavras Novas; 2) Um segundo grupo, cuja ocupação toma vulto no século XIX pela atividade comercial e agricultura: Santa Rita de Ouro Preto, Santo Antônio do Salto, Santo Antônio de Leite, apesar dos três também terem núcleos fundacionais ocupados no século XVIII, só tomaram impulso no século XIX; 3). E o último grupo, cuja ocupação se intensifica no século

3 A etimologia da expressão, de origem latina, *sui generis*, refere-se a algo único, singular. O geógrafo Francisco Capuano Scarlato, em seu artigo em que defende a excepcionalidade de Ouro Preto, enquanto experiência urbana no Brasil rural (Scarlato, 1996).

XIX, em consequência da presença da ferrovia (com marcante presença de arquitetura ferroviária e vilas operárias): Rodrigo Silva, Miguel Burnier, Engenheiro Corrêa. Este terceiro grupo se apresenta como objeto de nossa discussão.

Síntese historiográfica: Chegada, expansão e declínio da ferrovia no Brasil

O trem que leva minas tem fogo na caldeira
Fumaça no cangote, tem lenha na fogueira
Tem gosto de ferrugem, têm cheiro de ciranda
De moças na janela por todas quinze bandas
Sonhas não tem limites, nem placas “proibido”
Lá vai o trem mineiro audaz e atrevido
Se não vale do aço, vale do rio doce,
Como se a vida fosse
Um viajar...
(Newton Baiandeira)⁴

Neste primeiro tópico, pretendemos abordar sucintamente o surgimento da ferrovia no contexto europeu priorizando a chegada da ferrovia no Brasil, considerando as fases da sua expansão, conforme literatura consolidada na temática, buscando trazer correlações do patrimônio ferroviário com a realidade concreta dos territórios em análise.

O trem está entranhado na identidade e na alma do mineiro, tanto que está inserido no vocabulário. Entretanto, o sistema de transporte idealizado para ser do futuro hoje em muitas cidades mineiras é um componente do passado, podendo ser considerado como uma rugosidade⁵ a partir da abordagem miltônica, ou seja, uma infraestrutura de um ciclo econômico passado.

Dessa forma o trem se consolidou como um grande marco simbólico para a identidade cultural de Minas Gerais, conforme Silva (2021)⁶ elucidada:

No coração do mineiro, ficou o trem, onde os trilhos são as veias. **O trem para o mineiro é tudo e tudo é trem para o mineiro**, de tão importante que foi para a economia, emoções, sensações, esperanças e na identidade do povo mineiro (Silva, 2021, grifos nossos).

O surgimento da história da ferrovia se deu no contexto europeu a partir da Revolução Industrial na Inglaterra no século XIX, propiciando o desenvolvimento da produção de mercadorias em larga escala nas indústrias em contraponto ao modo artesanal de produção das manufaturas e, conseqüentemente o imperialismo econômico se baseia na dominação e conquista dos países emergentes (Carmo, 2014; Harvey, 2016). Em 1830, é inaugurada a primeira ferrovia de natureza pública que ligava Liverpool e Manchester, idealizada por George Stephenson, responsável por “transportar cargas e

4 Trecho da canção denominada “O trem que leva Minas”. Disponível em: <https://www.lettras.mus.br/newton-baiandeira/o-trem-que-leva-minas/>. Acessado em: 30 nov. 2024.

5 Conforme Milton Santos (2006, p. 25–26), “as rugosidades não podem ser encaradas como heranças físico-territoriais, mas também como heranças socioterritoriais ou sociogeográficas”. Ainda segundo Santos (2006, p. 26) podemos chamar de rugosidade “ao que fica do passado como forma, espaço construído ou paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares”.

6 Matéria: O começo e o fim das ferrovias em Minas Gerais, escrita pelo jornalista Arnaldo Silva em colaboração com o engenheiro Manoel Geraldo Costa. Disponível em: <https://ferroviavezevoz.com/2021/08/29/o-comeco-e-o-fim-das-ferrovias-em-minas-gerais/>. Acesso em: 25 nov. 2024.

passageiros, que marcou efetivamente o início da era ferroviária” (Ribeiro, 2020, p. 3). No contexto nacional, o marco inicial da chegada das ferrovias no Brasil é o período imperial. Em 1852, Dom Pedro autoriza as companhias europeias a construírem ferrovias em todo o território brasileiro, a partir de subsídios, por meio da garantia de juros. Assim, a expansão ferroviária surge para atender à exportação, a partir da dependência do capital estrangeiro, se expandindo significativamente na década de 40 do século XX, corroborando para as desigualdades regionais (Carmo, 2014; Queiroz, 1999; Santos e Silveira, 2006).

Na historiografia brasileira, há diferentes periodizações referentes ao desenvolvimento da ferrovia no Brasil, a primeira ocorreu por Pinto (1977), em que se estruturava a partir de quatro momentos sendo **primeiro período de 1835-1852** caracterizada por iniciativas incipientes, **o segundo período de 1835-1852** marcado pela concessão ferroviária com garantia de juros, **o terceiro período de 1880-1892** se instaura com as estradas com prevalência de zona sem a garantia de juros, e por último o **quarto período se estabelece a partir de 1892** é consolidado pela liberdade de regime e desenvolvimento pleno da indústria ferroviária independente do Estado (Ribeiro, 2020). Sobre o primeiro período relata-nos Grandi (2022, p. 109):

(...) entre as décadas de 1830 e 1840, o Estado brasileiro, por meio de sua classe política, passou a discutir de modo cada vez mais frequente projetos e planos com o intuito de adensar e expandir a rede viária nacional, ao reconhecer a importância de se estabelecer um sistema de transportes que pudesse garantir maior unidade inter-regional e viabilidade econômica às diversas regiões produtoras do país.

Enquanto a primeira periodização priorizava a dependência econômica com o capital estrangeiro, é possível destacar uma classificação mais recente proposta por Anna Finger (2013), em que mantém os quatro momentos, mas com períodos diferentes por considerar o processo de industrialização brasileira, conforme Silva (2019, p. 20):

o primeiro momento (1852-1873) marcado pela exportação agrícola e mineradora e pelas concessões para o capital estrangeiro, o segundo (1874-1889) como a necessidade de articulação territorial e a expansão da malha, o terceiro (1889-1919) marcado como o impulsionador da industrialização e pela presença das grandes companhias e o quarto (1919-1957) pelo sucateamento da ferrovia (Finger, 2013, p. 37).

Neste primeiro momento, tem-se a primeira iniciativa exitosa, a Estrada de Ferro Dom Pedro II que partia do Rio de Janeiro em direção às províncias de São Paulo e Minas Gerais. Esta ferrovia é resultado do investimento feito por Irineu Evangelista de Souza, conhecido como Barão de Mauá, que não foi beneficiado pelos subsídios citados (Queiroz, 1999, p. 93).

Em 1865, o Governo Imperial fez a encampação da ferrovia, que foi rebatizada como Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB) (Queiroz, 1999; Ribeiro, 2020). Coube também ao Império a partir de então realizar concessões por trechos.

No período republicano a expansão se manteve até 1930, quando atingiu 32.334 Km (Wickert, 2003, p. 29). O período intensificação da construção das ferrovias, de 1900 a 1940, consolida a hegemonia do estado de São Paulo financiada pela economia cafeeira a partir do estabelecimento de portos, propiciando a integração territorial, uma vez que: “a ferrovia foi o grande elo de ligação entre a urbanização do litoral e do

interior” (Scarlato, 1996, p. 429 apud Grimm, 2012, p. 39).

Tendo como fato histórico do final da década de 40 do século XX, o prolongamento da EFCB para outras regiões como Bahia, São Paulo e Minas Gerais, e futuramente no estado de Minas Gerais, tem-se o trecho Variante Barbacena-Carandaí que levou vinte e cinco anos para ser construído no período de 1950 a 1975 (Silva, 2019).

Dessa forma, há a consolidação da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) por todo o território brasileiro, e em meados de 1957, há a aprovação da Lei n. 3.115 para estabelecer que esta rede deveria ser gerida pelo Governo Federal por meio do Ministério de Transportes, formado pelo conjunto de dezessete empresas. Sendo essas empresas denominadas como: Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, Estrada de Ferro de Bragança, Estrada de Ferro São Luiz-Teresina, Estrada de Ferro Central do Piauí, Rede de Viação Cearense, Estrada de Ferro Mossoró-Sousa, Estrada de Ferro Sampaio Correia, Rede Ferroviária do Nordeste, Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro, Estrada de Ferro Bahia-Minas, Estrada de Ferro Leopoldina, Estrada de Ferro Central do Brasil, Rede Mineira de Viação, Estrada de Ferro de Goiás, Estrada de Ferro Santos a Jundiaí, Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, Rede de Viação Paraná - Santa Catarina e Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina (Nizzola e Carneiro, 2010).

Segundo Queiroz (1999, p.91-92), no ano de 1985 a extensão total de ferrovias no Brasil era de apenas 29.777 km, representando apenas 23,6% da distribuição percentual do total de transportes no país. Enquanto as rodovias ficavam com 53,6%.

A periodização da expansão ferroviária com enfoque no contexto do estado de Minas Gerais será detalhada no tópico decorrente.

