

UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM AMBIENTE CONSTRUÍDO E
PATRIMÔNIO SUSTENTÁVEL
ESCOLA DE ARQUITETURA

Fernanda dos Santos Silva

Remanescências da arquitetura ferroviária em Minas Gerais: uma
ferramenta de preservação das estações ferroviárias

Belo Horizonte

2019

Fernanda dos Santos Silva

Remanescências da arquitetura ferroviária em Minas Gerais:
uma ferramenta de preservação das estações ferroviárias

Dissertação apresentada na Escola de Arquitetura junto ao Programa de Pós-Graduação em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável da Universidade Federal de Minas Gerais como requisito para a obtenção do grau de Mestre.

Área de Concentração: Bens Culturais, Tecnologia e Território.
Linha de pesquisa: Gestão do Patrimônio no Ambiente Construído
Orientador: Marco Antônio Penido de Rezende.

Belo Horizonte

2019

FICHA CATALOGRÁFICA

S586r

Silva, Fernanda dos Santos.

Remanescências da arquitetura ferroviária em Minas Gerais [manuscrito]: uma ferramenta de preservação das estações ferroviárias / Fernanda dos Santos Silva. - 2019.

170f. : il.

Orientador: Marco Antônio Penido de Rezende.

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Escola de Arquitetura.

1. Ferrovias – estações – Teses. 2. Ferrovias - Conservação e restauração – Teses. 3. Ferrovias - Minas Gerais – História - Teses. 4. Patrimônio histórico – Conservação e restauração - Teses I. Rezende, Marco Antônio Penido de. II. Universidade Federal de Minas Gerais. Escola de Arquitetura. III. Título.

CDD 386.6



**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM AMBIENTE
CONSTRUIDO E PATRIMÔNIO SUSTENTÁVEL**

**Remanescências da arquitetura ferroviária em Minas Gerais:
uma ferramenta de preservação das estações ferroviárias**

Fernanda dos Santos Silva

Dissertação aprovada pela banca examinadora constituída pelos professores:

Prof. Dr. Marco Antônio Penido de Rezende
Universidade Federal de Minas Gerais

Prof. Dr. Alexandre Ferreira Mascarenhas
Instituto Federal de Ouro Preto

Prof. Dr. Tito Flávio Aguiar
Universidade Federal de Ouro Preto

Be o Horizonte, 28 de fevereiro de 2019

ATA DA DEFESA DE DISSERTAÇÃO DA ALUNA Fernanda dos Santos Silva nº de matrícula 2016676609 DO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM AMBIENTE CONSTRUÍDO E PATRIMÔNIO SUSTENTÁVEL DA ESCOLA DE ARQUITETURA DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS. Aos vinte e oito dias do mês de fevereiro do ano de dois mil e dezenove, às quatorze horas na sala 307 da Escola de Arquitetura, situada à Rua Paraíba, número seiscentos e noventa e sete, bairro Funcionários, na cidade de Belo Horizonte, reuniu-se a Comissão Examinadora de Dissertação para julgar o trabalho "Remanescentes da arquitetura ferroviária em Minas Gerais: uma ferramenta de preservação das estações ferroviárias" requisito final para a obtenção do grau de Mestre, na área de concentração "Bens Culturais, Tecnologia e Território". Abrindo a sessão, o orientador professor doutor Marco Antônio Perido de Rezende, após expor as Normas Regulamentares do Trabalho Final, pediu para a aluna iniciar a apresentação do trabalho. Seguiu-se arguição pelos examinadores com a respectiva defesa da candidata. Logo após a comissão reuniu-se, sem a presença da mestranda e do público, para julgamento e expedição do seguinte resultado:

() Aprovação

(X) Aprovação com solicitação das revisões constantes nesta ata, no prazo de 60 dias

() Reprovação

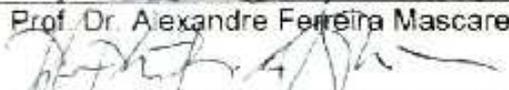
Obs:

O resultado final foi comunicado publicamente ao candidato pelo Presidente da Comissão.

Nada mais havendo a tratar, o Presidente encerrou a reunião e lavrou a presente ata, que será assinada por todos os membros participantes da Comissão Examinadora.

Comissão Examinadora:


Prof. Dr. Alexandre Ferreira Mascarenhas (IFMG)


Prof. Dr. Tito Flávio Rodrigues de Aguiar (UFOP)

Ciente:


Aluna Fernanda dos Santos Silva

Atesto que as alterações exigidas serão cumpridas.

Belo Horizonte, 28 de fevereiro de 2019

Orientadora:


Prof. Dr. Marco Antônio Perido de Rezende (PACPS/UFMG)

Homologado pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação do curso de Mestrado em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável em

Coordenadora


Prof. Dra. Yacy Ara Froner Gonçalves "ad referendum"

Prof. Dra. Yacy Ara Froner
Coordenadora
Programa de Pós-Graduação em Ambiente
Construído e Patrimônio Sustentável (PACPS)
Escola de Arquitetura/UFMG

RESUMO

Esta dissertação intitulada “Remanescentes da arquitetura ferroviária em Minas Gerais: uma ferramenta de preservação das estações ferroviárias” apresenta como principal objetivo propor uma metodologia de trabalho no uso da portaria 407/2010 do IPHAN a partir da investigação das estações ferroviárias remanescentes de Minas Gerais. Para tal, se fez necessário fazer um levantamento do contexto atual das estações remanescentes e apresentar um contexto historiográfico da tipologia no cenário nacional. Assim, espera-se que o trabalho seja mais uma ferramenta de preservação dessa tipologia e que se apresente como mais um recurso de ação preservacionista. Assim sendo, apresenta-se dividido em 03 etapas: a primeira corresponde ao eixo historiográfico da pesquisa onde são abordados o entendimento do patrimônio ferroviário e de sua trajetória que permitiu que o que antes era transporte, hoje passasse a ser entendido como patrimônio. Para tanto, são apresentados, em um primeiro momento, um panorama geral sobre as ferrovias, as discussões sobre a preservação do patrimônio ferroviário no contexto nacional e mineiro, e a percepção do patrimônio ferroviário no âmbito do IPHAN. O segundo eixo da pesquisa apresenta os levantamentos realizados a fim de identificar as estações remanescentes, de tal modo que seja uma ferramenta de referência na construção de um planejamento de políticas institucionais de preservação do patrimônio ferroviário pelo IPHAN-MG. Assim, chegamos ao terceiro eixo da pesquisa que é analisar como esse remanescente vem sendo tratado pelo IPHAN a luz da portaria 407 e a partir dessa análise propor uma abordagem de preservação que possa ler a malha ferroviária mineira, através das estações, como um possível recorte de abordagem para a atuação das políticas preservacionistas dedicadas a essa tipologia.

Palavras-chave: Estação ferroviária. Preservação. Patrimônio Ferroviário. RFFSA.

ABSTRACT

This dissertation named “Remnants of the railroad architecture in Minas Gerais: A tool for the preservation of the rail stations” has as its main goal to propose a work methodology on the use of the decree 407/2010 of IPHAN using as basis the investigation of the remaining rail stations of Minas Gerais. As such, a survey of the current context of the remaining rail stations is necessary and to present a historical context of its typology in the national scenario. In this way, it is the hope that the work becomes a preservation tool of this typology and that it presents itself as another recourse for preservation. As such, it’s divided in 03 stages: the first is connected to the historiographical axis of the research where the understanding of railroad inheritance and its trajectory from a mean of transportation to cultural inheritance is tackled. For such, are presented in a first moment, a general panorama of the railroads, the discussions about the preservation of these sites both on a national level and in Minas Gerais, and the perception of the railroad inheritance sites as such on Iphan. The second research axis presents the surveys made with the goal of identify the remaining stations, in a way that it becomes a reference tool in the construction of an institutional policy planning for the preservation of railroad inheritance sites by IPHAN-MG. In this way we arrive on the third axis of the research that is to analyze how Iphan is handling these remnants in the light of the decree 407 and with this information, propose a preservation approach that can understand the railroad system of Minas Gerais through the stations, as a possible approach cut out for the preservation policies application dedicated for this typology.

Key Words: Rail Station. Preservation. Rail Road Inheritance Sites. RFFSA.

LISTA DE ABREVIATURAS

ABPF – Associação Brasileira de Preservação Ferroviária
AGU – Advocacia Geral da União
CAPF – Comissão Avaliadora do Patrimônio Ferroviário
CDI – Centro de Documentação e Informação
DNEF – Departamento Nacional de Estradas de Ferro
DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
EFAT – Estrada de Ferro Alto Tocantins
EFBM – Estrada de Ferro Bahia Minas
EFCB – Estrada de Ferro Central do Brasil
EFG – Estrada de Ferro Goiás
EFL – Estrada de Ferro Leopoldina
EFM (CM) – Estrada de Ferro Mogiana (Companhia Mogiana)
EF Melhoramentos – Estrada de Ferro Melhoramentos
EFOM – Estrada de Ferro Oeste de Minas
EMD-GM – Electro-Motive Diesel - General Motors
FCA- Ferrovia Centro-Atlântica
FEPASA – Ferrovia Paulista Sociedade Anônima
IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
LPCF – Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário
MPF – Ministério Público Federal
MT – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
PLANSFER– Plano de Saúde dos Ferroviários
PRESERFE – Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário
PRESERVE – Programa de Preservação do Material Histórico do Ministério dos Transportes
RFFSA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
RSM – Rede Sul Mineira
RMV – Rede Mineira de Viação
SE-MG-IPHAN - Superintendência do IPHAN em Minas Gerais
SPM – São Paulo Minas (Viação Férrea)
SPU – Secretaria de Patrimônio da União
SR2 – Superintendência Regional 2 (Inventariança)
TAC – Termo de Ajuste de Conduta
UFBA – Universidade Federal da Bahia
UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
VFFLB – Viação Férrea Federal Leste Brasileiro
VFCO – Viação Férrea Centro Oeste

Sumário

| | | |
|------|--|-----|
| 1 | INTRODUÇÃO | 8 |
| 2 | A TRAJETÓRIA DA FERROVIA PARA O CONTEXTO DE PATRIMÔNIO CULTURAL..... | 17 |
| 2.1 | UM PANORAMA DA CHEGADA DA FERROVIA NO BRASIL | 17 |
| 2.2 | PANORAMA GERAL DAS FERROVIAS MINEIRAS ATÉ 1957 – CONTEXTO PRÉ-RFFSA | 22 |
| 2.3 | A UNIFICAÇÃO DA MALHA FERROVIÁRIA..... | 45 |
| 3. | O CONTEXTO ATUAL DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO MINEIRO: AS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS..... | 49 |
| 3.1 | LEVANTAMENTOS QUANTITATIVOS DOS REMANESCENTES DE ESTAÇÕES | 50 |
| 3.2 | RESULTADOS E ANÁLISES | 97 |
| 4. | POLÍTICAS RELATIVAS AO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO..... | 101 |
| 4.1 | TRABALHOS REALIZADOS | 101 |
| 4.2 | OS OBSTÁCULOS PARA A APLICAÇÃO DA PORTARIA 407/2010..... | 107 |
| 5. | CONSIDERAÇÕES FINAIS..... | 116 |
| 6. | REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS..... | 121 |
| 7. | APÊNDICES..... | 126 |
| 7.1 | ESQUEMA DE DESENVOLVIMENTO DA MALHA POR SUAS EMPRESAS E PERÍODOS | 127 |
| 7.2 | ESQUEMA E MAPA DA ESTRADA DE FERRO BAHIA MINAS | 128 |
| 7.3 | ESQUEMA E MAPA DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL | 129 |
| 7.4 | ESQUEMA E MAPA DA ESTRADA DE FERRO GOIÁS..... | 130 |
| 7.5 | ESQUEMA E MAPA DA ESTRADA DE FERRO LEOPOLDINA | 131 |
| 7.7 | ESQUEMA E MAPA DA REDE MINEIRA DE VIAÇÃO..... | 133 |
| 7.8 | ESQUEMA E MAPA DA VIAÇÃO FÉRREA FEDERAL | 134 |
| 7.9 | ESQUEMA E MAPA DA VIAÇÃO SÃO PAULO MINAS..... | 135 |
| 7.10 | MAPA DE DISTRIBUIÇÃO DOS NÍVEIS DE PROTEÇÃO POR MUNICÍPIOS | 136 |
| 7.11 | MAPA DA MALHA FERROVIÁRIA COM DIFERENTES ESTRADAS FORMADORAS | 137 |
| 7.11 | TABELAS DE USOS E NÍVEIS DE PROTEÇÃO..... | 138 |
| 8. | ANEXOS..... | 161 |
| 8.1 | LISTA DE BENS VALORADOS NO ESTADO DE MINAS GERAIS POR MUNICÍPIOS | 161 |
| 8.2 | LISTA DE BENS FERROVIÁRIOS ACAUTELADOS NO ESTADO DE MINAS GERAIS, A PARTIR DA LISTA DE ICMS CULTURAL DE 2016-2017 DO IEPHA | 163 |

1 INTRODUÇÃO

Em 2007 a Rede Federal Ferroviária S/A, a RFFSA (leia-se 'refesa'), uma das maiores empresas estatais do país é extinta. Para dar procedimentos sobre o que fazer com seu patrimônio e funcionários surge a Lei 11.483/2007.

Com a lei 11.483/2007, sem qualquer preparação prévia, o IPHAN se viu como responsável pela guarda de todo o patrimônio cultural referente ao passivo da RFFSA, que era à época a maior empresa estatal brasileira em quantidade de bens incorporados ao seu patrimônio. O desafio colocado foi e ainda é enorme.

Trata-se desde inventariar todos estes bens móveis e imóveis, a definir quanto a sua valoração ou não e medidas para a sua preservação. Isto sem falar no patrimônio imaterial que ainda não foi verticalizado de forma dirigida e sistematizada pela instituição.

Valoração? Sim, é isso mesmo. A valoração foi um novo instrumento de preservação criado pelo IPHAN especificamente para tratar de bens ferroviários. Podemos dizer que a valoração está para o patrimônio cultural ferroviário assim como o Tombamento está para os demais bens materiais e o Registro para os bens imateriais. E assim como esses, seu reconhecimento se dá mediante a inscrição do bem em uma lista: a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (LPCF).

Não se pode negar a complexidade da tarefa. Após a extinção da empresa foi criada uma Inventariança para dar os primeiros números com relação ao quantitativo do espólio. O universo compreendia os bens móveis, imóveis e rodantes, como edificações – estações, refeitórios, alojamentos, postos telegráficos, moradias dos trabalhadores, etc. – locomotivas, vagões, guindastes e todo e qualquer equipamento de manutenção, bens móveis e integrados como sinos, relógios, bancos, telégrafos, mobiliários além de todo o acervo documental. Segundo José Cavalcanti (2012),

os dados da Inventariança da Extinta RFFSA sinalizam os seguintes números: mais de 52 mil bens imóveis, entre terrenos e edificações; 15 mil itens de bens móveis classificados como histórico pelo programa Preserve e vinculados a convênios assinados pela RFFSA e que, em atendimento ao art. 5º do Decreto nº 6.018/2007, estão automaticamente sendo transferidos para o IPHAN para posterior avaliação por parte do instituto; dois milhões de itens de bens móveis que precisam ser avaliados quanto ao seu valor histórico, artístico e cultural; além de um incalculável acervo documental. Some-se a isso o patrimônio imaterial, representado pelos costumes, tradições e outras influências trazidas pela ferrovia, e que hoje fazem parte do cotidiano de grande parte da população, direta ou indiretamente afetada pela presença da ferrovia (IPHAN, 2012, p.12)

Por outro lado, o papel do IPHAN é definido especificamente na mesma lei em seu artigo 9º:

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 manutenção.

§ 1º Caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário.

§ 2º A preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante:

I - construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos;

II - conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA.

§ 3º As atividades previstas no § 2º deste artigo serão financiadas, dentre outras formas, por meio de recursos captados e canalizados pelo Programa Nacional de Apoio à Cultura - PRONAC, instituído pela Lei nº 8.313, de 23 de dezembro de 1991.

Desta forma, a partir da Lei, o IPHAN passou a contar com essa demanda em sua agenda, e o Patrimônio Ferroviário passou a ser um eixo obrigatório de suas políticas patrimoniais. Conseqüentemente, cada uma das Superintendências Regionais do IPHAN foi chamada a contribuir para este processo.

Este trabalho trata de uma análise de como a Superintendência Regional de Minas Gerais tem buscado responder a este desafio. Mais especificamente, o objetivo deste trabalho foi definir, aplicar e avaliar uma metodologia para sistematizar as informações existentes sobre o patrimônio ferroviário na Superintendência regional do IPHAN MG propondo possíveis novos critérios de valoração a partir dos resultados da aplicação desta metodologia.

Como objetivos específicos destacamos: 1) Definição das unidades de análise e recortes temporais e espaciais; 2) Identificar no acervo de estações remanescentes as que estão em uso e as que estão sem uso; 3) Indicar uma metodologia de trabalho para registro e valoração das estações.

Essa sistematização de informações pretende funcionar como apoio para a realização de pesquisas, reflexões, discussões e tomadas de decisões acerca do posicionamento conceitual e operacional da Instituição no que se refere a essa tipologia de patrimônio.

Por isso sua importância, ao propor uma estratégia para organizar e efetivamente organizar informações cartográficas e textuais visando constituir um material de referência na construção de um planejamento de políticas institucionais de preservação do patrimônio ferroviário pelo IPHAN-MG.

Some-se a isto as novas propostas para valorização das estações ferroviárias que mostraram sua eficácia ao efetivamente constituírem parte de processos efetivados pelo IPHAN-MG como se verá adiante.

1.2 METODOLOGIA

O primeiro grande desafio para o desenvolvimento do trabalho foi definir os recortes temporais e territoriais para que se fizessem as análises das informações. Após o estudo dos arquivos existentes e das características do patrimônio em análise, percebeu-se que como a RFFSA se formou na verdade a partir de vários troncos e linhas que foram a ela incorporados. Desta forma, claramente estes troncos e linhas deveriam constituir as unidades básicas de análise.

Isto ajudou a definir também o recorte temporal mostrando a importância de se recuperar a história de criação de cada um destes troncos e linhas. No capítulo 4, retomaremos de forma mais demorada esta discussão. Por outro lado, os

resultados desta definição permitiram a estruturação desta história e características como é apresentado no capítulo 2.

Evidente que não seria possível, no tempo que teríamos de pesquisa, identificarmos e analisarmos todos os bens da RFFSA, mesmo que fosse apenas em Minas Gerais. Como já foi dito, após a extinção da Rede, em 2007, estimou-se que seu patrimônio ultrapassava o número de 52 mil bens imóveis em todo o território nacional, além de bens móveis e os bens de natureza imaterial.

Cabe um esclarecimento antes de avançarmos. A Lei do ferroviário, como ficou conhecida a 11.483/2007, trata exclusivamente do espólio da Rede Federal Ferroviária Sociedade Anônima, a RFFSA. Identificamos de antemão que a partir dela a Rede passou a representar todo o patrimônio ferroviário, que na verdade extrapola o que detinha a RFFSA. Mas nos enquadramos nesse recorte para tornar viável a análise de valoração. Outros bens que não pertenceram a RFFSA não podem ser preservados mediante a Lei, e devem buscar outros meios como o tombamento. Isso também direciona nossa análise para a valoração em nível nacional, uma vez que a Lei determina que caberá ao IPHAN as ações de preservação.

Considerando a inviabilidade de lidar com tamanho acervo, propusemos um recorte mais real e condizente com o programa desse mestrado, a partir das estações ferroviárias. De fato, são as estações ferroviárias os tipos de bens mais requisitados para a atuação do IPHAN pelas instituições que cobram implantações de políticas públicas, a exemplo do Ministério Público, ou mesmo da sociedade civil. Assim sendo, definimos que serão sobre elas os nossos levantamentos e compreendemos que direcionar a análise para esses exemplares seria um bom ponto de partida. Além disso, é importante lembrar, que em Minas Gerais os bens móveis ferroviários já contam com um plano de gestão estabelecido, como abordaremos adiante, no capítulo 2.

Há ainda outra justificativa, e aqui, peço licença para falar em primeira pessoa do singular. Além da afinidade com o tema, uma vez que ele proporciona a

mescla entre História, Arquitetura e Conservação e Restauro de bens, áreas as quais venho dedicando meus estudos há anos, o tema também foi escolhido pela oportunidade de, através da experiência vivenciada por mim, na Superintendência do IPHAN em Minas Gerais, enquanto estudante do Mestrado Profissional de Preservação do Patrimônio Cultural (PEP-IPHAN), acompanhar e desenvolver tarefas relacionadas ao Patrimônio Ferroviário neste estado.

Por isso, vale ressaltar que o enfoque desse trabalho será dado para o nível federal de preservação. Ele é resultado de observações e trabalhos realizados ao longo de dois anos (2016-2018) que tinham como objetivo justamente, compreender o universo ferroviário no estado e com isso propor soluções para o que já se configurava como um grande desafio para a Instituição.

Observei, ao longo das atividades lá desenvolvidas, que são as estações os tipos mais requisitados para avaliação pois elas representam o coração da ferrovia nas cidades nas quais a malha passava. Por tal razão, elas são capazes de absorver a memória ferroviária de forma única. E como mencionado no artigo 9º da Lei, o que deve ser preservado é a memória ferroviária. Como já foi rapidamente comentado, cabe observar que dentre os bens imóveis para além das estações, há compartimentos, armazéns, espaços de sinalização e telecomunicações, casa de telégrafos, refeitórios e restaurantes, postos de assistência da Rede, rotundas, oficinas, vilas, locais de moradia e dormitórios, pontes, túneis, caixas d'água, centros recreativos, e outros. Mas, daremos aqui atenção às estações ferroviárias.

A Lei motivou a criação de um novo instrumento de acautelamento dentro do IPHAN. A Portaria 407/2010 estabelece a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, define e dá procedimentos administrativos para os processos de valoração dos bens ferroviários. É justamente sobre esse instrumento que a política dos últimos anos tem se debruçado e foi a partir dele que o problema desse trabalho se formou.

Sendo assim, a estratégia foi através de um levantamento, as estações

ferroviárias remanescentes, caracterizar possíveis recortes de atribuição de valor como proposta de diretrizes para uma nova metodologia, e conseqüentemente, verificar a viabilidade dessa abordagem.

1.2.1 PARTES DO TRABALHO

Dividimos o trabalho em etapas de pesquisa, que definiram os capítulos do trabalho. No primeiro, é apresentado o contexto historiográfico onde são abordados o entendimento do patrimônio ferroviário e de sua trajetória que permitiu que o que antes era transporte, hoje passasse a ser entendido como patrimônio.

Para tanto, são apresentados, em um primeiro momento, um panorama geral sobre as ferrovias, as discussões sobre a preservação do patrimônio ferroviário no contexto nacional, e a percepção do patrimônio ferroviário no âmbito do IPHAN. A seguinte abordagem centra-se na compreensão do valor à luz da Portaria do IPHAN 407/2010.

O segundo eixo da pesquisa refere-se à investigação de identificação das estações ferroviárias. Desta forma, são expostos todos os levantamentos realizados a fim de identificar as estações remanescentes.

Por fim, chegamos ao terceiro eixo da pesquisa que fez um recorte de atribuição de valor. Recorte que funciona como um exercício para validar a viabilidade do estudo. Foi um recorte específico que pode ser utilizado para a valoração de estações. Mas outros recortes podem ser dados, desde que seja possível identificar uma narrativa através dele e que dela se possa trabalhar uma política preservacionista que estabeleça uma conexão com o conceito de memória ferroviária.¹

¹ Durante minha trajetória como mestranda no IPHAN propus outras narrativas e outros recortes, ligados ao contexto histórico, econômico e de usos dos bens inseridos no cotidiano.

1.2.2 REFLEXÕES METODOLÓGICAS FINAIS

Uma das primeiras demandas apresentadas para esta autora, no trabalho na Superintendência do IPHAN, foi a de fazer a leitura dos Inventários dos bens Imóveis do Patrimônio Ferroviário, que foram contratados em 2009. A atividade pretendia criar uma aproximação com a dimensão desse universo e conseguir assim, compreender o panorama geral para posterior sistematização de informações.

Após esse contato, uma reflexão que saltava aos olhos era a de que, sendo os inventários instrumentos de conhecimento e base para planejamento e gestão, não havia uma tabulação das informações levantadas por eles, de modo que era necessário desenvolver quantitativos e mapeamentos mais abrangentes que fossem capazes de fornecer subsídios para qualquer problematização.

Partindo desses levantamentos seria possível termos uma real dimensão dos bens imóveis que aguardam por políticas e seria viável articular a estratégia mais adequada de proteção.

Outra reflexão que se tornou necessária (urgente) no contexto de desenvolvimento desses trabalhos foi problematizar a forma como estas ações vem se fazendo. Após onze anos de políticas voltadas para o patrimônio ferroviário, desde a implantação da Lei 11.483/2007, e oito anos da Portaria nº 407/2010, o que se observa e também é colocado por alguns técnicos do IPHAN, é que justamente a ausência de um panorama mais abrangente tem sido responsável por ações que muitas vezes não condizem com a real necessidade de preservação dos bens.

A Lei do ferroviário (11.483/07) traz um termo tão vago quanto polêmico: memória ferroviária. Talvez esteja nesse termo os grandes desafios de atuação do IPHAN. O que contém memória ferroviária? Os valores que envolvem essa memória podem ser históricos, arquitetônicos, arqueológicos, paisagísticos, de uso, de raridade, universais, estéticos, sociais, científicos e/ou tecnológicos (Carta de Nizhny Tagil, 2003), ou ainda, como categoriza Meneses (2009, p.35)

valores afetivos, cognitivos, formais, éticos e/ou pragmático. E como congregador de todos eles há o valor de memória que, como bem sinaliza Freire, et. al (2012, p. 19):

O valor de memória, que perpassa e dá sentido aos demais valores, pois ordena e permite a releitura dos diversos vestígios (materiais e imateriais) presentes, estabelecendo nexos entre o passado, o presente e o futuro, possibilitando o reconhecimento dos espaços perdidos e reconectando seus elementos fragmentados (FREIRE, et. al 2012, p. 19).

Logo, se inicialmente, parece ser puramente um trabalho de análise quantitativa para identificação das estações ferroviárias remanescentes, o que discuti nesse texto foi os parâmetros e critérios que podem ser utilizados para lidar com esse quantitativo, usando para isso o recorte das estações ferroviárias e buscando através dessa discussão, ao menos avançar no entendimento de formas para se trabalhar a memória ferroviária.

Do ponto de vista de fundamentação teórica optou-se por apresentar os autores e discuti-los não em um capítulo a parte, mas dentro do contexto em que se aplicam procurando se evitar situações em que os embasamentos teóricos acabam por não se articular organicamente com o desenvolvimento do trabalho

Para compreender esse discurso que torna o transporte do futuro no patrimônio do passado, recorreremos aos trabalhos produzidos por Anna Finger (2013), Lucina Matos (2015), Prochnow (2013). Já no segundo capítulo utilizamos como fonte primária os inventários produzidos pelo IPHAN, que documentaram a maior parte das edificações além das informações sistematizadas por Ralph Mennucci Giesbrecht em seu blog Estações Ferroviárias.²

² Ver em <http://www.estacoesferroviarias.com.br>

E finalmente no capítulo 3, em que propomos algumas diretrizes de metodologia de aplicação da portaria nos amparamos na própria vivência de trabalho, nas entrevistas e reunião em que vinham à tona as principais dificuldades de atuação e o que se ansiava superar. Neste capítulo dialogamos com a Portaria 407/2010 do IPHAN e com a Lei 11.483/2007.

Por fim, apresentamos nos anexos todos os mapas, tabelas e gráficos que foram realizados a partir do levantamento realizado.

2 A TRAJETÓRIA DA FERROVIA PARA O CONTEXTO DE PATRIMÔNIO CULTURAL

Neste capítulo apresentamos o contexto que permitiu que o transporte ferroviário entrasse na agenda do IPHAN de forma tão específica. Embora seja a Lei 11.483/2007 que sentenciou essa medida nos formatos vigentes houve uma série de medidas anteriores que culminaram para a situação atual.

Para tanto, são apresentados, em um primeiro momento, um panorama geral sobre as ferrovias, e a percepção do patrimônio ferroviário no âmbito do IPHAN. A seguinte abordagem alcança a compreensão do valor ferroviário à luz da Portaria do IPHAN 407/2010.

2.1 Um panorama da chegada da ferrovia no Brasil

Embora a Rede Federal Ferroviária Sociedade Anônima (RFFSA) seja o objeto central da Lei 11.483/2007 e seja a Lei a motivadora da nova política de preservação do IPHAN, não seria possível falarmos da trajetória da ferrovia no Brasil, sem antes falarmos das estradas formadoras. Ou seja, as primeiras estradas de ferro do estado que cem anos depois de seus avanços pelo interior de Minas culminariam com a incorporação delas pela RFFSA.

Outro motivo que torna essa abordagem essencial é o fato de que foi a partir da forma como as ferrovias se dividiram que fizemos os levantamentos das estações remanescentes, ou seja, a partir das grandes companhias ferroviárias que abriram malha no estado. Cada estrada foi construída por concessões de empresas estrangeiras diferentes ou por iniciativa de elites locais e por isso, tiveram seus desenvolvimentos e influências de formas muito distintas entre si.

Em 1854 nascera a primeira estação ferroviária, no Rio de Janeiro, planejada, executada e financiada pelo Barão de Mauá, estação Magé. Dalí para a frente,

a história da ferrovia no Brasil teve muitos altos e baixos e a presença marcante do capital estrangeiro que seria responsável não apenas pela arquitetura ferroviária desenvolvida, mas também influenciaria a forma como hoje aplicamos a política de valoração dos bens, e que se configura como um grande problema nas ações preservacionistas. Isso porque o modelo brasileiro segue o modelo inglês em que o terreno e a edificação são bens diferentes, com escrituras e documentos de posse diferentes. Pode parecer um detalhe, mas na prática isso gera uma confusão enorme uma vez que, pela Lei, bens operacionais e não operacionais são geridos por diferentes instituições. Mas trataremos disso mais adiante.

Inicialmente cabe apresentar as estradas formadoras. Se foi a RFFSA apenas um momento de toda história que se iniciou mais de um século antes, quando se depositou na ferrovia o sonho de colocar no mundo o nome do Brasil como uma grande nação, voltemos a esse momento em que o modal era a maior aposta nacional. Já dizia Machado de Assis que o Brasil engatinhava e que só passaria a andar, em cima dos trilhos do trem.

Segundo Pimenta (2010, p.42) desde a construção da estação de Magé, o objetivo era “ir a Minas”. Mas demorou bastante até que a malha em Minas Gerais fosse minimamente conectada com pontos estratégicos de escoamento. Antes, Recife, Bahia, Rio de Janeiro e São Paulo desenvolveram a malha com menor dificuldade. Procurando atrair investidores, o governo implantou um sistema de concessões, que se tornou característico da política de infraestrutura do então Império. Entre o final do século XIX e início do século XX foram efetuados investimentos significativos para a construção de linhas férreas, oriundos, entre outros, de investidores britânicos. Portanto, o modelo britânico foi o que mais se implantou no país.

Das ferrovias que passavam pelo território mineiro e que seriam incorporadas mais tarde pela RFFSA destacam-se sete: Estrada de Ferro Central do Brasil (antiga Estrada de Ferro Dom Pedro II) EFCB; Estrada de Ferro Leopoldina (EFL), Estrada de Ferro Mogiana (EFM, ligada a São Paulo); Estrada de Ferro Goiás

(EFG, ligava-se a Goiás); Estrada de Ferro São Paulo Minas (SPM); Estrada de Ferro Bahia-Minas (posteriormente incorporada pela Viação Férrea Federal Leste-Brasileiro (VFFLB) e finalmente a Rede Mineira de Viação (RMV) que em 1931 tornou-se a maior ferrovia do Brasil em extensão e foi a união de sucessivas incorporações de 12 estradas anteriores, incluindo a Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM).

O Brasil desde o fim do século XIX desejava a instauração de um processo de industrialização, urbanização, maior participação no mercado mundial, e tinham na ferrovia a ideia de progresso civilizador. Como afirma Salgueiro (1987, p.10), a modernização das cidades mineiras se deu de forma desigual. Algumas cidades ingressam mais cedo na modernidade e outras mantem-se a margem, especialmente aquelas que não são pontos de cruzamento das ferrovias.

Observamos, ao fazermos os levantamentos, a importância desses pontos de cruzamento, os chamados entroncamentos de linha. Esperávamos que nesses pontos encontrássemos exemplares diferenciados e mais monumentais, em decorrência do próprio caráter articulador e estratégico no território. Mas isso não necessariamente foi um padrão. Aliás, segundo depoimentos obtidos a partir de conversas com ex-ferroviários e engenheiros da Rede o que se percebe é que muitas vezes os entroncamentos nem eram os principais pontos da malha.

De qualquer forma, a importância das estradas em Minas Gerais sempre foi enorme. Um dos principais objetivos iniciais era atender a demanda de exportação de matéria-prima, sobretudo do café. E é por isso que vemos uma concentração de malha no Sudeste, onde a economia cafeeira mais se desenvolveu. E até hoje observamos esse objetivo – transporte de mercadorias – como um dos principais motivadores da sobrevivência da ferrovia. Em Minas, grande parte dos produtos frutos da mineração são transportados atualmente

via ferrovia, e segundo Carlos Bicalho, ex-engenheiro da RFFSA que hoje trabalha na Inventariança Regional 2 (Belo Horizonte), estima-se que mais de 40% dos produtos de exportação em algum momento passam por ferrovias.

Mas o cenário foi se diversificando com os mais variados tipos de produtos da agricultura que se espalhava em todo o território, e em Minas, muitas estações e desvios de malha foram criados para atender a distribuição da produção de várias fazendas. Cidades chegaram a surgir a partir de uma simples estação ferroviária. Algumas outras tiveram seus espaços urbanos completamente alterados priorizando e centralizando a estação.

A estação era tão importante para as cidades, que o tempo se dava em função dela. A rotina se adaptava de acordo com o sino da estação, com a chegada e partida do trem. As moradias dos operários da Rede imprimiam nas cidades o padrão construtivo e a monotonia característica das vilas operárias. O ritmo da vida cotidiana passava a ser o ritmo da ferrovia: o ritmo da industrialização.

Aliás, Anna Finger, (2013) em sua primorosa tese de doutorado³, categoriza quatro momentos da ferrovia no Brasil: o primeiro momento (1852-1873) marcado pela exportação agrícola e mineradora e pelas concessões para o capital estrangeiro, o segundo (187-1889) 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).

Não cabe aqui, detalhar cada um desses momentos. Para compreendê-los de forma profunda, a tese de Finger, “Um Século de Estradas de Ferro – Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957” seja talvez o trabalho atual mais completo disponível para esse fim.

³ FINGER, Anna Eliza. **Um século de estradas de ferro: arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957.** 2013. 465 f., il. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) — Universidade de Brasília, Brasília, 2013.

De todo modo, algum contexto se faz necessário visando alcançar os objetivos do trabalho. Finger lembra que como o Brasil implantou a ferrovia tardiamente, em comparação com outros países, a tecnologia básica para o seu desenvolvimento já tinha se dado, e por sermos na época um país basicamente agrícola (em expansão) e formado por uma sociedade escrava e sem mão de obra qualificada, era inviável destinar para as obras da ferrovia capital e mão de obra, tornando os investimentos estrangeiros cada vez mais atrativos.

Visando atrair investimentos estrangeiro, em meados do século XIX o país passou por uma “reforma econômica”, com a publicação de diversas leis que, associadas aos acordos comerciais previamente estabelecidos, viabilizaram a entrada de grandes somas de capital. Esses investimentos se deram na forma de empréstimos aos governos ou de empresas sediadas na Europa e que atuavam em setores tão distintos como articulação territorial, infraestrutura, transporte, bancos, empreendimentos agrícolas e industriais e serviços de “modernização urbana” (como serviços públicos de iluminação, gás, eletricidade, abastecimento de água, coleta de esgoto, estradas, instalações portuárias e de transporte marítimo), demandas que cresceram com a abolição do trabalho escravo e foram finalmente transformadas em política oficial com a República, numa tentativa de modernização que livrasse o Brasil do estigma de “ex-colônia”(FINGER, 2013, p.42).

O tema da ferrovia já vinha sendo tratado desde 1835, quando surge o Decreto Feijó, que previa a concessão de privilégios para a construção de estradas de ferro, mas que não gerou repercussão devido ao momento político e econômico do país. Até 1852 várias concessões não saíram da teoria pois o investimento era superior ao lucro inviabilizando os projetos. Apenas com a incorporação de mais incentivos do governo é que começaram as primeiras investidas no setor, que partiram tanto do capital estrangeiro como do capital privado nacional das elites agrárias que ansiavam pelo trilho do trem nas portas de suas fazendas.

Mas realmente foi o investimento estrangeiro o responsável pela alavancada das companhias no Brasil. Não apenas de capital, mas de materiais e profissionais especializados, principalmente britânicos. As primeiras estradas eram construídas de forma isolada a partir de interesses individuais, e com o tempo se percebeu a ineficácia e falta de articulação entre as malhas.

Na verdade, tanto influências internas como externas contribuíram para que o

crescimento da malha se desse de forma muito lenta. Entre as principais influências internas pode citar-se as dificuldades de implantação de trilhos em terrenos acidentados, falta de mão de obra especializada, baixa lucratividade e falta de interseção dos caminhos em função das diferenças de bitola⁴. Já entre as influências externas destaca-se a Primeira Guerra Mundial, que provocou a brusca redução de importação de materiais para a construção e profissionais chegando a colapsar várias companhias e forçar a estatização e prejuízos delas por parte do governo nacional e província.

Ao mesmo tempo, em função de problemas econômicos, várias empresas começaram a ser entregues ao Governo, que teve de assumir a responsabilidade sobre sua operação para evitar a paralização nos transportes do país, levando-o a controlar grande parte da malha ferroviária brasileira. (FINGER, 2013, p.50)

E neste vai e vem de circunstâncias a ferrovia se formava. Vejamos, a seguir, como isso se deu especialmente em Minas Gerais.