A chegada da ferrovia em Minas Gerais (1871-1890)

Inicialmente, a construção das estradas de ferro estava relacionada ao processo de modernização do Império, alavancado a partir da segunda metade do século XIX, quando houve um maior desenvolvimento da economia, com investimentos na infraestrutura e na urbanização do Brasil.

Segundo Queiroz (1999, p. 93), “em 1855 começou-se a construir a Estrada de Ferro D. Pedro II, que partia do Rio de Janeiro e dirigia seus trilhos para as vizinhas províncias de Minas Gerais e São Paulo”. Ainda segundo o autor (1999, p.93), as construções ferroviárias prosseguiram em ritmo crescente a partir de 1874. Deste ano até o final do regime imperial construíram-se, em média, 553 km por ano.

Se no primeiro período, com os investimentos feitos pelo capital privado, a expansão no território brasileiro foi modesta, tendo sido construídos apenas 735 km, no segundo período, a partir do investimento estatal, entre 1871 e 1890, o crescimento da rede ferroviária brasileira foi significativo, chegando a 9.830 Km. Um terço das ferrovias brasileiras foi construída no período imperial (Wickert, 2003, p. 29). Apesar do ritmo crescente do crescimento da malha ferroviária no território brasileiro, o desejado progresso das ferrovias tardou a chegar em Minas Gerais. Talvez pela topografia acentuada e pela ausência de acesso ao mar e “só em 1871, o governo provincial autorizou a construção dos primeiros caminhos de ferro” (Mantovani, 2007, p.39).

Citando alguns relatórios de presidência⁷ de província, Mantovani (2007, p. 39) relata que as ferrovias cresceram sem planejamento na província mineira, “sem um sentimento de unidade, fazia-se necessário um plano geral que gerenciasse as concessões autorizadas, ‘em que sejam atendidos os mais importantes interesses’, e esses interesses eram os da província”. Portanto, as estradas de ferro foram criadas de forma aleatória, sem a presença de plano nacional de transporte que possibilitasse um bom funcionamento e, gerasse lucro (Mantovani, 2007).

O período de construção da EFCB em Minas Gerais foi bem extenso, tendo início em Chiador em 1869, chegando em 1947 no fim da linha tronco, com a estação de Monte Azul, totalizando quase 80 anos de expansão da malha. Destacamos aqui a estação do Chiador, que atualmente passa por um processo de restauração, como marco inicial da expansão ferroviária inaugurada em 27 de junho de 1869 e construída “com recursos do Império brasileiro em conjunto com companhias inglesas” (Souza; Ribeiro, 2018, p. 4), conforme os relatos de Souza e Ribeiro (2018, p. 4):

A estação está localizada numa rota que contribuiu efetivamente para o desenvolvimento do país, a antiga Estrada de Ferro Dom Pedro II era a linha que passa pelo local, através do ramal de Porto Novo do Cunha, ligando Minas Gerais ao estado do Rio de Janeiro. Tal rota foi a grande responsável pelo escoamento do café, principal produto econômico da virada do século XIX e XX.

Neste contexto, uma série de esforços foram empreendidos pela Assembleia Legislativa Mineira desde 1871, para a expansão ferroviária na província, resultando em nove concessões em menos de um ano, “sendo uma delas para ligar Ouro Preto até a Estrada de Ferro Dom Pedro II, o que abriria um caminho rápido interligando a capital de Minas Gerais com a do Império, o Rio de Janeiro⁸ (Mantovani, 2007, p.46).

No próximo tópico veremos como ocorre a expansão ferroviária em Ouro Preto e sua direta relação com a urbanização dos distritos.

A Estrada de Ferro Central do Brasil e a urbanização dos distritos de Ouro Preto, Minas Gerais (a partir de 1873)

Como vimos no capítulo anterior, a relação entre extração mineral, urbanização e infraestrutura de transporte sempre foi marcante na história de Minas Gerais. A antiga Vila Rica, que no século XVIII era capital de Minas Gerais, mantinha fortes relações políticas e socioeconômicas com a capital, Rio de Janeiro e utilizou-se de um conjunto de estradas, que mais tarde seriam denominadas como “Estrada Real, para escoar o ouro retirado de suas minas e mundéus, cujo ápice da produção se deu entre 1735 e 1740.

No século XVIII, a exploração aurífera orientou o processo de urbanização⁹ dos antigos arraiais. Já no século XIX, o minério de ferro passou a desempenhar papel central

na formação urbana de alguns distritos de Ouro Preto. Enquanto no ciclo do ouro as conexões entre localidades ocorriam por rotas árduas que ligavam Minas Gerais a outros estados, a Revolução Industrial, no século XIX, possibilitou a redução dessas distâncias, com o trem de ferro substituindo os antigos meios de transporte e ampliando significativamente a capacidade de escoamento de mercadorias (Souza, 2009).

Devido à importância de Minas Gerais para o desenvolvimento do Império, desde 1835 a ligação ferroviária entre Minas Gerais e Rio de Janeiro já constava nos planos gerais de integração norte e sul do território, conforme demonstra Mantovani (2007, p. 19):

Em 31 de outubro de 1835, um decreto autorizava a concessão de privilégios para alguma companhia que se incorporasse com tal fim. Inspirados na atitude dos norte-americanos, tentou-se atrair capitais europeus encarregando o marquês de Barbacena para a realização de estudos das condições no mercado inglês e a criação de uma companhia que se responsabilizasse pelo empreendimento. Porém, essa primeira tentativa não teve resultados positivos, não conseguindo que a Inglaterra se interessasse em realizar os investimentos necessários.

Por conseguinte, no Plano Rebelo¹⁰ de integração nacional, de 1838, já previa a chegada dos trilhos à cidade de Ouro Preto. Porém, foi apenas em 1855 que se conseguiu dar execução aos planos de construção da estrada de ferro, contratando um empreiteiro que seria responsável pela 1ª seção, sendo a linha da então Estrada de Ferro D. Pedro II inaugurada em 1858 (Mantovani, 2007, p.19).

Como já relatado no tópico anterior, o período de construção da EFCB em Minas Gerais foi bem extenso, tendo início em Chiador em 1869 e, em seguida, a expansão da Estrada de Ferro Dom Pedro II, por parte do império e as linhas que se conectavam a esta, foram induzidas pelo governo da província.

Neste período, a Imperial cidade de Ouro Preto vivia um processo de declínio em consequência da decadência da produção aurífera nas últimas décadas do século XVIII. Apesar de ser capital da província¹¹, a cidade vivia dificuldades para se modernizar aos moldes das ideias de urbanismo vigentes na Europa no século XIX, em que se abriam novas avenidas e bulevares. Sobre este período relata-nos Mantovani (2007, p. 14):

A elite mineira via na ferrovia o propulsor que precisava para alavancar o desenvolvimento econômico que desde o declínio do ciclo do ouro ela via se esmaecendo até chegar à estagnação. A ferrovia, juntamente com o motor a vapor, e posteriormente, a eletricidade, foram os grandes responsáveis pelo desenvolvimento industrial dos países ao norte do Equador. Dessa forma, porque o de Minas Gerais deveria ser diferente? Convictos desse suporte teórico, os políticos mineiros começaram a legislar na esperança de promover as mudanças necessárias.

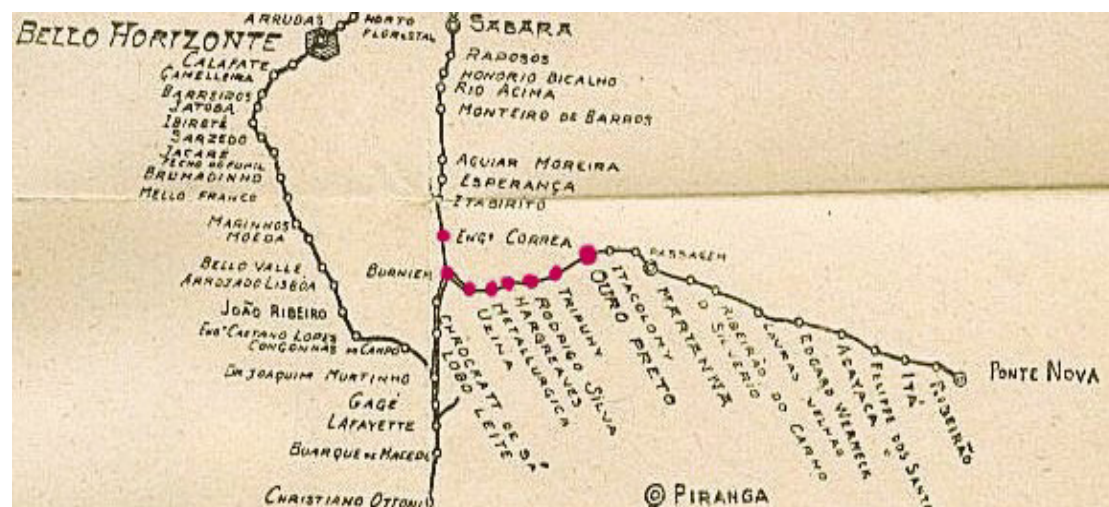
7 Relatório de Presidente de Província apresentado por Venâncio de Oliveira Lisboa em 01 de setembro de 1873, p.31.