2.2 Panorama geral das ferrovias mineiras até 1957 – contexto pré-RFFSA

O contexto político e econômico para a implantação das ferrovias brasileiras foi variado. Em Minas as estradas nasceram a partir de planejamentos feitos previamente e também de forma desordenada, às vezes articulando companhias isoladas, às vezes apenas motivadas por interesses individuais.

A partir dos trabalhos de Anna Finger desenvolvemos uma espécie de árvore genealógica (Figura 1) das estradas formadoras que viriam a compor a RFFSA posteriormente (Finger cedeu ao IPHAN-MG materiais de sua pesquisa de doutorado e foi a partir desse material que essa “árvore” foi construída). Nela expomos desde as pequenas linhas até o momento das principais companhias.

⁴ **Bitola** é a largura determinada pela distância interna medida entre dois trilhos paralelos.

Primeira estrada de ferro a entrar no estado mineiro pela estação de Chiador, inaugurada pelo imperador Dom Pedro II em 1869, a Central do Brasil, diferente de muitas estradas de ferro no Brasil, não foi uma junção de estradas anteriores (FIGURA 3). Denominada anteriormente de Estrada de Ferro Dom Pedro II essa ferrovia ainda se configura como a espinha dorsal de todo o seu sistema.



Fig.3 Estação Ferroviária de Chiador Foto Gutierrez L. Coelho, 2012.

A EFCB foi concebida para atender à necessidade do escoamento da produção dos produtos agrícolas destinados à exportação e ao abastecimento interno. Seu traçado e abrangência, ampliada pelos entroncamentos, faziam com que as cargas e os passageiros transportados pela Central fossem bastante diversificados.

O primeiro trecho foi entregue em 1858, da estação Dom Pedro II até Belém (Japeri) e daí subiu a serra das Araras, alcançando Barra do Piraí em 1864. Dali a linha seguia para Minas Gerais, atingindo Juiz de Fora em 1875. A intenção era atingir o rio São Francisco e dali partir para Belém do Pará. Depois de passar a leste da futura Belo Horizonte, atingindo Pedro Leopoldo em 1895, os trilhos atingiram Pirapora, às margens do São Francisco, em 1910. A ponte ali construída foi pouco usada: a estação de Independência, aberta em 1922 do outro lado do rio, com destino a Buritizeiro, foi utilizada por pouco tempo, e o que

poderia ser a promoção da integração territorial nacional, não chegou a ter suas obras finalizadas.

Em 1948, a linha foi prolongada até Monte Azul, final da linha onde havia a ligação com a V. F. Leste Brasileiro que levava o trem até Salvador. Pela linha do Centro passavam os trens para São Paulo (até 1998) até Barra do Piraí, e para Belo Horizonte (até 1980) até Joaquim Murtinho, estações onde tomavam os respectivos ramais para essas cidades. Antes desta última, porém, havia mudança de bitola, de 1,6m para métrica, na estação de Conselheiro Lafaiete.

A bitola é a distância entre as paralelas na implantação dos trilhos. Alguns trechos tinham a bitola de 1,6 metro, outros de 1 metro, e a EFOM implantou a bitolinha que tinha 76cm. Essas variáveis acabavam por dificultar a conexão das estradas, uma vez que havia a necessidade de trocar as mercadorias de comboio para avançarem no território. Isso ocorreu em função dos diferentes momentos de construção e dos empreendimentos serem particulares e não planejados de forma conectada.

Na baixada fluminense andam até hoje os trens de subúrbio. Entre Japeri e Barra do Piraí havia o "Barrinha", até 1996, e finalmente, entre Montes Claros e Monte Azul os trens de passageiros sobreviveram até 1996. Finalmente, a linha inteira ainda existe para trens cargueiros.⁶ (FIGURA 4).

⁶ Disponível em: <www.estaçõesferroviarias.com.br>. Acesso em 16 de março de 2017.

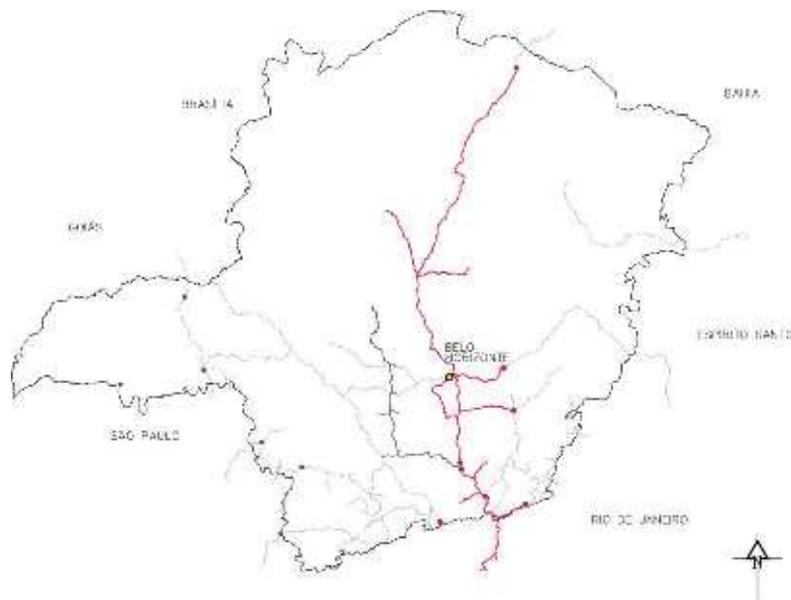


Fig.4 – Mapa esquemático das principais linhas férreas de Minas Gerais com destaque, em vermelho, para a Estrada de Ferro Central do Brasil. Elaborado pela autora, 2017.

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. Se considerarmos ainda, o início da malha no Rio de Janeiro em 1858, e o trecho da Variante Barbacena-Carandaí, que foi construído entre 1950 e 1975, chegamos a 117 anos de obras ferroviárias, observando que ao longo desse período não houve lacunas muito expressivas de intervalos de tempo sem ampliações. Nota-se também que ao longo de toda a estrada há um padrão arquitetônico nas estações, sendo 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. Mesmo em ramais que foram encampados pela Central do Brasil, como o de Mercês, que até 1910 pertencia a Estrada de Ferro do Rio Doce ou o Ramal de Diamantina que até 1923 era da E.F.Vitória- Minas.

- EFBM – Estrada de Ferro Bahia Minas

[...] antes mesmo do badalar do sino da Igreja Matriz, às cinco horas, a maior parte da população já se movimentava na agradável manhã, sob grande expectativa, enquanto grupos de exaltados com instrumentos musicais improvisados percorriam as ruas centrais, acordando os retardatários, convocando-os para o maior acontecimento do primeiro século da existência da Cidade, a inauguração da Estação da Estrada de Ferro Bahia e Minas.⁷

A E. F. Bahia a Minas começou a ser aberta em 1881, ligando Caravelas, no litoral baiano, a serra de Aimorés em Minas Gerais, um ano depois. Somente em 1898 a ferrovia alcançou Teófilo Otoni, e em 1918, Ladainha. Em 1930 atingiu Schnoor. Em 1941, chegou a Alfredo Graça, e, em 1942, em Araçuaí, seu ponto final definitivo. A ferrovia originalmente pertencia à Província da Bahia; em 1897 passou a ser propriedade do Estado de Minas Gerais. Em 1965, foi encampada pela Viação Férrea Federal Leste Brasileiro (VFFLB) e um ano depois, 1966, foi extinta. Houve planos para a união da ferrovia com a Vitória-Minas, no entanto isso não ocorreu.

A Estrada de Ferro Minas Bahia tinha por objetivo ligar Minas Gerais ao porto de Caravelas, na Bahia facilitando assim o comércio e escoamento da madeira. Como o porto não foi implantado, a ferrovia buscou a sua viabilização por meio do comércio do café, que não prosperou, e outros produtos. Nesse contexto a ferrovia foi transferida ao Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF) e à Viação Férrea Centro-Oeste (VFCO), e finalmente incorporada pela Rede Ferroviária Federal S.A. quando foi desativada em 1966.⁸

A Baiminas, como ficou conhecida, transportava principalmente cereais, café e madeira, e foi responsável pela fundação e desenvolvimento de muitas cidades e vilas por onde sua malha passava. Seus quase 600km ligaram o Jequitinhonha ao Atlântico, de Araçuaí a Ponta de Areia - porto que recebia navios da costa do Sudeste (FIGURA 5).

⁷ Revista Confronto. Teófilo Otoni: Junho de 1979. p. 10. Apud NOVAIS, Weber Bezerra. Bahia-Minas: Caminhos de Ferro em Teófilo Otoni, 2010. Disponível em:

<http://www.fenord.edu.br/revistaaguia/revista2013/textos/artigo%2010.pdf>. Acesso em 09/nov de 2017.

⁸ Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/baiminas/bahia-minas.htm>. Acesso em 09 de novembro de 2017.

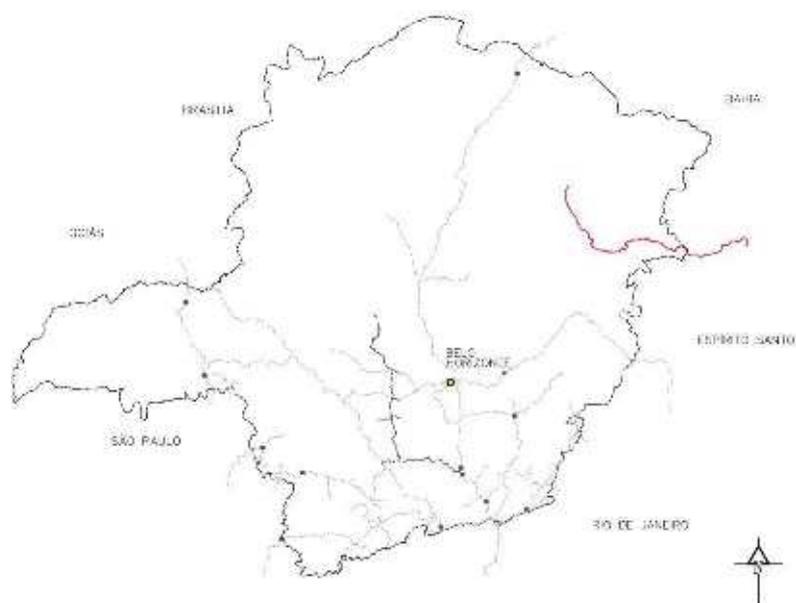


Fig.5 – Mapa da malha ferroviária de Minas Gerais. Em vermelho a Estrada de Ferro Bahia-Minas (EFBM). Elaborado pela autora,2017.

Jaime Gomes (s/d s/p⁹), autor de “Um trem passou em minha vida”, destacou que “milhares de pessoas se deslocaram para aquela região. Montaram engenhos, serrarias e olarias; fundaram vilas, povoados e até cidades. Parte do Sul baiano e do Nordeste mineiro prosperaram, milagrosamente”. O avanço econômico é mostrado em números. De 1935 a 1944, por exemplo, o volume nos vagões de carga passou de 76.874 toneladas para 174.161 toneladas (aumento de 126%). O total de passageiros subiu em escala maior em um período menor, de 51,3 mil pessoas em 1935 para 373 mil homens e mulheres em 1940 (acréscimo de 627%).¹⁰

Os imóveis que pertenceram a Estrada de Ferro Bahia-Minas (Araçuaí a

⁹ Disponível em:

<https://www.em.com.br/app/noticia/economia/2015/08/02/internas_economia,674427/ferrovia-bahia-minas-em-refaz-o-trajeto-da-linha-ferrea.shtml> Acesso em 15 de novembro de 2017.

¹⁰ Disponível em:

https://www.em.com.br/app/noticia/economia/2015/08/02/internas_economia,674427/ferrovia-bahia-minas-em-refaz-o-trajeto-da-linha-ferreas.html Acesso em 09 de novembro de 2017.

Caravelas), passaram a integrar o patrimônio da RFFSA, nos termos da Lei nº3.155, de 13/03/1957 e posteriormente foram erradicados via DECRETO nº 58.341, de 03/05/1966. De acordo com o DNIT, todas as estações e bens do trecho foram vendidos para as Prefeituras dos Municípios aos quais os referidos bens pertencem.

Por isso, apesar de ter sido mencionada aqui, porque foi uma importante companhia para o elo com o nordeste, não pode ser valorada pela Portaria 407/2010, visto que, esses bens já não faziam parte do patrimônio da RFFSA, desde 1966, quando foram vendidos aos municípios, após o processo de erradicação da linha.

- EFG – Estrada de Ferro Goiás¹¹

Essa estrada surgiu da necessidade de criar melhorias no estado goiano. Ela integrou a região à malha ferroviária nacional, rompendo o forte isolamento geográfico que marcou o estado até princípios do século XX.

Criada em 1872 com capital das oligarquias cafeeiras paulistas, desde fins do século XIX já era considerada uma das maiores ferrovias brasileiras do período, ligando Campinas - SP a Araguari - MG na linha tronco, além de vários outros ramais. Para uma época em que não havia muitas opções de transportes, ser “ponta de trilhos” constituía uma situação bastante vantajosa para a cidade, que controlava o comércio em uma vasta área de localidades ainda não atingidas pela ferrovia.

Os moradores desses lugares tinham que se deslocar até Araguari para seguir aos grandes centros ou para embarcar sua produção. Na cidade também era possível comprar produtos manufaturados e outros gêneros considerados raros.

¹¹ Este texto foi baseado no inventário do Iphan. O histórico mais amplo da EFG foi realizado no Inventário do Patrimônio Cultural Ferroviário, em 2009 pelo IPHAN e pode ser acessado no Centro de Documentação e Informação na Superintendência de Minas Gerais em Belo Horizonte.

Araguari soube aproveitar bem seu ponto territorial estratégico. Foi uma época de intenso desenvolvimento para o município, que graças à ferrovia servia de entreposto comercial entre grandes centros nacionais como Rio de Janeiro e São Paulo, e toda a zona além do rio Paranaíba (Reis, 1993).

De certa forma, não havia interesse local de que a ferrovia prolongasse seus trilhos pelo sertão de Goiás adentro, o que poderia tirar a condição vantajosa de Araguari e, numa escala maior, a condição estratégica de Minas Gerais controlando o intercâmbio comercial com Goiás.

Em 1906, a EFAT (Estrada de Ferro Alto Tocantins) teve seu nome modificado para Estrada de Ferro Goyaz – EFG. Em 1907, o ponto inicial foi alterado para Formiga - MG, onde as obras da Estrada de Ferro Oeste de Minas - EFOM estavam paralisadas.

A “Oeste”, como a EFOM também era chamada, foi criada pela Lei Provincial nº1914, de 29 de julho de 1872. Pelo Decreto nº862, de 10 de outubro de 1890, ela tinha a concessão para construir uma ferrovia desde Angra dos Reis - RJ até Catalão - GO. Porém, o trecho além de Formiga - MG foi transferido para a concessão da EFG. De acordo com a ideia do então presidente Affonso Pena, a medida tinha o objetivo de privilegiar a EFOM, que desde 1903 era uma empresa federal, em detrimento da Mogiana, que era particular e sediada no estado de São Paulo. Além do mais, a EFOM teria ligação com o litoral, condição de que a Mogiana não dispunha. Um outro fator importante, e que não fica tão perceptível numa primeira análise, é que todo o material para a ferrovia em construção teria que ser transportado por outra ferrovia, gerando boa receita para a existente.

Neste mesmo ano, foram iniciados os trabalhos da EFG em Formiga - MG, ficando pronto o primeiro trecho, que chegou à Arcos - MG já no ano seguinte, 1904. Era a oitava ferrovia em solo mineiro. Em 1909, o decreto 7.562 organizou novamente a EFG, que passou a avançar também no trecho que partiria de Araguari, em Minas Gerais, em direção à Goiás. (Lima, 2003).

Os trilhos alcançaram às margens do Rio Corumbá em 15 de novembro de 1914.

A estação de Roncador, que é o nome de um córrego das proximidades, foi construída 16 quilômetros adiante da estação de Urutaí. Mas a partir daí, com o início da Primeira Grande Guerra, houve intensas dificuldades operacionais e financeiras na aquisição e construção da ponte metálica, que deveria ser importada da Europa, já que no Brasil não se fabricava esse tipo de material. (Cavalcante, 1978).

A partir daí, a história da Estrada de Ferro Goiás mudou radicalmente. Em 1920, a ferrovia faliu e acabou sendo encampada pelo Governo Federal. O trecho de Formiga até Patrocínio foi transferido para a Estrada de Ferro Oeste de Minas - EFOM, enquanto o trecho Araguari-Roncador permanecia como Estrada de Ferro Goiás, agora de caráter federal (Lima, 2003).

Nos anos seguintes a 1935, a antiga EFOM, integrada desde 1931 à Rede Mineira de Viação - RMV deu prosseguimento ao trecho que pertenceu à EFG, no Alto Paranaíba, anos antes. A partir de Patrocínio - MG, que era ponta dos trilhos desde 1918, os trabalhos continuaram em 1937, rumo ao rio Paranaíba, chegando à cidade mineira de Monte Carmelo.

Cinco anos depois, a empresa continuou o restante do trajeto e construiu a ponte sobre o rio Paranaíba, entre Douradoquara - MG e Três Ranchos - GO, chegando até Ouvidor - GO, onde já existia uma estação da EFG. Desta forma, os trilhos da RMV, também chamada de "Mineira", finalmente alcançaram os da EFG.

Como ambas as ferrovias eram federais, o trecho Ouvidor-Catalão-Goiandira, foi transferido da EFG à RMV. O prédio da estação de Ouvidor foi mantido, mas um novo foi construído em Catalão, seguindo características do art déco, no mesmo lugar onde ficava a antiga, pertencente à EFG.

Em 1965 a E.F.Goiás juntamente com a RMV e a Estrada de Ferro Bahia e Minas

O último trecho foi inaugurado em 1921, quando os trilhos da CM chegaram em Passos-MG. Inicialmente denominada Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação, teve seus primeiros 50 anos, marcados pela expansão de suas linhas ou por tentativas de fusão com a Companhia Paulista. Em 1936, criou-se a Companhia Mogiana de Transportes, mais tarde Rodoviário da Cia. Mogiana.

A segunda metade de sua existência é marcada pela crise financeira da Companhia que culmina com a sua encampação pelo Governo do Estado de São Paulo, em 1952. Nesse mesmo ano, inicia-se o processo de dieselização com aquisição das primeiras locomotivas diesel-elétricas GE-Cooper Bessemer, continuando em 1957, com a chegada de 30 locomotivas EMD-GM e em 1960, mais 23 locomotivas GM-EMD.

A Mogiana modernizou seus equipamentos fabricando carros metálicos e adquirindo novos vagões de carga. Os seguidos déficits provocam a unificação das ferrovias paulistas, Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Estrada de Ferro Sorocabana, Estrada de Ferro Araraquara, Estrada de Ferro São Paulo - Minas (desde 1967 sob administração da CM) e a Mogiana, criando-se assim a Fepasa - Ferrovia Paulista S/A em 1971. Em 1968, inaugurou-se o serviço de transporte de passageiros para Brasília-DF, utilizando carros Budd-Mafersa¹³ adquiridos da Estrada de Ferro Sorocabana. Dos 2.000 km de linhas que possuía em 1922, em 1970 restaram apenas 1.500 km, com vários ramais desativados entre 1956 e 1970.

A FEPASA (Ferrovia Paulista S/A), privatizada em fins de 1998, não manteve a qualidade dos serviços prestados, principalmente no transporte de passageiros, provocando a total extinção dessa modalidade. A Mogiana mantinha oficinas em Campinas - uma das maiores e mais completas do Brasil - Ribeirão Preto e Uberaba. Possuía depósitos de locomotivas em Aguaí e Guaxupé. Na oficina de

¹³ Budd-Mafersa foi a união de duas empresas: Budd, de origem norte americana, e Mafersa, empresa brasileira. Juntas atuaram por 44 anos, principalmente em São Paulo, no ramo da indústria de material ferroviário, tendo produzido desde a sua fundação mais de 1200 carros ferroviário.

Campinas fabricou-se locomotivas à vapor, carros de passageiros, vagões de carga e outros componentes. A Companhia serviu as cidades de Campinas, Jaguariúna, Amparo, Socorro, Serra Negra, Mogi Mirim, Mogi Guaçu, Aguaí, Casa Branca, São José do Rio Pardo, Ribeirão Preto, Franca, Uberaba, Uberlândia, Araguari, Poços de Caldas, São João da Boa Vista, São Simão, Itapira, Mococa, Guaxupé, Passos entre outras.¹⁴

O último trecho foi inaugurado em 1921, quando os trilhos da CM chegaram em Passos (MG). Na década de 1930, com o declínio da produção de café e os problemas econômicos originados pela Segunda Guerra Mundial, a Mogiana entrou em dificuldades financeiras, que se refletiram negativamente na prestação de seus serviços e ela passou, então, ao controle do Governo do Estado de São Paulo em 1952.

Em 1967 a Mogiana já estatal, assumiu a administração da Estrada de Ferro São Paulo e Minas, cujas linhas correm entre as cidades de São Simão (SP) até São Sebastião do Paraíso (MG). Em novembro de 1971, a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro foi incorporada pela FEPASA, empresa estatal do ramo ferroviário, atualmente desativada e seccionada em quatro novas concessões por vinte anos (FIGURA 7).¹⁵

¹⁴ Disponível em <http://www.cmef.com.br/>. Acesso em 09 de novembro de 2017.

¹⁵ Disponível em https://pt.wikipedia.org/wiki/Companhia_Mogiana_de_Estradas_de_Ferro. Acesso em 09 de novembro de 2017.

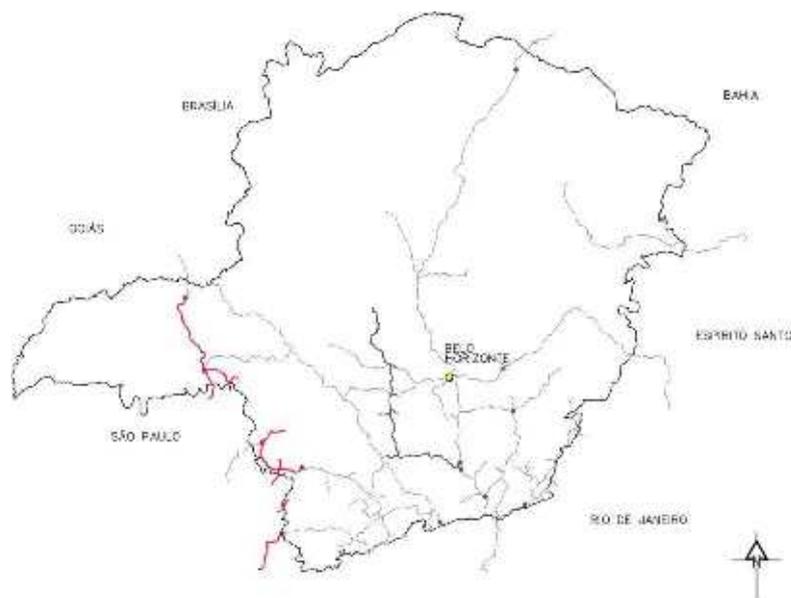


Fig.7 – Mapa com as principais estradas férreas de Minas Gerais com destaque, em vermelho, para a Estrada de Ferro Mogiana. Elaborado pela autora, 2017. Versão ampliada no apêndice.

- EFL – Estrada de Ferro Leopoldina¹⁶

A Companhia Estrada de Ferro Leopoldina (EFL) surgiu como empreendimento dos fazendeiros da Zona da Mata, a partir de uma concessão do Governo Imperial, em 27 de março de 1872. O Decreto Imperial nº 4.914, iniciativa do Imperador do Brasil, autorizou a constituição de uma companhia mista, de capital inglês e nacional, com o objetivo de construir uma linha férrea ligando a cidade de Leopoldina à Estação de Porto Novo da Estrada de Ferro D. Pedro II - atual cidade de Além Paraíba. Pouco antes, porém, a Lei Provincial nº 1.826, de 10 de outubro de 1871, autorizava o Governo a subvencionar a construção de um ramal ferroviário, que entre outras localidades, ligasse Porto Novo do Cunha a cidade de Leopoldina. Assim, embora o incentivo de mesclar o capital estrangeiro com o nacional tenha sido de fato do imperador, a ideia de introduzir

¹⁶ O histórico aqui apresentado foi baseado no inventário de bens imóveis do IPHAN-MG. O texto completo da EFL foi realizado no Inventário do Patrimônio Cultural Ferroviário, em 2009 pelo IPHAN e pode ser acessado no Centro de Documentação e Informação na Superintendência de Minas Gerais em Belo Horizonte. As informações aqui reunidas têm como fonte o inventário.

ferrovia naquela região já o precedia, sendo ainda do período provincial.

Em 10 de outubro de 1873, iniciou-se a construção da linha e, no dia 08.08.1874, com a inauguração das Estações de São José (km 3), Pântano (km 12) e Volta Grande (km 27), entrava em operação a Estrada de Ferro Leopoldina, primeira ferrovia genuinamente criada em Minas Gerais. Foi inaugurado o primeiro trecho, entre as Estação Porto Novo do Cunha da Estrada de Ferro Dom Pedro II – posteriormente denominada Estrada de Ferro Central do Brasil – na atual cidade de Além Paraíba, e a Estação Volta Grande, na atual cidade de mesmo nome, com a presença do Imperador D. Pedro II.

Os anos que se seguiram foram marcados pela encampação de várias estradas já existentes pela Leopoldina. Essa prática foi comum em boa parte da sua história e, à medida que seus trilhos avançavam, cruzando toda a metade oriental do Rio de Janeiro, sudoeste de Minas Gerais e sul do Espírito Santo, vários empreendimentos, estaduais e particulares, foram absorvidos pela Leopoldina. Assim, em 1885, a Leopoldina contava com 995 quilômetros de linhas.

A construção e incorporação dessas linhas asseguraram à E. F. Leopoldina o domínio do tráfego em uma zona onde a economia cafeeira prosperava. Assim ligaram a ferrovia, a mais um porto, o de Vitória de onde parte a linha cujo prolongamento encontra com o Ramal Sul do Espírito Santo; o Porto de Niterói, pelo Ramal do Sumidouro; e os cais do Rio de Janeiro, pela linha original da E. F. Dom Pedro II. Em 1907, a Leopoldina adquiriu ainda a E. F. Sul do Espírito Santo e a E. F. Caravelas, do sul da Bahia a Araçuaí, MG.

Administrada pelos ingleses, décadas de atividades se passaram sem grandes resultados financeiros. Em 1931, a Leopoldina Railway ultrapassou os três mil quilômetros de vias – sua rede dividia-se então em três linhas tronco, com mil setecentos e trinta e quatro quilômetros; cinco linhas transversais, com quinhentos e quarenta e oito quilômetros; e ramais com oitocentos e trinta e quatro quilômetros atravessando os estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais e Espírito Santo.

Em 30 de abril de 1949, a direção da Leopoldina passou a ser exercida por um administrador geral designado pela União, após acordo firmado entre aqueles acionistas e o Governo brasileiro. Em 20 de dezembro de 1950, pela Lei nº 1.288, a “The Leopoldina Railway Company Limited” foi encampada pelo Governo Federal (FIGURA 8).

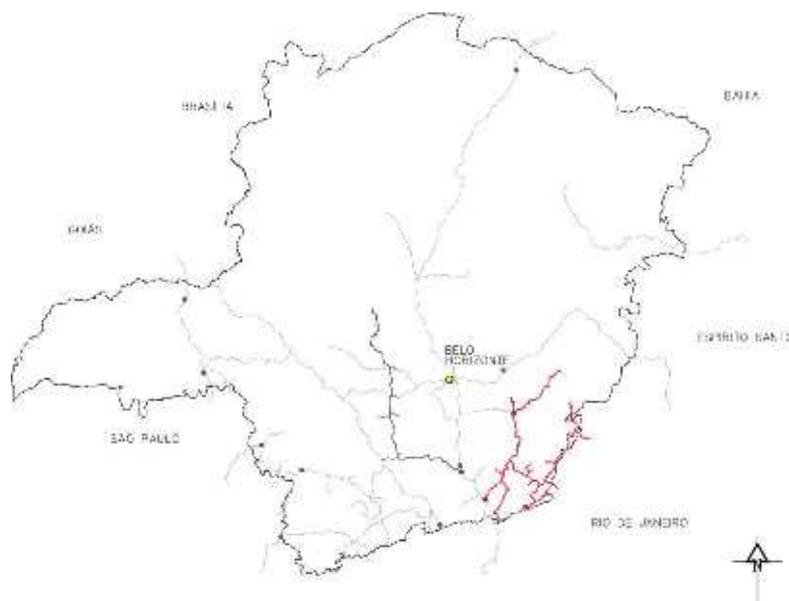


Fig.8 – Mapa com as principais estradas férreas de Minas Gerais com destaque, em vermelho, para a Estrada de Ferro Leopoldina. Elaborado pela autora,2017.

- RMV – Rede Mineira de Viação¹⁷

[...] foi, pelo Governo Federal, lavrado o contrato com o Governo de Minas Gerais, para o arrendamento da Estrada de Ferro Oeste de Minas. Por esse contrato, ficou resolvido que a Oeste seria, como está sendo explorada técnica e financeiramente em comum com a Estrada de Ferro Paracatu e a Rede de Viação Sul Mineira, sob a denominação de Rede Mineira de Viação.¹⁸

¹⁷ O texto aqui apresentado também se baseia no Inventário do Iphan. O histórico mais amplo da RMV foi realizado no Inventário do Patrimônio Cultural Ferroviário, em 2009 pelo IPHAN e pode ser acessado no Centro de Documentação e Informação na Superintendência de Minas Gerais em Belo Horizonte.

¹⁸ Disponível em <https://pt.wikipedia.org/wiki/Rede_Mineira_de_Via%C3%A7%C3%A3o>.

A Rede Mineira de Viação se constituiu por meio da junção da Rede Sul Mineira, a Estrada de Ferro Paracatu e a Estrada de Ferro Oeste de Minas, que por sua vez, havia incorporado outras estradas anteriores, conforme esquema a seguir (FIGURA 9):

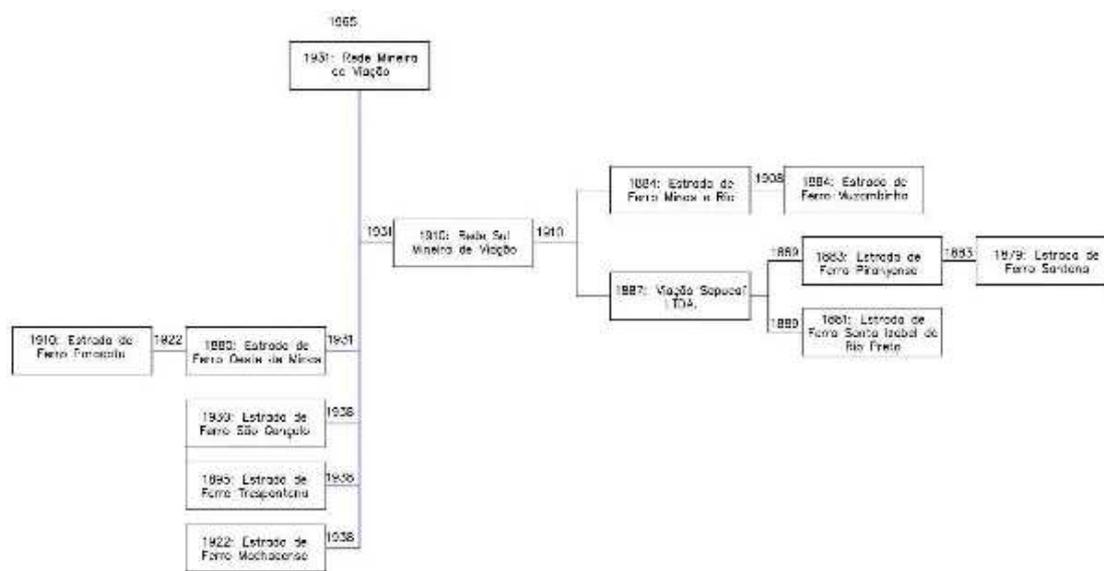


Fig. 9 – Esquema de formação da RMV. Elaborado pela autora, 2016.

A história da RMV antecede a sua criação e envolve inclusive a EFOM, uma das principais estradas de todo o estado.

A abertura da Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM) teve início em 1880, com a inauguração do trecho de Sítio, nas vertentes do Rio das Mortes – entroncamento com a Estrada de Ferro D. Pedro II – seguindo pelo interior mineiro até Barroso, numa extensão de 49 quilômetros, construídos em bitola de 76 centímetros. O trecho percorria uma região rica em madeira e produtora de alimentos que passaram a ser escoados pelos trilhos. A estação de Barroso foi estação terminal da linha até o ano seguinte, quando foi aberto o trecho até São

João Del Rey.

Com a erradicação da linha, em 1984, a estação foi fechada.¹⁹ As ferrovias surgiam por meio de novos arranjos e/ou incorporações motivadas por várias circunstâncias. Eram construídas em locais acidentados, organizadas com autonomia conforme as diretrizes e finalidades próprias, de forma isolada e para sua sobrevivência em certa altura, foi necessário reuni-las. Em Minas, as primeiras iniciativas de interligar a rede se deram ainda no Império.

Primeiro foi construída a Estrada de Ferro Minas e Rio, inaugurada em 1884; depois, já em 1891, inaugurava-se a Estrada de Ferro Sapucaí e, logo a seguir, em 1892, iniciava-se o tráfego da Estrada de Ferro Muzambinho. Embora a primeira com melhores resultados, as três ferrovias arrastavam-se em precárias condições de êxito e tiveram, ainda assim, vida independente até 1910, quando o governo federal as encampou, formando-se, então, a Companhia de Estradas Federais Rede Sul Mineira (MAIA, 2009).²⁰

A Primeira Guerra Mundial dificultou profundamente o acesso aos materiais rodantes e fixos, que eram até então majoritariamente importados, as ferrovias tiveram seu funcionamento comprometidos, e a União, para tanto fez muitos arrendamentos fundamentais para garantir o mínimo funcionamento do transporte.

Em 1922 o governo arrendou a Estrada de Ferro Oeste de Minas juntamente com a Estrada de Ferro Paracatu encampando-as. Em 1931, finalmente, une a RSM (Rede Sul Mineira) com a EFOM formando a RMV. Criada para operar as ferrovias do Estado de Minas Gerais, a RMV tornou-se a maior malha ferroviária brasileira, com quase quatro mil quilômetros de extensão.

O arrendamento pela União da RMV se mantém até a criação da RFSSA, em

¹⁹ IPHAN, 2009. Inventário do Patrimônio Cultural Ferroviário.

²⁰ MAIA, Andréa Casa Nova. Encontros e despedidas: história de ferrovias e ferroviários em Minas. Belo Horizonte, MG. Argumentvm, 2009. p.61.

1957 quando é congregada a grande Rede Federal. Com o advento da RFFSA a RMV passa a ser administrada pela SR2-BH (Superintendência Regional 2) integralmente. E ainda hoje é a Inventariança da SR2 que administra e participa das ações dessa Estrada (FIGURA 10).

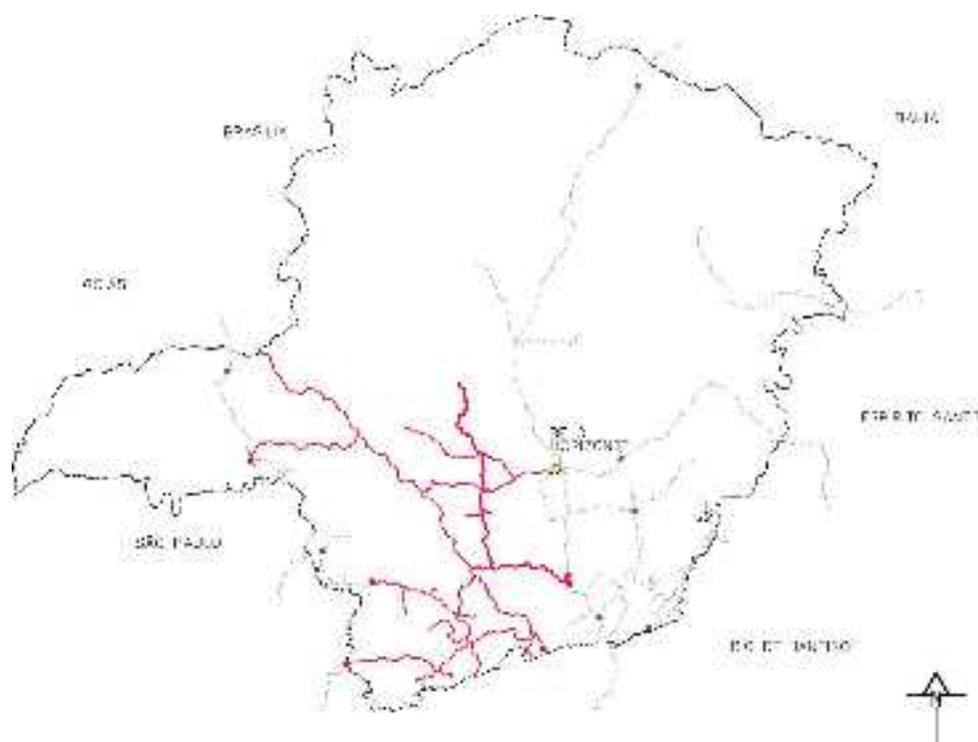


Fig.10 – Mapa com as principais estradas férreas de Minas Gerais com destaque, em vermelho, para a Estrada de Ferro Rede Mineira de Viação. Elaborado pela autora, 2017.

- VFFLB – Viação Férrea Federal Leste-Brasileiro²¹

Em 1950, a ferrovia do Nordeste, Viação Férrea Federal Leste-Brasileiro, concluiu a ligação entre o Nordeste e o Sudeste do Brasil por vias férreas. Por estas linhas, durante décadas, no “Trem do Sertão” ou “Trem dos Baianos”,

²¹ Este texto foi baseado no Inventário do Iphan. O histórico mais amplo da VFFLB foi realizado no Inventário do Patrimônio Cultural Ferroviário, em 2009 pelo IPHAN e pode ser acessado no Centro de Documentação e Informação na Superintendência de Minas Gerais em Belo Horizonte.

viajaram os retirantes da seca que buscavam uma vida melhor nos grandes centros do país ou faziam o caminho de volta, desiludidos com a cidade grande.

Foi assim, que através de apenas 4 estações, Minas Gerais se ligou com o Nordeste pela ferrovia. Todas as estações foram inauguradas a partir de 1950.

A Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro (VFFLB) foi criada em 1935 durante o governo do presidente Getúlio Vargas, quando tomou posse pela administração pública da empresa Compagnie de Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien (CCFFEB). A VFFLB reuniu cinco estradas de ferro dos estados da Bahia e Minas Gerais: a Estradas de Ferro Bahia ao São Francisco, a Estrada de Ferro Central da Bahia, a Estrada de Ferro Centro-Oeste da Bahia, a Estrada de Ferro Santo Amaro e a Estrada de Ferro Petrolina a Teresina.

O primeiro trecho de Ferrovia partia da cidade de Salvador, construído em 1860 e chegou à Alagoinhas três anos depois. Em 1881, foi aberto uma nova linha de Alagoinhas para Timbó, no norte do estado da Bahia. Na sequência, a Ferrovia atravessou a divisa com o estado de Sergipe, alcançando as cidades de Aracaju e Propriá, contando com um percurso de 552 quilômetros. A Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro, subordinada ao Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF), foi sucedida pela Rede Ferroviária Federal (RFFSA), sendo umas das ferrovias que compuseram o quadro inicial.²²

A ferrovia, que só teve seu projeto concluído 43 anos após o início das obras, integrava a capital ao Norte do estado, onde, através da navegação no São Francisco, chegavam as mercadorias de estados vizinhos. Assim, produtos manufaturados, cana e o fumo produzidos na Bahia podiam ser transportados com mais rapidez.

Concluída em 1896, a Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco possuía aproximadamente 540 quilômetros, passando por cidades como Alagoinhas e

²² Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?view=detalhes&id=441018>. Acesso em 09 de novembro de 2017.

Senhor do Bonfim. No ponto final, Juazeiro, ergueu-se uma das mais belas estações de trem do Brasil, de acordo com publicações da época.

Outras linhas históricas serviram a Bahia. A segunda linha ali construída, a Central, ligava Salvador e o Recôncavo Baiano a Minas Gerais, passando por cidades como Santo Amaro e São Félix. Essa última Estação, o Ministério Público Federal ajuizou ação contra a União, requerendo sua imediata restauração. As obras da Ferrovia Central iniciaram em 1872 e tinha por objetivo alcançar a Chapada Diamantina, mas faltaram recursos técnicos e financeiros para romper os morros da região. Então, entre Itaberaba e Iaçú, o jeito foi desviar e seguir rumo a Minas (FIGURA 11). “A Chapada formava uma barreira natural. Era muito difícil abrir um túnel para o trem passar”, explica Antonio Guerreiro, professor de História regional da Universidade Federal da Bahia (UFBA).²³

A partir de 1917, a estrada de ferro a Centro-Sul passou a ligar as duas anteriores. A nova ferrovia, que se estendia entre Senhor do Bonfim e Iaçú e era percorrida pelo Trem da Grota, servia para transporte de carga e passageiros e foi desativada em 1976.

²³ Disponível em: <<http://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/malha-ferroviaria-baiana-ajuda-a-revelar-memorias-do-seculo-xix>>. Acesso em 04 de julho de 2017.

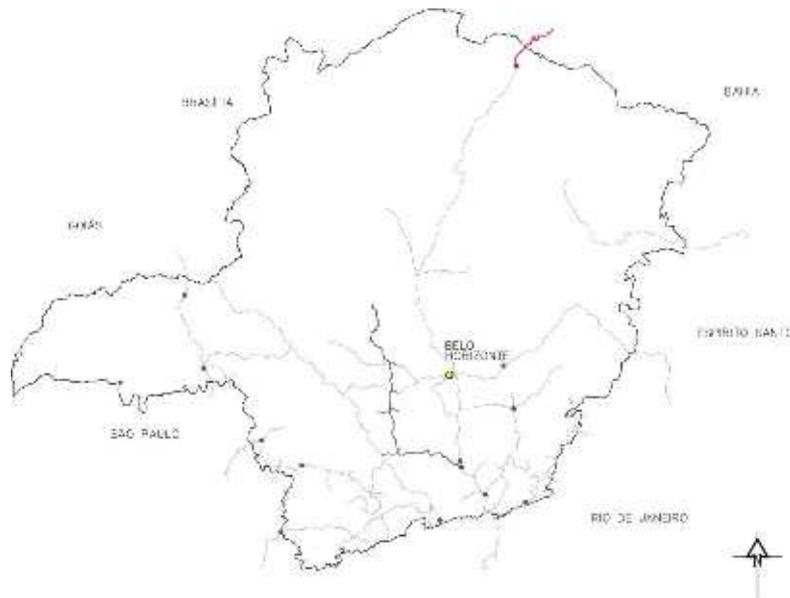


Fig. 11 – Mapa esquemático com as principais estradas férreas de Minas Gerais com destaque, em vermelho, para a VFFLB. Elaborado pela autora, 2017.

- SPM – Estrada de Ferro São Paulo e Minas

Finalmente, a Estrada de Ferro São Paulo e Minas, encerra a apresentação das principais ferrovias do estado. Foi construída, a princípio, para atender doze fazendas de café da região de São Simão à Freguesia de Serra Azul - denominação as cidades antigamente no Brasil - em 1890, com o nome de Companhia Melhoramentos de São Simão.

Originalmente esta Estrada de Ferro foi criada com o sugestivo nome de “Companhia Melhoramentos” pois era uma empreiteira que prestava serviços de melhorias para a cidade de São Simão que, na época, englobava diversas freguesias. A Companhia Melhoramentos tinha autorização, portanto, para prestar serviços nas (atuais) cidades de Cravinhos, Serra Azul, Luiz Antônio e Santa Rosa de Viterbo além de outras freguesias que hoje não existem mais (FIGURA 12).

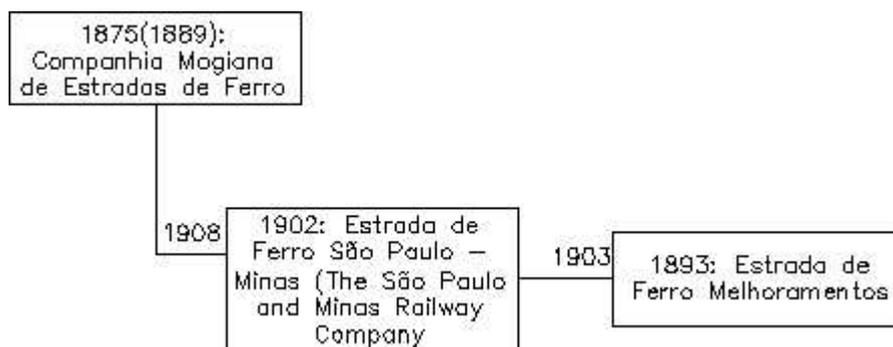


Fig. 12 – Esquema de sucessão das estradas da SPM. Elaborado pela autora, 2016.

2.3 A unificação da malha ferroviária

A Rede Federal Ferroviária Sociedade Anônima (RFFSA) nasceu em 1957 com a estatização e unificação de 18 redes ferroviárias espalhadas em todo o país e teve sua trajetória interrompida 50 anos depois, em 2007, com sua extinção. Embora o universo ferroviário no Brasil não se resume unicamente a RFFSA, ela representa boa parte desse todo (73% do total nacional)²⁴.

Essa estatização foi motivada pelo colapso que a ferrovia vinha enfrentando desde as transformações da primeira metade do século XX, como a quebra da bolsa de Nova York, em 1929 e o contexto pós-guerra, que provocou profundas transformações econômicas e contribuiu para a escassez de materiais para a construção das ferrovias.

De 1889 a 1919 com as dificuldades oriundas do contexto econômico internacional e da Primeira Guerra Mundial é iniciado o processo de concessões estatais, para o governo federal e estaduais, na tentativa de dar condições de sobrevivência de linhas que já vinham perdendo lucratividade. Finalmente, depois de um intensivo processo de sucateamento e da introdução do modal rodoviário, em 1957, o governo federal encampa cerca de 75% da malha

²⁴ Disponível em: <https://www.rffsa.gov.br/principal/historico.htm>. Acesso em 28 de agosto de 2017.

nacional, cria a RFSSA visando evitar o colapso completo das linhas do qual ainda existia uma dependência que poderia paralisar o país. Ou seja, a motivação para a estatização não era, de modo algum, a de investir mais ou promover atualizações tecnológicas das linhas, mas apenas de garantir o mínimo funcionamento exigido para a manutenção do transporte de cargas, uma vez que, neste contexto, o transporte de passageiros era cada vez mais antieconômico.

O avanço desse formato acabou responsável pela decadência da RFFSA, já que a ferrovia ficava cada vez mais obsoleta e perdia espaço para a prioridade de investimentos em estradas de rodagem. Na década de 1980 a RFFSA já enfrentava uma crise financeira grande que obrigava a Rede a arcar com recursos, cobrir gastos e evitar a falência da empresa. Porém, na década de 1990, com a introdução de um modelo neoliberal, a União começa a avaliar a desestatização da Rede.

Em 2007, com a Medida Provisória nº 353, posteriormente convertida na Lei Federal nº 11.483, a RFFSA foi finalmente extinta, com seus trechos remanescentes abandonados ou entregues a concessionárias por meio de concessões.

2.3.1. RFFSA como patrimônio cultural

Caso a RFFSA não tivesse sido extinta estaria, hoje, com 800 mil empregados, aproximadamente. Não existe nada tão grande neste país, em termos empresariais, nunca existiu e nem vai existir” (BOLOGNANI, 2009, p.42).

É com essa frase no mínimo impressionante que o Promotor Federal do IPHAN, Dr. Robson Bolognani inicia seu artigo em que trata da Rede Federal Ferroviária Sociedade Anônima (RFFSA). Realmente a empresa não só teve o maior acervo patrimonial da história nacional, mas detinha grande influência social e econômica em todo o país. O transporte de pessoas tinha tarifa baixa e a tarifa de cargas era subsidiada pelo governo a fim de promover o crescimento industrial.

Dessas 18 estradas antecessoras à formação da Rede, pelo menos 8 passaram por Minas Gerais.

A ferrovia como patrimônio já era uma realidade desde meados da década de 1970, como coloca Lucina Matos (2015):

Constata-se que o tema da preservação e da proteção dos bens ferroviários de caráter histórico e cultural apresentava-se de modo esporádico no começo de 1970. Porém, a partir da metade dessa década, as abordagens tornaram-se constantes, conformando uma pauta especial em ambos os periódicos [Revista ferrovia e revista ferroviária, analisadas pela autora]. Entende-se que o movimento foi fortemente influenciado pela entrada das associações de preservação ferroviária e marcado pela constância de acionamentos e críticas direcionadas à Rede Ferroviária e aos órgãos de proteção do patrimônio público (MATOS, 2015, p.61).

Desse modo, nota-se que as associações foram muito importantes para levantar o tema da ferrovia enquanto patrimônio cultural e que a ideia de memória ferroviária estava presente neste momento em função dessas políticas.

A autora, a partir disso, faz um levantamento sistemático das associações que atuavam não só neste período, mas que ultrapassando, chegaram até a atualidade, mostrando as principais narrativas trazidas por esses grupos, uma vez que através desses discursos podemos identificar como se molda o conceito que aparece na Lei 11.483/2007 “memória ferroviária”.

Além da Associação Brasileira de Patrimônio Ferroviário (ABPF), que teve e ainda mantém forte influência nos formatos de preservação no meio ferroviário, outras associações foram surgindo a partir da década de 1970. Pelo menos 16 grupos eram ativos até 2010, e eram constituídos tanto formalmente, via associações e ONG's, como informalmente, por grupos civis. O tema da ferrovia se fortalecia, por meio desses grupos com atenção social e política. Mas, além da ABPF, a grande contribuição para o florescimento do tema veio da própria RFFSA, que seccionou o PRESERVE e criou o PRESERFE exclusivamente para tratar de questões de preservação ferroviária dentro da empresa.

Lucina Matos (2015, p.95) aborda a criação da PRESERVE/PRESERFE criadas para a divulgação e valorização da história dos transportes e da ferrovia. O Ministério dos Transportes (MT) criou o PRESERVE em 1980 e a RFFSA, na sequência, desenvolveu um órgão vinculado a ele chamado PRESERFE, que tinha como objetivo várias ações de caráter preservacionista e museológico. Matos enfatiza 5 funções distintas: descrever os órgãos e departamentos internos da RFFSA, apresentando realizações e projetos futuros; apresentar os acervos; orientar intervenções de conservação e restauro nas edificações; arquivar os documentos administrativos; e, noticiar os avanços ligados a preservação. Destaca também que além do caráter de divulgação de valorização da história ferroviária o programa tinha um aspecto formador, pois dava orientações sobre ações a serem desenvolvidas.

O PRESERFE foi uma das principais referências para a criação de novas associações e desempenhou um papel de responsabilidade enorme frente ao acervo da ferrovia no Brasil. Um fator interessante no programa é que não houve uma dissociação total entre a ideia de transporte e preservação cultural. Ou seja, não foi preciso, necessariamente que o transporte ferroviário passasse por um processo de esquecimento e perda para que se promovessem políticas de valorização. A RFFSA estava ativa, embora já promovesse algumas erradicações de trechos, mas o discurso da PRESERFE se associava ao uso ferroviário. Evidente que já havia uma situação de abandono de bens em desuso e degradação, mas no que se refere ao espaço temporal, transporte (em uso) e patrimônio cultural, podiam caminhar juntos.

Com o fim da RFFSA o PRESERFE também se desintegra, mas deixa um material de pesquisa valioso para compreender a trajetória das políticas de preservação no setor, visto que muitos trabalhos foram realizados ao longo de sua atuação.

3. O CONTEXTO ATUAL DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO MINEIRO: AS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS

Apresentaremos os levantamentos realizados para identificar as estações ferroviárias remanescentes. Esses levantamentos serão úteis não apenas para serem uma ferramenta de consulta para pesquisas futuras relacionadas ao patrimônio ferroviário, mas são também uma etapa fundamental para que consigamos identificar as estações remanescentes que trazem critérios para argumentar seu pedido de valoração, que será feito no próximo capítulo.

Antes de entrarmos nos levantamentos propriamente ditos, trazemos um breve contexto sobre o formato de pedidos de valoração trabalhados pelo IPHAN, e explicações sobre os conceitos e métodos utilizados para os levantamentos.

Primeiramente vale observar a definição dos conceitos utilizados nos estudos quantitativos em relação às estações. Usamos os termos: em uso, sem uso, ruínas, demolidas e sem informação. Esses dados foram levantados a partir dos inventários do IPHAN, do site Estações Ferroviárias, de notícias de jornais mais atuais e dos processos a respeito dos bens que existem no IPHAN e, por estarem em constante processo de transformação, são regularmente revisados.

Consideramos as estações em uso aquelas que não se restringem a usos por instituições culturais memorialísticas, em especial da memória ferroviária, mas se estenda para toda e qualquer área de atuação cultural, social ou econômica.

Ou seja, o uso das estações não se limita ao cultural, podendo servir ao interesse social e econômico. Esse conceito parte do princípio de que um imóvel pode acelerar seu processo de degradação em desuso, e por isso, essa diferenciação mais ampla. O uso atual de cada estação se encontra na tabela de usos (ver apêndices), que oferece informações mais detalhadas do que os gráficos e o mapa. As estações sem uso, por sua vez, são aquelas que se encontram fechadas temporariamente ou abandonadas.

As estações demolidas incluem as que se perderam por ação do homem ou do tempo e as reconstruções que alteraram drasticamente o desenho original do bem. As ruínas são as que não apresentam mais sua unidade potencial, ou seja, perderam a parte material constituinte que dão a feição total da edificação. E por fim, as estações sem informação são aquelas às quais não foi possível encontrar nenhuma informação nas pesquisas bibliográficas ou mesmo nas pesquisas de campo realizadas pela equipe que desenvolveu os inventários do IPHAN. Acredita-se que boa parte delas também já se perdeu ou está em estado de ruínas. Muitas vezes se tratavam de estações muito pequenas em locais afastados, ou apenas de paradas e postos telegráficos que foram inventariados, mas que já não existem.

3.1 Levantamentos quantitativos dos remanescentes de estações

- EFCB

De um total de 309 estações, 96 ainda estão em uso, 79 estão sem uso, 12 em situação de ruínas, 75 foram demolidas e de 47 não há informações sobre a situação atual. Disso, podemos aferir que 175 estações ainda são passíveis de utilização, o que representa quase 57% do total. 82 estações são acauteladas, totalizando 26% do total de estações de toda a estrada. São 64 tombamentos municipais, 3 tombamentos federais e 15 bens valorados (GRÁFICO 1).

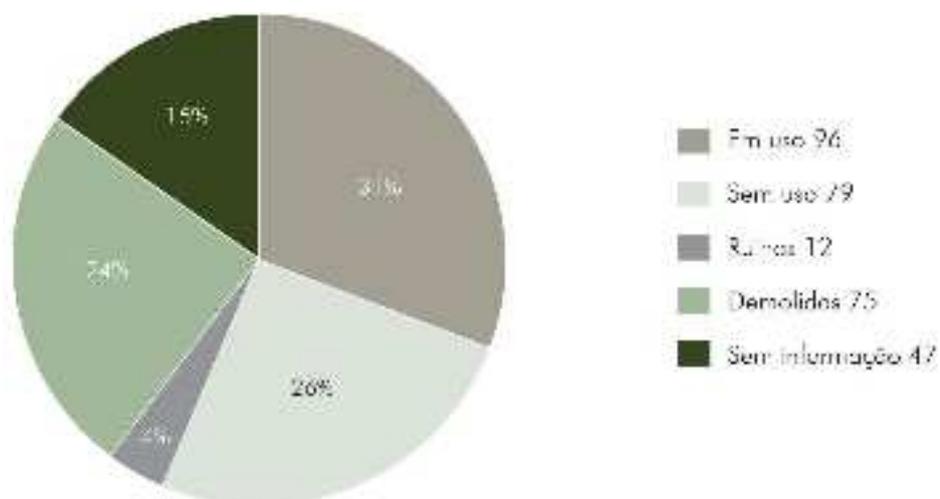


Gráfico 1 - Estrada de Ferro Central do Brasil com seus usos e condições atuais. Elaborado pela autora, 2017.

A Central do Brasil conta com uma linha tronco e 13 ramais (FIGURA 13):

- Linha Centro
- Ramal Lima Duarte
- Ramal Mercês
- Variante Barbacena – Carandaí
- Ramal Morro de Mina
- Ramal Paraopeba
- Ramal Ponte Nova
- Ramal Belo Horizonte
- Sub-ramal Matadouro
- Ramal Nova Era
- Ramal Diamantina
- Ramal Pirapora
- Ramal Porto Novo de Cunha
- Ramal de Santa Rita do Jacutinga

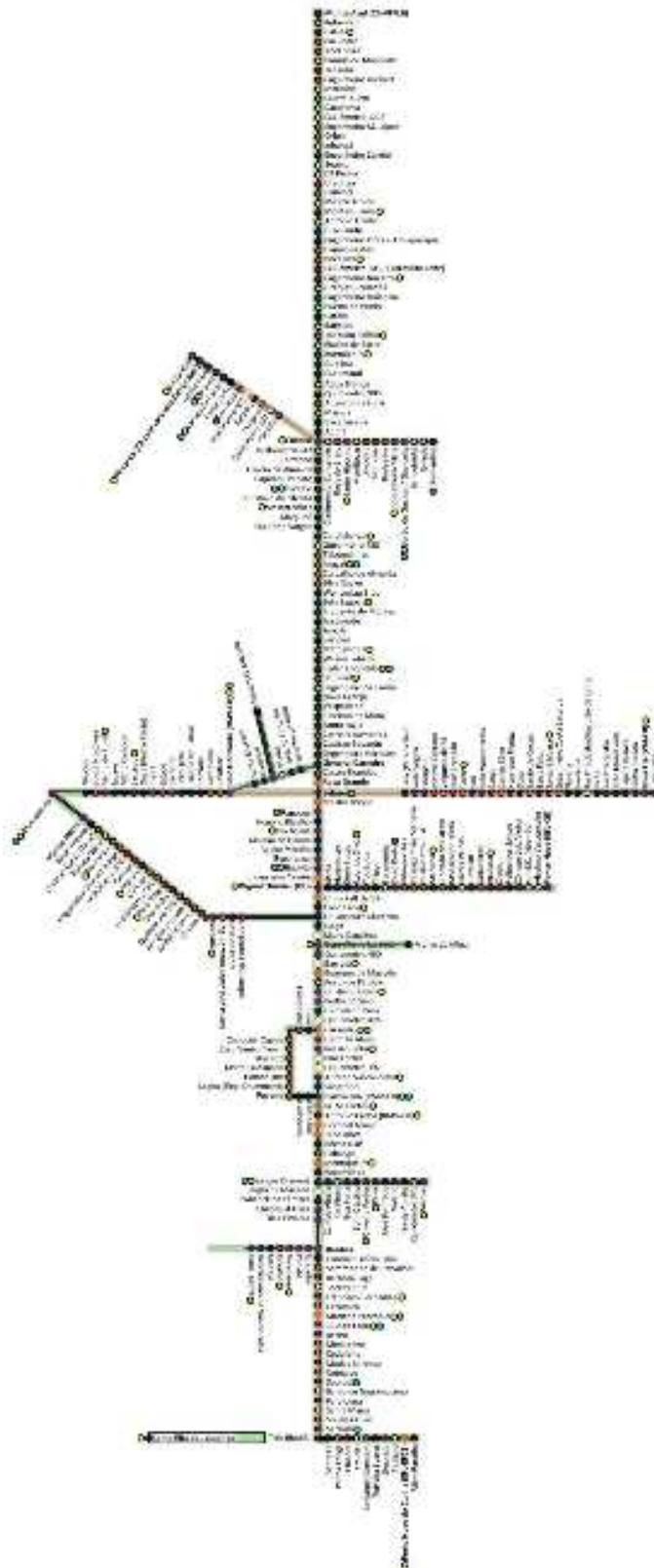


Fig.13 Mapa em estilo metrô das Estrada de Ferro Central do Brasil. Elaborado pela autora,2017. A versão ampliada desse esquema segue nos apêndices desse trabalho.

Em relação ao levantamento da linha tronco e de cada um dos ramais, temos:

Linha Centro:

Composta por 148 estações, a atual situação dessa linha compreende 51 estações em uso, 37 estações sem uso, 4 estações em ruínas, 27 estações demolidas e 29 estações sem informações. 35 estações possuem tombamento municipal e 14 foram valoradas (GRÁFICO 2).

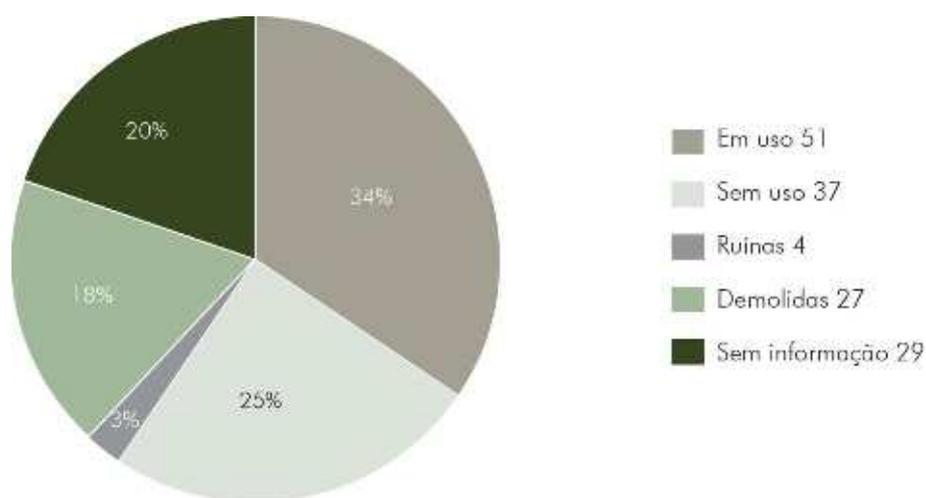


Gráfico 2 - Esquema da Linha Centro com usos e condições atuais. Elaborado pela autora, 2017.

As estações valoradas pelo IPHAN neste trecho são: Estação de Sobragi, Serraria (que além da estação alcança também o trecho operacional, o Trecho inicial Três Rios e Trecho final Juiz de fora), Juiz de Fora, Mariano Procópio, Santos Dumont, Barbacena, Carandaí, Pedro Leopoldo, Araçá, Curvelo, e em Itabirito uma edificação dormitório é valorada.

Ramal Lima Duarte:

Com 8 estações, o ramal ainda mantém usos em 5 estações, embora 2 estações já tenham sido demolidas (Manejo e Deocleciano de Vasconcelos) e uma está atualmente sem uso. Porém 3 estações possuem tombamento municipal: Valadares, Orvalho e Lima Duarte. O ramal foi aberto ao tráfego em 1914 até a estação de Penido e somente em 1924 chegaria à estação

seguinte, Valadares. Em 1926 alcançou sua extensão máxima, em Lima Duarte - 56 km (GRÁFICO 3).

O projeto previa bitola métrica e para tanto foi construída bitola mista entre as estações de Juiz de Fora e de Benfica, na linha do Centro, pois o trem partia da primeira. Porém, acabou sendo aberto com bitola larga. O ramal deveria alcançar Bom Jardim de Minas, na linha da RMV, mas nunca foi completado. Em 01/09/1974, o ramal foi suprimido. Porém, aparentemente já desde 1970 os trens de passageiros não mais circulavam no ramal.²⁵

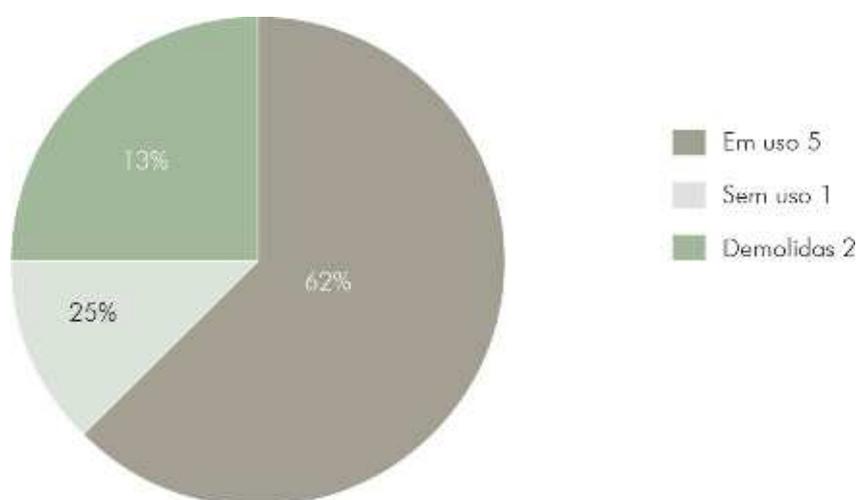


Gráfico 3 - Esquema do Ramal Lima Duarte com seus usos e condições atuais. Elaborado pela autora, 2017.

Ramal Mercês:

O ramal de Mercês foi aberto por volta de 1900 pela E. F. do Rio Doce, ligando a estação de Palmyra (Santos Dumont) a Oliveira Fortes, e prolongado em 1914 quando alcançou a cidade de Mercês. Originalmente, era intitulada E. F. João Gomes ao Rio Doce, adquirida pela EFCB em outubro de 1910. Inicialmente seu nome foi denominada Ramal de Piranga, pois pretendia chegar até essa cidade, ligando ao ramal de Ponte Nova, cuja linha se distanciava 40 km de Mercês. Tal

²⁵ Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_ramais/lima.htm>. Acesso em 10 de janeiro de 2017.

nunca foi feito e o nome do ramal passou a ser o da sua cidade final. Foi suprimido em 28/02/1969.

Com 12 estações o ramal tem 4 estações em uso, 6 demolidas e 2 sem informação (provavelmente demolidas também). Das remanescentes, Mercês, Oliveira Fortes e Paiva são tombadas municipalmente, o que colabora para a memória do trecho se manter presente na Rede (Gráfico 4).²⁶

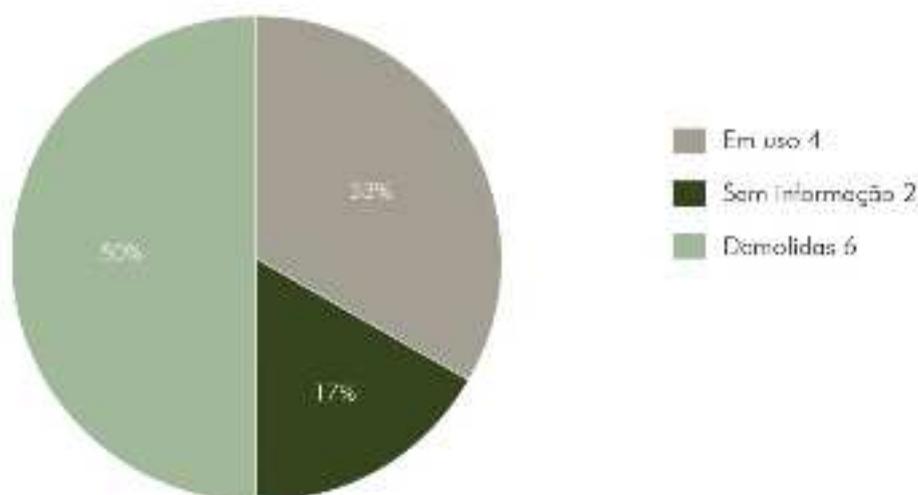


Gráfico 4 – Esquema do Ramal Mercês com seus usos e condições atuais. Elaborado pela autora, 2017.

Variante Barbacena Carandaí:

A variante do Carandaí ligava as estações do Barbacena e Carandaí, na linha do Centro da EFCB. Foi aberta em 1950 para substituir a linha antiga, muito acidentada naquele trecho. É uma das mais recentes construções da FFCB. Essa linha ainda ficou ativa como uma alternativa até os anos 1970 e aí foi erradicada. A variante permanece hoje como parte da Linha do Centro (Gráficos 5 e 6).

²⁶ Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/fof/mg/ramais/ima.htm>>. Acesso em 10 de janeiro de 2017.



Gráfico 5 – Esquema da Variante Barbacena. Criando com seus usos e condições atuais. Elaborado pela autora, 2017.

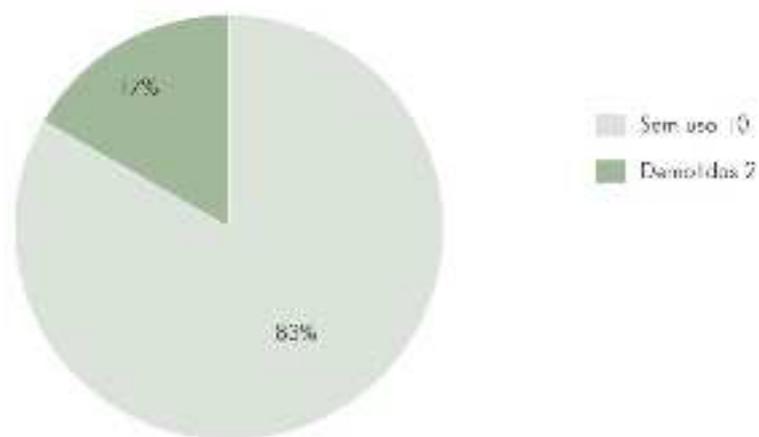


Gráfico 6 – Destaque do trecho da Variante, construída para substituir o trecho contínuo que encontrava dificuldades de recuperação. Elaborado pela autora, 2017.

A linha chegou a ter 13 estações. Dessas 3 foram demolidas e as 10 restantes seguem sobrevivendo sem uso. No trecho a estação de Barbacena é valorada e tombada pelo município.

Ramal Morro de Mina:

Continha apenas duas estações. O pequeno ramal saía de Conselheiro Lafaiete e ia até Morro de Mina, já demolida (GRÁFICO 7).

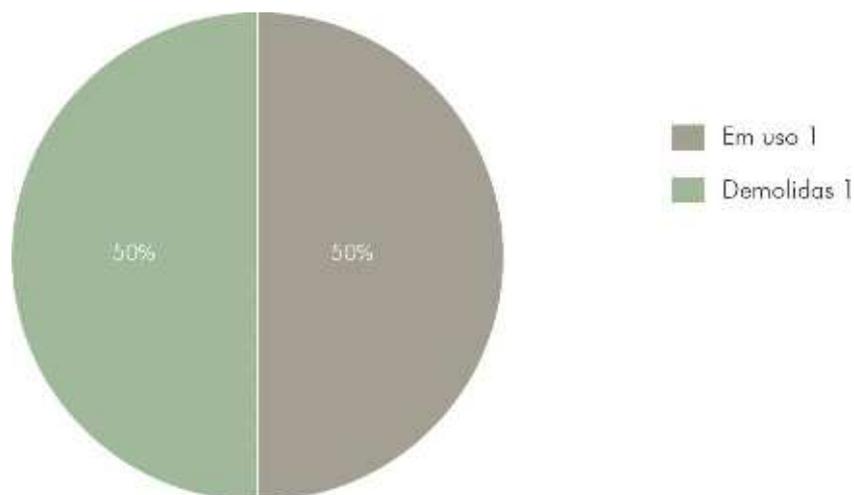


Gráfico 7 - Esquema Ramal Morro de Mina com seus usos e condições atuais. Elaborado pela autora, 2017.

Ramal Paraopeba:

Saindo de Belo Horizonte até alcançar a estação de Dr. Joaquim Murinho, a linha dispunha de 39 estações. Atualmente 12 estações tem uso. O trecho, no entanto, perdeu 10 estações e 14 seguem sem uso. Além de uma ruína e duas que não foram encontradas informações.

São 8 tombamentos municipais: Jeceaba, Belo Vale, Moeda, Marinhos, Fêcho do Funil, Sarzedo, Ibirité, Belo Horizonte e Brumadinho, que também é valorada pelo IPHAN. Além dessas preservações o trecho conta com a valoração de 8 bens localizados em Belo Horizonte (GRÁFICO 8).

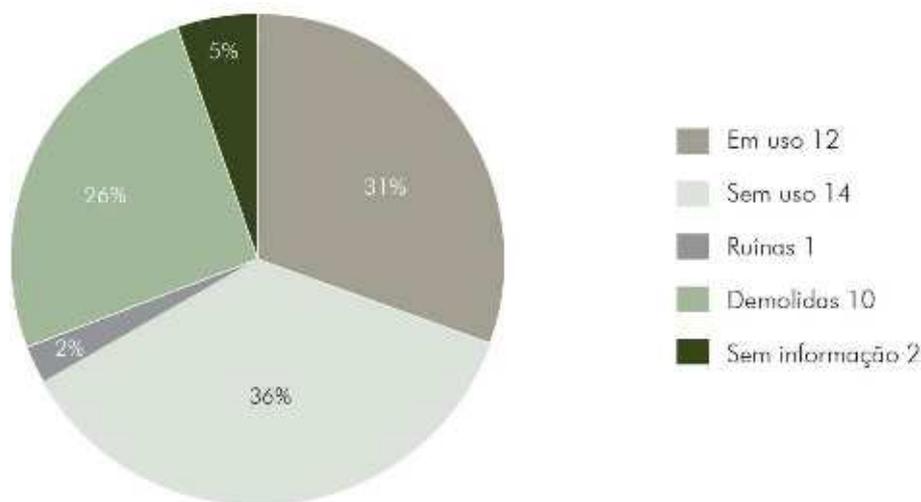


Gráfico 8 – Esquema Ramal Paraopeba com seus usos e condições atuais. Elaborado pela autora, 2017.

Ramal Ponte Nova:

Segundo Giesbrecht (s/d), o ramal de Ponte Nova foi construído entre 1887 e 1888 para, da estação de Burnier, se atingir Ouro Preto, então capital da Província. E, para que ligasse, posteriormente, essa cidade ao Rio de Janeiro. Somente mais tarde, entre 1914 e 1926, o trecho que chegaria a Ponte Nova e dali se ligaria com duas linhas da E. F. Leopoldina: a Três Rios-Caratinga e o ramal de Dom Silvério. Até 1980 ainda havia trens mistos percorrendo o ramal. Atualmente o ramal da Ponte Nova está desativado, tanto para passageiros como para cargas.²⁷

O trecho que chegou a ter 25 estações, perdeu quatro, e três estão em ruínas. Nove são utilizadas e cinco estão sem uso, no momento. Não se obteve informações sobre quatro estações.

Apesar do número de perda de estações no trecho, há um programa de preservação. Quatro das estações remanescentes são tombadas por seus

²⁷ Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_linhacentro/efcb_linhadocentro_mg.htm Acesso em 09 de fevereiro de 2018.

municípios: Rodrigo Silva (no município de Ouro Preto), a estação sede de Ouro Preto (que também está no tombamento nacional devido sua inserção na perimetral do tombamento), a estação de Mariana e de Acaiaca, e o trecho entre Ouro Preto e Mariana tem uso turístico, com trens novos e gestão da Vale (GRÁFICO 9).

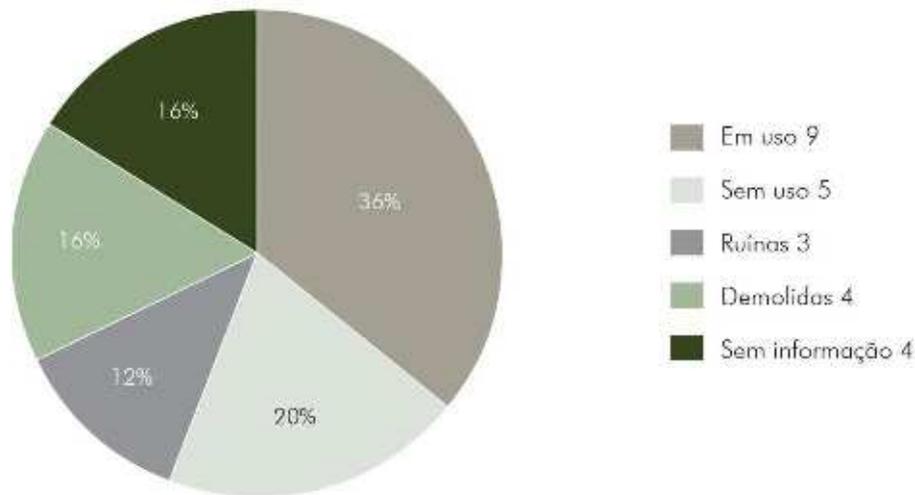


Gráfico 9 – Esquema Ponte Nova com seus usos e condições atuais. Elaborado pela autora, 2017.

Ramal Belo Horizonte:

Em 1895, já sob a nova denominação, os trilhos da ferrovia chegaram ao local da futura estação de General Carneiro, no município de Sabará, de onde bipartiram-se por novos ramais: por um lado, o Ramal de Belo Horizonte, inaugurado no mesmo ano de 1895, uma linha de 14 km ligava General Carneiro aos canteiros de obras da futura capital mineira. Com o Ramal, o material importado para a construção da Nova Capital chegava ao porto do Rio de Janeiro, embarcava na estação e seguia até a futura Cidade de Minas, em plena construção, inaugurada em 1897, só em 1901 a capital passaria a se chamar Belo Horizonte.

O Ramal foi vendido à União em 1899 e incorporado à EFGB. Nele se destacavam as estações de General Carneiro, de formato triangular, demolida

na década de 1960 e a Estação de Minas, então na capital Belo Horizonte, que foi demolida em 1920, para dar lugar à atual, que hoje abriga o Museu de Artes e Ofícios. O ramal continha oito estações das quais cinco foram demolidas e sobre uma não foi possível localizar qualquer informação. As duas que restaram são a estação do Horto Florestal e a estação de Belo Horizonte, que é tombada pelo município junto ao conjunto paisagístico da praça onde se localiza. O IPHAN valorou cinco imóveis da RFFSA na capital: Casa do Conde de Santa Marinha, Escritório da Oficina RCV, Alojamento da Tração, Oficina Eletrotécnica, Oficina, Depósito de Material, Posto de abastecimento (GRÁFICO 10).

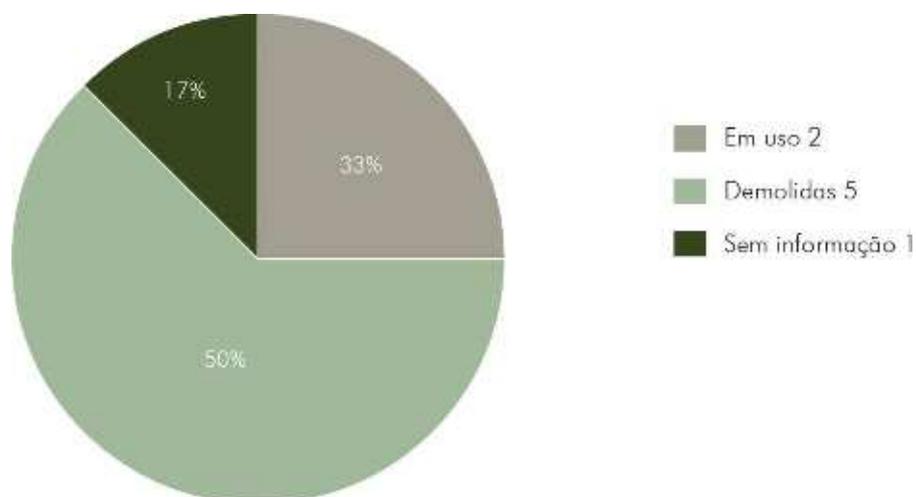


Gráfico 10 - Esquema Ramal Belo Horizonte com seus usos e condições atuais. Elaborado pela autora, 2017.

Sub-ramal Matadouro:

Continha apenas a estação de Matadouro e Horto Florestal. O ramal se perdeu e a estação Matadouro foi demolida. Essa era a ponta (estação final) cerca de 7 km da estação do Horto. A linha passou a transportar passageiros com trens de subúrbio a partir de 1953 até o Matadouro. E na década de 1970 foi desativada. (GRÁFICO 11).

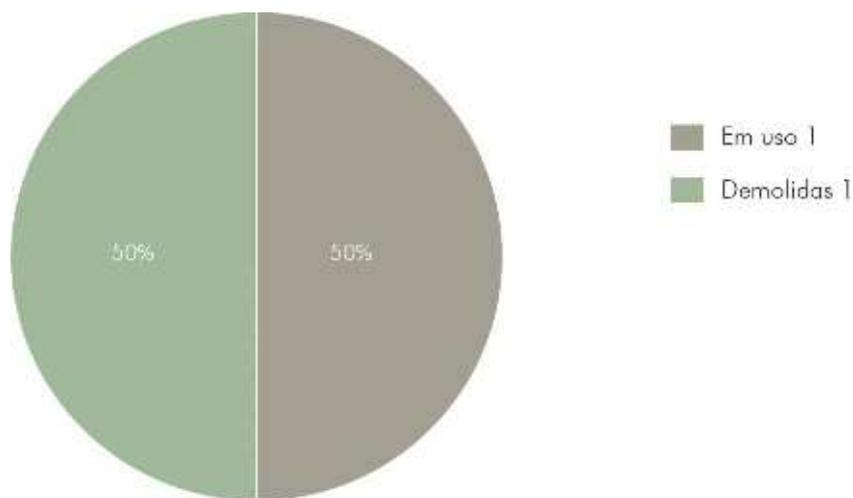


Gráfico 11 - Esquema Sub-Ramal Matadouro com seus usos e condições atuais. Elaborado pela autora,2017.

Ramal Nova Era:

Das 28 estações do trecho, 13 foram demolidas, uma não há informações e duas estão em ruínas. Cinco seguem sem uso e sete são utilizadas. Do total, apenas três são tombadas municipalmente: Caeté, Santa Bárbara e Nova Era (GRÁFICO 12).

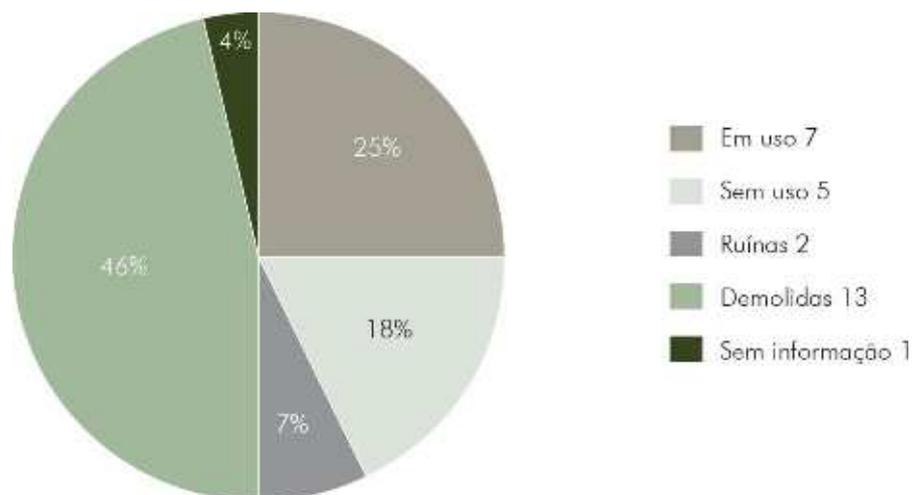


Gráfico 12 - Esquema Ramal Nova Era com seus usos e condições atuais. Elaborado pela autora,2017.

Ramal Diamantina:

Treze estações formavam o ramal que saía da linha centro e bifurcava até Diamantina. Dessas seis ainda são utilizadas, duas estão sem uso, uma está em ruínas e não se localizou informações a respeito de outras quatro. O ramal conta com tombamento municipal nas estações Santo Hipólito, Conselheiro Mata e Guaicuí, além de valoração federal na estação de Gualcuí. Já a estação de Diamantina é alcançada pelo tombamento do conjunto urbano em nível federal (GRÁFICO 13)

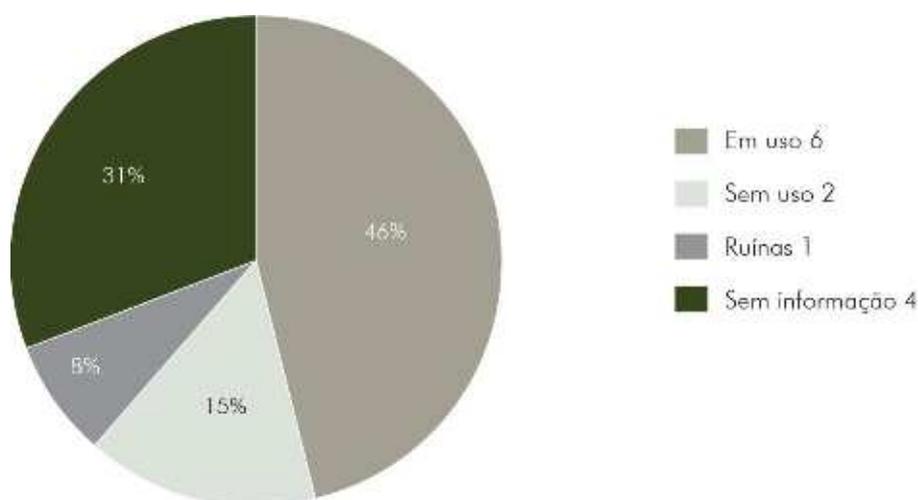


Gráfico 13 – Esquema Ramal Diamantina com seus usos e condições atuais. Elaborado pela autora, 2017.

Ramal Pirapora:

O ramal de Pirapora saía da Estação de Corinto e chegou em 1910 a Pirapora, às margens do rio São Francisco. Entretanto, levou doze anos para cruzar o rio através de uma ponte ferroviária, quando foi inaugurada a estação de Independência, em Buritizeiro. Nessa época, o trecho fazia parte da Linha do Centro da Central do Brasil. Nos anos 1930, esta tornou-se um ramal da linha tronco.

Na mesma época, a estação de Buritizeiro, bem como a ponte sobre o São Francisco foram desativadas. O ramal nunca passou dali, ao contrário dos planos de 1922, que pretendiam que o ramal alcançasse a cidade de Belém, no Pará. No final dos anos 1970, o tráfego de passageiros foi desativado no trecho. A

linha permaneceu ativa até 2003, pelo menos oficialmente. Verificou-se que ainda há trilhos sobre a ponte do São Francisco.²⁸

Das treze estações que faziam parte desse trecho, cinco estão em uso, cinco sem uso, três foram demolidas e duas não apresentam informações. Quatro estações são tombadas por seus municípios: Pirapora, Buritizeiro, Várzea de Palma e Buritis (sendo essas duas últimas valoradas pelo IPHAN. Há, ainda, no trecho, a estação de Lassance tombada pela União em 1998 (GRÁFICO 14).

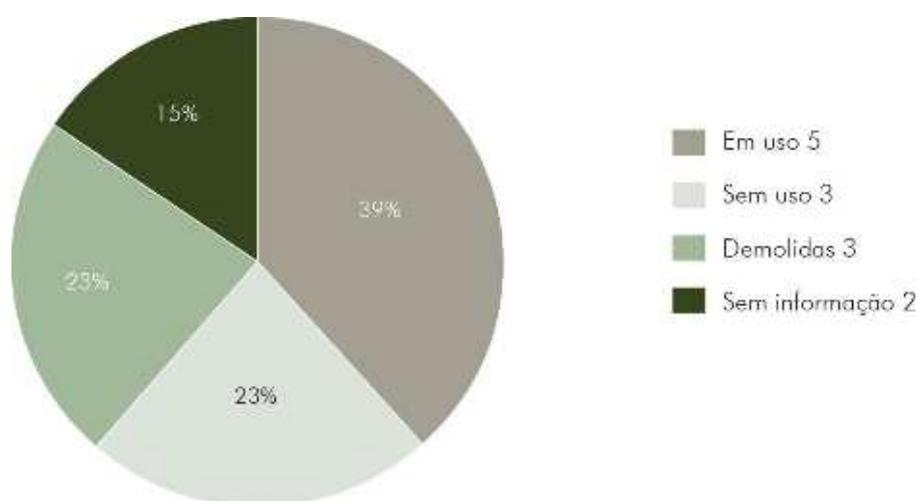


Gráfico 14 – Esquema Ramal Pirapora com seus usos e condições atuais. Elaborado pela autora, 2017.

Ramal Porto Novo de Cunha:

O último grande ramal da Central do Brasil, tratado aqui, é o de Porto Novo de Cunha, que liga Santa Fé a Além Paraíba e Minas Gerais ao Rio de Janeiro. Chamado anteriormente de Linha Auxiliar, foi o único trecho que foi incorporado a EFCB e não construído já como CB (Central do Brasil). Pertencia a E. F. Melhoramentos em 1892 sendo vendida para a CB em 1903. Foi por esse importantíssimo trecho que a Central do Brasil entrou em Minas Gerais pela estação de Chiador, em 1869.

²⁸ Disponível em http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_linhadocentro/efcb_linhadocentro_mg.htm. Acesso em 11/jan/2018.

Hoje, das dez estações, duas estão em uso, três sem uso, uma em ruína, duas demolidas e duas sem informações. Duas estações possuem tombamento municipal: Chiador e Porto Novo de Cunha (GRÁFICO 15).

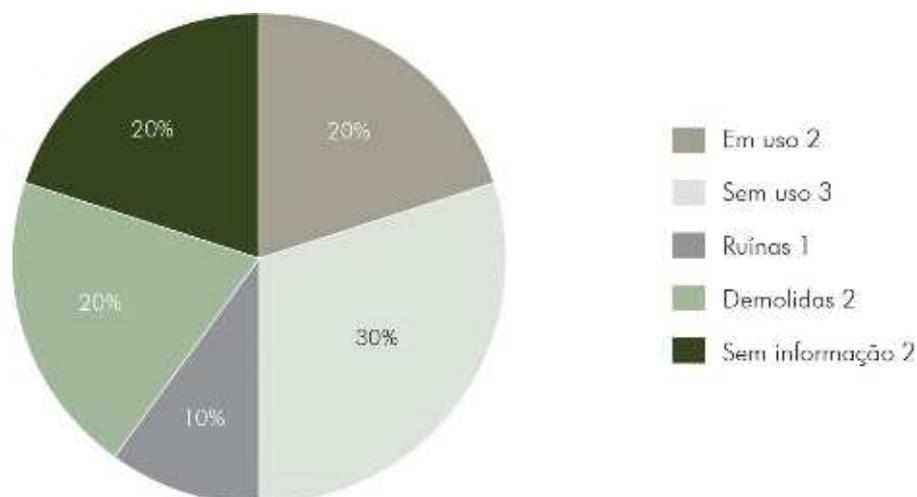


Gráfico 15 - Esquema Ramal Porto Novo de Cunha com seus usos e condições atuais. Elaborado pela autora, 2017.

Ramal de Santa Rita do Jacutinga:

No pequeno ramal de Santa Rita do Jacutinga apenas a própria estação é colocada. Existiram duas estações, ambas desativadas. O prédio da estação da EFCB é utilizado como rodoviária da cidade desde 2012, e o da estação da RMV é ocupado por uma confecção.

- EFBM Estrada de Ferro Bahia Minas

A Bahia-Minas era composta por 29 estações ferroviárias, conforme esquema a seguir. Do total de 29 estações, dezesseis se apresentam em uso ou com relativo grau de integridade que as tornem passíveis de preservação. A estação de Sucanga, apesar do tombamento municipal, segue sem uso, bem como a estação de Brejaúba. 6 estações foram demolidas, dentre elas a estação de Teófilo Otoni, que apesar de não ter passado pelo processo de demolição, foi completamente alterada e hoje, no terreno da antiga estação funciona a rodoviária da cidade. Existem ainda 2 estações em ruínas e 3 sem informações.

É importante ressaltar que 5 estações foram tombadas pelas prefeituras municipais, além da locomotiva Pojixá, tombada em 2008 pelo município de Teófilo Otoni (GRÁFICO 16).

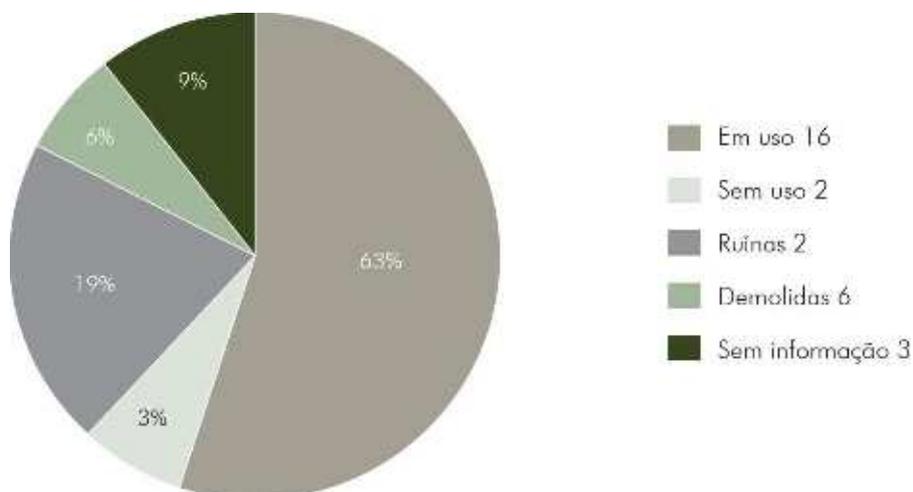


Gráfico 16 – Gráfico de usos e estado de conservação atual da EFBM. Elaborado pela autora, 2017.

Apesar de algumas estações estarem ocupadas ou apresentam-se íntegras, sua valoração por meio da Portaria N° 407/2010 não se aplica, visto que, esses bens já não faziam parte do patrimônio da RFFSA, desde 1966, quando foram vendidos aos municípios, após o processo de erradicação da linha. Os imóveis que pertencem a Estrada de Ferro Bahia-Minas (Araçuaí a Caravelas), passaram a integrar o patrimônio da RFFSA, nos termos da LEI n°3.155, de 13/03/1957 e posteriormente foram erradicados via DECRETO n° 58.341, de 03/05/1966. De acordo com o DNIT, todas as estações e bens do trecho foram vendidos para as Prefeituras dos Municípios as quais os referidos bens pertencem (FIGURA 14).



Fig.14 Mapa em estilo metrô das Estrada de Ferro Bahia Minas. Elaborado pela Autora,2017.

- EFG – Estrada de Ferro Goiás

A EFG se estendeu pela região noroeste de Minas Gerais, e teve sua configuração alterada ao longo do tempo. No território mineiro a estrada incorporou as estações pertencentes à EFOM. Ao todo foram seis estações ferroviárias em MG até a divisa com Goiás. Dessas, quatro estações já não existem mais, restando apenas as estações de Amanhece e Araguari (FIGURA 15).

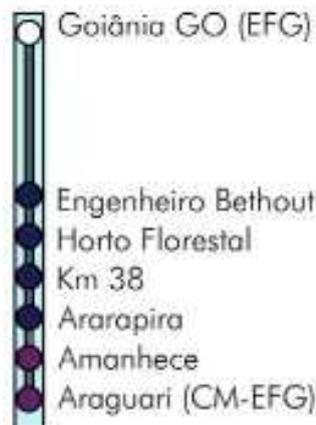


Fig. 15 Mapa em estilo metrô das EFG. Elaborado pela autora,2017.

A estação Amanhece, localizada no município de Araguari é atualmente Posto da Polícia Militar e é tombada pelo município. A Estação de Araguari possui tombamento municipal e estadual e não pode ser valorada com amparo na Lei 11.486/2007 pois não fazia parte do patrimônio da RFFSA na implantação da Lei (GRÁFICO 17).

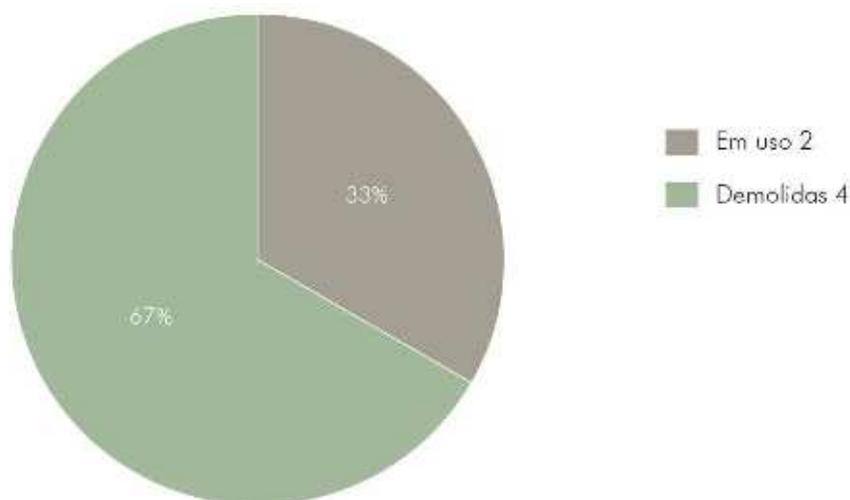


Gráfico 17 – EFG com seus usos e condições atuais. Elaborado pela autora,2017.

- EFM – Estrada de Ferro Mogiana

A Estrada de Ferro Mogiana se estendeu sobretudo pela região oeste e sul de Minas Gerais, tendo a linha Catalão como linha tronco e outras oito linhas e ramais passando pelo estado de MG. Ao todo chegou a ter no estado 63 estações. Dessas, 23 estações estão em uso, quinze sem uso, uma em situação de ruínas, 22 demolidas e duas estações sem informações (FIGURA 16).

- Linha Rio Grande
- Ramal Tuiuti
- Ramal Passos
- Ramal Biguatinga

Se somarmos, portanto, as estações sem informação das que já se perderam teremos um cenário de 24 estações perdidas e 39 restantes, o que significa um remanescente de mais de 60% do total. A FFM ainda conta com 17 tombamentos municipais, 1 tombamento estadual, além de 15 imóveis valorados (GRÁFICO 18).

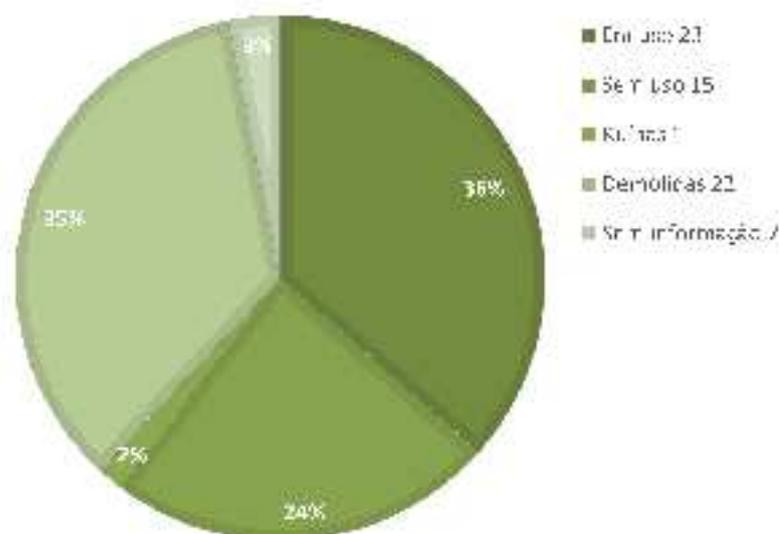


Gráfico 18 – Esquema da Estrada do Ferro Mogiana com seus usos e condições atuais. Elaborado pela autora, 2017.

♦ EFL – Estrada de Ferro Leopoldina

A Estrada de Ferro Leopoldina se estendeu sobretudo pela região sudeste de Minas Gerais, ou Zona da Mata. Chegou a contar com quatro linhas principais e onze ramais. Ao todo foram 177 estações ferroviárias. 83 estações estão em uso, dezenove sem uso, nove 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 (GRÁFICO 19)

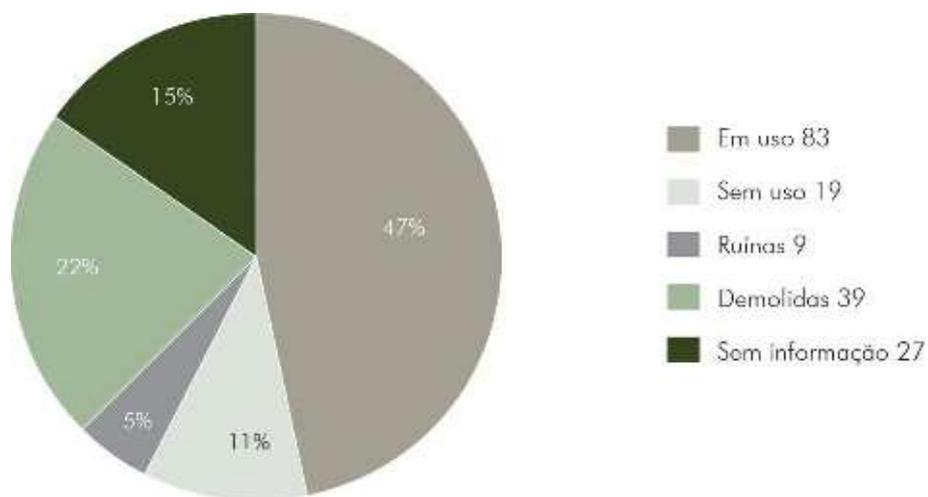
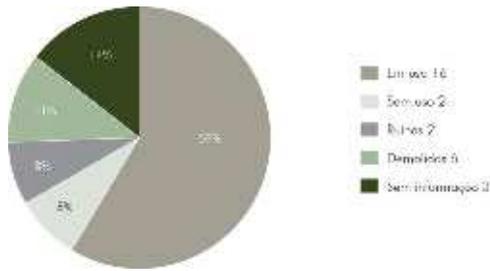


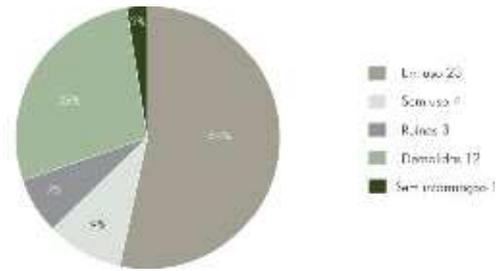
Gráfico 19 - Estrada de Ferro Leopoldina com seus usos e condições atuais. Elaborado pela autora, 2017.

Das linhas e ramais a última configuração foi a seguinte (GRÁFICO 22 a 33). (FIGURA 17):

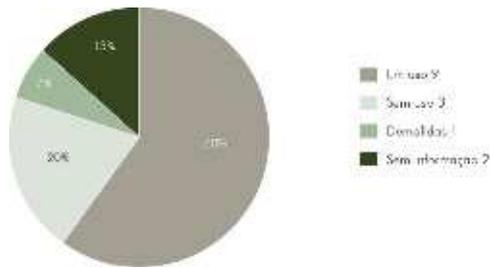
- Linha tronco Saracutinga a Caratinga
- Linha tronco Porto das Caixas a Manhauçu
- Linha transversal (Ligação a Recreio)
- Linha transversal Campos a Cisneiros
- Ramal de Mar da Espanha
- Ramal de Juiz de Fora
- Ramal Pomba
- Ramal Dom Silvério
- Ramal de Porto Novo
- Ramal de Muriaé
- Ramal de Leopoldina
- Ramal de Miráí
- Sub-ramal de Santana de Cataguazes
- Ramal de Patrocínio
- Ramal de Pirapetinga



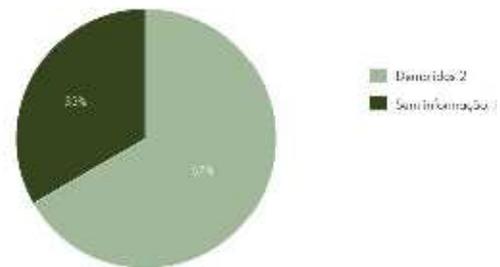
Linha Tronco Saracutinga a Caratinga



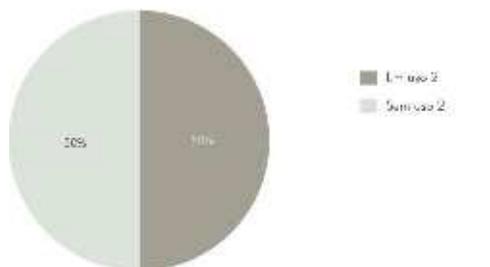
Linha tronco Porto das Caixas a Manhuaçu



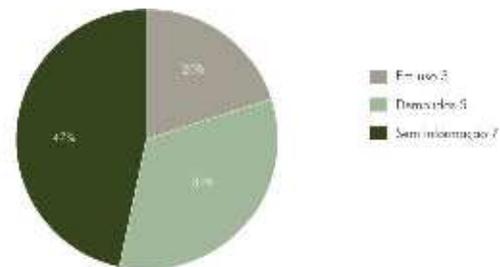
Linha transversal (Ligação a Recreio)



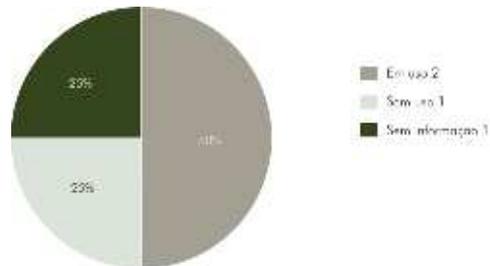
Linha transversal Campos a Cisneiros



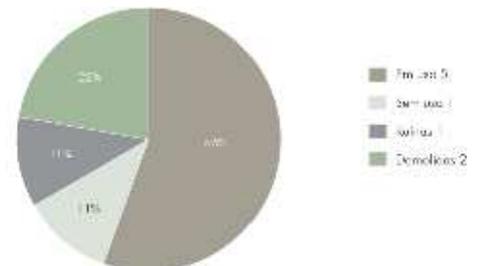
Ramal de Mar da Espanha



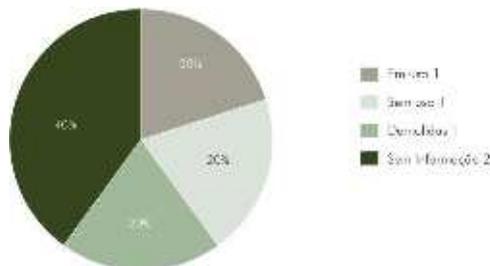
Ramal Juiz de Fora



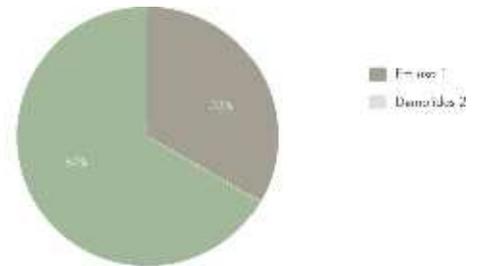
Ramal Pomba



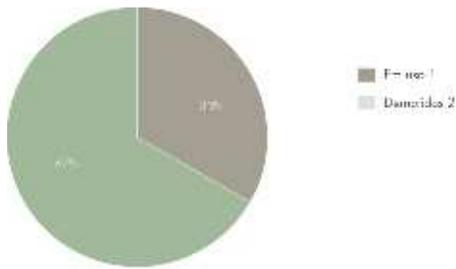
Ramal Dom Silvério



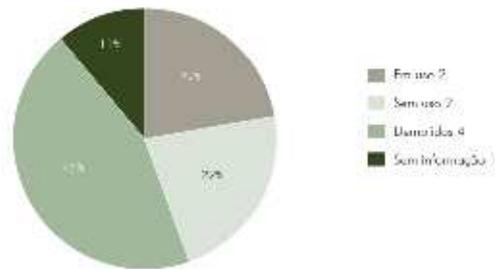
Ramal de Porto Novo



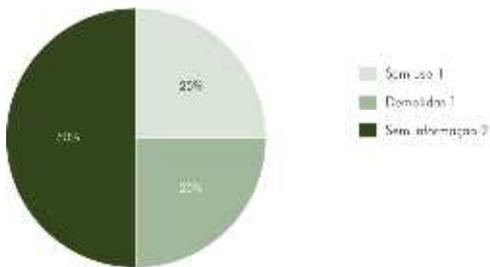
Ramal de Muriaé



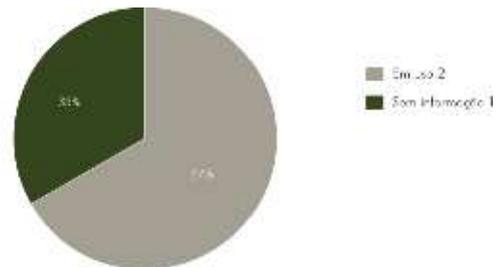
Ramal de Leopoldina



Ramal de Miraí



Sub-ramal de Santana de Cataguazes



Ramal de Patrocínio

Gráficos 20 a 33 – Gráficos dos ramais e linhas da EFL. Elaborado pela autora, 2017.

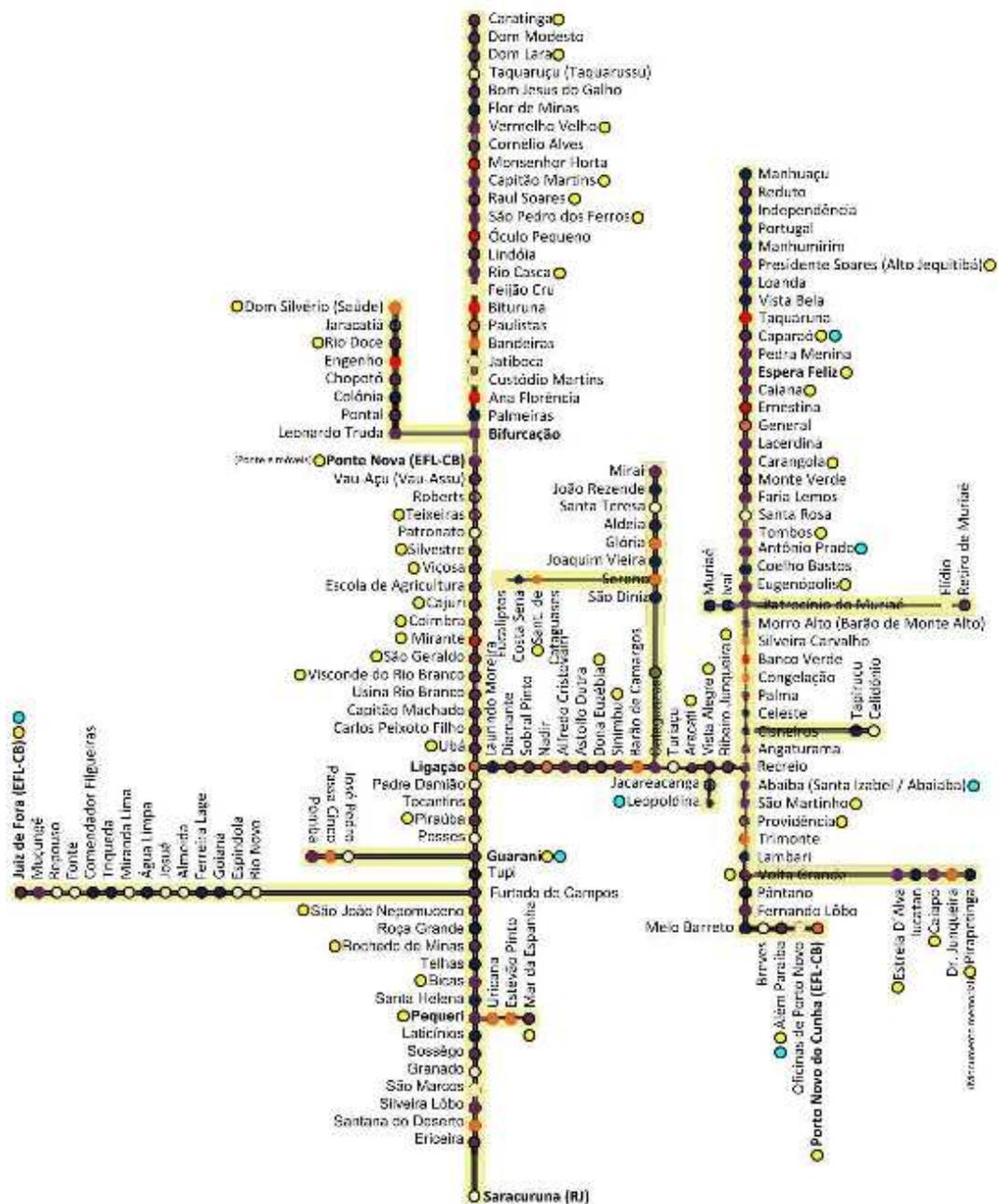


Fig.17 – Esquema da EFL com seus usos e condições atuais. Elaborado pela autora, 2017.

- **Rede Mineira de Viação – RMV**

A Rede Mineira de Viação se estendeu sobretudo pela região oeste e sul de Minas Gerais, com 22 linhas e ramais. Ao todo foram 403 estações ferroviárias. 114 estações estão em uso, 67 sem uso, doze em situação de ruínas, 85 demolidas e 125 estações sem informações. Se somarmos, portanto, as estações sem informação das que já se perderam teremos um cenário de 210 estações perdidas e 193 restantes, o que significa um remanescente de cerca de 48% do total (FIGURA 18).

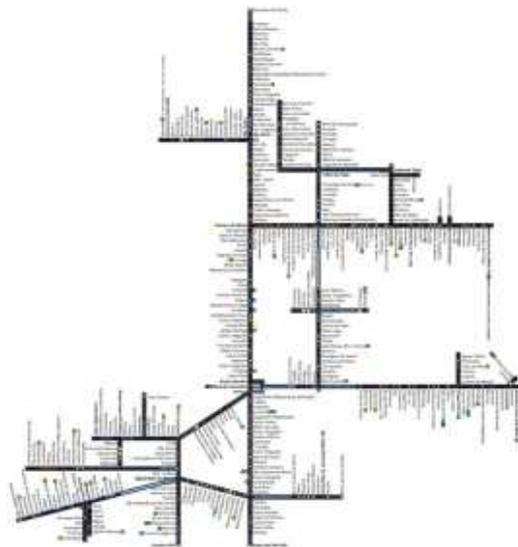


Figura 18 – Mapa esquemático da RMV. A versão ampliada segue no apêndice deste trabalho. Elaborado pela autora, 2017.

A RMV conta ainda com 58 tombamentos municipais, um tombamento 3 estadual e dois tombamentos federais. Além disso, são 60 imóveis valorados, o que representa 31,08% das estações. (GRÁFICO 34).