8 Informações extraídas por Mantovani (2007) do relatório de Presidente de província apresentado por Venâncio José de Oliveira Lisboa em 01 de setembro de 1873, p.32.

9 Segundo Carvalho (2012, p. 124), a produção aurífera consistiu na exploração do ouro e das pedras preciosas com formação de arraiais e ocorreu no período de 1730 a 1750. Esta atividade propiciou o desenvolvimento da capitania mineira com destaque para o seu apogeu nas duas primeiras décadas, acompanhada pelo processo de urbanização.

10 O Plano Rebelo, elaborado em 1838 por José Antônio da Rocha Rebelo, propunha a integração do território brasileiro por meio de uma rede nacional de ferrovias. A proposta visava fomentar o desenvolvimento econômico, facilitar a circulação de mercadorias e fortalecer a unidade nacional. Antecipando ideias modernas de infraestrutura, o plano representou uma visão pioneira de planejamento estatal no Brasil imperial.

11 Segundo o IPHAN (2014), após a Independência do Brasil datado em 1823, Vila Rica recebeu de D. Pedro I o título de Imperial Cidade de Ouro Preto e tornou-se a capital da Província de Minas Gerais.



Em 1873, houve a primeira tentativa de viabilização do trecho ferroviário que conectaria Ouro Preto à Estrada de Ferro Dom Pedro II, através de concessão ao inglês George John Manders. Entretanto, “após 10 anos o concessionário não havia conseguido levantar os capitais necessários para começarem as obras” e abria mão da concessão (MANTOVANI, 2007, p.55-56), levando ao governo provincial a demandar recursos para a construção do trecho, conforme detalha Mantovani (2007, p. 57):

(...) a Câmara dos Deputados aprovava uma emenda da comissão de orçamento, que incluía o valor de 600:000\$000 réis do orçamento da ferrovia D. Pedro II **para o prolongamento que a ligasse a um ramal em Ouro Preto (grifos nossos)**. Por uma portaria de 26 de Outubro de 1882, o Ministério da Agricultura ordenava à província que entregasse ao engenheiro-chefe responsável pela linha todos os papéis produzidos relativos ao ramal ouropretano.

Com a chegada do ramal de Ponte Nova, construído entre 1887 e 1888, Ouro Preto passou a “fazer parte de um seleto grupo de cidades do Brasil e do mundo que possuíam este moderno meio de transporte representativo do desenvolvimento mundial no século XIX” (Mantovani, 2007, p. 58). O ramal de Ponte Nova acabou por ligar a localidade de São Julião (posteriormente Miguel Burnier) a Ouro Preto, até então capital da Província, que se ligaria ao Rio de Janeiro através das linhas férreas.

É possível observar a extensão da Estrada de Ferro Central do Brasil (Fig. 2)¹² (como passou a se chamar a Estrada de Ferro Dom Pedro II, após a proclamação da República) no ano de 1898, quando já se encontravam inauguradas, majoritariamente, as estações ferroviárias de Ouro Preto:

A ferrovia teve papel relevante no enfrentamento ao ostracismo que a cidade enfrentava e às tentativas de transferência da capital, que se concretizaram apenas após a proclamação da república. Coube à ferrovia o papel de revolucionar os meios de transporte de pessoas e mercadorias, mas também de trazer o impacto cultural e urbanístico, que é o objeto de análise neste artigo.

No próximo tópico, nos deteremos à discussão sobre o ramal de Ponte Nova e seu papel indutor no desenvolvimento das localidades de Miguel Burnier e Rodrigo Silva e a relação destas localidades com processos industriais.

12 Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_linhacentro/mapa_linhadocentro_mg.jpg Acesso em: 09 dez. 2023.

A importância do Ramal Ponte Nova no desenvolvimento das localidades de São Julião e Rodrigo Silva

Como já pudemos ver no tópico introdutório, a ocupação dos distritos de Ouro Preto pode ser categorizada em três grupos. Dentre estes, o nosso objeto de discussão, formado por localidades cuja ocupação se intensifica no século XIX, em consequência da presença da ferrovia (com marcante presença de arquitetura ferroviária e vilas operárias): Rodrigo Silva, Miguel Burnier e Engenheiro Corrêa.

Reforçamos, portanto, que a expansão das ferrovias em sentido a Minas Gerais significou um propulsor de desenvolvimento na região de Vila Rica, que vivia um período de ostracismo com o fim do ciclo do ouro. A partir de 1880, emerge uma nova dinâmica motivada pela notícia de que uma estrada de ferro cortaria a cidade imperial.

A localidade de São Julião, que já era reconhecida por seu potencial para extração de minério de ferro, tendo sido inaugurada ali, pelo barão de Eschwege¹³, em 1811-1812, uma das primeiras indústrias de ferro do Brasil, a Fábrica Patriótica de São Julião¹⁴. Este feito conferiu à localidade importante papel na história da industrialização brasileira. A relevância deste exemplar do patrimônio industrial nos é relatada por Meneguello (2011, p.1824, grifos nossos):

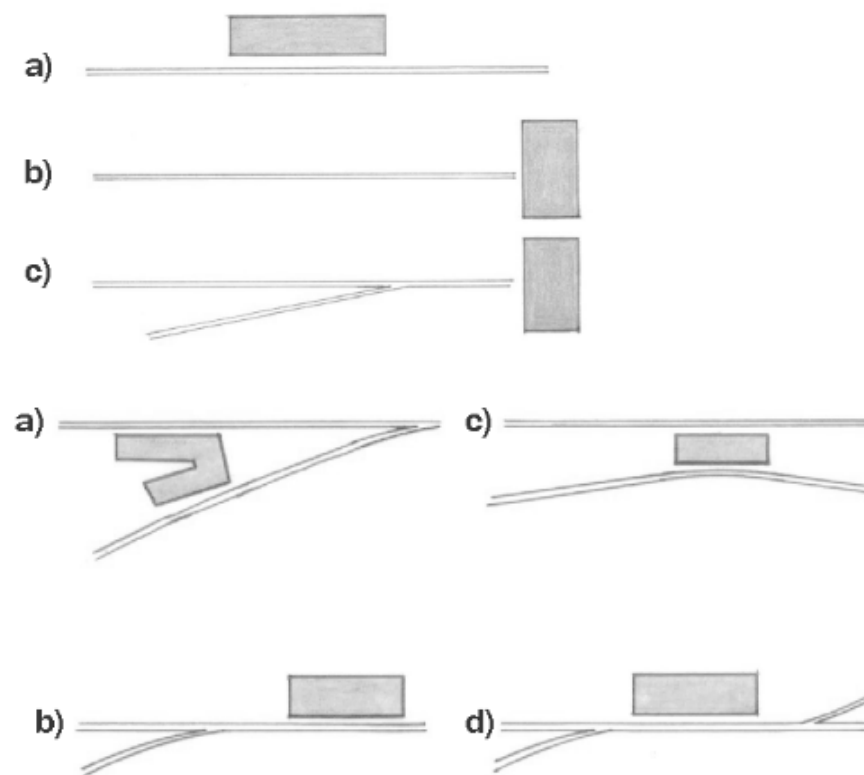
o primeiro tombamento de exemplar de produção industrial, a Fábrica de Ferro Patriótica de São Julião, localizada nos arredores de Ouro Preto (...), ainda dentro do reconhecimento promovido pelos modernistas da imagem de patrimônio nacional associada às Minas Gerais e à riqueza proporcionada pela exploração do ouro; e da série de engenhos tombados na década de 1940, num momento de desagregação deste modo de exploração da cana-de-açúcar no nordeste brasileiro.

Ao contrário das localidades centrais de Ouro Preto, que viviam períodos difíceis com o declínio da exploração aurífera, a localidade de São Julião era reconhecida por seu potencial para extração de minério de ferro e, não foi por acaso, que a localidade recebeu a primeira estação ferroviária na cidade de Ouro Preto. Inaugurada em 1884, tendo sido posteriormente denominada Estação Ferroviária de Miguel Burnier, em homenagem ao engenheiro Miguel Noel Nascentes Burnier, que na época era presidente da Estrada de Ferro D. Pedro II.

Esta estação desempenhou papel fulcral no desenvolvimento do distrito, uma vez que se configurou como importante entroncamento ferroviário, pelo qual transitavam cargas e passageiros com destinos variados. Desde o começo da década de 1880 a região já vinha experimentando novo surto de crescimento com a construção da estrada de ferro, conforme demonstram documentos do Inventário de Patrimônio Cultural de Ouro

13 As tentativas de se estabelecer forjas de ferro em escala industrial no Brasil, especialmente na região sudeste, se deram durante o período do Brasil Joanino, quando a Corte Portuguesa aqui se fixou. Na segunda década do século XIX vários projetos concebidos em Minas Gerais e São Paulo foram tomando forma, com resultados desiguais, em geral, frustrantes. O primeiro projeto, em Minas Gerais, foi a Real Fábrica do Morro do Pilar, de produção muito breve e de construção demoradíssima; o seguinte, em São Paulo, a Fábrica de São João de Ipanema, de construção bastante onerosa para tão pouca produção e, finalmente, a Fábrica Patriótica ou da Prata, próxima a Congonhas do Campo, Minas Gerais, tendo obtido mais sucesso, em virtude de seu menor porte e melhor direção. (Eschwege, 1979, p. 669-670).

14 As ruínas desta fábrica foram tombadas pelo IPHAN em 30 de junho de 1938, sob o processo 0031-T-38, devido à relevância de tal sítio como marco na história da siderurgia do país. A fábrica Patriótica seria fechada em 1822, após a partida do Barão Eschwege para a Europa.



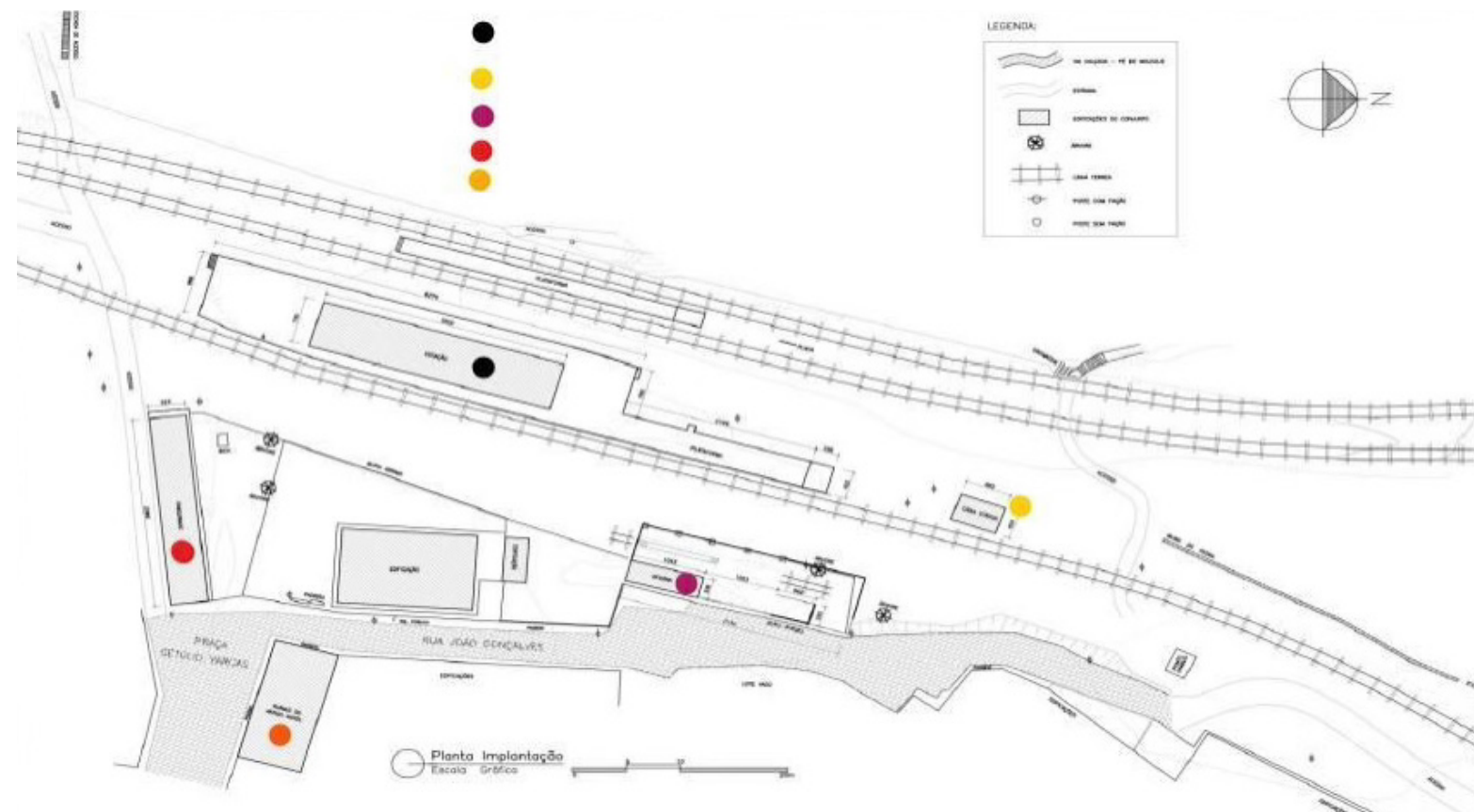
Preto (2007)¹⁵:

E nem só de minerar e fundir viveu o povoado: no dia 17 de junho de 1884 foi inaugurada a estação ferroviária de Miguel Burnier, quase cinco anos antes das de Rodrigo Silva e de Ouro Preto. Na época era diretor ferroviário o engenheiro Miguel Noel Nascentes Burnier, personagem que mais tarde daria nome ao distrito. Desde o começo da década de 1880 a região já vinha experimentando novo surto de crescimento com a construção da estrada de ferro. Em verdade, foi da estação de São Julião que partiram os trilhos rumo a Ouro Preto, posto que o plano principal, a espinha dorsal do projeto, era passar pelo local que é hoje Engenheiro Corrêa e Itabirito, indo sempre ao norte: a estrada de ferro de Ouro Preto, pois, é uma via secundária, um “afluente” nascido de bifurcação em Burnier, cuja construção agitou as Serras do Trino, Caxambu e Figueira, no último quartel do século XIX.

Pouco tempo depois, os recursos minerais da região e a situação privilegiada da localidade, confluíram para despertar o interesse do comendador Carlos da Costa Wigg, na área. Assim, em 1893, este ali instala a Usina Wigg, destinada à extração de minério de ferro e manganês, e à produção de ferro gusa. Tal empreendimento fez aumentar o povoado que ali já existia, aglutinando tanto os trabalhadores desta empresa quanto outras pessoas que para ali afluíram em busca de melhores oportunidades (Campos, 2012, p. 30).

Hoje a Usina Wigg é um dos sítios industriais, de valor histórico e social, cuja preservação é negligenciada pelos gestores municipais em Ouro Preto. Em que pese sua relevância, houve o seu tombamento municipal e da plataforma apenas em fevereiro de 2024 (IPHAN, 2025). O conjunto edificado sofre com depredações, abandono e apagamento da memória operária. A usina Wigg, pode ser caracterizada como um lugar de memória

¹⁵ Inventário de Proteção do Acervo Cultural. Secretaria municipal de Patrimônio e Desenvolvimento Urbano. Prefeitura Municipal de Ouro Preto. Distrito de Miguel Burnier. 2007.



do trabalho, conforme nos relata Akinruli¹⁶:

Embora quase nunca lembrada nos roteiros turísticos da “barroca” Ouro Preto, a Usina Wigg é um lugar de memória fundamental na história da cidade. As lembranças de seus antigos trabalhadores ainda hoje combinam recordações da violência e autoritarismo que marcaram aquelas relações de trabalho com as saudades, muitas vezes idealizadas, da vida comunitária e da solidariedade local. Na experiência da Wigg, continuada em grande medida pela Siderúrgica Barra Mansa, o mundo do trabalho era articulado de modo desigual e combinado, conjugando manutenção e superação na maneira de se trabalhar de outros tempos. Em sua vida cotidiana e na conjugação entre interiorização e resistência às formas de dominação da empresa, os trabalhadores e suas famílias apropriaram-se daquele espaço, forjaram laços e identidades, e transformaram Miguel Burnier numa vigorosa comunidade operária.

Na sede de São Julião (atual Miguel Burnier) foi edificada a principal e mais movimentada de todas as estações das redondezas. O conjunto ferroviário existente no distrito é o mais importante e significativo do município de Ouro Preto, devido a seu papel como entroncamento ferroviário. Juntamente com a estação ferroviária de Rodrigo Silva, são os dois únicos patrimônios ferroviários tombados pelo município¹⁷.

Já o surgimento do distrito Rodrigo Silva remonta ao final do século XVIII, originalmente denominado José Correia Andrade devido uma homenagem ao dono da paragem. A

¹⁶ Lugares de Memória dos Trabalhadores LMT #76: Usina Wigg, Miguel Burnier, Ouro Preto (MG) – Luana Campos Akinruli. Disponível em: <https://lehtmt.org/lugares-de-memoria-dos-trabalhadores-76-usina-wigg-miguel-burnier-ouro-preto-mg-luana-campos-akinruli/>. Acesso em: 09 dez. 2024.

¹⁷ A estação ferroviária de Miguel Burnier foi tombada através do Decreto 2468 de 18 de novembro de 2010, inscrição nº 22 no livro do tombo histórico, artístico e arquitetônico. Já o Conjunto urbano e ferroviário de Rodrigo Silva foi tombado através do Decreto nº 1949 de 03 de abril de 2009, inscrição nº 18 no livro do tombo histórico, artístico e arquitetônico.



ocupação inicial consistiu pela descoberta de topázio¹⁸ nessa localidade e o povoamento ocorreu de forma pouca intensa, marcado pela presença de fazendas e pequenas vilas, e não houve a formação de um núcleo urbano, possuindo uma economia formada pelas atividades agrícolas e mineração até o século XIX (PMOP, 2008).