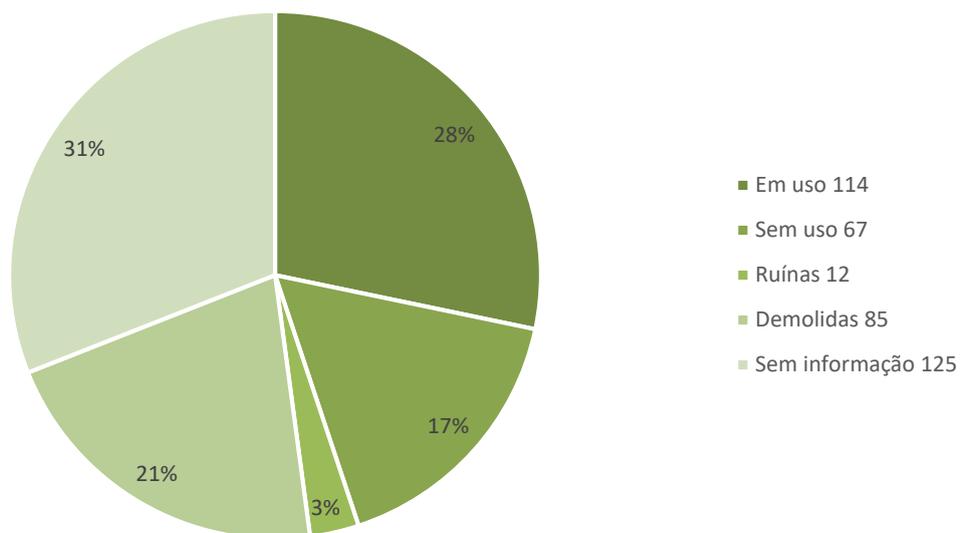


Gráfico 34 – RMV com seus usos e condições atuais. Elaborado pela autora, 2017.

Para tornar mais didática a abordagem dessa vasta estrada trataremos dos trechos da seguinte maneira:

- Linha Angra dos Reis a Goiândira
- Linha Uberaba
- Linha Garças de Minas a Belo Horizonte com os dois ramais: Ramal de Contagem e Ramal da Cidade Industrial
- Linha Paracatu
- Linha Antônio Carlos a Paraopeba com seis ramais: Ramal Barbacena; Ramal Águas Santas; Ramal Ribeirão Vermelho; Ramal de Itapeçerica; Ramal Cláudio e Ramal Pitangui.
- Linha Cruzeiro a Juréia com quatro ramais: Ramal da Campanha; Ramal de Lavras; Ramal de Três Pontas e Ramal Machado.
- Linha Barra do Piraí
- Linha Sapucaí com dois ramais: Ramal Paraisópolis e Ramal de Delfim Moreira

Linha Angra dos Reis a Goiandira

Composta por 101 estações a atual situação dessa linha compreende 27 estações em uso, 21 estações sem uso, uma estações em ruínas, dezoito

estações demolidas e 31 estações sem informações (GRÁFICO 35).

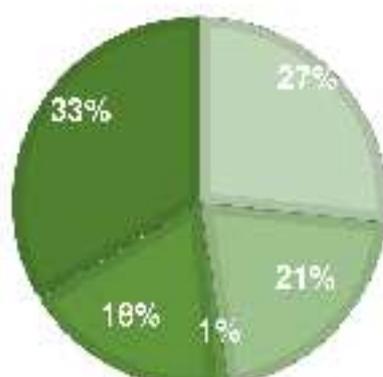
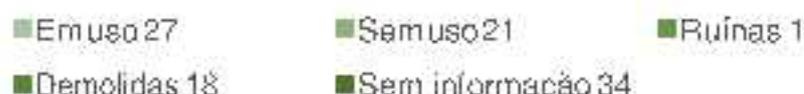


Gráfico 35 - Linha Angra dos Reis a Colândira com seus usos e condições atuais. Elaborado pela autora, 2017.

Neste trecho, doze estações possuem tombamento municipal: Monte Carmelo, Patrocínio, Campos Altos, Garças de Minas, Formiga, Campo Belo, Jarbas Gambigi, Perdões, Ribeirão Vermelho (que possui também tombamento estadual), Andrelândia, Itumirim e São Vicente de Minas.

O trecho também conta com seis estações valoradas pelo Iphan: Formiga, Timboré, Bugios (localizadas no município de Formiga, além de um antigo depósito de obras, casa do rádio e um terreno); Estação de Candeias (além da Casa do agente); Estação Itumirim e Estação de São Vicente de Minas.

Linha Uberaba

Composta inicialmente por dezoito estações, a Linha de Uberaba, que se ligava à linha tronco de Angra a Colândira pelas Estações de São Pedro (já demolida) e Ibiá (ainda em uso), conta com seis estações em uso, três estações sem uso, uma estação em ruínas, cinco estações demolidas e três estações sem informações (GRÁFICO 36).

■ Em uso 6 ■ Sem uso 3 ■ Ruínas 1 ■ Demolidas 5 ■ Sem informação 3

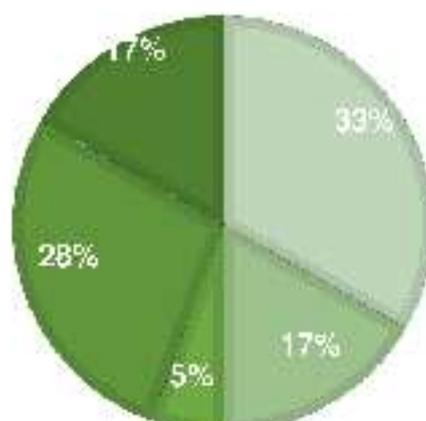


Gráfico 36 – Linha Uberaba com seus usos e condições atuais. Elaborado pela autora, 2017.

Portanto, essa linha atualmente conta com apenas nove estações com uso ou possibilidade de uso. Possui dois tombamentos municipais (Itaipú e Araxá) e seis Valorações: Uberaba apresenta cinco edificações valoradas (mas não a estação, que se trata de uma reconstrução recente) e estação Santa Juliana, também conhecida como Estação do Zelandia.

Linha Garças de Minas a Belo Horizonte

(Com os dois ramais: Ramal do Contagem e Ramal da Cidade Industrial)

A linha de Garças de Minas apresentava 50 estações ferroviárias até Belo Horizonte. Garças era o ponto de entroncamento com a linha de Angra dos Reis a Goiandira. Foi depósito de locomotivas e alguns ferroviários relatam a importância dessa estação para o transporte de materiais na construção de Brasília. Essa linha foi aberta pela EFOM e funciona até hoje sob concessão para a FCA (Ferrovia Centro Atlântica) para transporte de carga. Segundo o blog de Ralph Mennucci Giesbrecht²⁶, o seu trecho na região metropolitana de Belo Horizonte recebeu trens de subúrbio por muitos anos, e a partir dos anos 1990, passou a ter a linha do metrô paralela a sua linha, que ficou somente para movimento dos trens cargueiros. Atualmente são 12 estações com uso, 13 sem uso, 2 em ruínas (Sillus Rocha e Pinto da Silva), 6 estações demolidas e 17 sem informações (GRÁFICO 37).

²⁶ Disponível em <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/mv/>>. Acesso em 15 de março de 2018.

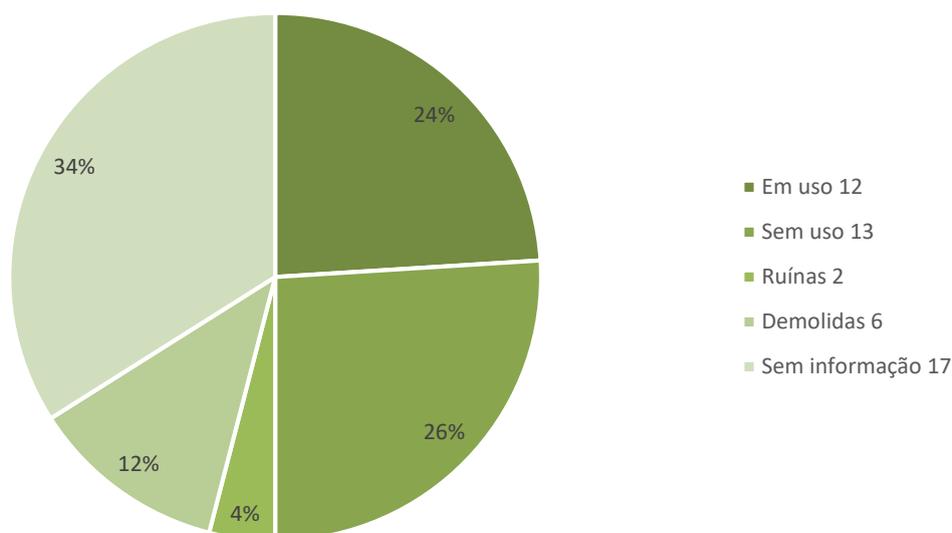


Gráfico 37 – Linha de Garças de Minas a Belo Horizonte com seus usos e condições atuais. Elaborado pela autora, 2016

Do total de 50 estações da linha principal, 7 são tombadas pelas municipalidades: Garças de Minas, Santo Antônio do Monte, Divinópolis, Azurita, Mateus Leme, Juatuba e Betim.

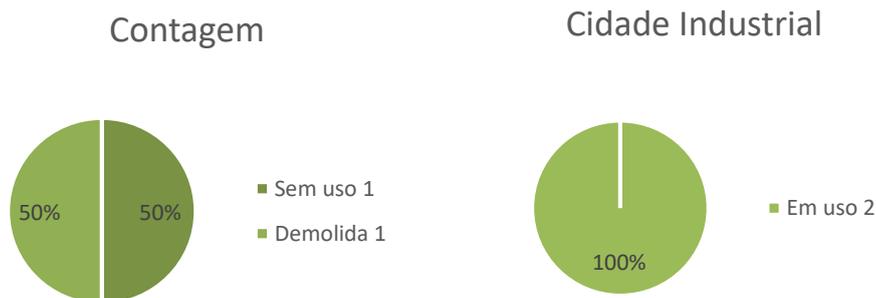
As quatro estações valoradas pelo IPHAN são as de Lagoa da Prata, Estação e Oficina de Santanense em Itaúna, Estação de Juatuba além de 9 edificações em Belo Horizonte entre antigas residências, oficinas, escritórios, depósitos, alojamentos e posto de abastecimento.

Ramal de Contagem

O Ramal de Contagem possuía apenas duas estações: a estação de Bernardo Monteiro, sem uso, e, a de Contagem, demolida.

Ramal da Cidade Industrial

O Ramal da Cidade Industrial ainda possui duas estações em uso atualmente, e sob concessão da FCA. São as estações de Camargos e da Cidade Industrial (GRÁFICOS 38 e 39).



Gráficos 38 e 39 dos Ramais de Contagem e Cidade Industrial da linha de Garças de Minas a Belo Horizonte com seus usos e condições atuais.

Linha Paracatu

A E. F. Paracatu partia originalmente da estação de Velho da Taipa, na bitola estreita (0,76 cm) da EFOM. Em 1927 chegou a Melo Viana e no sentido oposto, já atingia Água Suja e Pará de Minas, juntando-se com a linha da EFOM de bitola métrica que ligava Belo Horizonte a Garças, na hoje estação de Azurita. Em 1931, a estrada foi incorporada à EFOM para formar a RMV - Rede Mineira de Viação e passou a se chamar ramal de Paracatu. Atingiu em 1937 Barra do Funchal, mas jamais chegou à cidade que lhe deu o nome, Paracatu. Em 1968, foi erradicado o trecho Bom Despacho-Barra do Funchal, e, em 1994, o restante do ramal.³⁰

A linha chegou a ter 25 estações entre Azurita e Barra do Funchal. Dessas, três foram demolidas, oito estão sem informações, quatro em estado de ruínas, duas sem uso e oito com uso (GRÁFICO 40).

³⁰ Disponível em <<http://www.estacoesferroviarias.com.br>>. Acesso em 25 de novembro de 2017.

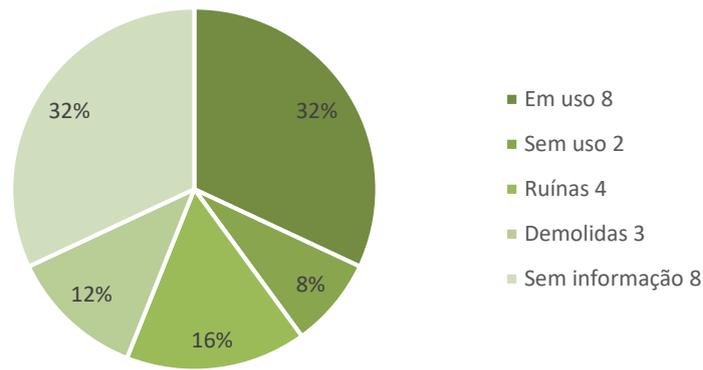


Gráfico 40 – Linha Paracatu com seus usos e condições atuais.
Elaborado pela autora, 2017.

Nesta linha há tombamento municipal na estação de Pará de Minas e Azurita.

Linha Antônio Carlos a Paraopeba

(com seis ramais: Ramal Barbacena; Ramal Águas Santas; Ramal Ribeirão Vermelho; Ramal de Itapecerica; Ramal Cláudio e Ramal Pitanguí).

O Ramal do Paraopeba teve início com a abertura do trecho ligando as estações de Sítio (Antônio Carlos) e Tiradentes, em 1880. Mais tarde foi prolongada até São João Del Rei, em 1881, atingindo Aureliano Mourão em 1887, onde havia uma bifurcação, com uma linha chegando a Lavras em 1888 e a principal seguindo para o norte atingindo finalmente Barra do Paraopeba em 1894. Dela saíam diversos e pequenos ramais. A linha foi extinta em partes, tendo sido o primeiro ramal em 1960 (Pompeu-Barra) e o último ramal, em 1984 (Antônio Carlos – Aureliano), com exceção do trecho São João Del Rei – Tiradentes, que se conserva em atividade até hoje. Também se conserva o trecho Aureliano – Divinópolis, ampliado para bitola métrica em 1960, ligando Lavras a Belo Horizonte.

Essa linha, que antes de se tornar parte da RMV foi a linha tronco da EFOM é considerada uma das mais importantes linhas de toda a malha ferroviária nacional e chegou a ser de bitola estreita em toda sua extensão (bitolinha 0,76cm), mas foi sendo modificada posteriormente em alguns trechos. Em 1903, a EFOM contava com 47 estações, 46 locomotivas a vapor e 378 carros ao longo

de 939,5 quilômetros de linhas, e ainda passava por melhorias como as ampliações feitas em alguns de seus trechos, como a linha entre Divinópolis e Belo Horizonte.

Atualmente, das 71 estações da linha, nove foram demolidas, duas encontram-se em ruínas e 27 estações não possuem informações até o momento (GRÁFICO 41).

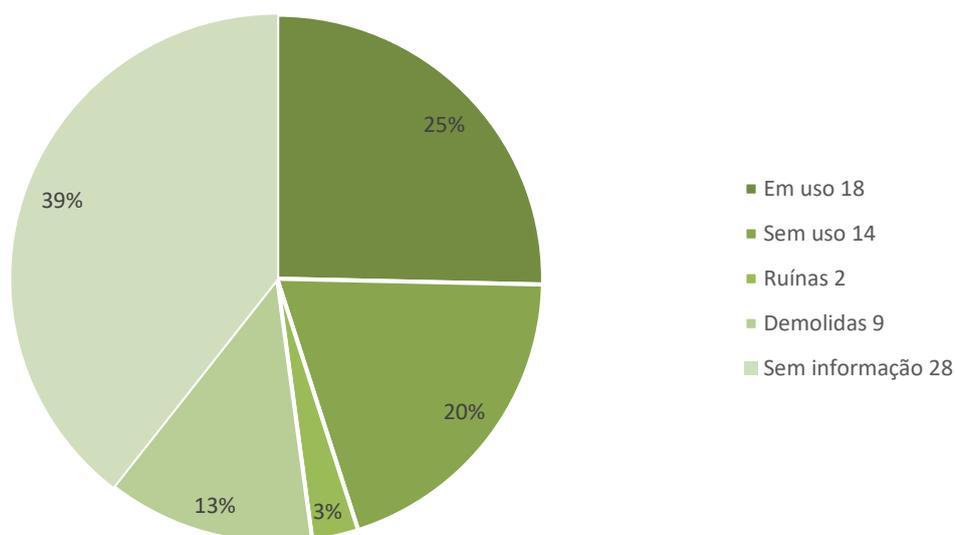


Gráfico 41 – Linha Antônio Carlos a Paraopeba, com seus usos e condições atuais. Elaborado pela autora, 2017.

O trecho conta com sete tombamentos municipais: Estação de Divinópolis, Estação de João Pessoa (Dr. Fromm), Estação de Bom Sucesso, Aureliano Mourão, Ibituruna, Coqueiros, e Antônio Carlos.

Além delas há ainda a valoração de dezenove imóveis do trecho entre São João del Rei e Tiradentes: Terreno do Pátio da Estação de Tiradentes, Estação Ferroviária de Tiradentes, Pátio da Estação Ferroviária de Chagas Dória, Estação Ferroviária Chagas Dória, Pátio da Estação Ferroviária de São João del Rei, Estação Ferroviária de São João Del Rei, Alojamento para Manobrador/Guarda-Chaves, Prédio do antigo armazém da Carpintaria e

Ferraria, Galpão do Antigo Almojarifado, Casa de Bomba de Óleo, Galpão da Oficina Mecânica e Ferraria, Galpão para Manutenção de Locomotivas, Galpão para Revisão Mecânica, Galpão para Seção de Carros e Vagões, Instalação Sanitária, Galpão do Posto de Iluminação, Guarita para Guarda-Chaves. E finalmente o terreno do pátio da Estação de Conceição do Pará ao norte da linha e a Estação de Nazareno.

Ramal Barbacena

O ramal que contava com apenas duas estações – Barbacena e Celeste – tem a estação de Barbacena valorada e não temos informações atuais sobre a Estação de Celeste (GRÁFICO 42).

Ramal Águas Santas

Este ramal contava com sete estações, porém, quatro já foram demolidas, e uma não possui informações, restando apenas duas estações sem uso atualmente: a de César de Pina, tombada pelo município de Tiradentes e a Estação de Chagas Dória, valorada pela União (GRÁFICO 43).

Ramal Ribeirão Vermelho

Eram treze estações que compunham o trecho que ligava Ribeirão Vermelho até Aureliano Mourão. Dessas, cinco foram demolidas e três não possuem informações. Quatro estão sem uso e apenas a estação de Ribeirão Vermelho encontra-se em boas condições, pois foi recentemente restaurada e é tombada pelo município e pelo estado de Minas Gerais. A estação de Aureliano Mourão, embora esteja sem uso, foi tombada pelo município de Bom Sucesso em 2011 (GRÁFICO 44).

Ramal de Itapecerica

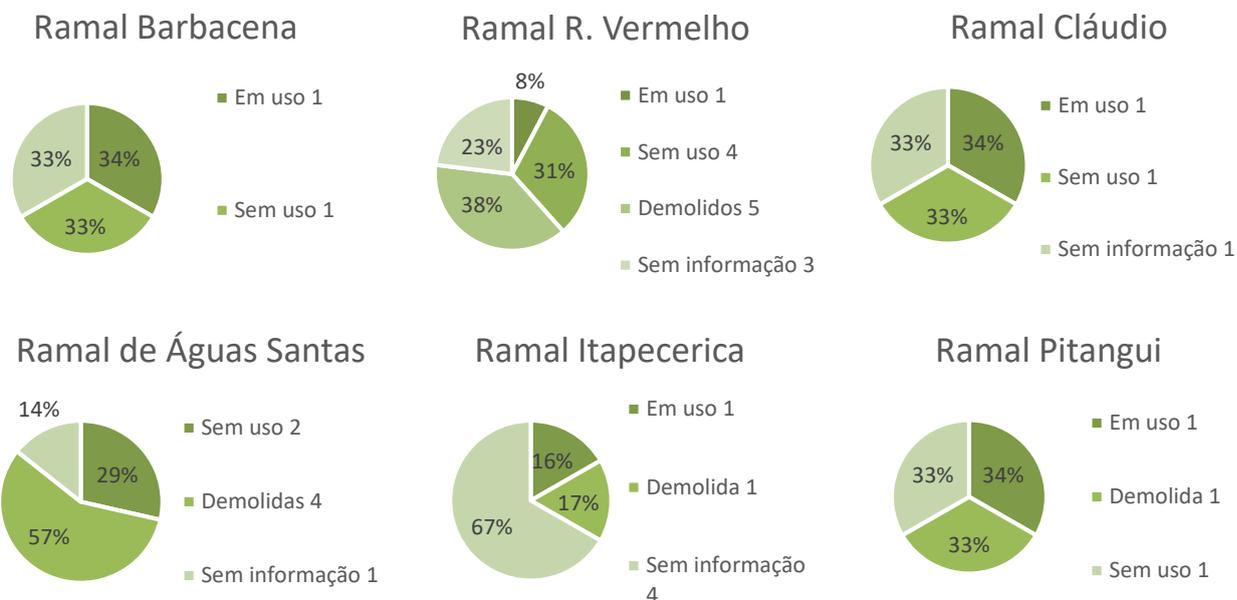
Com seis estações, o Ramal de Itapecerica tem apenas a estação de Lamounier em uso, atualmente. A estação de Itapecerica foi demolida e as demais não foram encontradas informações a respeito (GRÁFICO 45).

Ramal Cláudio

Com três estações, o Ramal de Cláudio conta com a estação de Gonçalves Ferreira (sem uso), a de Laranjeiras (sem informações) e a de Cláudio, em uso e tombada pelo município e valorada pelo IPHAN (GRÁFICO 46).

Ramal Pitangui

Finalmente o Ramal de Pitangui também possui apenas três estações. A velha de Taipa (sem uso), Água Suja (demolido) e a Estação de Pitangui, que será indicada para valorização (GRÁFICO 47).



Gráficos 42 a 47 – Ramais da linha Antônio Carlos a Paraopeba, com seus usos e condições atuais. Elaborados pela autora, 2017.

Linha Cruzeiro a Juréia

(com quatro ramais: Ramal da Campanha; Ramal de Lavras; Ramal de Três Pontas e Ramal Machado.)

A linha Cruzeiro-Tuiuti (depois Juréia) era originalmente parte da E.F. Muzambinho, que iniciou as atividades em 1887, entre Três Corações e Muzambinho, e parte da E. F. Minas e Rio, que operava o trecho Cruzeiro-Três Corações desde 1884, e que em 1908 incorporou a Muzambinho. Em 1910, esta foi uma das formadoras da Rede Sul-Mineira, que por sua vez formou a Rede Mineira de Viação, em 1931. Em 1965, esta formou a Viação Férrea Centro Oeste e foi finalmente transformada em divisão da RFFSA em 1971. Os trens de passageiros foram suprimidos em 1964 entre Varginha e Juréia, em 1978 entre Varginha e Três Corações e em 1991 de Cruzeiro a Três Corações.

Saindo de Juréia até alcançar a estação de Coronel Fulgêncio a Linha dispunha de 37 estações. Atualmente 14 estações tem uso, inclusive com um pequeno trecho em operação entre Varginha e Três Corações, que segue para Lavras. Há também o Trem turístico “Trem das águas” que opera pela região de São Lourenço e vai até Soledade de Minas. O trecho, no entanto, perdeu 17 estações e 6 seguem sem uso.

São 5 tombamentos municipais: Passa Quatro, Itanhandu, Soledade de Minas, Três Corações e Varginha. Além deles contamos com as seguintes valorações federais: Estação Ferroviária de Passa Quatro, Estação Ferroviária de Coronel Fulgêncio, Estação Ferroviária de Manacá, Depósito de Materiais, Residência do Empregado, Terreno da Estação Ferroviária de Coronel Fulgêncio, Terreno da Estação Ferroviária de Manacá e Terreno da Estação Ferroviária de Passa Quatro (GRÁFICO 48).

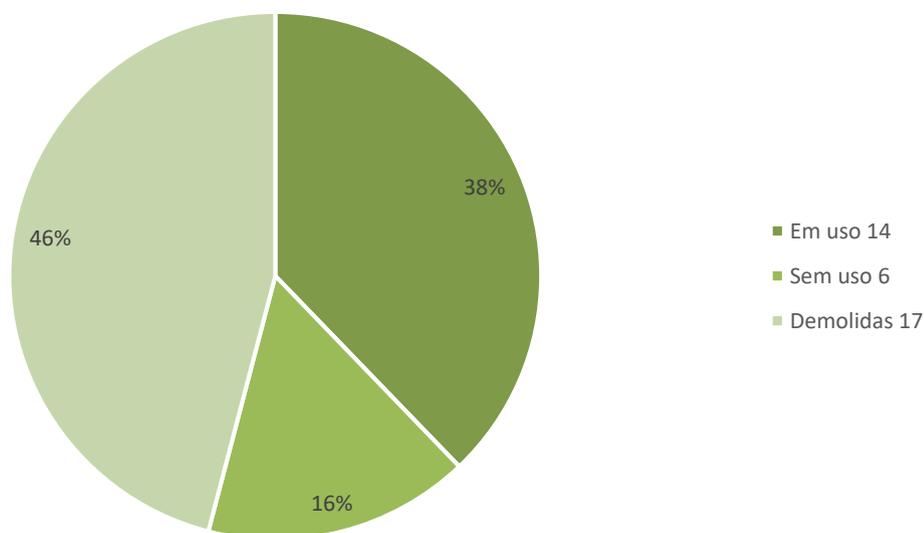


Fig.48 Gráfico da linha Cruzeiro a Juréia, com seus usos e condições atuais. Elaborado pela autora, 2017.

Ramal da Campanha

Segundo o Blog de Ralf Giesbrecht, o ramal de Campanha foi construído pela E. F. Muzambinho em 1894, saindo de Freitas, na então Minas e Rio, e atingindo Campanha. Na mesma época, foi construído outro curto ramal, o de

São Gonçalo, ligando Campanha a esta cidade. Mais tarde ambos foram unificados. Os dois foram extintos em 17/12/1966.

Possuía treze estações que iam de Freitas até São Gonçalo do Sapucaí. Porém 4 estações foram demolidas e duas não possuem informações. Três estão sem uso e quatro estão em uso. As estações de Olímpio Noronha e Campanha são tombadas municipalmente.

Ramal de Lavras

Trecho em operação para transporte de cargas, o Ramal de Lavras vai até Três Corações percorrendo seis estações. Outras seis se perderam: duas estão em ruínas (Rosas e Cervo), duas demolidas (Salto e Carneiro de Rezende) e duas sem informações (os Desvios para Freitas e para o 4ºRCD).

As estações de Três Corações, Campo Limpo, Faria e Lavras estão sem uso atualmente. Em maio de 2017, a prefeitura de Três Corações iniciou o processo de recuperação da Estação e galpões da RFFSA na cidade, que são tombados pelo município. Além de Três Corações, o trecho conta com mais um tombamento municipal na estação de Costa Pinto. Assim como Costa Pinto, a estação de Carmo da Cachoeira está em uso.

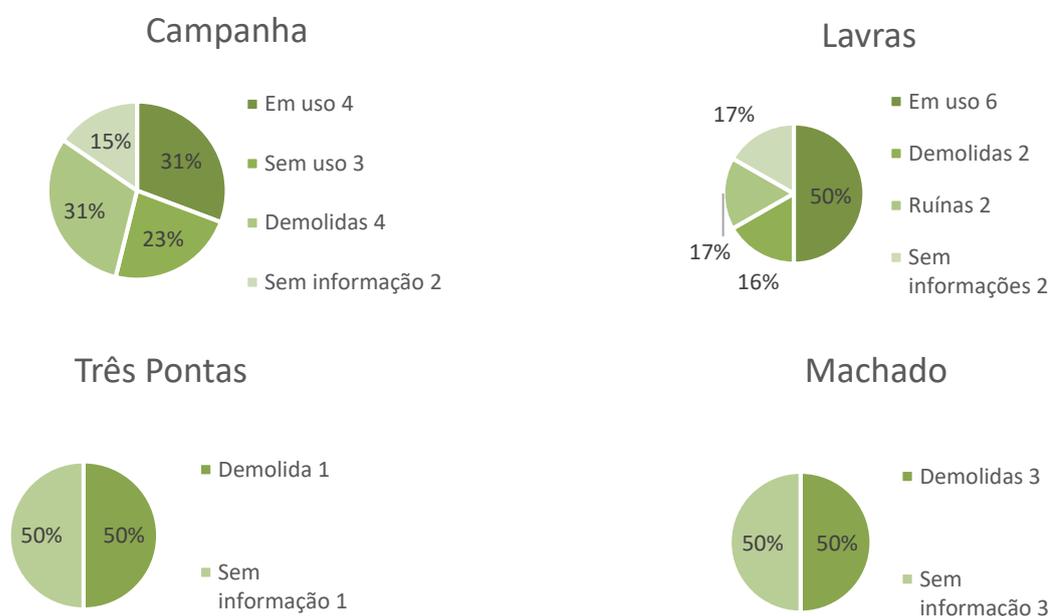
Ramal de Três Pontas

O ramal de Três Pontas foi aberto em 1895, pela E. F. Trespontana. Esta foi incorporada pela Rede Mineira de Viação em 1938. Foi fechado em 27/11/1964. Saía de Espera, estação que foi demolida. Sobre a estação de Três Pontas, não se tem informações.

Ramal Machado

A linha foi aberta a partir da estação de Gaspar Lopes, na linha Cruzeiro- Jureia, como E. F. Machadense em 1922, e absorvida pela Rede Mineira de Viação em 1938. Transformado em simples ramal, o trecho seguiu operando até 28/02/1963, quando foi extinto. Hoje, não restam estações ao longo do pequeno trecho. Machado, Alfenas e Gaspar Lopes foram demolidas, e Posto da Pedreira, Copeirinha e Caianinha não possuem informações.

Embora muito tenha se perdido neste trecho, entende-se que o município de Machado e a Estrada de Ferro Machadense (incorporada pela EFOM) foram importantes para a história da RFFSA. Tendo em vista que a estação de Machado foi demolida, estamos buscando informações junto a Inventariança, a SPU e a prefeitura de Machado a respeito de termos de transferência de imóveis localizados naquele município a fim de identificar possíveis bens que contribuam para a narrativa aqui proposta, e assim, dar início a um processo de valoração (GRÁFICOS 49 a 52).



Gráficos 49 a 52 – Ramais da linha Cruzeiro a Juréia, com seus usos e condições atuais

Linha Barra do Pirai

Segundo Giesbrecht, o primeiro trecho da linha da Barra foi aberto pela V. F. Sapucaí em 1891. Chegou a Baependi em 1895 e parou. Do outro lado, os trechos entre Santa Rita do Jacutinga e Passa-Três, no Estado do Rio, foram construídos a partir de 1879 pela E. F. Santa Isabel do Rio Preto, a E. F. Pirahyense e a E. F. Santana, depois absorvidas pela Sapucaí. De Santa Rita a Baependi, seguiram da primeira para chegar a Baependi somente em 1910. Apenas nesse ano, então, consolidou-se a linha da Barra, com esse nome por

causa de Barra do Piraí.

De Jacuba a Soledade de Minas a linha tinha 23 estações. Apenas cinco atualmente tem uso e todo o restante foi demolido ou está sem informações. Das quatro restantes (Soledade de Minas, Seritinga, Liberdade e Santa Rita do Jacutinga) três recebem proteção patrimonial: Seritinga que é valorada e tombada municipalmente, Liberdade com tombamento municipal na estação também conhecida como Estação de Livramento e a Estação de Soledade de Minas (GRÁFICO 53).

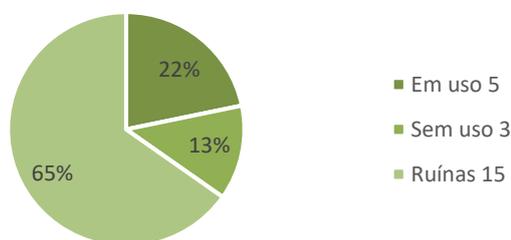


Gráfico 53 – Linha Barra do Piraí, com usos e condições atuais. Elaborado pela autora, 2017.

Linha Sapucaí

(Com dois ramais: Ramal Paraisópolis e Ramal de Delfim Moreira)

Segundo Giesbrecht³¹, o ramal da Penha foi inaugurado em 1882, com vinte quilômetros, até antiga Penha do Rio do Peixe (Itapira). O trecho de Itapira até Eleutério foi construído pela E. F. Sapucaí, mas encampado pela Mogiana, que não concordou com a posição de ceder sua zona privilegiada. Em 1891, o ramal, agora de Itapira, já chegava a Eleutério. Em 1898, chegou a Sapucaí, já em Minas Gerais, onde se encontrava, agora sim, com a E. F. Sapucaí. O transporte de passageiros durou até 1976, e cargas passaram até uns dez anos depois. Com a supressão da linha mineira, o ramal perdeu a função e foi desativado, tendo seus trilhos sido retirados em 1990, já abandonados.

A linha que contava com 23 estações, perdeu ao longo do tempo quatro estações

³¹ Disponível em: <www.estacoesferroviarias.com.br>. Acesso em 15 de janeiro de 2019.

e uma não se temos informações. Duas estão sem uso, mas ainda há treze em uso. Dessas, oito receberam tombamento municipal: Soledade de Minas, Cristina, Itajubá, Pedrão, Pouso Alegre, Borda da Mata e Jacutinga (GRÁFICO 54).

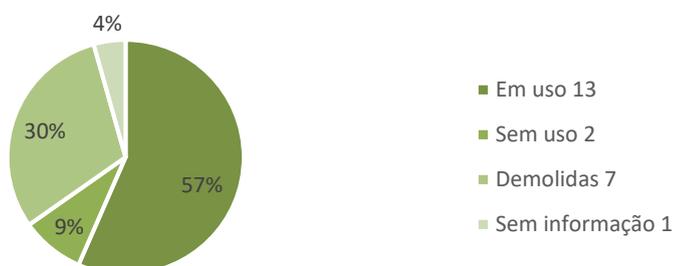


Gráfico 54 – Linha Sapucaí, com seus usos e condições atuais. Elaborado pela autora, 2017.

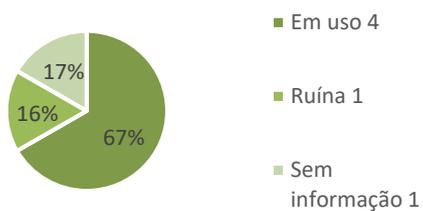
Ramal Paraisópolis

Informações datam sua construção por volta de 1912. A linha saía da estação de Piranguinho. Possuía 6 estações. Hoje 4 estão em uso, 1 em ruínas e 1 sem informações. A estação de Paraisópolis é tombada pelo município (GRÁFICO 55).

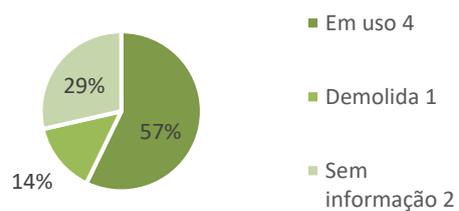
Ramal de Delfim Moreira

O ramal de Delfim Moreira saía de Itajubá e foi aberto em 1928. Nos anos 30 havia planos de se prolongar a linha até o ramal de Piquete, que ficava próximo, mas no Estado de São Paulo e do outro lado da Serra da Mantiqueira. A ligação nunca saiu e assim o ramal se manteve com suas 7 estações. Apenas a estação do Km4 foi demolida, e a do Km3 não se tem informações. As demais estão em uso e a estação de Delfim Moreira e Itajubá foram tombadas pelos municípios (GRÁFICOS 56).

Paraisópolis



Delfim Moreira



Gráficos 55 e 56. Usos dos ramais Paraisópolis e Delfim Moreira. Elaborado pela autora, 2017.

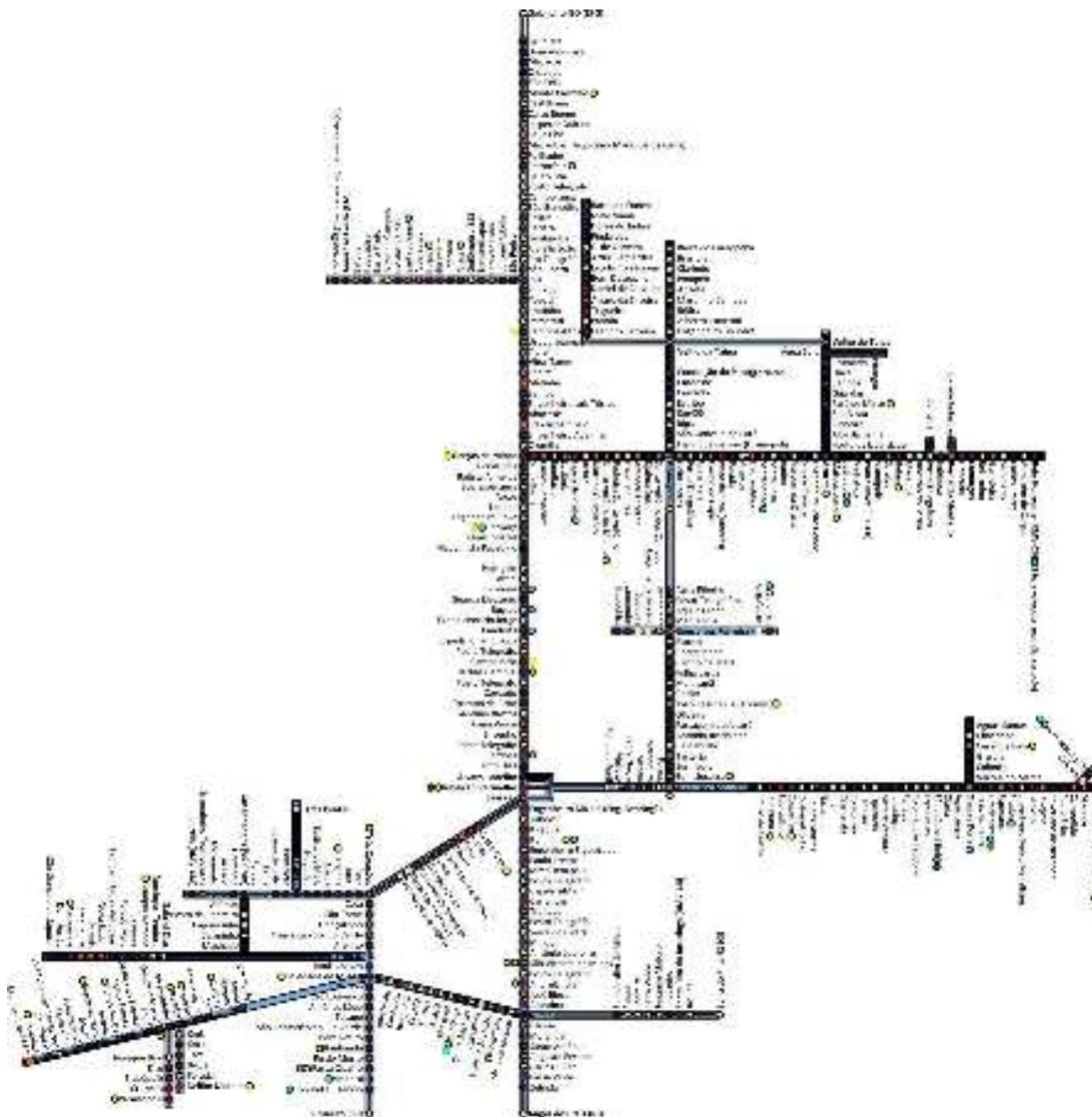


Fig. 18 - Mapa em estilo metrô das Estrada de Ferro Rede Mineira de Viação. Elaborado pela autora, 2017. Versão ampliada no apêndice.