Esta configuração urbanística só mudaria a partir da chegada da ferrovia nesta localidade, em 1888, transformando o antigo povoado de José Correia num ponto para receber mercadorias que seriam distribuídas para outras localidades por tropeiros, o que gerou vários impactos como o aumento da população do povoado e, a formação tardia de um centro urbano.

O ramal instalado em Rodrigo Silva é um prolongamento da linha centro da Estrada de Ferro Dom Pedro II, que liga o Rio de Janeiro, antiga capital do Brasil, à cidade de Ouro Preto, então capital da província de Minas Gerais. Esta ampliação parte da estação de São Julião, em Miguel Burnier, e apresenta aproximadamente 42 km de extensão. Posteriormente, em 1914, a linha chegou a Mariana e, por fim, a Ponte Nova em 1926, interligando-se assim, com a Estrada de Ferro Leopoldina, que havia chegado a Ponte Nova em 1886 (PMOP, 2008, p. 44).

O Ramal de Ponte Nova apresenta um dos pontos mais altos no entorno da localidade de Rodrigo Silva, conhecido como Alto da Figueira, apresentando 1.360 m acima do nível do mar. Assim, foi considerado uma grande obra de engenharia no contexto nacional realizada pelo engenheiro Francisco Lobo Leite Pereira (PMOP, 2008).

¹⁸ A primeira referência ao topázio na região de Vila Rica foi feita no dia 22 de setembro de 1772, como narra Carlos Jozé da Silva, Escrivão da Junta da Fazenda, ao Conde Valadares, Governador Geral da Capitania de Minas, em documento oficial. Partindo da premissa que o topázio foi descoberto no Morro de Saramenha, pressupõe-se que tal mineral foi posteriormente encontrado nos arredores de Rodrigo Silva. Sabendo que a primeira menção a esta região foi feita pelo cronista inglês John Mawe, que por lá passou em 1809, pode-se traçar duas datas limites para a ocupação dos arredores de tal distrito, que são 1772 e 1809. Logo, a história de Rodrigo Silva provavelmente se inicia entre estes 37 anos de lacuna documental” (PMOP, 2008, p. 19 - 20).



Figura 6 - Conjunto Ferroviário de Miguel Burnier na década de 1950. Acervo: Antônio de Jesus. Fonte: PMOP, 2010, p. 202.

Análise tipológica dos conjuntos ferroviários de Miguel Burnier e Rodrigo Silva

Para a análise tipológica dos conjuntos ferroviários de Miguel Burnier e Rodrigo Silva, inspiramo-nos no estudo “Nos caminhos da ferrovia: A arquitetura ferroviária da linha Tronco Norte Gaúcha, 1883 a 1920”, da autora Ana Paula Wickert, que por sua vez recorreu a tratados publicados sobre estações ferroviárias no século XIX, dentre eles o “*Traité d’Architecture, éléments de l’architecture types d’édifices. Esthétique. Composition et Pratique de L’architecture*”, escrito por Cloquet, arquiteto e professor da Universidade de Gand, e publicado em Paris no final do século XIX.

Cloquet definiu três tipos de estações considerando a “sua posição em relação às linhas” (Wickert, 2003, p. 34) e, realizou as diferenciações entre parada e estações segundo a capacidade de comportar o número de passageiros. Os três tipos de estações eram denominados como: **estações intermediárias, estações de ponto final e estações de retorno exemplificadas abaixo** (Fig. 3a).

No que tange às estações ferroviárias de intermediárias, duas ou mais linhas poderiam se combinar, resultando em variantes quanto à disposição relativa das linhas, conformando **uma estação de entroncamento**, de contato ou de cruzamento (Figura 3b).

Iniciaremos nossa análise tipológica pelo Conjunto Ferroviário de Miguel Burnier, o mais relevante do município em análise. Este conjunto se configura como um entroncamento ferroviário, resultante de dois troncos do Ramal Ponte Nova, classificando-se tipologicamente como a única estação de entroncamento (ver. Fig. 3b), presente no território ouropretano.

O conjunto edificado era composto por: estação ferroviária, oficina (conserva de vagões), dormitório, caixa d’água, túnel, baldrame em pedra e quase uma dezena de moradias que se assentavam em conjunto ou isoladamente ao longo da linha, e eram destinadas aos ferroviários, como podemos ver no mapa de implantação (Fig. 4) abaixo.



A configuração atual conjunto ferroviário é fruto de uma série de construções e ampliações graduais. Em fotos antigas podemos perceber outra estação em que sobre o patamar de pedra erguia-se uma pitoresca edificação de madeira e barro, à moda europeia, com pináculo e esqueleto de madeira aparente (Fig. 5).

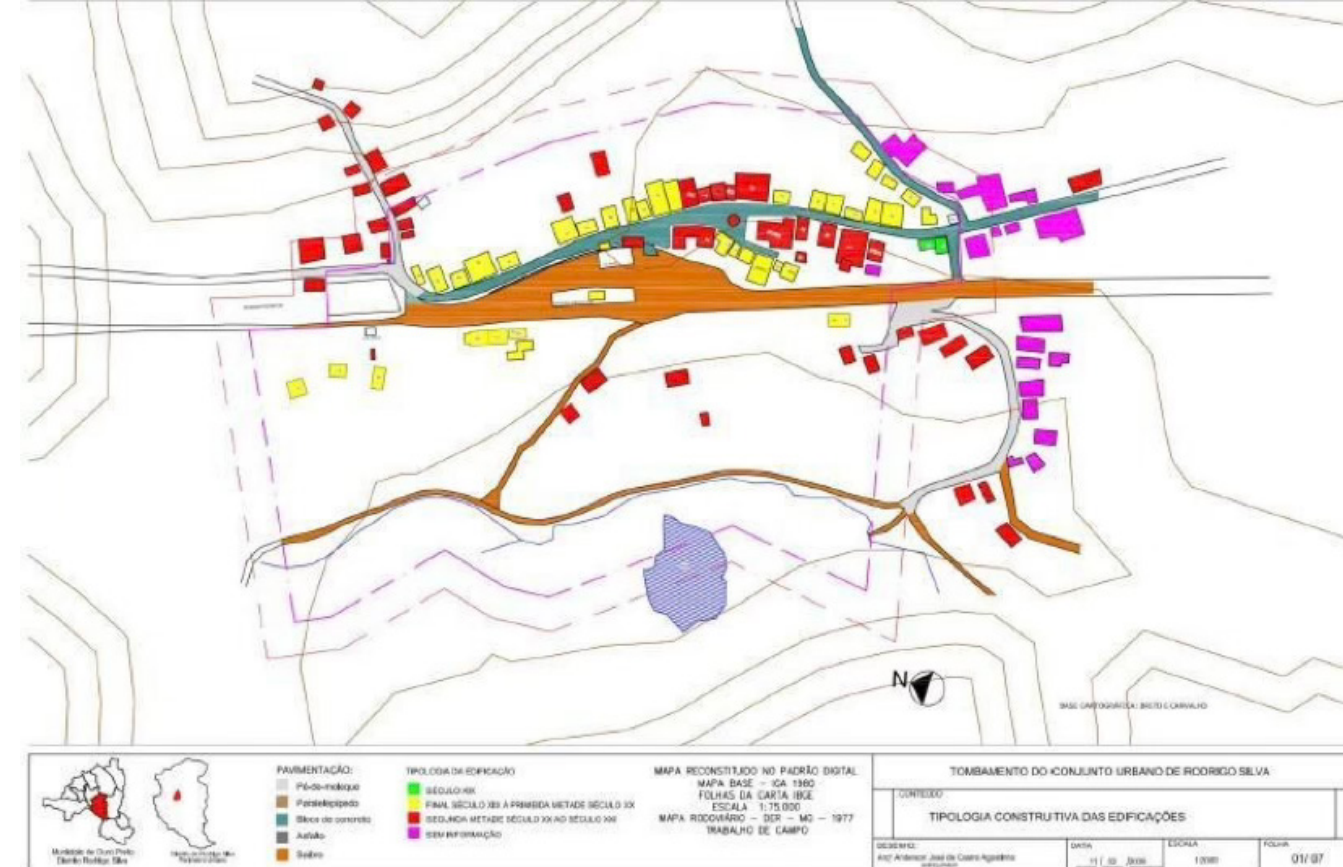
Na imagem acima podemos ver em primeiro plano a bilheteria construída em madeira e cobertura em quatro águas encimada por uma agulha. Em segundo plano, o imóvel principal da estação, com destaque para a cobertura e fechamento dos vãos. Provavelmente, foi na década de 1920 que a estação de Miguel Burnier foi ampliada, segundo registros encontrados no Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas. Na ocasião, para acomodar o grande fluxo de passageiros e cargas, foi edificada uma ampla construção de duas águas, maior do gênero nos distritos de Ouro Preto (PMOP, 2010).

Na imagem acima (Fig. 6) já podemos ver o conjunto ferroviário com aspecto muito próximo ao atual. Destaca-se o pátio em frente à oficina. Já nas imagens a seguir (Figs. 7a e 7b), podemos ver a edificação da estação ferroviária em aspecto muito distinto da original constituída no final do século XIX.

Na edificação atual, destaca-se a estrutura de madeira aparente, ressaltada após a intervenção de restauro realizada entre os anos de 2011 e 2012 (Fig. 7b).

A estação ferroviária de Rodrigo Silva assemelha-se tipologicamente à estação ferroviária de Miguel Burnier, porém possui menor porte e complexidade no que tange ao programa arquitetônico, conforme afirma Silva (2019, p. 27):

(...) em sua maioria, estações de pequeno a médio porte, de concepção simplificada, utilizando prioritariamente madeira e tijolos das olarias mais próximas, com exceção das estações mais centrais, como a de Belo Horizonte e Juiz de Fora, onde encontrava-se pontos administrativos estratégicos.



Apesar de também se configurar como uma **estação intermediária** (Figura 8), apresenta menor complexidade que a anterior, por não se configurar como um entroncamento viário. Embora tenha cumprido papel tão relevante no desenvolvimento da localidade de Rodrigo Silva, possui menor vulto que a estação de Miguel Burnier.

A edificação principal do conjunto está implantada sobre plataforma com piso de lajeado de pedra. O entorno da antiga estação compõe-se de edificações construídas no mesmo período, para abrigar as instalações do sistema ferroviário de transporte. A cobertura da edificação é conformada por duas águas, sendo a cumeeira paralela à linha férrea, coberta por telhas cerâmicas francesas e engradamento de madeira, com amplo beiral em caibro corrido, sustentado por grandes mãos francesas em madeira, que se apoiam na estrutura da edificação.

Assim como na edificação de Miguel Burnier, o acabamento é adornado por lambrequim. Destaca-se na fachada uma espécie de pináculo de madeira pintado com tinta esmalte na cor branca. Outras edificações compõem o conjunto (PMOP, 2008a).

Como pudemos ver, ambos os conjuntos ferroviários possuem extrema relevância para a história das localidades de Miguel Burnier e Rodrigo Silva, assim como para a história do desenvolvimento industrial da cidade de Ouro Preto. No próximo tópico, nos deteremos nas questões atinentes à preservação da memória ferroviária.

Os desafios da preservação do patrimônio ferroviário local: Ouro Preto para além da pérola barroca

O patrimônio cultural ferroviário abrange três naturezas representados por bens móveis, bens imóveis e bens intangíveis (Paes e Moura, 2022), em que se fundamenta na Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial como: “testemunho de actividades que tiveram e que ainda têm profundas consequências históricas” (TICCIH, 2003, p. 3).

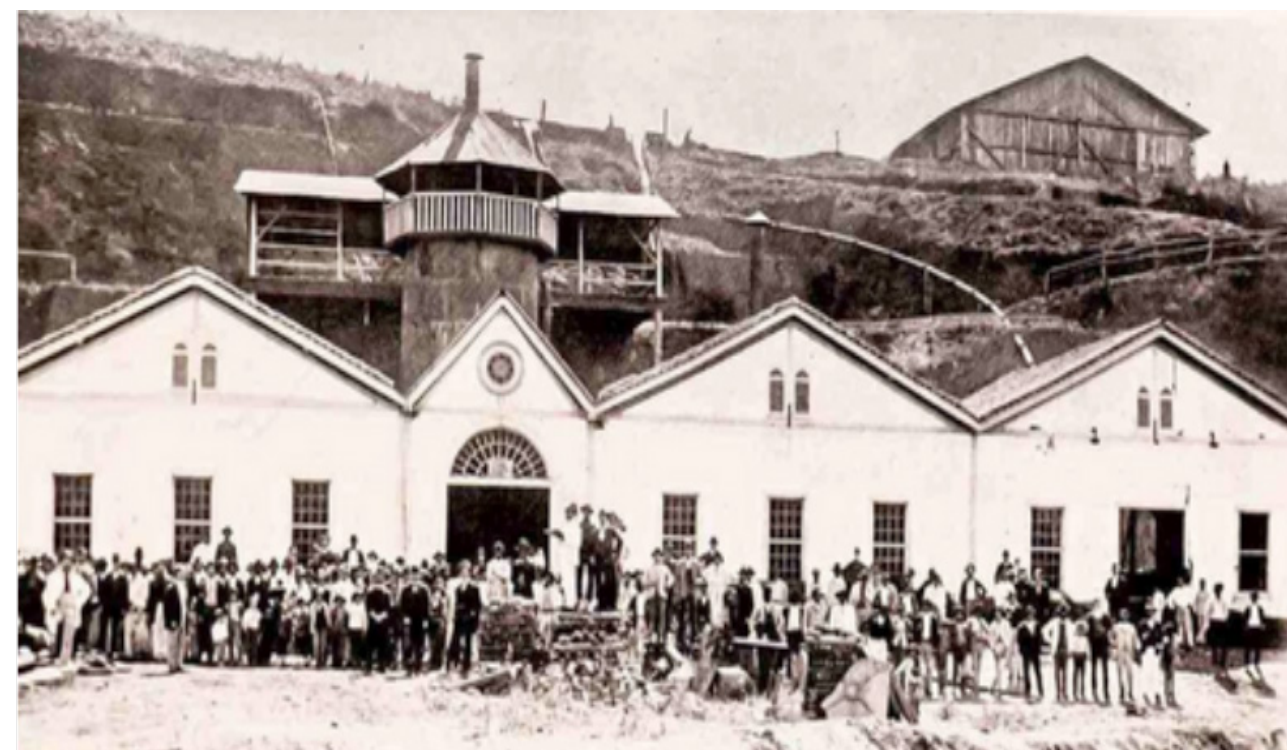


Figura 9a - Fotografia tirada na década de 1920, mostrando um típico dia de trabalho na estação. Figura 9b - Fotografia da estação tirada em 1980. Fonte: Acervo Escola Municipal Dr. Alves de Brito (PMOP, 2008b, p. 104-106).

Na história da preservação deste patrimônio cultural gerido pelo IPHAN, é possível destacar os seguintes momentos de surgimento de leis e normativas: Criação do Programa Preserve no âmbito do Ministério dos Transportes o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico dos Transportes em 1980; Inauguração do Museu do Trem nas antigas instalações da Oficina do Engenho de Dentro em 1984 e a Lei nº. 11.483/2007, que transfere os bens imóveis da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) para a União (Nizzola & Carneiro, 2010).

Para nossa discussão, é relevante contextualizar que a década de 90 foi marcada por uma crescente privatização em várias esferas do setor público, contexto que se relaciona com o desmantelamento da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) intensificado a partir de 1992, culminando na sua extinção em 2007 (Carmo, 2014; Cavalcanti Neto, 2012). Os rebatimentos dessa extinção afetam significativamente o contexto da preservação do patrimônio ferroviário brasileiro, uma vez que a Lei 11.483 determina que:

Art. 9º: Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção¹⁹.

Todo este acervo e inventário da RFFSA, herdado pelo IPHAN, contabilizou um total de aproximadamente 2.000.000 de bens móveis a serem avaliados, 52.000 bens imóveis (terrenos e edificações) e 15.000 bens móveis passaram a compor o programa Preserve²⁰ e, um imenso acervo documental (Cavalcanti Neto, 2012).

¹⁹ Lei nº 11.483, promulgada no dia 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2007/Lei/L11483.htm. Acesso em: 05 fev. 2025.

²⁰ O programa Preserve foi criado pelo Ministério dos Transportes em 1980 com a finalidade de preservar o Patrimônio Histórico dos Transportes e a sua instituição ocorreu em 1983. Este patrimônio continha um acervo referente à evolução tecnológica dos meios de transportes no Brasil (Nizzola e Carneiro, 2010). Dentre as entidades que compunham esse programa eram "a Secretaria Geral do Ministério dos

O IPHAN passou a gerir o patrimônio ferroviário por meio da criação de uma coordenação técnica e da edição de portarias que regulamentam ações decorrentes da Lei nº 11.483/2007 e dos Decretos nº 6.018/2007 e nº 6.769/2009 (Nizzola & Carneiro, 2010). As Portarias IPHAN nº 407/2010 e Interinstitucional nº 1/2011 atribuíram à autarquia a responsabilidade pela preservação desse patrimônio (Crespo & Queiroz, 2016). Somente em 2022, com a Portaria nº 17, foram definidos critérios de valoração e procedimentos para inscrição dos bens na Lista do Patrimônio Ferroviário.

Apesar dos grandes esforços do corpo técnico do IPHAN para preservar o patrimônio ferroviário, é notória a grande magnitude e complexidade de preservar, conservar e salvaguardar o acervo herdado da RFFSA contido na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, e estes bens culturais podem ser considerados como passivos para os municípios e, a sua gestão é bem incipiente e dificultosa, por falta de recursos nas diferentes instâncias, negligência pelo poder público e relegada pelo entendimento de que não apresentam funcionalidade, considerados apenas como meros edifícios e elementos que foram importantes para a paisagem pretérita.

No contexto do município de Ouro Preto, é possível destacar o desenvolvimento da política de preservação municipal desde os anos 2000 a partir da elaboração da lei orgânicas do município, criação do Conselho municipal de Preservação ao Patrimônio cultural e aprovação da Lei Municipal de tombamento (Lei 17/2002) (Crespo e Queiroz, 2016, p. 12).