- **VFFLB – Viação Férrea Federal Leste-Brasileiro**

A VFFLB se estendeu de forma muito tímida no norte de Minas Gerais, fazendo ligação com a ferrovia sobretudo da Bahia e alcançou Juazeiro. Ao todo foram quatro estações ferroviárias. Uma estação está em uso pela FCA (Monte Azul), duas sem uso (Mamonas e Espinosa) e uma sem informações (Engenheiro

Matos). Nenhuma delas possui algum tipo de proteção patrimonial.

A estação de Monte Azul, que se liga com a Estrada de Ferro Central do Brasil trata-se de uma reconstrução mais recente o que contribui para a perda de seu caráter patrimonial. Já as estações de Mamonas e Espinosa, embora estejam sem uso no momento já apresentam estágio avançado de abandono e perderam muito de suas características originais e de sua unidade potencial enquanto obra arquitetônica (GRÁFICO 57).

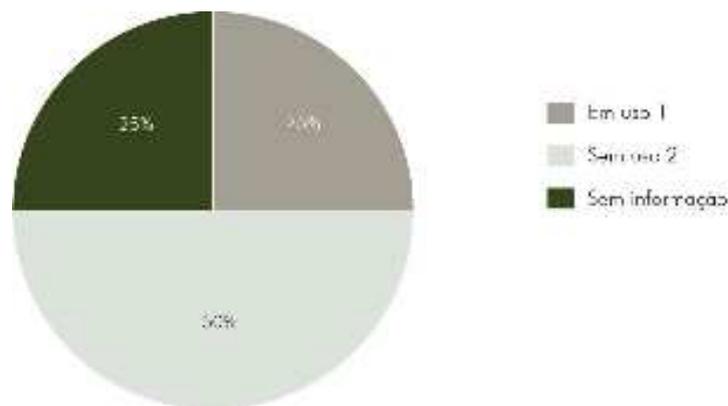


Fig.57 Gráfico da VFFLB com seus usos e condições atuais. Elaborado pela autora, 2017.

A Viação Férrea Federal Leste Brasileiro partia de Salvador, na linha tronco e passava por Pernambuco, Piauí e Sergipe (na linha norte) alcançando Minas Gerais na linha sul, onde se liga com a Central do Brasil na estação Monte Azul. A Viação criada em 1935 foi incorporada a RFFSA em 1957 (FIGURA 19).

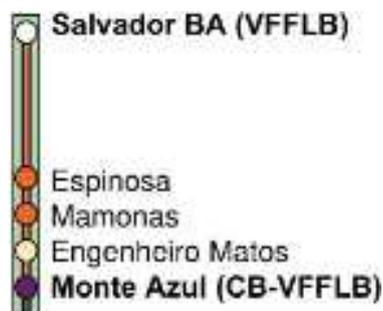


Fig.19 Mapa em estilo metrô das Estrada de Ferro Viação Férrea Federal Leste Brasileiro. Elaborado pela autora.

- **SPM – Estrada de Ferro São Paulo e Minas**

Das três estações da SPM no território mineiro apenas a estação de São Sebastião do Paraíso tem uso. No entroncamento com a Mogiana, a antiga estação hoje sedia uma unidade do corpo de Bombeiros e é tombada pelo município. Já a estação de Guardinha encontra-se sem uso, de acordo com as imagens disponibilizadas pelo portal estações ferroviárias, em 2016, supõe-se que a estação esteja ocupada por moradores. Já a estação José Honório não foi possível localizar informações, tratando-se provavelmente de um bem já demolido (GRÁFICO 58 e FIGURA 20).

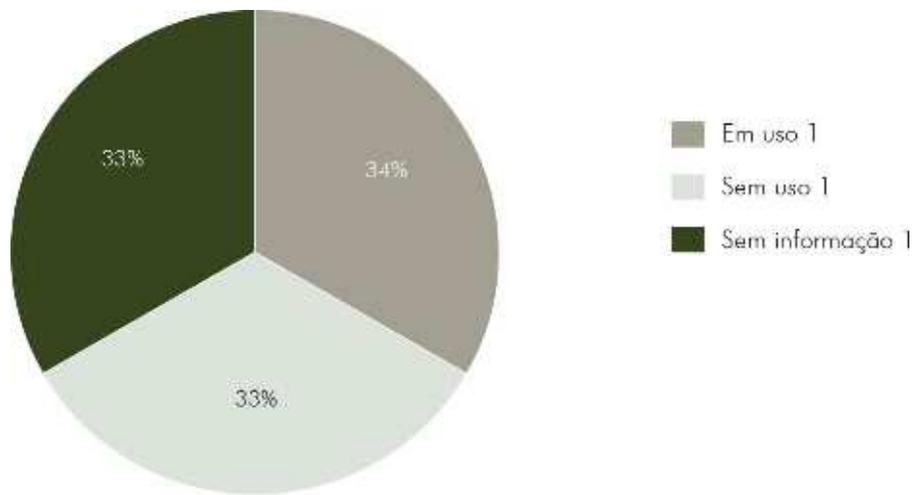


Gráfico 58 – SPM com seus usos e condições atuais.



Fig.20 Mapa metrô da Estrada de Ferro São Paulo Minas. Elaborado pela autora.

3.2 Resultados e análises

Esse estudo fez o levantamento das estações existentes no território de Minas Gerais, totalizando quase mil estações, 985 precisamente. O objetivo inicial era verificar o número de estações existentes e a partir disso buscar critérios para estabelecer formas de preservar esses bens.

O levantamento forneceu um panorama da atual situação das estações ferroviárias a partir de seus usos atuais e estado de conservação. Deparou-se, muitas vezes, com bens abandonados que por seu valor histórico e sua importância para a memória ferroviária podem/devem ser restaurados e/ou preservados possibilitando sua recuperação e reinserção na dinâmica das cidades, contribuindo para a manutenção e difusão da memória ferroviária.

Essa etapa teve o objetivo de fornecer informações que permitissem ações de preservação para o patrimônio ferroviário, como estabelecer critérios e narrativas possíveis. A partir dela será possível avaliar formas de valorar o patrimônio ferroviário de Minas Gerais. Assim, desenvolvemos esse método nos trabalhos junto à Superintendência de Minas Gerais e que já vem apresentando resultados sistemáticos de aplicação.

Para uma leitura abrangente do contexto atual das ferrovias em Minas Gerais, elaborou-se mapas, utilizando-se a tipologia de metrô, de todas as ferrovias, apontando o estado de conservação atual das estações e os tipos de proteção patrimonial nelas existentes, nos seus diversos níveis, ou seja, municipal, estadual, e federal – com o tombamento e a valoração.

Em suma, o levantamento detectou a seguinte situação das estações em Minas Gerais: haviam 985 estações no estado, dessas 332 ainda apresentam algum uso - não necessariamente vinculada a memória ferroviária - e 181 seguem sem uso, totalizando 513 estações existentes, com relativa integridade física, que estão em condições de uso e apresentam potencial de valoração representando 52% do total. Além dessas, há 36 estações em estado de ruína. Ou seja, há um

remanescente de cerca de 56% de estações. 3,65% estão em estado de arruinamento. O porcentagem de demolidas é 23% (230 estações) e das quais não se obteve informações, 21% (206). Como já foi comentado anteriormente, as estações sobre as quais não se conseguiu obter informações provavelmente foram demolidas. Ou seja um porcentagem de 44,2% já se perderam (GRÁFICO 59).

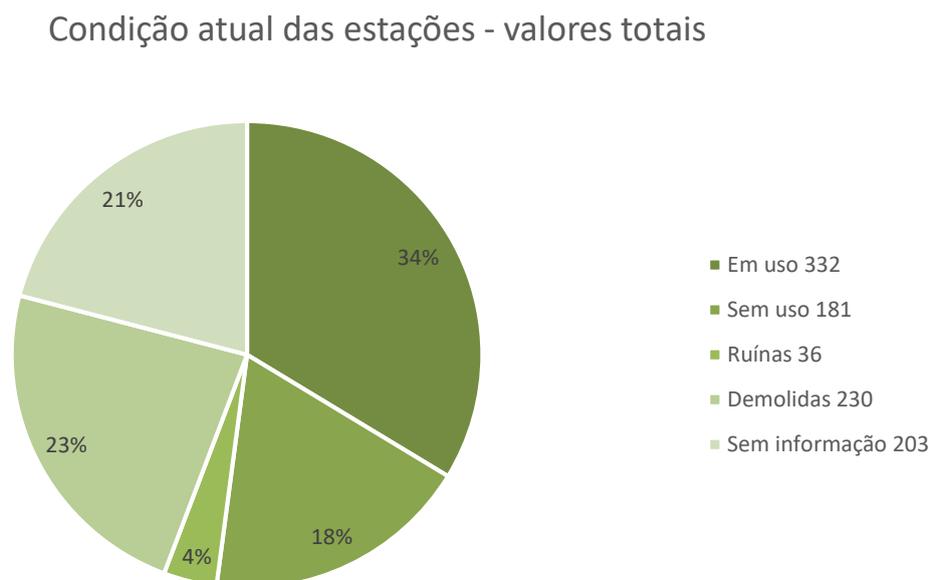


Gráfico 59 – Situação atual das estações ferroviárias em MG. Elaborado pela autora, 2017.

Desse remanescente, 240 estações foram tombadas em nível municipal, 2 em nível estadual e 7 em nível federal. Há, ainda 96 bens já valorados pela Portaria 407/2010. Isso significa que cerca de 35% de todas as estações já recebem proteção por meio da política patrimonial (GRÁFICO 60).

Através do levantamento do IEPHA, para o ICMS Cultural de 2017, em que constam todos os bens acautelados em MG, tanto material quanto imaterial, é possível constatar também que há 4.557 bens tombados nos diferentes níveis em todas as tipologias. Desses, 250 são bens relacionados ao patrimônio ferroviário o que significa um total de 5,48%.

Acautelamentos

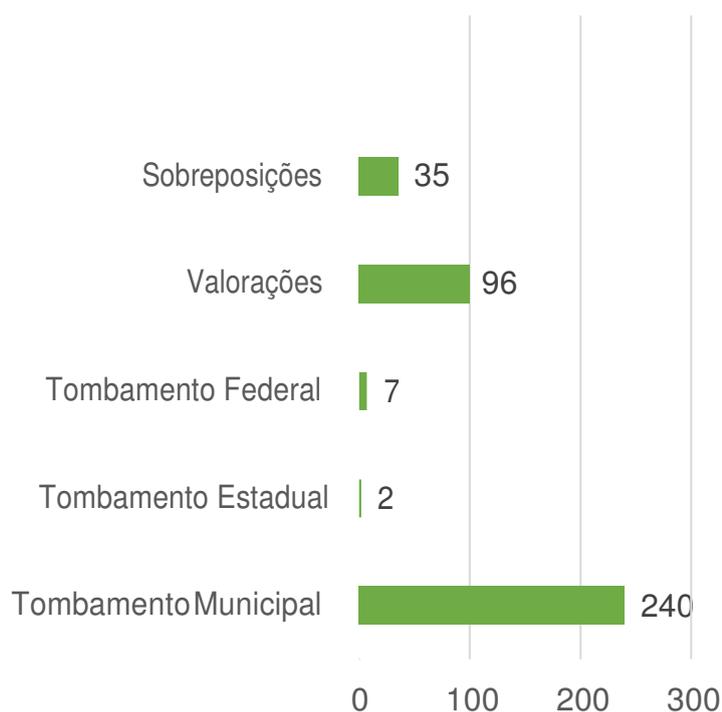


Gráfico 60 – Quantitativos de níveis de proteção patrimonial. Elaborado pela autora.

No entanto, o IPHAN é o responsável por implementar e discutir políticas públicas a serem adotadas em relação ao patrimônio ferroviário, o que não o impede de trabalhar conjuntamente com a instância municipal e estadual.

Vimos até aqui que a história da ferrovia em Minas Gerais passou por um momento de ascensão, decadência e finalmente o caráter patrimonial concebido nos últimos 70 anos, desde a falência da RFFSA. Esse trabalho se baseou nas informações contidas nos inventários do IPHAN, que são uma fonte de informação importante, mas que precisavam de uma análise aprofundada.

Tendo então, um levantamento real sobre o remanescente das estações passamos no próximo capítulo a direcionar critério de valoração para aquelas estações que ainda podem ter uma política patrimonial. Além de apresentar os critérios, iremos propor também um recorte, de modo a criar uma lista de estações que podem ser valoradas se levarmos em consideração o critério da relevância histórica, tratada no ponto I do artigo 4º da portaria 407/2010:

I - Que apresentarem correlação com fatos e contextos históricos ou culturais relevantes, inclusive ciclos econômicos, movimentos e eventos sociais, processos de ocupação e desenvolvimento do País, de seus Estados ou Regiões, bem como com seus agentes sociais marcantes;

Essa compilação de informações pretende operar como apoio para o entendimento do que vêm sendo realizado pela Superintendência do IPHAN de Minas Gerais. Tendo em vista a dimensão quantitativa de bens da extinta RFFSA, a necessidade de se assumir uma leitura sistêmica patrimonial, em que a Rede seja compreendida a partir de uma teia de conexões e um sistema de caminhos, o objetivo dessa apresentação dos trabalhos realizados e em andamento indicam o desafio no que diz respeito a Valoração do Patrimônio Ferroviário, mas indicam também como esses trabalhos são e serão fundamentais para as tomadas de decisão dos próximos passos a serem desenvolvidos. Sobretudo, porque é a partir da análise do que já foi produzido que se vê, hoje, a necessidade de revisar a lógica de valoração tratada por esse Instituto.

4. POLÍTICAS RELATIVAS AO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

Até aqui vimos como a ferrovia se desenvolveu no Brasil e em especial em Minas Gerais, e como o modal ferroviário passou a ser um assunto de Patrimônio Cultural. No capítulo anterior falamos brevemente de como o tema foi introduzido na agenda do IPHAN e as implicações que trouxeram para a tipologia.

Neste capítulo, além de apresentar as dificuldades de gestão do acervo e de tomadas de decisão do IPHAN em função das metodologias até então adotadas, apresentaremos também levantamentos realizados com o intuito de criar condições de novas formas de análise de patrimonialização dos bens.

Veremos agora como a inserção da política de valoração ferroviária no IPHAN enfrentou desafios de ordem conceitual e gerencial o que forçou a instituição a rever suas metodologias de aplicação do instrumento de valoração, e finalmente, apresentamos um possível caminho para repensar a metodologia utilizada partindo, primeiramente, do trabalho de levantamento para identificar o remanescente da ferrovia mineira.

4.1 Trabalhos realizados

O patrimônio cultural ferroviário começou a ser tratado pelo IPHAN a partir da década de 1980 com os primeiros tombamentos dirigidos a essa tipologia (embora o Trecho Mauá-Fragoso, em Magé\RJ tenha sido inscrito no livro histórico em 1954, mas foi um caso isolado). De qualquer forma, é a partir dos anos 1980 que se intensifica o debate acerca do patrimônio industrial e ferroviário, ao menos pelo IPHAN. Em Minas Gerais, em 1985 é tombada a antiga estação de Lassance, e em 1989 o Complexo Ferroviário de São João Del Rei e Tiradentes (PROCHNOW, 2014).

Porém, não foi a questão do valor da ferrovia que impulsionou esses tombamentos. Havia critérios de excepcionalidade relacionados e em Lassance, o gatilho motivador foi o fato de ter sido naquela estação onde o médico sanitaria, Carlos Chagas descobrira a doença provocada pelo barbeiro, que acabou popularmente levando seu nome, a doença de Chagas.

Além dessas, os demais tombamentos federais no estado são aqueles dos sítios históricos em que a estação está inserida no perímetro de tombamento, como Cataguases, Ouro Preto, Mariana e Diamantina.

A partir da Lei 11.483/2007 que dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, coube ao IPHAN conforme o Artigo 9º: “receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, [...], bem como zelar pela sua guarda e manutenção” e ainda, conforme o §2º do mesmo Artigo, promover “a preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário[...].

A Lei 11.483/2007 não é apenas uma lei sobre extinção de uma empresa ou sobre preservação cultural. Ela dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário. Ou seja, se tratava de criar um planejamento para vários aspectos da RFFSA, que era a maior empresa estatal brasileira em nível patrimonial, como aponta o procurador federal do IPHAN, Robson Bolognan (2009). Isso incluía variados mecanismos de destinação do espólio da Rede, como criar um sistema de captação para o pagamento das dívidas da empresa (o Fundo Contingente), desenvolver mecanismos de destinação de edificações para habitação social e regularização fundiária, definir quais instituições ficariam responsáveis pelos diversos setores da RFFSA, quem teria o direito de posse e uso, como se daria o processo de venda e alienação de bens, a definição de uma equipe para o processo transitório da extinção, a reorganização do quadro de funcionários, enfim, uma série de medidas complexas, reunidas em 33 artigos, dos quais apenas um, o 9º, se refere a competência do IPHAN:

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 manutenção.

§ 1º Caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário.

§ 2º A preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante:

I - construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos;

II - conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA.

§ 3º As atividades previstas no § 2º deste artigo serão financiadas, dentre outras formas, por meio de recursos captados e canalizados pelo Programa Nacional de Apoio à Cultura - PRONAC, instituído pela Lei nº 8.313, de 23 de dezembro de 1991.

O primeiro grande embate trazido pela nova legislação se dá pelo fato de que a RFFSA passa a representar o patrimônio ferroviário por inteiro. Ou seja, falar em RFFSA e em patrimônio ferroviário é falar da mesma coisa, o que é um erro. Embora a RFFSA tenha chegado a assumir 75% da malha nacional, ela não foi total. Só em Minas Gerais ficam de fora do alcance da Lei a Estrada de Ferro Bahia-Minas e Vitória-Minas, que aliás é a única estrada brasileira interestadual que ainda mantém a viagem de passageiros diariamente. E se, para a memória ferroviária é tão importante a manutenção do transporte voltado para os passageiros, essa é uma grande lacuna no alcance legal.

Para garantir o cumprimento da Lei, o IPHAN cria uma portaria em que define uma metodologia de ação para a patrimonialização dos bens da RFFSA. Essa portaria, ainda vigente, acabou por ser mais um manual de procedimentos administrativos do que um instrumento baseado numa reflexão sobre os valores e critérios a serem adotados nos processos, e assim, se percebeu ao longo dos últimos anos que ela era insuficiente para lidar com as problemáticas reais que surgem em um processo de valoração.

No final de 2010, o IPHAN lança a Portaria 407, de 21 de dezembro de 2010, para o “estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (LPCF), visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei n.º 11.483/2007”.

Antes essa tipologia era assistida pelo instrumento do tombamento e com a chegada da portaria há um deslocamento para o uso da LPCF.

Tanto Prochnow (2014) quanto Lucina Matos (2015) apresentam levantamentos em que destacam a atuação do IPHAN com o patrimônio ferroviário, apontando como as ações aumentaram significativamente a partir da década de 1980. José Cavalcanti, que desde 2009 acompanha as atividades da Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário (CTPF), também faz esse exercício. Segundo ele, houve dezessete tombamentos realizados em patrimônios ferroviários, além daqueles inseridos em conjuntos urbanos tombados. Dezesseis pedidos de tombamento foram indeferidos e após a portaria 407, “A CAPCF analisou, até junho de 2017, 458 processos administrativos que tratam de um total de 2993 bens imóveis.

Foram inscritos na LPCF, entre 2011 e 2017, 272 bens imóveis, e foram classificados como não necessários para a preservação da Memória Ferroviária pelo IPHAN 2121 bens”. Desse total, no estado de Minas Gerais 93 bens são valorados, em 36 municípios diferentes, até 2017. Desde a chegada desse novo instrumento não houve nenhuma aplicação do tombamento, o que reforça a ideia de que a lacuna gerada pela interpretação de que a RFFSA e o patrimônio ferroviário são a mesma coisa, é um problema real. Ou seja, estações que não faziam parte da RFFSA e que por isso não podem ser acauteladas via Lei 11.483 tampouco são analisadas via tombamento.

Porém também não podemos reduzir as ações do IPHAN apenas àquelas em que há atuação de um instrumento de acautelamento. Houve ao longo dos últimos anos outras ações importantíssimas para a preservação do patrimônio ferroviário.

A primeira que deve ser mencionada foi a contratação dos Inventários dos bens imóveis da extinta RFFSA que representou uma primeira ferramenta capaz de sistematizar as informações e instrumentalizar o instituto a cumprir sua competência legal. Na Superintendência de Minas Gerais a finalização e

aprovação dos Inventários data de 2009 e foram confeccionados pela empresa MGTM Ltda. O acesso aos Inventários é de domínio público e estão disponíveis no Centro de Documentação e Informação (CDI) do IPHAN, na Superintendência de Minas Gerais, em Belo Horizonte. Além disso a SE-MG já trabalha na sua digitalização para disponibiliza-lo na versão digital através do site do IPHAN (<http://portal.IPHAN.gov.br/>).

Além desses inventários a SE-MG contratou também inventários mais aprofundados do Complexo Ferroviário de São João Del Rei e Belo Horizonte, em 2016. Confeccionados pelas empresas Memória e Arquitetura, conforme verificado em nº de processo 01514.004242/2014-59 (Edital de Tomada de Preço nº 25/2014 e Contrato nº 15/2014) e Grillo e Wernerck Consultoria e Projetos, conforme verificado em nº de processo 01514.003952/2014-61 (Ação nº 204 PAC CH, Edital de Tomada de Preço nº 17/2014 e Contrato nº 12/2014). O acesso aos processos e a documentação referente aos inventários também é de domínio público e estão disponíveis no Centro de Documentação e Informação do IPHAN na Superintendência de Minas Gerais, bem como no Arquivo do Escritório Técnico de São João Del Rei/MG.

Além desses trabalhos, outros que trataram dos bens móveis e documentais certamente são de grande importância, uma vez que,

[...]os dados da Inventariança da Extinta RFFSA sinalizam os seguintes números: mais de 52 mil bens imóveis, entre terrenos e edificações; 15 mil itens de bens móveis classificados como histórico pelo programa Preserve e vinculados a convênios assinados pela RFFSA e que, em atendimento ao art. 5º do Decreto nº 6.018/2007, estão automaticamente sendo transferidos para o IPHAN para posterior avaliação por parte do instituto; dois milhões de itens de bens móveis que precisam ser avaliados quanto ao seu valor histórico, artístico e cultural; além de um incalculável acervo documental. Some-se a isso o patrimônio imaterial, representado pelos costumes, tradições e outras influências trazidas pela ferrovia, e que hoje fazem parte do cotidiano de grande parte da população, direta ou indiretamente afetada pela presença da ferrovia (IPHAN, 2012, p.12)

Ou seja, avançar nas ações desses bens é indiscutivelmente trabalhar pela memória ferroviária. Os bens de natureza documental, já identificados e inventariados e sobre atual guarda do IPHAN ou das unidades ferroviárias do DNIT em Minas Gerais, já foram catalogados e devidamente indexados, arquivados e posteriormente serão disponibilizados através do Centro de Documentação e Informação da Superintendência de Minas Gerais e no Centro da Memória Ferroviária.

Mas esse é mais um ponto de ruído na Lei, uma vez que se esperava que os bens de natureza documental ficassem sob a guarda da Biblioteca Nacional ou do Arquivo Nacional – instituições que agrupam muito mais condições técnicas de tratar esse tipo de material. Porém acabou cabendo ao IPHAN a gestão desse acervo.

Com o intuito de agilizar o processo de extinção da RFFSA, o Governo Federal havia publicado em 22 de janeiro de 2007 o Decreto nº 6.018 que regulamentava a MP 353. Nesse decreto o governo incluiu o Arquivo Nacional que não constava na medida provisória. Apesar disso, o Arquivo Nacional ficou de fora da lei aprovada no Congresso. Há certas coisas que em Direito se diz que são revogadas tacitamente, como ninguém questionou, cumpriu, essa é a verdade. De certo, muitos pensarão: Poxa! É difícil um procurador federal falar assim! Mas é preciso dizer. Ninguém cumpriu. Até hoje o Arquivo Nacional está de fora do processo, embora esteja previsto no decreto. Isso explica porque o Arquivo Nacional não combina com a ideia de memória da ferrovia, de um conjunto de bens integrados e, para complicar ainda mais, não foi contemplado com recursos. De forma que praticamente toda a memória documental coube ao IPHAN cuidar com o apoio das prefeituras e entidades civis (BOLOGNANI, 2009, p.48)

O caso é que, gostem ou não, os gestores do IPHAN são obrigados a tratar dessa demanda, e de forma primorosa a questão foi resolvida pela SE-MG. Com o dedicado trabalho de Mônica Elisque do Carmo³², servidora da casa, houve a catalogação completa do material documental, que agora aguarda uma contratação para higienização e disponibilização no CDI.

³² O trabalho realizado pela servidora foi tema de sua dissertação neste mesmo programa de Mestrado em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável da Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais, em 2014, intitulado **Trilhos e Memória: Preservação do Patrimônio Ferroviário em Minas Gerais**

Na mesma lógica de raciocínio estão os bens móveis. Houve muita queixa por parte do IPHAN, em receber também essa demanda. E mais uma vez vale mencionar a tomada de decisão da SE-MG como um bom exemplo. Os bens de natureza móvel/rodante tiveram suas destinações firmadas através de uma Câmara de Conciliação realizada que contou com a participação de diversas instituições, dentre elas AGU, DNIT, IPHAN, MPF, em que todos os bens dessa natureza foram categorizados em 85 Termos de Transferência. Desses 85, 9 foram transferidos ao IPHAN, totalizando 2001 bens em 9 termos de transferência, a saber:

913 bens de São João Del Rei (Termo Transferência no 009/2009)

7 bens de Santos Dumont (Termo Transferência no 024/2009)

227 bens de Juiz de Fora (026/2009)

251 bens de Belo Horizonte (057/2009)

175 bens de Juiz de Fora (Termo Transferência no 133/2011)

6 bens de Belo Horizonte (Termo Transferência no 327/2013)

12 bens de Belo Horizonte (Termo Transferência no 338/2014)

406 bens de Belo Horizonte (Termo Transferência no 345/2014)

4 bens de Belo Horizonte (Termo Transferência no 348/2014)

Os demais termos foram devolvidos ao DNIT e estão sendo diretamente cedidos pelo DNIT á Prefeituras, Museus Municipais e Museus ferroviários.

Apesar de observarmos grandes avanços na política do patrimônio ferroviário dentro do IPHAN, ainda percebemos algumas dificuldades. Daremos, agora atenção as lacunas que foram identificadas nesta portaria, ao longo desses anos de atuação.

4.2 Os obstáculos para a aplicação da Portaria 407/2010

O que podemos observar das primeiras práticas do IPHAN após a chegada da lei 11.483 é que o Instituto tem priorizado trabalhar o instrumento da valoração frente ao tombamento, mas também indica algumas lacunas. A principal observação feita nesses dois anos de contato com a utilização do instrumento é

que ainda há uma certa confusão tanto do ponto de vista conceitual quando das práticas. Quais bens valorar? Como preservar a memória ferroviária (objetivo central da Lei)? O que é essa memória ferroviária? A quais critérios recorrer para justificar o pedido de valoração? Todas essas questões eram trazidas para a discussão conforme apareciam as cobranças. Não houve um debate profundo entre os técnicos sobre métodos para fazer essas análises de forma mais padronizada, e muitas vezes essa indefinição gerava valorações pouco eficientes.

A Lei caiu na agenda do IPHAN de forma repentina e sem participação do Instituto na elaboração da legislação de modo que a prática veio de forma reativa conforme a cobrança dos órgãos fiscalizadores, como o Ministério Público. A própria portaria do IPHAN, 407/2010, que trabalha a valoração foi feita para dar procedimentos administrativos da valoração, mas conforme José Cavalcanti³³, em entrevista, ela foi elaborada às pressas e com o objetivo de oferecer uma metodologia prévia, mas que dialogou pouco com as questões conceituais.

Considerando o Art. 5º da portaria, “os processos administrativos a serem analisados pela Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário, serão instruídos nas Superintendências do IPHAN ou na Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário”. Dando destaque ao §2º “O parecer técnico deverá apontar conclusivamente se a instância local recomenda ou não a inclusão do(s) bem(ns) na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (...)”.

Deste modo os trabalhos de valoração do Patrimônio Ferroviário que foram realizados até então, davam prioridade a articulação entre municípios e o IPHAN no estabelecimento da indicação de valor. A inscrição dos bens na Lista, bem como sua preservação, depende, nesse caso, de acordos previamente estabelecidos, bem como requerem projetos para o uso e gestão dos bens. Sendo assim, as estratégias de preservação se dão a partir do Termo de Compromisso e Cessão assinado entre Municípios e IPHAN.

³³ Entrevista realizada em 21 e 22 de agosto de 2017, em Belo Horizonte, MG.

Tal metodologia parece, num primeiro momento, eficiente na medida em que é possível gerar um processo de valoração em bens aos quais é criado um plano compartilhado de gestão e uso, tornando mais garantidor as ações de conservação e uso do bem. Porém, essa prática, tem indicado algumas brechas.

Se a valoração é feita, principalmente por esse meio, ficam excluídos bens que poderiam ser valorados em consonância com os critérios de valoração da portaria, apresentados no Art.4º.

O Artigo 4º define que:

São passíveis de inclusão na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário os bens móveis e imóveis oriundos da extinta RFFSA:

I - Que apresentem correlação com fatos e contextos históricos ou culturais relevantes, inclusive ciclos econômicos, movimentos e eventos sociais, processos de ocupação e desenvolvimento do País, de seus Estados ou Regiões, bem como com seus agentes sociais marcantes;

II - Portadores de valor artístico, tecnológico ou científico, especialmente aqueles relacionados diretamente com a evolução tecnológica ou com as principais tipologias empregadas no Brasil a partir de meados do século XIX até a década de 1970;

III - Cujo intuito de valoração cultural seja objeto de manifestação individual ou coletiva de pessoa física ou jurídica, pública ou privada, desde que devidamente justificada, podendo ser, inclusive, motivada por seu valor simbólico.

Parágrafo único. Os bens passíveis de valoração serão analisados e avaliados, isoladamente ou em conjunto, mediante processo administrativo.

Assim, ao priorizar as parcerias, tais critérios, e outros como a questão da representatividade cultural e da identidade nacional, podem ser descartados, o que é um problema, tendo em vista que o objetivo final é garantir a memória ferroviária.

Esse modelo foi amplamente utilizado na Superintendência do IPHAN em Minas Gerais. Ao analisar os pareceres de todos os pedidos de valoração, a recomendação da instância local era um critério essencial e presente em todos os processos, o que já impunha uma dinâmica automática: se a prefeitura não tinha interesse, a SE sugeria a não valoração.

Além dessa prática, outros desafios são marcantes, como a confusa e muitas

vezes inexistente delimitação de responsabilidades entre as diferentes esferas sobre os bens. Veja, a Lei 11.483 define que os bens em operação são de responsabilidade e posse do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e os que não estão mais em operação ficaram com a Secretaria de Patrimônio da União (SPU). Ao IPHAN coube acompanhar de um lado e de outro todos os bens de valor cultural. Porém, devido ao modelo de implantação da ferrovia no Brasil, há uma grande confusão sobre o que é operacional e o que não é. Por exemplo, uma linha em operação pode ter estações que não operam, ou ainda pátios ferroviários sem uso, mas por ter um trem passando por eles fica a dúvida se eles fazem parte ou não do sistema operacional, e assim é difícil tomar decisões.

Nesse sentido observou-se também que era usual no IPHAN evitar valorar bens operacionais pois teriam que ter uma relação com as concessionárias de cobrança e fiscalização muito complexas, como demonstra Bolognani:

A necessidade de proteger esse bem cultural gera, de certa forma, alguns atritos e arestas com outros órgãos, como as concessionárias, que não conseguem, por exemplo, entender qual a importância de um pátio de estação. Por que não é possível mudar de lugar? Se retirar meia dúzia de linhas e deixar apenas uma, muda a configuração? Muda, mas isso é difícil de ser compreendido. (BOLOGNANI, 2009, p.48)

Mais uma vez nota-se que a prática adotada pela instituição falha, pois muitas estações que tem valor cultural estão em operação. Como, por exemplo, deixar de fora da lista a estação de Divinópolis, cuja influência transformou a vida da cidade e do estado e que fora palco de grandes reivindicações trabalhistas, inclusive com greves operárias lideradas por mulheres de forma inédita no Brasil.

Levando em conta estes aspectos, estabelecemos na Superintendência de Minas Gerais novas formas de valoração em que os arranjos com os municípios continuem, mas que não sejam mais as soluções exclusivas de atribuição de valor em função da disponibilidade do poder municipal. No caso de interesse dos municípios, mas ausência de valor nacional o termo de cessão pode ser feito diretamente com o DNIT ou SPU. Essa medida faz parte da nova abordagem de

trabalho adotada pela SE.

Posto isso, apresentamos a seguir critérios já definidos de como serão tratados os bens ferroviários em Minas Gerais por essa Instituição. Esses critérios foram estabelecidos por esta autora nessa pesquisa, mas construídos a partir de várias discussões com os técnicos do IPHAN, com a colaboração do então coordenador técnico do patrimônio ferroviário ligado ao DEPAM, José Cavalcanti, e sempre com a supervisão da superintendente do IPHAN/MG, Célia Corsino, que esteve presente ao longo de toda a pesquisa e trabalhos realizados por mim na casa. Além de contar também com a ajuda de técnicos da Inventariança que foram funcionários da RFFSA e cuja colaboração foi essencial.

4.1 Nova abordagem de atuação para a Portaria 407/2010

Essa nova abordagem foi elaborada por mim com a colaboração de várias pessoas, como mencionado, e aceita pela Instituição como nova forma de ponto de partida para atribuir valor às estações mineiras. Colocamos em prática durante meu período de atividades no IPHAN, sobretudo no ano de 2017, e consideramos que alcançamos o objetivo que era o de criar uma nova lógica de valoração.

E que abordagem é essa? Optamos por criar divisões na malha mineira, criando recortes territoriais que posteriormente podem se subdividir em outros recortes. Esse entendimento partiu de uma reunião entre o coordenador José Cavalcanti e a superintendente Célia Corsino. Entendemos que apesar da RFFSA ser uma conexão de malhas e, por isso, ter um caráter propriamente de redes de ligação entre todo o território nacional não seria possível trabalhar a RFFSA de forma totalizante. Cada trecho criado teve suas particularidades e seria preciso partir dessas características para estabelecer os critérios de valoração.

Os bens de natureza imóvel têm as seguintes premissas para análise:

I. Recorte por estradas formadoras: As estradas formadoras dizem respeito as principais linhas férreas que compuseram a malha em Minas Gerais e que foram, posteriormente, incorporadas pela RFFSA. As linhas foram recortadas

considerando sua representatividade histórica e usando os recortes temporais estabelecidos no trabalho de Finger e já mencionados, quando se destacam as grandes companhias.

Já trabalhadas nos capítulos anteriores, são elas: Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB); Estrada de Ferro Leopoldina (EFL); Rede Mineira de Viação (RMV) que incorpora a Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM); Estrada de Ferro Mogiana (EFM); Estrada de Ferro Bahia-Minas (EFBM); Estrada de Ferro São Paulo Minas (SPM); Viação Férrea Federal Leste Brasileiro (VFFLB) e Estrada de Ferro Goiás (EFG). Esse recorte também foi importante pois procuramos trazer exemplares de todas as estradas para a valoração.

II. Recorte temático: a partir do recorte anterior, definimos possíveis temas para trabalharmos a valoração, analisados a partir das estradas formadoras, como o caminho das águas, no sul de Minas, onde a ferrovia impulsionou o turismo das águas medicinais e termais, por exemplo. O critério nesse caso é identificar uma narrativa, seja ela histórica, econômica, cultural, turística, tecnológica, etc. Ou seja, mostrar como através de um tema transversal a ferrovia naquela determinada região se desenvolveu ao ponto de ganhar destaque para a memória ferroviária nacional.

Aquelas estações que, mesmo sem interesse das prefeituras, tiverem, no entendimento da SE-IPHAN-MG, valores a serem atribuídos terão processos administrativos abertos junto a Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário. Caso não se enquadrem na Lei 11.483/2007 poderão ser acautelados por outra legislação como o Tombamento.

Para a memória ferroviária, que é o objetivo central do artigo 9º da lei, essa discussão é fundamental. Ela, nesse caso deve ser de interesse nacional, e por isso, é importante, no momento de valoração, conseguir estabelecer uma diferenciação entre os níveis de memória, como locais, regionais ou nacionais, individuais ou coletivas.

Posto isso, o que se buscou foi dar prioridade para bens que sejam capazes de contribuir para a narrativa da memória ferroviária nacional. Frisando, contudo, que podem haver sobreposições. (Por isso, a importância de identificar os níveis de proteção já trabalhados em determinados bens nos quantitativos aqui apresentados.

Por exemplo, a Estação ferroviária de Araguari tem valor nacional indiscutível, e deve ser introduzida na Lista. Porém ela recebe tombamento municipal e estadual, o que a “tira” da lista de urgência como bem a ser preservado, uma vez que já há outras instâncias garantindo sua preservação. Assim, entendemos que ainda que ela seja relevante para a memória ferroviária nacional, e não estamos negando isso, é possível trabalhar de outra forma junto com a prefeitura e governo do estado, em outras ações preservacionistas que indiquem sua relevância nacional, sem, contudo, ser urgente sua inscrição na lista.