Embora o debate no campo da preservação do patrimônio cultural de Ouro Preto seja intenso, com presença de vários avanços em aspectos normativos e presença de um Conselho Municipal de Patrimônio bastante atuante quando se comparado com outras cidades do estado de Minas Gerais, também houve a perda e o arruinamento de vários bens culturais, como o emblemático episódio da demolição do casarão Solar Baeta

Transportes, a RFFSA e suas subsidiárias - o Departamento Nacional de Estradas e Rodagem - DNER e o ECEX; a Superintendência Nacional da Marinha Mercante - SUNAMAN e empresas a ela vinculadas; a Petrobras e suas controladas; o Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes - GEIPOT; e a Empresa Brasileira de Trens Urbanos - EBTU (Nizzola e Carneiro, 2010, p. 20).

Figura 10 - Empregados da Usina Wigg na fachada da Usina no final do século XIX de autoria desconhecida. Fonte: (Carlos, 2024).

Neves destruído pelo deslizamento da encosta do Morro da Forca²¹ que ocorreu em janeiro de 2022.

Em relação ao território das localidades de Miguel Burnier e Rodrigo Silva, é preciso problematizar a questão dos operários que construíram relações de pertencimento com estas localidades a partir da construção destas ferrovias pelos próprios operários (Figura 10). Assim, nestes territórios se constituem tradições, práticas de sociabilidade e territorialidade, como os tradicionais times de futebol, Siderantim e Estrela Azul, cujos troféus ganham destaque numa das salas da restaurada estação ferroviária, como relata-nos Akinruli (2018, p. 257):

(...) Siderantim x Estrela Azul: comissão organizadora formada, equipes prontas, uniforme sendo distribuído e o juiz apitou! No dia Sete de Setembro de 2017, os campeonatos de futebol foram re(iniciados) em Miguel Burnier, após duas décadas de ostracismo. Ex-técnicos, zagueiros, goleiros e atacantes: muitas histórias sendo retomadas e contadas, a competitividade do time da Barra Mansa x Usina. Um campo de futebol e seu clube aqui, outro campo e clube lá. Havia torneios em dias diferentes: no Sete de Setembro, Dia da Independência do Brasil para o time Siderantim, que era dos trabalhadores da Votorantim/Barra Mansa; e no Dia dos Trabalhadores, em 1º de maio, para os funcionários da Usina Wigg.

Este episódio nos demonstra como os detentores destas tradições resistem à negligência e ao abandono, como é o caso da localidade Miguel Burnier, em que anualmente ocorre o encontro dos burnierenses ausentes, e assim fortalece a tese defendida por Akinruli (2018) que os operários e as suas famílias constituíram uma forte identidade territorial, configurando uma comunidade operária viva apesar da veiculação de que esta localidade estaria abandonada.

Todas estas correlações, nos levam a defender que estas estações se configuram como lugares de memória em que “são marcos testemunhos de uma outra era” (Nora, 1993, p. 13) e a sua importância perante a modernização do território e a industrialização do município de Ouro Preto. Entende-se por lugar de memória referenciais simbólicos remanescentes de um grupo social podendo ser representativos de uma memória coletiva urbana de forma espacializada na forma de quadros sociais da memória (Halbwachs, 1990) e o patrimônio ferroviário presente no território destes dois distritos ainda resistem na memória local.

Os relatos de Akinruli (2018) e as outras fontes consultadas, nos conduzem a refletir acerca dos operários que construíram ativamente este patrimônio cultural de natureza ferroviária. Estes ainda apresentam uma relação de pertencimento com as estações. Ademais, a dimensão corpórea da memória do trabalhador e do seu saber resiste nos estudos de caso em questão.

Dessa forma, ancorados nas reflexões de que a relação de pertencimento de um grupo social com um dado lugar perpassa por construção de vínculos e afetividade com a sua localidade apresenta uma grande potencialidade de resistência por estar vinculada às práticas culturais e ordinárias do cotidiano, ou seja, está no nível da dimensão corpórea destes trabalhadores constituído de saberes-fazer, gestos e conhecimento (Certeau, 1998; Halbwachs, 1990; Nora, 1993).

21 Resgate arqueológico do Casarão Baeta Neves. Disponível em: <https://ouropreto.mg.gov.br/noticia/2715>. Acesso em: 02 mar. 2025.

O patrimônio cultural assume diferentes significados conforme sua apropriação (Meneses, 1999), e as ferrovias podem representar lugares de memória para antigos passageiros. No entanto, a memória dos trabalhadores segue negligenciada pelas políticas de preservação, que carecem de instrumentos capazes de abordar a complexa relação entre trabalho, patrimônio ferroviário e memória operária.

Considerações finais

A expansão ferroviária em Minas Gerais teve grande papel no desenvolvimento do estado no século XX, apesar da falta de planejamento que acarretou baixa lucratividade (Mantovani, 2007).

pretendeu-se trazer algumas considerações pertinentes ao debate histórico do patrimônio cultural sobre o dimensionamento do acervo do patrimônio ferroviário brasileiro gerido pelo IPHAN e o quanto ainda é negligenciado no contexto das políticas de preservação. Sendo que as ferramentas de acautelamento são incipientes, prevalecendo o tombamento conforme a normativa da Lei nº. 11.483/2007. Ou seja, já se passaram 18 anos dessa normativa e este debate caminha de forma lenta nos órgãos de preservação e, tem rebatimentos na gestão municipal destes bens, que se tornam muitas vezes ruínas e rugosidades nas paisagens.

Em relação ao estudo de caso, a principal estação ferroviária de Ouro Preto, a estação de Miguel Burnier, foi apresentada a sua importância como ponto de parada e de troca de linha — tanto para a viagem para Ouro Preto, como para Belo Horizonte. Com a chegada da estação no século XIX, a economia do povoado se diversificou, com variados armazéns e até comportando um hotel — o Grande Hotel de Miguel Burnier, que acolhia os passageiros que pernoitavam na localidade e que comportava em suas dependências um pequeno cinema. Deste modo, o número de habitantes cresceu rapidamente.

Ainda pouco estudada no contexto nacional, a estação ferroviária era o grande centro de socialização existente na localidade. A estação também era ponto de encontro das manifestações culturais locais, como a Banda Musical de Miguel Burnier, existente desde a década de 1930, o Reinado de Miguel Burnier, com suas guardas de congado e moçambiques e as festividades carnavalescas, evidenciando a importância cultural e simbólica deste sítio arqueológico. Assim, o seu processo de arruinamento perpassa pela inclusão tardia na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário.

Dessa forma, é possível inferir que há uma preponderância na preservação de bens culturais do período colonial e barroco em detrimento de outros bens culturais de outras temporalidades, referentes a outras fases de desenvolvimento econômico, social e urbano da cidade de Ouro Preto, referentes às estações ferroviárias dos distritos analisados que constituem o patrimônio cultural ferroviário.

Salientamos a importância de desenvolver a reflexão primária levantada neste artigo, acerca do apagamento das memórias dos operários que construíram o trecho das ferrovias e as estações nas localidades de São Julião e Miguel Burnier no município de Ouro Preto, problematizando as estações como antigos lugares de memória em que se desenvolviam práticas culturais e de alta sociabilidade, a extinção da ferrovia ocasionou a mudança de uso deste bem se tornando ruínas arquitetônicas e, propiciou consequentemente o apagamento da memória do grupo social que construiu este patrimônio cultural ferroviário.

Agradecimentos

Agradecemos à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pelo financiamento da pesquisa em andamento da dissertação que propicia a produção de artigos científicos como este, viabilizando o debate teórico acerca da temática do patrimônio cultural brasileiro.

Referências

I CENTENÁRIO DAS FERROVIAS BRASILEIRAS. Diversos Autores. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE, 1954.

AKINRULI, Luana Carla Martins Campos. Arqueologia e conflitos ambientais: regimes memoriais e práticas profissionais. In: *VIII RAM: REUNIÃO DE ANTROPOLOGIA DO MERCOSUL - ANTROPOLOGIAS DO SUL*, Porto Alegre - RS, 2019. 21 p.

AKINRULI, Luana Carla Martins Campos. *A desconstrução do esquecimento em contexto de conflito ambiental: arqueologia e etnografia da comunidade de Miguel Burnier, Ouro Preto, Minas Gerais*. 2018. 400f. Tese (Doutorado em Antropologia Social) - Programa de Pós-Graduação de Antropologia, Universidade Federal de Minas Gerais.

CAIRO, Maria Cristina. O legado Arquitetônico de Miguel Burnier: Acervo urbano e rural. In: BAETA, Alenice. PILÓ, Henrique. *Miguel Burnier marcas históricas: Ouro Preto*. Belo Horizonte: Gerdau, 2012. Cap. 9, p.170-197.

CARLOS, Helvecio. A siderurgia em Minas Gerais é tema de exposição no MM Gerdau. In: Estado de Minas. 26 mai. 2024. Disponível em: <https://www.em.com.br/colunistas/helvecio-carlos/2024/05/6864843-a-siderurgia-em-minas-gerais-e-tema-de-exposicao-no-mm-gerdau.html#google_vignette>. Acesso em: 19 mai. 2025.

CAMPOS, Fernando Rogério de Lima. *Miguel Burnier: o lugar em fragmentação*. 2012. Monografia de Graduação - Curso de Geografia, Instituto de Geociências - IGC, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.

CARMO, Mônica Elisque do. *Trilhos e memória: Preservação do Patrimônio Ferroviário em Minas Gerais*. 2014. 178f. Dissertação (Mestrado em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável) - Curso de Pós-graduação em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável, Escola de Arquitetura, Universidade Federal de Minas Gerais.

CARVALHO, Francisco de Assis. Entre a palavra e o chão: memória toponímica da Estrada Real. 2012. 535f. Tese (Doutorado em Departamento de Linguística) - Curso de Pós-Graduação em Semiótica e Linguística Geral, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

CAVALCANTI NETO, José Rodrigues. O IPHAN e o patrimônio cultural ferroviário. In: *I FÓRUM NACIONAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL*: Sistema Nacional de Patrimônio Cultural: desafios, estratégias e experiências para uma nova gestão, Ouro Preto, 2009, *Anais...*. Brasília: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2012, p.7-16. CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano: 1. Artes de fazer*. Petrópolis, RJ: Vozes, 1998.

CRESPO, Jeanne Cristina Menezes; QUEIROZ, Débora da Costa. Paisagens mineiro-industriais, território e patrimônio: o caso de Miguel Burnier, MG, Brasil. In: *4º COLÓQUIO IBERO-AMERICANO: Paisagem Cultural, Patrimônio e Projeto*. Belo Horizonte: UFMG, 2016, 16 p.

GASPAR, Tarcísio de Souza. História, memória e patrimônio do distrito de Engenheiro Corrêa em Ouro Preto. *Revista Patrimônio e Memória*, UNESP – FCLAs – CEDAP, v.7, n.2, p. 225-249, 2011.

GRANDI, Guilherme. Transportes e planos de viação no Brasil imperial. In: *Revista USP*, Dossiê bicentenário da independência: economia. São Paulo. 2022. p.101-124.

GRIMM, Flavia Christina Andrade. *Trajetória epistemológica de Milton Santos: Uma leitura a partir da centralidade da técnica, dos diálogos com a economia política e da cidadania como práxis*. 2012. 305f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Curso de Pós-graduação em Geografia Humana, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

ESCHWEGE, Wilhelm Ludwig. *Pluto Brasiliensis*. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia. São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1979.

HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 1990.

HARVEY, David. *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. Rio de Janeiro: Edições Loyola, 2006.

Sem autor. *História Sobre a Evolução da Política Nacional do Transporte*. Disponível em: <<http://logsticainternacional.blogspot.com/2012/04/etapa-1-passo-2.html>>. Acesso em: 09 dez. 2024.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Malha municipal. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/estrutura-territorial/15774-malhas.html>>. Acesso em: 10 fev. 2025.

IDE - OP. *Infraestrutura de Dados Espaciais do Município de Ouro Preto*. Disponível em: <<https://webgis.ouropreto.mg.gov.br/>>. Acesso em: 18 mai. 2025.

IPHAN. *História de Ouro Preto*. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1493/>>. Acesso em: 17 fev. 2025.

IPHAN. *Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário*. (2025) Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127/>>. Acesso em: 05 mar. 2025.

MANTOVANI, André Luiz. *Melhorar para não mudar: ferrovia, intervenções urbanas e seu impacto social em Ouro Preto-MG, 1885-1897*. 2007. 185f. Dissertação (Mestrado em História) - Curso de Pós-Graduação em História, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo.

MENEGUELLO, Cristina. Patrimônio industrial como tema de pesquisa. In: *I SEMINÁRIO INTERNACIONAL HISTÓRIA DO TEMPO PRESENTE*. Florianópolis, 2011, *Anais...*: Florianópolis: UDESC; ANPUH-SC; PPGH, 2011, p. 1819-1834.

MENESES, Ulpiano Toledo Bezerra de. Os usos culturais da cultura: contribuição para uma abordagem crítica das práticas e políticas culturais. In: *Turismo: espaço, paisagem e cultura*. São Paulo: Hucitec, 1999.

MATHIAS, H. G. *Um recenseamento na capitania de Minas Gerais: Vila Rica – 1804*. Rio de Janeiro: Ministério da Justiça/Arquivo Nacional, 1969, p. XXV.

NIZZOLA, Liliane Janine; CARNEIRO, Fernanda Gibertoni. *Manual técnico do patrimônio ferroviário*. [S. l.]: IPHAN, 2010, 88 p. Disponível em: <https://bd.iphan.ibict.br/items/b295f3b3-68f9-4f29-aab4-f9064a20d9a0>. Acesso em: 20 jan. 2025.

NORA, Pierre. Entre Memória e História: a problemática dos lugares. In: *Projeto História*. São Paulo: PUC, n. 10, p. 7-28, 1993.

PAES, Maria Tereza Duarte; MOURA, Rafael. Patrimônio ferroviário e refuncionalização dos bens culturais tombados da companhia paulista de estradas de ferro. *Confins* (Paris). v. 1, p. 01-16, 2022.

PINTO, Adolfo Augusto. *História da viação pública em São Paulo*. 2 ed. São Paulo: Estado de São Paulo, 1977. (Coleção Paulística, 2)

PMOP, PREFEITURA MUNICIPAL DE OURO PRETO. Inventário do Distrito de Rodrigo Silva. Estruturas Arquitetônicas e Urbanísticas. vol 3. Secretaria Municipal de Patrimônio e Desenvolvimento Urbano. Ouro Preto. Janeiro de 2008a.

PMOP, PREFEITURA MUNICIPAL DE OURO PRETO. Dossiê de tombamento do conjunto urbano e ferroviário de Rodrigo Silva (Núcleo Histórico do Distrito de Rodrigo Silva) - Ouro Preto, MG. Secretaria Municipal de Patrimônio e Desenvolvimento Urbano. Ouro Preto. Janeiro de 2008b.

PMOP, PREFEITURA MUNICIPAL DE OURO PRETO. Dossiê de tombamento do conjunto ferroviário de Miguel Burnier. Secretaria Municipal de Patrimônio e Desenvolvimento Urbano. Ouro Preto. Setembro de 2010.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. Notas sobre a experiência das ferrovias no Brasil. História econômica & história de empresas II.I. [S. l.], v. 2, n. 1, 2012. DOI: 10.29182/hehe.v2i1.48. Disponível em: <https://www.hehe.org.br/index.php/rabphe/article/view/48>. Acesso em: 23 fev. 2025.

RIBEIRO, Eduardo Bacani. Entre braços e brasões: um olhar sobre o desenvolvimento ferroviário no interior paulista. *PosFAUUSP*, São Paulo, Brasil, v. 27, n. 51, p. e162737, 2021. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/posfau/article/view/162737>. Acesso em: 6 fev. 2025.

SCARLATO, Francisco Capuano. Ouro Preto - Cidade Histórica da Mineração no Sertão Brasileiro. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, v.16, n.1, p. 123-141. Servicio de Publicaciones. Universidad Complutense. Madrid, 1996.

SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção*. São Paulo: Edusp, 2006.

SILVA, Fernanda dos Santos. *Remanescências da arquitetura ferroviária em Minas Gerais: uma ferramenta de preservação das estações ferroviárias*. 2019. 170f. Dissertação (Mestrado em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável) - Curso de Pós-graduação em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável, Escola de Arquitetura, Universidade Federal de Minas Gerais.

SILVA, Fernanda dos Santos; CORSINO, Célia Maria. *Patrimônio Ferroviário em Minas Gerais - Bens imóveis*. [S. l.]: IPHAN, 2018, 121 p.

SILVA, Moacir M. F. Um Guia Ferroviário Brasileiro do Fim do Século XIX. *Revista Brasileira de Geografia*, IBGE, 1954, v. 16, n. 2, p. 252-266.

SOUZA, Alexandre Jairo Campos de. *A formação da vila ferroviária da estrada de ferro Goiás na cidade de Araguari – MG: trabalho e cotidiano cercado pelos muros da ferrovia*, 2009. 94 f. Monografia – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia.

SOUZA, Lucas Vilela; RIBEIRO, Rosina Trevisan Martins. A história da arquitetura através da leitura das ruínas: a estação ferroviária de Chiador - MG. In: *5º SEMINÁRIO IBERO-AMERICANO ARQUITETURA E DOCUMENTAÇÃO*. Belo Horizonte, 2018: *Anais...* Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais - UFMG, 2018. Disponível em: <https://www.even3.com.br/anais/arqdoc/69973-A-HISTORIA-DA-ARQUITETURA-ATRAVES-DA-LEITURA-DAS-RUINAS--A-ESTACAO-FERROVIARIA-DE-CHIADOR--MG>. Acesso em: 01 mar. 2025.

TICCIH, The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage. *Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial*. 2003. Disponível em: <https://ticcihbrasil.org.br/cartas/carta-de-nizhny-tagil-sobre-o-patrimonio-industrial/>. Acesso em: 10 jan. 2025.

WICKERT, Ana Paula. NOS CAMINHOS DA FERROVIA: a arquitetura ferroviária da linha Tronco Norte Gaúcha 1883 a 1920. *Cadernos PPG-AU/FAUFBA*, [S. l.], v. 1, n. 1, 2003. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/ppgau/article/view/1539>. Acesso em: 09 dez. 2024.