Além disso, considerando que propomos uma leitura sistêmica da RFFSA, dada sua natureza de conexão e comunicação do território, é importante trabalhar de forma articulada com os diferentes níveis de proteção. Ou seja, não se trata apenas de identificar a memória nacional, mas de abarcar as outras instâncias, a fim de construir uma narrativa mais diversa e inclusiva.

Para o IPHAN cabe identificar os valores nacionais, mas avançando, a proposta é de não se limitar a uma leitura voltada para a valoração de relevância micro ou macro. Ou seja, dizer que um determinado bem tem importância nacional e outro tem valor apenas regional ou local não basta. É preciso criar articulação entre os órgãos responsáveis pela preservação, de trabalharem em conjunto, em uma leitura única de visão sistêmica da RFSSA.

Assim, se reconhecemos que uma determinada estação tem valor nacional, e já é valorada pelo município, o IPHAN pode criar mecanismos de parceria com a prefeitura para incentivar a preservação, sem necessariamente valorar em nível federal. Afinal, como coloca Fonseca, 2009. p49, “Estamos apenas apontando que a política de preservação tem muito mais chances de ser efetivamente implantada

com bons resultados se os esforços se somarem”.

É prudente lembrar que ainda assim, toda a política de preservação da memória ferroviária será insuficiente para termos uma narrativa total da importância que teve a ferrovia de Minas Gerais para o país. A visão de cultura totalizante é romântica e já foi superada, desde a fase de Aluísio Magalhães no IPHAN, na década de 1980. Com isso a hierarquização, fragmentação e as escolhas são consequências razoáveis. O trabalho de preservação do patrimônio cultural é sempre um trabalho inacabado. Porém, assim como ele a memória também é uma categoria em constante transformação e muito sensível de se categorizar e patrimonializar, o que torna essas ações ainda mais desafiadoras.

Baseados nesses critérios passamos a relacioná-los com as argumentações elaboradas para cada estação ferroviária, partindo de cada estrada formadora e, posteriormente, listamos os bens a serem apresentados para valoração. A lista de estações ferroviárias é vasta e critérios variados são levados em consideração, de acordo com suas histórias e trajetórias e sua representação para o estado e para o país. Mas o importante é destacar que agora partimos desse ponto.

No complexo ferroviário de Lavras, por exemplo, destacamos que seu precário estado de conservação e as descaracterizações arquitetônicas do conjunto não poderiam ser fatores que impeçam sua valoração diante de sua relevância histórica e econômica para a região. Divinópolis, além de ter sido palco de uma greve liderada por mulheres e de contar com um dos maiores complexos ferroviários da América Latina, e nesse sentido possuir um aspecto tecnológico ímpar, o pedido foi de encontro à prática de evitar bens em operação, como é o caso, e em Chiador, que é uma ruína, seu indiscutível valor simbólico associado ao fato de ter sido a primeira estação mineira, era também objeto de manifestação coletiva da comunidade local, devidamente justificada por meio de carta ao IPHAN e abaixo assinado e já tem tombamento municipal, apontando as possíveis sobreposições de níveis de proteção. Nesses casos, observamos recortes variados como o valor histórico, arquitetônico, econômico, tecnológico. Assim, mudamos o eixo de análise e também o eixo de tomada de decisão: buscamos

uma narrativa possível de identificar valor e não mais aguardamos um possível interesse dos municípios em gerenciar os espaços.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Foi uma longa jornada a de fazer o levantamento das estações que chegaram a quase 1000 unidades no estado de Minas Gerais. Se o objetivo inicial era conhecer quantas dessas ainda existiam, para termos uma real noção da reminiscência dessa tipologia no estado, esse objetivo se transfigurou na oportunidade de através desse e de outros quantitativos, criarmos uma forma de planificar a preservação desses bens.

Foram estudos que desenvolveram um panorama da atual situação das estações ferroviárias a partir de seus usos (ou não) atuais. Nos deparamos com bens muitas vezes abandonados que através desse estudo tiveram um olhar de preservação para eles lançados possibilitando sua recuperação e reinserção na dinâmica das cidades, contribuindo para a manutenção e difusão da memória ferroviária.

Não creio que o trabalho esteja perto de um fim (se é que tem!). Além de outros tipos de edificações ainda há lacunas e desafios a serem ultrapassados. Mas ficamos satisfeitos com os avanços obtidos. O material desenvolvido é uma ferramenta de consulta importante para o desenvolvimento de outros estudos e de um critério mais consolidado de valoração. Espero que outros estudantes e profissionais possam seguir alimentando produções para esse vasto patrimônio ferroviário.

Essa etapa tinha por objetivo inicial fornecer informações que permitissem ações de preservação para o patrimônio ferroviário, mas acabou se tornando fonte de criação metodológica. Isso porque a partir dela foi possível refletir e produzir método de abordagem. Assim, desenvolvemos esse método nos trabalhos junto à Superintendência de Minas Gerais e que já vem apresentando resultados sistemáticos de aplicação.

Além disso, o que se mostrou eficiente para termos uma leitura ampla do contexto atual das ferrovias em Minas Gerais, foi a elaboração de um mapa metrô de todas as ferrovias, apontando o estado de uso atual das estações e os tipos de proteção patrimonial nelas existentes, nos seus diversos níveis (municipal, estadual, e federal – com o tombamento e a valoração).

O objetivo desse mapa foi trazer a leitura do todo e assim termos a real amostragem desse patrimônio e analisar quanto desse todo recebe algum tipo de política patrimonial, tendo em vista que por termos uma leitura sistêmica da Rede, não entendemos que seja eficiente trabalharmos de forma isolada apenas com as políticas de nível nacional.

Depois de avaliar a situação atual das estações em Minas Gerais o que se identificou foi a seguinte situação: Existiram 985 estações, das quais 332 ainda apresentam algum uso (que não necessariamente é um uso ligado a memória ferroviária) e 181 seguem sem uso, totalizando 513 estações em condição de uso e potencial valoração (52%). Além dessas, toda a rede apresenta atualmente 36 estações em estado de ruínas, que também são passíveis de algum tipo de preservação patrimonial. Ou seja, há um remanescente de cerca de 56% de estações.

Desse remanescente (513 unidades), 240 estações já foram tombadas municipalmente, 2 em nível estadual e 7 em nível federal, além dos 96 bens já valorados pela Portaria 407/2010. Isso significa que cerca de 45% de toda a ferrovia já recebe algum tipo de política patrimonial. Um valor bastante significativo. De forma alguma, contudo, podemos eximir a responsabilidade de dirigir políticas de nível nacional para bens já acautelados em outro nível, mas podemos trabalhar de forma conjunta com as outras instâncias sem necessariamente utilizar instrumentos patrimoniais.

Por fim, o que está presente nos textos, mas vale a pena reforçar aqui é que nenhuma das escolhas foi feita apenas com base na pesquisa histórica. Há estações que nem foi possível encontrar textos sobre sua história e formação.

Além desse recurso, foi fundamental fazer a análise de todos os processos sobre patrimônio ferroviário presentes no IPHAN-MG, para buscar identificar outras vozes que buscavam por políticas patrimoniais em bens ferroviários. Conclui a leitura de todos os processos. Não considerando suficiente ainda contamos com a colaboração fundamental da Inventariança da RFFSA que após várias reuniões comigo e minha supervisora Célia Corsino, apresentou as estações e outros bens que consideram ser importantes para a RFFSA. Dentre os profissionais há ex-ferroviários da área de engenharia e tráfego, pessoas que trabalharam a vida toda na RFFSA. Essa colaboração foi essencial para tornar mais democrática a escolha dos bens. Contamos também com a ajuda de José Cavalcanti, o Zé do Trem, que veio até Minas Gerais e por dois dias conversou comigo e com Célia sobre os caminhos que pretendíamos seguir dando sugestões e fazendo críticas. Aliás, como desdobramento temos projetos encaminhados e esperamos que com essa iniciativa, outros bens sejam identificados e mais grupos sociais possam ser ouvidos.

É evidente que o trabalho ainda apresenta várias lacunas e está sujeito a críticas, mas creio que já avançamos muito nesse que era o maior desafio do IPHAN de Minas Gerais, e hoje, estamos mais preparados para lidar com ele.

Destacamos que o objetivo desse trabalho é tornar-se um ponto de partida para analisar possíveis abordagens das estações mineiras na lógica da política utilizada pelo IPHAN. Todavia apontamos que mediante as políticas já atuantes é importante voltar nosso olhar para os bens que ainda não receberam nenhum tipo de acautelamento.

Na realidade, se seguirmos a metodologia proposta no capítulo anterior, temos o seguinte percurso: primeiro analisar as principais estradas formadoras, e a partir delas, definir uma narrativa para ser analisada.

Quando surgiu o desafio de pesquisar o patrimônio ferroviário edificado de Minas Gerais se imaginou que seria uma pesquisa complexa. As demandas sobre patrimônio ferroviário da SE chegam a 80% do total. É bem verdade que sempre esteve presente ao longo dessa pesquisa a tal “memória ferroviária”. Nós, estudantes do patrimônio, temos o dever de tentar avançar e sobrepor o paradigma do patrimônio material frente ao imaterial, e mesmo que sem intenção, a presença? do termo da memória ferroviária na legislação foi uma provocação constante ao longo dessa pesquisa. Provocação essa que não criou mecanismos eficientes, ainda, de superar a insistente dicotomia.

Apesar do enfoque dado ao critério de valor histórico apresentados aqui é fundamental que ao definirmos bens com potencial para valoração, não esqueçamos de associa-los a identidade das pessoas, uma vez que o apelo social é preponderante na relação de pertencimento com o bem, sem o qual não há motivação para desenvolver qualquer política patrimonial.

Todas as questões que levantamos ao longo da pesquisa, mesmo as que não obtivemos resposta, ajudaram a definir nosso objeto de pesquisa, e por isso, mencionamos. São essas questões que explicam porque alguns assuntos importantes ficaram para trás para que fosse definido um recorte.

Patrimônio Ferroviário. Quando pensei em patrimônio ferroviário pela primeira vez para a dissertação, pensei logo no título. Seria “Três vezes ferrovia: mito fundador do progresso nacional, símbolo de atraso e patrimônio cultural”. Assim eu pretendia analisar os processos de ruptura que permitiram que a ideia de patrimônio fosse atribuída a ferrovia.

Mas as pesquisas nunca são lineares. Uma pesquisa que nasce da experiência de trabalho em uma instituição pública federal, menos ainda. Ao longo do tempo trabalhando no IPHAN, vi como o universo da teoria e da prática estão sempre em conflito, e como as questões políticas ainda tem uma enorme

influência na identificação de patrimônios. Talvez por isso mesmo tenha sido tão difícil trabalhar o embasamento teórico neste trabalho de forma fluida.

Além do patrimônio imaterial, que salvo raros exemplos, ainda não foi trabalhado de forma profunda pela instituição, tampouco conseguimos aprofundar como gostaríamos. É provável que esse dever, por seu grau de dificuldade, pela responsabilidade envolvida, e pela fato de antes precisarmos compreender o todo que nos cerca, esteja esperando o momento mais seguro para surgir, pelo menos enquanto patrimônio, pois muitos são os trabalhos acadêmicos das humanidades que vêm, a algum tempo, registrando esses que são, seguramente, os desafios maiores da história.

Se inicialmente o patrimônio ferroviário parecia ser um desafio intransponível para a instituição, o que se percebe agora é que muito já foi feito, e que resta acertar algumas arestas para que o caminho da preservação dessa tipologia se dê de forma mais clara e corrente.

Observo que o Estado, através do IPHAN, vem cumprindo com sua responsabilidade de reparação para com a memória ferroviária, até o ponto de aplicar o instrumento da valoração através da inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário. Caberá, a partir de agora, acompanhar e fiscalizar o andamento dessas administrações, o que certamente trará novas dificuldades para a instituição.

De todo modo não endosso a necessidade de se revisar o arcabouço legal que fez com que a política fosse consolidada da forma que foi. Os novos desafios serão de outra ordem. Provavelmente se discutirá até que ponto intervenções nas edificações são cabíveis, uma vez que a Portaria 407/2010 não trabalha esse aspecto, e levando em consideração que as práticas vigentes são bem mais flexíveis com novos usos, não memorialísticos, em comparação com o tombamento. Além da introdução do aspecto imaterial a ser lançado, e que deve ter todo cuidado e atenção do IPHAN.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BOLOGNANI, Robson. **Patrimônio Ferroviário: aspectos legais**. In: IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural: Sistema Nacional de Patrimônio Cultural: Desafios, estratégias e experiências para uma nova gestão. Ouro Preto/MG, 2009. Brasília, DF: Iphan, 2012. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/Anais2_vol1_ForumPatrimonio_m.pdf>. Acesso em 16 de julho de 2018.

BRASIL. **Lei nº 11.483**, de 31 de maio 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 31 de maio 2007. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/CCIVIL/_Ato2007-2010/2007/Lei/L11483.htm>. Acesso em 22 de agosto de 2016.

UNESCO. **Carta de Nizhny Tagil** sobre o Patrimônio Industrial. The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH). Versão em português da Carta por Jose Manuel Lopes Cordeiro. Disponível em <<http://www.mnactec.cat/ticcih/pdf/NTagilPortuguese.pdf>>. Acesso em 16 de julho de 2018.

CGT. **Guia Geral das Estradas de Ferro e Empresas de Transporte com elas articuladas**. G-1. Estações, Portos e Agências. Controladoria Geral de Transportes, 1960.

CARMO, Mônica Elisque do. **Trilhos e memória: preservação do patrimônio ferroviário em Minas Gerais**. 2014. [Dissertação]. Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, 2014. Disponível em:<http://www.bibliotecadigital.ufmg.br/dspace/bitstream/handle/1843/MMMD-9RTMZM/disserta_o_monica_elisque_do_carmo.pdf?sequence=1>. Acesso em: 03 de jul.2015

CAVALCANTI NETO, José Rodrigues; CARNEIRO, Fernanda Gibertoni; GIANNECCHINI, Ana Clara; **Avanços e Desafios na Preservação do Patrimônio Ferroviário pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**. VI Colóquio de Latino Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial, 2012. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t6_avancos_desafios.pdf>. Acesso em 18 de janeiro de 2017.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES.
Histórico: a invenção da locomotiva. 2009. Disponível em:<<http://www.dnit.gov.br/ferrovias/historico>>. Acesso em: 20 de mai. 2013.,

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE ESTATÍSTICA. **Anuário estatístico de Minas Gerais.** Ano IV. 1950. Minas Gerais: Órgão Regional do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em <www.memoria.nemesis.org.br>. Acesso em: 30 de março de 2017.

DNIT. **Glossário de termos ferroviários.** Disponível em: <<http://www.alaf.int.ar/publicaciones/glossario.pdf>>. Acesso em 08 de fevereiro de 2017.

Entrevista Carlos Bicalho 23 de fevereiro de 2017

Entrevista Claudio Bellini 03 de abril de 2017 // 19 de agosto de 2017

Entrevista Sandra Branco 24 de maio de 2017

Entrevista José Cavalcanti 21 e 22 de agosto de 2017

Entrevista com Vania Silveira 03 de abril de 2017 // 19 de agosto de 2017 // 15 de maio de 2018

FINGER, Anna Eliza. **Organograma das Estradas de Ferro do Brasil:** Organização da RFFSA. Arquivo DWG.

_____. **Vilas Ferroviárias no Brasil:** os casos de Paranapiacaba em São Paulo e da Vila Belga no Rio Grande do Sul. Dissertação de mestrado. UNB, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Programa de Pesquisa e Pós-Graduação, FAU. Brasília, 2009.

_____. **Um século de estradas de ferro.** Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957. Tese de Doutorado. UNB, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Programa de Pesquisa e Pós-Graduação, FAU. Brasília, 2013.

Disponível em: <file:///C:/Documents%20and%20Settings/fernanda.silva/Meus%20documentos/Downloads/2013_AnaElizaFinger.pdf> Acesso em 07 de fevereiro de 2017.

FIGUEIRA, Manuel Fernandes (org.) **Memória histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil**. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908. 1102p.

FREIRE, Maria Emília Lopes; CAVALCANTI, Fábio; BESSONI, Giorge; et al. **Patrimônio Ferroviário: Memória ou Esquecimento? Abordagem Conceitual no Processo de Valoração do Patrimônio Ferroviário em Pernambuco**. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Superintendência do Iphan em Pernambuco. Iphan, 2013.

FONSECA, Maria Cecilia Londres. **Patrimônio em processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil**. Rio de Janeiro: URFJ/Iphan, 1997.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Blog Estações Ferroviárias do Brasil**. S/d. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br>>. Acesso em: 20 de maio de 2018.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFICA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Mapa base de Minas Gerais**. Disponível em <http://downloads.ibge.gov.br/downloads_geociencias.htm>. Acesso em 27 de abril de 2017.

_____. Conselho Nacional de Geografia. **I Centenário das ferrovias brasileiras**. (Diversos autores). Rio de Janeiro, Serviço Gráfico do IBGE, 1954.

_____. **Histórico da VFFLB**. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?view=detalhes&id=441018>. Acesso em 09 de novembro de 2017.

INSTITUTO DO PATRIMONIO HISTORICO E ARTISTICO NACIONAL. **ANAIIS I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural**. Ouro Preto/MG, de 13 a 16 de dezembro de 2009. Disponível em: <<http://culturadigital.br/setorialpatrimonioimaterial/2010/02/24/forum-nacional-dopatrimonio-cultural-relatorio-sintese-%E2%80%93-mesas-redondas-06-e-16/>>. Acesso em 11 de fevereiro de 2019.

_____. **Lista dos Bens Culturais do Patrimônio Ferroviário**. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Lista_patrimonio_cultural_ferovi%C3%A1rio_dez_2015.pdf>. Acesso em 28 de abril de 2017.

_____. **Inventários do Patrimônio Cultural Ferroviário de Minas Gerais**, 2009.

INSTITUTO ESTADUAL DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO - IEPHA. Diretoria de Promoção do IEPHA/Mg - Gerência de Cooperação Municipal. **Relação de Bens apresentados ao ICMS Patrimônio Cultural até o ano de 2016 - exercício 2017.** Disponível em: <<http://www.iepha.mg.gov.br/images/stories/ICMS/2lista-bens-protegidos-exercicio2017-publicacao.pdf>>. Acesso em 20 de março de 2017.

MAIA, Andréa Casa Nova. **Encontros e despedidas: história de ferrovias e ferroviários de Minas**. Belo Horizonte: Argumentum, 2009.

MATOS, L. F. **Estação da Memória: um estudo das entidades de preservação ferroviária do Estado do Rio de Janeiro**, 2010. [Dissertação]. Rio de Janeiro: Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil (CPDOC)/FGV, 2010.

_____. **Memória ferroviária: da mobilização social à política pública de patrimônio**. Tese (doutorado) – Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil, Programa de Pós-Graduação em História, Política e Bens Culturais – 2015.197 f.

MENESES, U. T. B. de. **Patrimônio Industrial e Política Cultural**. In: Anais do 1º Seminário Nacional. O campo do patrimônio cultural: uma revisão de premissas. I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural: Sistema Nacional de Patrimônio Cultural: desafios, estratégias e experiências para uma nova gestão, Ouro Preto/ MG, 2009/Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Coordenação Weber Sutti – Brasília, DF: Iphan, 2012. Anais: v.2, t.1. Palestra proferida no I Fórum realizado em 2009 e somente publicada em 2012. Disponível: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/Anais2_vol1_ForumPatrimonio_m.pdf>. Acesso em 05 de junho de 2017.

Mapa do Estado de Minas Gerais. Organizado e editado pela Sociedade Comercial e Representações Gráficas LTDA com colaboração do Departamento de Geografia e o Departamento de Estradas de Rodagem do estado de Minas Gerais. CGC nº76500511/2, 1971.

PIMENTA, Dermival José; CARAMURU, Hugo. **As ferrovias em Minas Gerais**. Arys bure Batista Eleutério; Belo Horizonte: SESC/MG, 2003. 188p.

PROCHNOW, Lucas Neves. **O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação**. 2014. Rio de Janeiro: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), 2014. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Disserta%2B%C2BA%2B%C3%BAo%20Lucas%20Neves%20Prochnow.pdf>>. Acesso em: 25 de agosto de 2016.

Portal das Estações ferroviárias. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br>>. Acesso em 20 de janeiro de 2017.

REIS, Elisa P. Introdução. In: REIS, Elisa P. (Org). In: **ONGs: novos vínculos entre a sociedade e o Estado**. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2013, pp. 51-82.

Revista Confronto. Teófilo Otoni: Junho de 1979. p. 10. Apud NOVAIS, Weber Bezerra. **Bahia-Minas: Caminhos de Ferro em Teófilo Otoni**, 2010. Disponível em: <http://www.fenord.edu.br/revistaaguia/revista2013/textos/artigo%2010.pdf>. Acesso em 21 de novembro de 2017.

Jornal Estado de Minas. **Histórico da EFBM**. Disponível em: <https://www.em.com.br/app/noticia/economia/2015/08/02/internas_economia,674427/ferrovia-bahia-minas-em-refaz-o-trajeto-da-linha-ferreas.html>. Acesso em 09 de novembro de 2017.

Portal da Companhia Mogiana. Disponível em <<http://www.cmef.com.br/>>. Acesso em 09 de novembro de 2017.

Portal Enciclopédico Wikipédia. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Companhia_Mogiana_de_Estradas_de_Ferro>. Acesso em 09 de novembro de 2017.

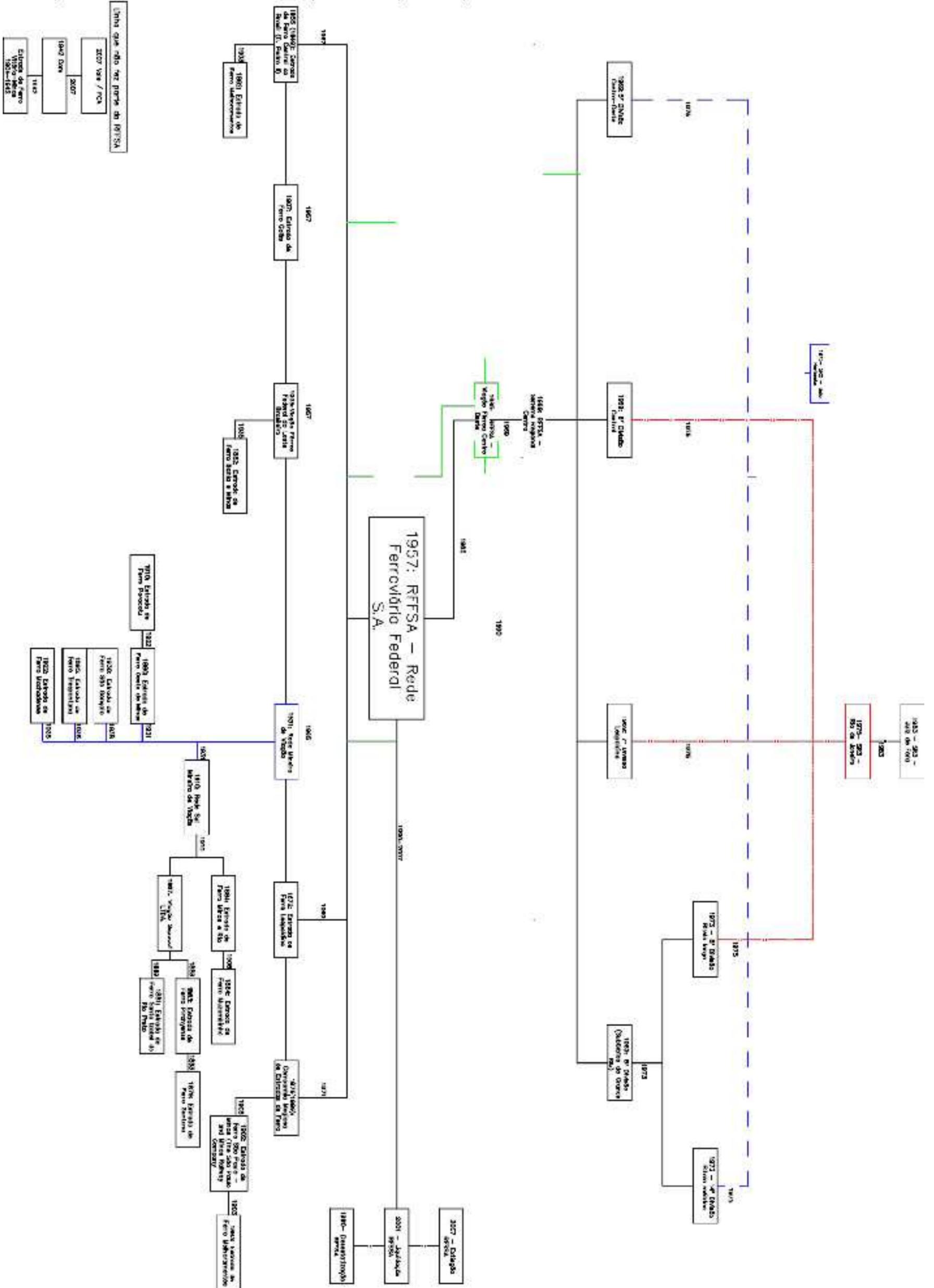
_____. Disponível em <https://pt.wikipedia.org/wiki/Rede_Mineira_de_Via%27%20>. Acesso em 21 de novembro de 2017.

Portal da RFFSA. Disponível em:
<https://www.rffsa.gov.br/principal/historico.htm>. Acesso em 28 de agosto de 2017.

Portal da Prefeitura de Divinópolis. Disponível em: <<http://www.vfazup.com/wp-content/uploads/2017/07/Plano%20Divinopolis%20100+20.pdf>>. Acesso em 15 de março de 2018.

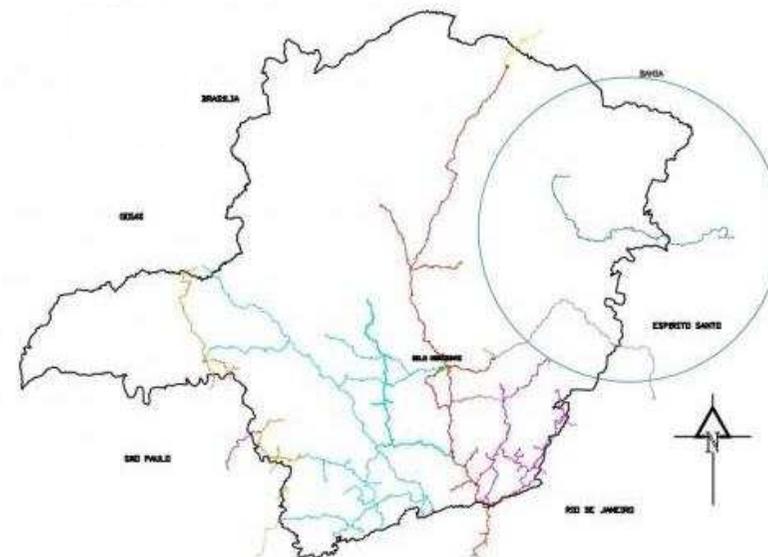
7. APÊNDICES

7.1 Esquema de desenvolvimento da malha por suas empresas e períodos



7.2 Esquema e mapa da Estrada de Ferro Bahia Minas

| Convenções | |
|----------------------|--|
| EFBM | |
| Linha erradicada | |
| Em uso | |
| Sem uso | |
| Ruínas | |
| Demolidas | |
| Sem informações | |
| Tombamento municipal | |

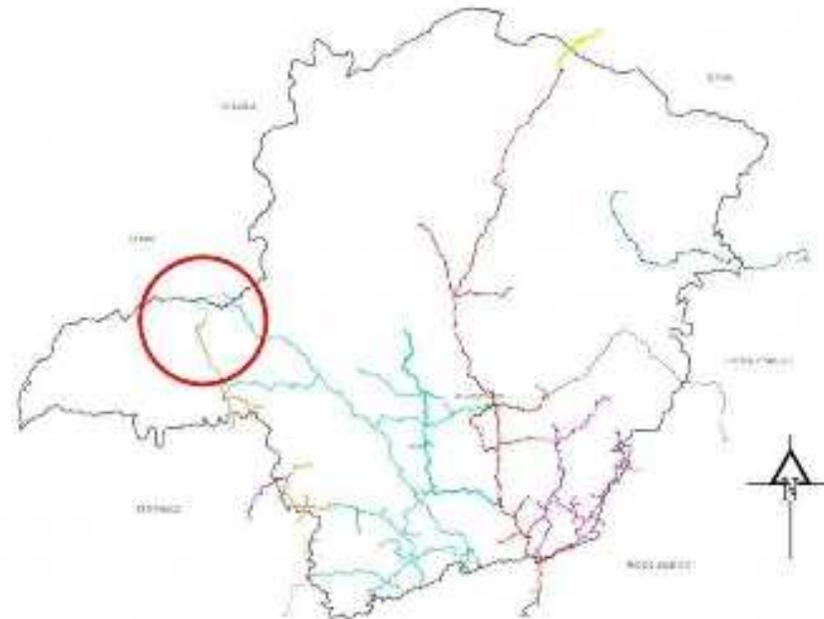
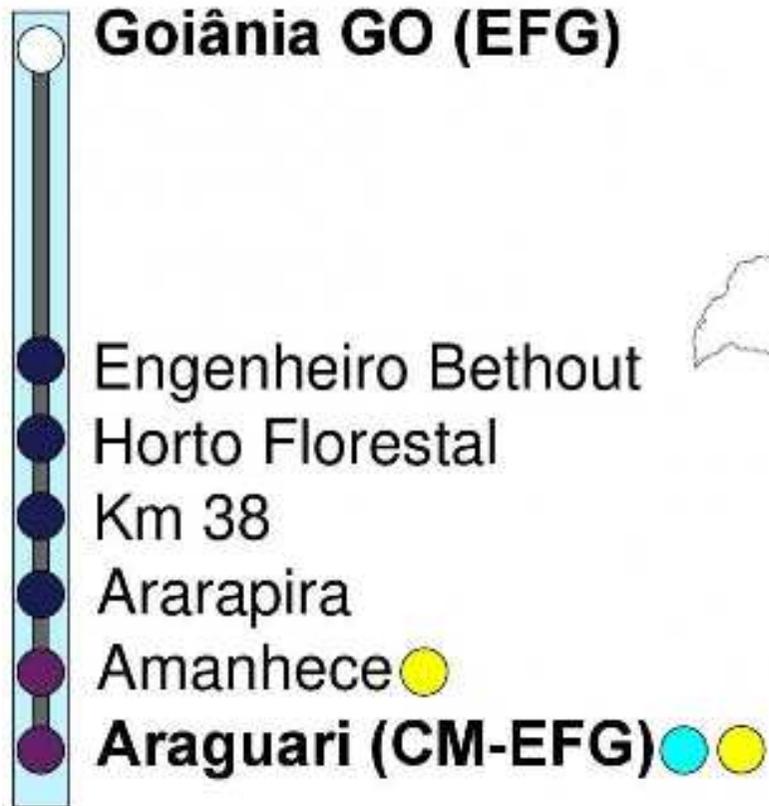


Os imóveis que pertencem a Estrada de Ferro Bahia-Minas (Araçuaí à Caravelas), passaram a integrar o patrimônio da RFFSA, nos termos da LEI n°3.155, de 13/03/1957 e posteriormente foram erradicados via DECRETO n° 58.341, de 03/05/1966. De acordo com o DNIT, todas as estações e bens do trecho foram vendidos para as Prefeituras dos Municípios aos quais os referidos bens pertencem.

Os dados aqui apresentados foram levantados a partir das seguintes fontes bibliográficas:

- DNIT. Lista de ramais erradicados da extinta RFFSA. EF Bahia-Minas.
- CGT. Guia Geral das Estradas de Ferro e Empresas de Transporte com elas articuladas. G-1. Estações, Portos e Agências. Controladoria Geral de Transportes, 1960.
- IPHAN. Inventários do Patrimônio Cultural Ferroviário de Minas Gerais, 2009.
- Mapa do Estado de Minas Gerais. Organizado e editado pela Sociedade Comercial e Representações Gráficas LTDA com colaboração do Departamento de Geografia e o Departamento de Estradas de Rodagem do estado de Minas Gerais. CGC n°76500511/2, 1971.
- Portal das Estações ferroviárias. Disponível em: < <http://www.estacoesferroviarias.com.br>>. Acesso em 03 de novembro de 2017.

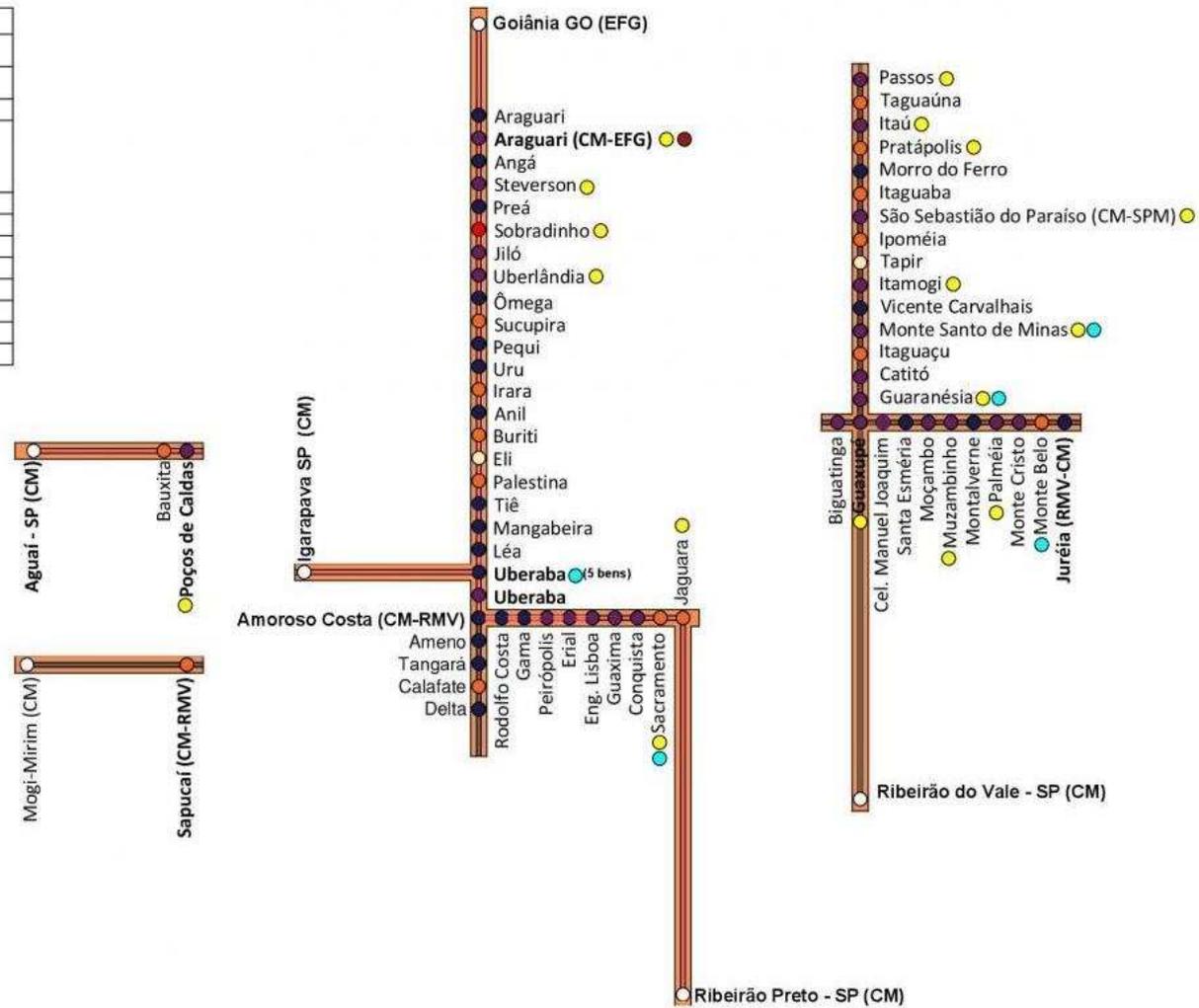
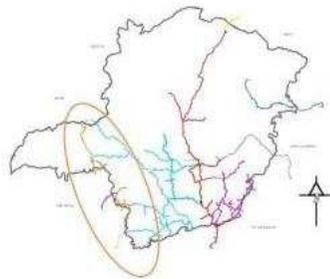
7.4 Esquema e mapa da Estrada de Ferro Goiás



| Convenções | |
|--------------------|---|
| EFG | |
| Linhas erradicadas | |
| Proteção Municipal | ● |
| Proteção Estadual | ● |
| Em Uso | ● |
| Demolidas | ● |

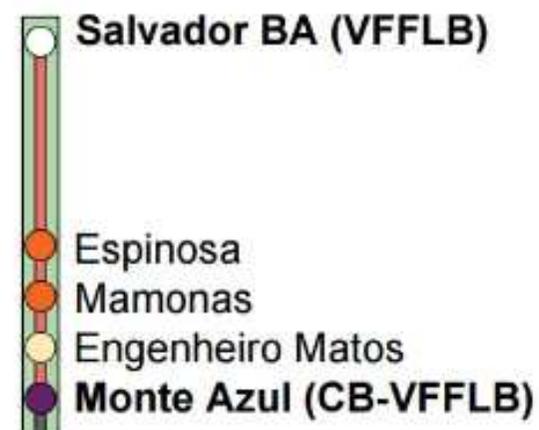
7.6 Esquema e mapa da Estrada de Ferro Mogiana

| Convenções | |
|---------------------------------|--|
| Estrada de Ferro Mogiana | |
| Linhas em operação | |
| Linhas erradicadas | |
| Estações com Tombamento Federal | |
| Estações Valoradas | |
| Proteção Municipal | |
| Proteção Estadual | |
| Em Uso | |
| Sem uso | |
| Demolidas | |
| Sem informações | |
| Ruínas | |



7.8 Esquema e mapa da Viação Férrea Federal

| Convenções | |
|---------------------------------|--|
| VFFLB | |
| Linhas em operação | |
| Linhas em desuso | |
| Estações com Tombamento Federal | |
| Estações Valoradas | |
| Proteção Municipal | |
| Proteção Estadual | |
| Em uso | |
| Sem uso | |
| Demolidas | |
| Sem informações | |
| Ruínas | |



- * A Viação Férrea Federal Leste Brasileiro partia de Salvador, na linha tronco e passava por Pernambuco, Piauí e Sergipe (na linha norte) alcançando Minas Gerais na linha sul, onde se liga com a Central do Brasil na estação Monte Azul.



7.9 Esquema e mapa da Viação São Paulo Minas

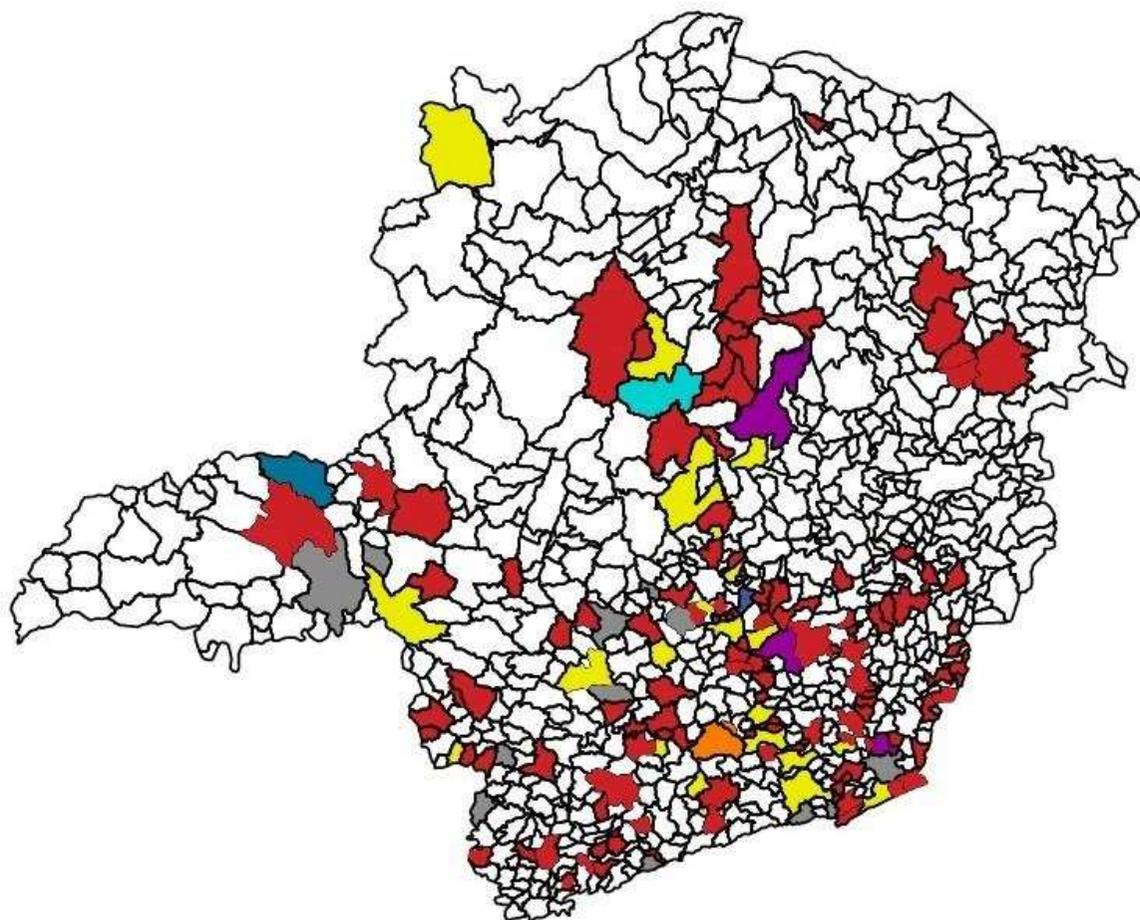
| Convenções | |
|---------------------------------|--|
| Estado de Ferro SPM | |
| Linhas em operação | |
| Linhas erradicadas | |
| Estações com Tombamento Federal | |
| Estações Valoradas | |
| Proteção Municipal | |
| Proteção Estadual | |
| Em Uso | |
| Sem uso | |
| Demolidas | |
| Sem informações | |
| Ruínas | |

- Itaú (CM)
- São Sebastião do Paraíso (CM-SPM)**
- José Honório
- Guardinha
- Bento Quirino SP (CM)

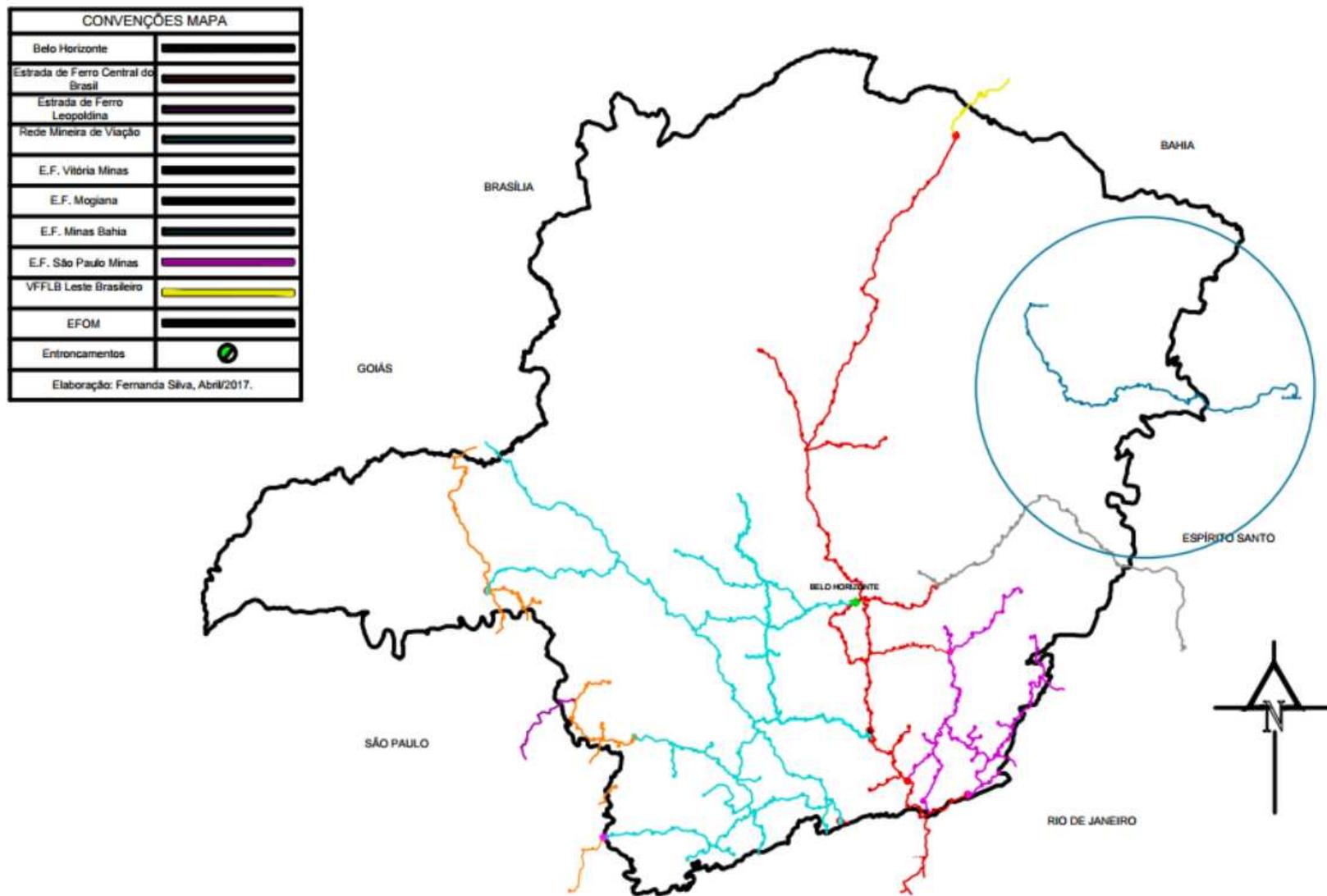


7.10 Mapa de distribuição dos níveis de proteção por municípios

| CONVENÇÕES | |
|--|---|
| Declaratório de Interesse: Valorização do Território Municipal |  |
| Território Municipal |  |
| Território Estadual |  |
| Território Federal |  |
| Território Federal e Valorização do Território Municipal |  |
| Território Municipal e Estadual |  |
| Território Municipal e Federal |  |
| Território Municipal e Valorização do Território Municipal |  |
| Território Estadual e Valorização do Território Municipal |  |
| Território Estadual e Federal |  |
| Território Estadual e Valorização do Território Municipal |  |
| Território Estadual e Federal |  |
| Território Estadual e Valorização do Território Municipal |  |



7.11 Mapa da malha ferroviária com diferentes estradas formadoras



7.11 Tabelas de usos e níveis de proteção

Estrada de Ferro Central do Brasil

| Número | Nome | Descrição do Uso Atual | Filtro | Nível de proteção |
|--------|--------------------------------|---|--------|--------------------------------|
| | Linha Centro | | | |
| 1 | Serraria | moradia | 1 | V (mais 3trechos) |
| 2 | Souza Aguiar | Sem uso | 2 | |
| 3 | Santa Maria | sem informações | 5 | |
| 4 | Paraibuna | depósito da prefeitura | 1 | |
| 5 | Barao de Nepomuceno | sem informações | 5 | |
| 6 | Sobragi | Centro comunitário 2011 | 1 | V |
| 7 | Cotegipe | Sem uso | 2 | |
| 8 | Matias Barbosa | centro cultural | 1 | |
| 9 | Cedofeita | Sem uso | 2 | |
| 10 | Mestre Ivo | Sem uso | 2 | |
| 11 | Retiro | Almoxarifado MRS | 1 | |
| 12 | Juiz de Fora (EFL-CB) | Público/Museu ferroviário | 1 | M/V |
| 13 | Mariano Procópio | Sem uso | 2 | V/ M |
| 14 | Cerâmica | Sem uso | 2 | |
| 15 | Francisco Bernardino | Escritório MRS | 1 | M |
| 16 | Jockey Club | sem informações | 5 | |
| 17 | Barbosa Lage | Ponto de onibus | 1 | |
| 18 | Setembrino de Carvalho | Sem uso | 2 | |
| 19 | Coronel Felício Lima | Demolida | 4 | |
| 20 | Benfica | Escola de maquinistas MRS | 1 | |
| 21 | Dias Tavares | MRS | 1 | |
| 22 | Chapéu d'Uvas | Em reforma MRS | 1 | |
| 23 | Ewbanck da Câmara | Biblioteca 2013 | 1 | |
| 24 | Sérgio de Macedo | sem informações | 5 | |
| 25 | Santos Dumont | museu ferroviário 2017 | 1 | V / M (+ pontes e bens móveis) |
| 26 | Recenvindo | Demolida | 4 | |
| 27 | Mantiqueira | Sem uso | 2 | M |
| 28 | Cabangu | Sem uso | 2 | |
| 29 | Rocha Dias | Demolida | 4 | |
| 30 | João Aires | Sem uso | 2 | |
| 31 | Coronel Araujo | Sem uso | 2 | |
| 32 | Antonio Carlos (RMV-CB) | Biblioteca e Juizado. Centro de memória | 1 | M |
| 33 | Sr. Sá Fortes | Sem uso | 2 | M |
| 34 | Barbacena (RMV-CB) | Centro cultural | 1 | M/V |
| 35 | Sanatório | Demolida | 4 | |
| 36 | Alfredo Vasconcelos | Casa de cultura 2013 | 1 | M |
| 37 | Quilometro 392 | sem informações | 5 | |
| 38 | Bias Fortes | sem informações | 5 | |
| 39 | Ressaquinha | Prefeitura (sem trilhos) | 1 | M |
| 40 | Hermilo Alves | Casa de veraneio | 1 | |
| 41 | Carandai | Correios e Posto de Saúde | 1 | M/V |
| 42 | Quilometro 424 | Espaço de obras | 1 | |
| 43 | Herculano Pena | Demolida | 4 | |
| 44 | Pedra do Sino | Uso da MRS | 1 | |
| 45 | Cristiano Otoni | Dept. de cultura e turismo 2014 | 1 | M |
| 46 | Posto de Patricio | sem informações | 5 | |
| 47 | Buarque de Macedo | Sem uso | 2 | |
| 48 | Barroso | sem informações | 5 | M |
| | (Bitola mista) | | | |
| 49 | Quilometro 460 | Pátio | 1 | |
| 50 | Conselheiro Lafaiete | Uso - concessão para CVRD / BIBLIOTECA | 1 | (locomotiva M) |
| 51 | Mario Castilhos | sem informações | 5 | |
| 52 | Gagé | Demolida | 4 | |
| 53 | Dr. Joaquim Murtinho | MRS | 1 | |
| 54 | Lobo Leite | Espaço multi-uso 2013 | 1 | M |
| 55 | Chrockatt de Sá | Sem uso | 2 | |
| 56 | Miguel Burnier | Espaço cultural | 1 | M |
| 57 | Engenheiro Corrêa | Sem uso | 2 | |
| 58 | Itabirito | Centro de cultura | 1 | M/V (Edificação, não estação) |
| 59 | Esperança | Escritório | 1 | |

| | (bitola 1m) | | | |
|-----|----------------------------------|---|---|----------------------------|
| 60 | Aguiar Moreira | Demolida | 4 | |
| 61 | Moteiro de Barros | Demolida | 4 | |
| 62 | Rio Acima | biblioteca/museu ferroviário e trem turístico | 1 | M (conjunto) |
| 63 | Honório Bicalho | Demolida | 4 | |
| 64 | Raposos | Câmara Municipal | 1 | M (+pontes) |
| 65 | Mestre Roque | Sem uso | 2 | |
| 66 | Sabará | Demolida/Reconstrução sem uso CVRD | 4 | (ponte M) |
| 67 | Roça Grande | Sem uso | 2 | |
| 68 | Castro Brandao | Sem uso | 2 | |
| 69 | General Carneiro | Demolida | 4 | |
| 70 | Engenheiro Herbster | moradia | 1 | |
| 71 | Capitao Eduardo | FCA | 1 | |
| 72 | Carreira cumprida | Sem uso | 2 | |
| 73 | Santa Luzia | Centro cultural | 1 | |
| 74 | Ribeirao da Mata | Demolida | 4 | |
| 75 | Vespasiano | FCA | 1 | |
| 76 | Nova Granja | Demolida (e predio novo fechado) | 4 | |
| 77 | Engenheiro Sá Freire | sem informações | 5 | |
| 78 | Dr. Lund | Sem uso | 2 | M |
| 79 | Pedro Leopoldo | Comodato Biblioteca municipal | 1 | M/V |
| 80 | Wilson Lobato | FCA | 1 | |
| 81 | Matosinhos | Sem uso | 2 | M |
| 82 | Periperi | Demolida | 4 | |
| 83 | Araçás | Sem uso | 2 | |
| 84 | Arcoverde | Demolida | 4 | |
| 85 | Prudente de Moraes | FCA | 1 | |
| 86 | Sete Lagoas | museu ferroviário 2017 | 1 | M (+2locomotivas) |
| 87 | Wenceslau Brás | Demolida | 4 | |
| 88 | Silva Xavier | Sem uso | 2 | |
| 89 | Carvalho de Almeida | Sem uso | 2 | |
| 90 | Araçaí | Sem uso | 2 | M/V |
| 91 | Taboquinhas | Sem uso | 2 | |
| 92 | Quilometro 738 | sem informações | 5 | |
| 93 | Cordisburgo | FCA | 1 | M (Conjunto urbanístico) |
| 94 | Quintino Vargas | Demolida | 4 | |
| 95 | Maquiné | Demolida | 4 | |
| 96 | Mascarenhas | FCA | 1 | M |
| 97 | Gustavo da Silveira | Demolida | 4 | |
| 98 | Curvelo | Espaço cultural | 1 | V/M |
| 99 | Capitão Evaristo | Demolida | 4 | |
| 100 | Osório de Almeida | Ruínas | 3 | |
| 101 | Cerradão | Demolida | 4 | |
| 102 | Quilômetro 842 | sem informações | 5 | |
| 103 | Corinto | FCA | 1 | M |
| 104 | Aporá | Demolida | 4 | |
| 105 | Vaca Selada | Demolida | 4 | |
| 106 | Marisia | sem informações | 5 | |
| 107 | Augusto de Lima | Sem uso | 2 | |
| 108 | Quilômetro 905 | Demolida | 4 | |
| 109 | Água Branca | sem informações | 5 | |
| 110 | Curumataí | Demolida | 4 | |
| 111 | Guaíbas | FCA | 1 | |
| 112 | Buenópolis | FCA | 1 | M |
| 113 | Riacho de Barro | sem informações | 5 | |
| 114 | Joaquim Felício | Sem uso | 2 | M |
| 115 | Batistas | sem informações | 5 | |
| 116 | Catôni | Demolida | 4 | |
| 117 | Bueno de Prado | sem informações | 5 | |
| 118 | Engenheiro Dolabela | FCA | 1 | |
| 119 | Granjas Reunidas | sem informações | 5 | |
| 120 | Engenheiro Navarro | FCA | 1 | M |
| 121 | Quilômetro 1030 (Torquato Leite) | Ruínas | 3 | |
| 122 | Bocaiuva | Sem uso | 2 | M (Conjunto arquitetônico) |

| | | | | |
|-----|------------------------------------|---------------------------------|---|------------------------------|
| 123 | Camilo Prates | Sem uso | 2 | |
| 124 | Engenheiro Pires e Albuquerque | Demolida | 4 | |
| 125 | Glacilândia | Departamento municipal de saúde | 1 | |
| 126 | Antônio Olinto | sem informações | 5 | |
| 127 | Montes Claros | FCA | 1 | M (Armazém, não estação) |
| 128 | Mestre Albino | sem informações | 5 | |
| 129 | Cananci | Sem uso | 2 | |
| 130 | Uratinga | Ruínas | 3 | |
| 131 | DT Pedro | sem informações | 5 | |
| 132 | Suassu | sem informações | 5 | |
| 133 | Engenheiro Zander | FCA | 1 | |
| 134 | Inhangá | sem informações | 5 | |
| 135 | Orion | Sem uso | 2 | |
| 136 | Engenheiro M. Lopes | Sem uso | 2 | |
| 137 | Quilômetro 1213 | sem informações | 5 | |
| 138 | Caçarema | sem informações | 5 | |
| 139 | Quem-quem | Sem uso | 2 | |
| 140 | Maraúna | sem informações | 5 | |
| 141 | Engenheiro Rockert | Ruínas | 3 | |
| 142 | Janaúba | FCA | 1 | |
| 143 | Parada do Mosquito | sem informações | 5 | |
| 144 | Tocandira | Sem uso | 2 | |
| 145 | Pai Pedro | Sem uso | 2 | |
| 146 | Catuti | Em reforma 2008 | 1 | M |
| 147 | Rebentão | sem informações | 5 | |
| 148 | Monte Azul (CB-VFFLB) | FCA | 1 | |
| | | | | |
| | RAMAL LIMA DUARTE | | | |
| | Benfica | MRS | | |
| 149 | Igrejinha | moradia | 1 | |
| 150 | Penido | moradia | 1 | |
| 151 | Valadares | moradia | 1 | M |
| 152 | Orvalho | Sem uso | 2 | M |
| 153 | Manejo | demolida | 4 | |
| 154 | Deocleciano de Vasconcelos | demolida | 4 | |
| 155 | Lima Duarte | centro de exposições 2016 | 1 | M |
| | | | | |
| | RAMAL DE MERCES | | | |
| | Santos Dumont | museu | | |
| 156 | Campo Alegre | demolida | 4 | |
| 157 | Rio Pinho | sem informações | 5 | |
| 158 | Boa Sorte | demolida | 4 | |
| 159 | Bom Destino | demolida | 4 | |
| 160 | Oliveira Fortes | correio | 1 | M (+ponte e trecho da malha) |
| 161 | Paiva | correio | 1 | M(+ponte e prédio) |
| 162 | José Bonifácio | demolida | 4 | |
| 163 | Valério | demolida | 4 | |
| 164 | Santa Amélia | demolida | 4 | |
| 165 | Quilômetro 378 | sem informações | 5 | |
| 166 | Mercês | correio | 1 | M |
| | | | | |
| | VARIANTE BARBACENA-CARANDAI | | | |
| | Barbacena (RMV-CB) | | | |
| 167 | Caninana (Dorival de Brito) | demolida | 4 | |
| 168 | Cachoeira | demolida | 4 | |
| 169 | Potreiro | Sem uso | 2 | |
| 170 | Lagoa (Eng. Drummond) | Sem uso | 2 | |
| 171 | Parada 401 | Sem uso | 2 | |
| 172 | Morro Queimado | Sem uso | 2 | |
| 173 | Quilometro 405 | Sem uso | 2 | |
| 174 | Engenheiro Simão Tamm | Sem uso | 2 | |
| 175 | Condutor Castro | Sem uso | 2 | |
| 176 | Campestre | Sem uso | 2 | |
| 177 | Ilídio | demolida | 4 | |

| | | | | |
|-----|-------------------------------------|---|---|--|
| | Carandaí | Sem uso | | |
| | | | | |
| | RAMAL MORRO DA MINA | | | |
| | Conselheiro Lafaieite | Uso - concessão para CVRD | | |
| 178 | Morro da Mina | demolida | 4 | |
| | | | | |
| | | | | |
| | RAMAL PARAPEBA | | | |
| | Dr. Joaquim Murinho | MRS | | |
| 179 | Congonhas do Campo | salão cultural 2010 | 1 | |
| 180 | Casa de Pedra | demolida/nova construção de uso da MRS | 4 | |
| 181 | Engenheiro Caetano Lopes (Suassuhy) | Sem uso | 2 | |
| 182 | Jeceaba | Secretaria de Educação | 1 | M |
| 183 | Corrêa | Sem uso / Apenas passagem de nível | 2 | |
| 184 | Aroldo Santos | Sem uso / Apenas passagem de nível | 2 | |
| 185 | Arrojado Lisboa | Sem uso | 2 | |
| 186 | Quilômetro 520 | Sem uso | 2 | |
| 187 | Chacrinha | Ruínas | 3 | |
| 188 | Belo Vale | restaurada e sem uso | 1 | M |
| 189 | Quilômetro 525 | sem uso / Apenas posto telégrafo | 2 | |
| 190 | Carioca | sem uso / Apenas parada | 2 | |
| 191 | Moeda | Biblioteca | 1 | M |
| 192 | Cazeca | demolida | 4 | |
| 193 | Quilômetro 550 | sem informações | 5 | |
| 194 | Engenheiro Renato Braga | Sem uso | 2 | |
| 195 | Marinhos | Sem uso | 2 | M |
| 196 | Coronel Eurico | Sem uso | 2 | |
| 197 | Dona (parada) | sem informações | 5 | |
| 198 | Melo Franco | demolida | 4 | |
| 199 | Alberto Flores | MRS | 1 | |
| 200 | Brumadinho | MRS | 1 | V/M |
| 201 | Nhotim | demolida | 4 | |
| 202 | Souza Noschese | Sem uso / Apenas parada | 2 | |
| 203 | Fêcho do Funil | moradia | 1 | M |
| 204 | Jacaré | demolida | 4 | |
| 205 | Mário Campos | demolida | 4 | |
| 206 | Sarzedo | museu | 1 | M |
| 207 | Onça (Pedro Paulo) | demolida | 4 | |
| 208 | Ibirité | Museu ferroviário 2009 | 1 | M |
| 209 | Jatobá | Sem uso | 2 | |
| 210 | Barreiro | MRS | 1 | |
| | (bitola mista) | | | |
| 211 | Ferrugem | demolida | 4 | |
| 212 | Parque Industrial | demolida/ Nova construção para uso do metrô | 4 | |
| 213 | Cercado | demolida | 4 | |
| 214 | Gameleira | Sem uso | 2 | |
| 215 | Calafate | Sem uso | 2 | |
| 216 | Belo Horizonte (RMV-CB) | Em usos | 1 | 8 bens valorados, não a estação / M (conjunto) |
| | | | | |
| | RAMAL PONTE NOVA | | | |
| | Miguel Burnier (CB) | centro cultural | | |
| 217 | Usina | demolida | 4 | |
| 218 | Hargreaves | moradia | 1 | |
| 219 | Dom Bosco | demolida | 4 | |
| 220 | Rodrigo Silva | centro cultural | 1 | M |
| 221 | Topázios | ruínas | 3 | |
| 222 | Tripuí | demolida | 4 | |
| 223 | Saramenha | sem informações | 5 | |
| 224 | Ouro Preto | trem turístico | 1 | F (conjunto) |
| 225 | Vitorino Dias | Restaurada - sem uso | 2 | |
| 226 | Passagem de Mariana | Sem uso | 2 | |
| 227 | Quilômetro 554 | Sem uso | 2 | |
| 228 | Mariana | trem turístico | 1 | M |
| 229 | Ribeirão do Carmo | Sem uso | 2 | |

| | | | | |
|-----|----------------------------------|---|---|--------------|
| 230 | Monsenhor Horta | moradia | 1 | |
| 231 | Lavras Velhas | sem informações | 5 | |
| 232 | Furquim | centro cultural | 1 | |
| 233 | Goiabeiras | sem uso - poucos trilhos | 2 | |
| 234 | Acaiaca | centro cultural | 1 | M |
| 235 | Crasto | ruínas | 3 | |
| 236 | Felipe dos Santos | demolida | 4 | |
| 237 | Cônego Luiz Vieira | ruínas | 3 | |
| 238 | Quilômetro 631 (ribeirão) | sem informações | 5 | |
| 239 | Alseldo Vasconcelos | sem informações | 5 | |
| 240 | Ponte Nova (EFL-CB) | Mercado | 1 | |
| | | | | |
| | RAMAL DE BELO HORIZONTE | | | |
| | General Carneiro (CB) | demolida | | |
| 241 | Carvalho de Brito | demolida | 4 | |
| 242 | Caetano Furquim | demolida | 4 | |
| 243 | Abadia | sem informações | 5 | |
| | (bitola mista) | | | |
| 244 | Horto Florestal | FCA | 1 | |
| 245 | Cardoso | demolida | 4 | |
| 246 | Santa Efigênia | demolida | 4 | |
| | Belo Horizonte (RMV-CB) | em uso | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | SUB-RAMAL MATADOURO | | | |
| | Horto Florestal | FCA | | |
| 247 | Matadouro Modelo | demolida | 4 | |
| | | | | |
| | RAMAL DE NOVA ERA | 63 estações 11% em uso | | |
| | Sabará | Demolida/Reconstrução sem uso CVRD | | |
| 248 | Gaia(Parada do Ó) | demolida | 4 | |
| 249 | Suderúrgica | demolida | 4 | |
| 250 | Pompeu | demolida | 4 | |
| 251 | Mestre Caetano | ruínas | 3 | |
| 252 | Valporto de Sá | Sem uso | 2 | |
| 253 | José Brandão | moradia | 1 | |
| 254 | Caeté | Sem uso | 2 | M |
| 255 | Baú | demolida | 4 | |
| 256 | João Vasconcelos | moradia | 1 | |
| 257 | Canga | ruínas | 3 | |
| 258 | Gongo Sôco | Sem uso | 2 | |
| 259 | Henrique Fleiuss | demolida | 4 | |
| 260 | Gusa | demolida | 4 | |
| 261 | Barão de Cocais | Sem uso | 2 | |
| 262 | Barra Feliz | demolida | 4 | |
| 263 | Santa Bárbara | restaurada | 1 | M (Conjunto) |
| 264 | Engenheiro Costa Lacerda | Sem uso | 2 | |
| 265 | Florália | demolida | 4 | |
| 266 | Pantame | demolida | 4 | |
| 267 | Pio Piracicaba (augusto de Lima) | sem informações | 5 | |
| 268 | Bicas | demolida | 4 | |
| 269 | Rio Piracicaba | Descaracterizada, usada pela EFVM | 1 | |
| 270 | João Monlevade | demolida/ prédio novo usado pela EFVM | 4 | |
| 271 | Capela Branca | demolida | 4 | |
| 272 | Pedra Furada | moradia | 1 | |
| 273 | Nova Era (VM-CB) | Escola Municipal | 1 | M |
| 274 | Capelinha | Apenas uma passagem/ em uso | 1 | |
| | | | | |
| | RAMAL DIAMANTINA | | | |
| | Corinto | FCA | | |
| 275 | Clarimundo Gonçalves | sem informações | 5 | |
| 276 | Roça do Brejo | Sem uso | 2 | |
| 277 | Santo Hipólito | Concessão Prefeitura Assistência Social | 1 | M (+ponte) |
| 278 | Mandiocas | sem informações | 5 | |

| | | | | |
|---|---|------------------------------------|---|------------------------------------|
| 279 | Limoeiro | ruínas | 3 | |
| 280 | Monjolos | biblioteca | 1 | |
| 281 | Rodeador | Sem uso | 2 | |
| 282 | Conselheiro Mata | restaurada em 2005/ sem uso | 1 | M |
| 283 | Barão de Guaicuí / Guaicuihy | Escola infantil e posto médico | 1 | M/V |
| 284 | Bandeirinha | sem informações | 5 | |
| 285 | Guinda | sem informações | 5 | |
| 286 | Diamantina | sede do corpo de bombeiros | 1 | F (Conjunto) |
| RAMAL DE PIRAPORA | | | | |
| | Corinto | FCA | | |
| 287 | Contria | Sem uso | 2 | |
| 288 | Quilômetro 891 | sem informações | 5 | |
| 289 | Uruguai | Sem uso | 2 | |
| 290 | Beltrão | demolida | 4 | |
| 291 | Quilômetro 905 | sem informações | 5 | |
| 292 | Lassance | Em uso / tombada | 1 | F |
| 293 | Porto Faria | demolida | 4 | |
| 294 | Várzea da Palma | museu | 1 | V/ M(+ponte) |
| 295 | Buritis | Centro de cultura 2015 | 1 | V/M |
| 296 | Aarão Reis | demolida | 4 | |
| 297 | Pirapora (CB com rodovias CVFS/CBSF) | secretaria de cultura e biblioteca | 1 | M |
| 298 | Buritzeiro | Sem uso | 2 | M |
| RAMAL PORTO NOVO DE CUNHA | | | | |
| 299 | Santa Fé | demolida | 4 | |
| 300 | Penha Longa | Sem uso | 2 | |
| 301 | Chiador | Ruínas | 3 | M |
| 302 | Quilômetro 200 | sem informações | 5 | |
| 303 | Benjamin Constant | Sem uso | 2 | |
| 304 | Teixeira Soares | demolida | 4 | |
| 305 | Simplício | restaurada | 1 | |
| 306 | Tapijara | sem informações | 5 | |
| 307 | Porto Novo do Cunha (EFL-CB) | Sem uso | 2 | M (+Rotunda, escritório e oficina) |
| 308 | Além Paraíba | museu 2016 | 1 | |
| RAMAL DE SANTA RITA DE JACUTINGA | | | | |
| 309 | Santa Rita de Jacutinga (RMV-CB) | em uso | 1 | |

Legenda de filtro

- 1- Com uso
- 2- Sem uso
- 3- Ruínas
- 4- Demolida
- 5- Sem informação

Nível de proteção

- M - Municipal
- E - Estadual
- F - Federal
- V - Valorado

Quantitativos

308 estações
Em uso= 99
Sem uso= 77
Ruínas= 12
Demolida= 75
Sem informação= 46
Entroncamentos= 8
Tombamento municipal= 64
Tombamento estadual= 0
Tombamento/Valorado= 4/15

Rede Mineira de Viação

| Número | Nome | Descrição do Uso Atual | Filtro | Nível de proteção |
|--------|--|---------------------------------------|--------|--|
| | Linha de Angra dos Reis a Goiandira | | | |
| 1 | Grupiara | Demolida | 4 | |
| 2 | Douradoquara | Demolida | 4 | |
| 3 | Macacos | Demolida | 4 | |
| 4 | Chapada | Sem informação | 5 | |
| 5 | São Félix | Moradia | 1 | |
| 6 | Monte Carmelo | Centro Cultural | 1 | M |
| 7 | Castilhana | Sem informação | 5 | |
| 8 | Celso Bueno | Demolida | 4 | |
| 9 | Inspetor Quirino | Sem uso | 2 | |
| 10 | Beija Flor | Sem uso | 2 | |
| 11 | Macaúbas (Jequitibá/ Macaúba de Cima) | Sem uso | 2 | |
| 12 | Follhados | Sem uso | 2 | |
| 13 | Patrocínio | Museu FCA | 1 | M |
| 14 | Bela Vista | Sem informação | 5 | |
| 15 | Posto Telegráfo | Sem informação | 5 | |
| 16 | Camporanga | Sem informação | 5 | |
| 17 | São Benedito | Sem informação | 5 | |
| 18 | Salitre | Alojamento FCA | 1 | |
| 19 | Catiara | Alojamento FCA | 1 | |
| 20 | Guabiroba | Sem informação | 5 | |
| 21 | Rio São João | Sem informação | 5 | |
| 22 | Posto Telegráfo | Sem informação | 5 | |
| 23 | São Pedro | Demolida | 4 | |
| 24 | Ibiá | FCA | 1 | |
| 25 | Quilômetro 769 | Moradia | 1 | |
| 26 | Tobati | FCA | 1 | |
| 27 | Pratinha | Sem uso | 2 | |
| 28 | Itamarati | Sem informação | 5 | |
| 29 | Campos Altos | FCA | 1 | M |
| 30 | Uruburetama | Sem uso | 2 | |
| 31 | Tigre | Sem uso | 2 | |
| 32 | Vitor Tamm | Demolida | 4 | |
| 33 | Tapiraí | Sem uso | 2 | |
| 34 | Matinha | Sem uso | 2 | |
| 35 | Bambuí | Associação 3ª idade Prefeitura (2015) | 1 | |
| 36 | Engenheiro Luiz Tôrres | Demolida | 4 | |
| 37 | Abacaxis | FCA | 1 | |
| 38 | Fraklin Sampaio | Sem uso | 2 | |
| 39 | Engenheiro Ademar | FCA | 1 | |
| 40 | Cromita | Sem informação | 5 | |
| 41 | Garças de Minas | FCA | 1 | M |
| 42 | Calciolândia | Demolida | 4 | |
| 43 | Batista Almeida | Sem uso | 2 | |
| 44 | Boa esperança | Sem informação | 5 | |
| 45 | Arcos | FCA | 1 | |
| 46 | Loanda | Sem informação | 5 | |
| 47 | Engenheiro Roxo | Sem informação | 5 | |
| 48 | Formiga | Museu municipal | 1 | V (mais 1terreno e 2 edificações) / M |
| 49 | Omar Soares | Sem uso | 2 | |
| 50 | Maquinista Pacedino | Demolida | 4 | |
| 51 | Papagaio | Sem informação | 5 | |
| 52 | Areal | Sem informação | 5 | |
| 53 | Timboré | Sem uso | 2 | V |
| 54 | Guarda Eleutério | Demolida | 4 | |
| 55 | Bugios | Sem uso | 2 | V |
| 56 | Expedicionário Jorge | Sem informação | 5 | |
| 57 | Candeias | Secretaria de educação municipal | 1 | V + 1 edificação |
| 58 | Expedicionário Duca | Sem informação | 5 | |
| 59 | Posto Telegráfo | Sem informação | 5 | |
| 60 | Campo Belo | Museu e arquivo público municipal | 1 | M |
| 61 | Jarbas Gambigi | Uso da prefeitura | 1 | M |
| 62 | Posto Telégrafo | Sem informação | 5 | |
| 63 | Coroado | Demolida | 4 | |
| 64 | Toscano de Brito | Demolida | 4 | |
| 65 | Adelino Bastos | Sem informação | 5 | |
| 66 | Cana Verde | Sem uso | 2 | |
| 67 | Engenho | Sem informação | 5 | |
| 68 | Posto Telegráfo | Sem informação | 5 | |
| 69 | Perdões | Casa de cultura | 1 | M |
| 70 | Santo Dias | Demolida | 4 | |
| 71 | Álvaro Botelho | Demolida | 4 | |
| 72 | Ribeirão Vermelho | Secretaria de cultura/comércio | 1 | M (9 bens isolados) / E (conjunto ferroviário) |
| 73 | Lavras | Sem uso | 2 | |

| | | | | |
|--------------------------------------|-----------------------------------|------------------------|---|-------------------------------------|
| 74 | Engenheiro Mizael (Eng. Behring?) | Oficina FCA | 1 | |
| 75 | Tabões | Sem informação | 5 | |
| 76 | Itirapuan | Ruínas | 3 | |
| 77 | Itumirim | Moradia | 1 | V/M |
| 78 | Engenheiro Figueiredo | Sem informação | 5 | |
| 79 | Paulo Freitas | Moradia | 1 | |
| 80 | Mato sem pau | Sem informação | 5 | |
| 81 | Posto Telegráfico | Sem informação | 5 | |
| 82 | Capivari-Mirim | Sem informação | 5 | |
| 83 | Carrancas | Sem informação | 5 | |
| 84 | Traituba | Sem uso | 2 | |
| 85 | Posto Telegráfico | Sem informação | 5 | |
| 86 | Serra do Cintra | Sem informação | 5 | |
| 87 | Minduri | Centro Cultural | 1 | |
| 88 | Antônio Loureiro | Sem informação | 5 | |
| 89 | São Vicente de Minas | Sem uso | 2 | V/M |
| 90 | Posto Telegráfico | Sem informação | 5 | |
| 91 | Andrelândia | Restaurada 2015 | 1 | M |
| 92 | José Bieca | Sem uso | 2 | |
| 93 | Arantina | Centro Cultural | 1 | |
| 94 | Rútilo | Demolida | 4 | |
| 95 | Carvão | Sem uso | 2 | |
| 96 | Morangal | Demolida | 4 | |
| 97 | Santo Antônio | Demolida | 4 | |
| 98 | Augusto Pestana | Sem uso | 2 | |
| 99 | Carlos Euler | Sem informação | 5 | |
| 100 | Passa Vinte | Rodoviária | 1 | |
| 101 | Zelinda | Demolida | 4 | |
| Linha de Uberaba | | | | |
| 102 | Uberaba | Demolida | 4 | V 5 bens (não a estação) |
| 103 | Amoroso Costa (CM-RMV) | Demolida | 4 | |
| 104 | Batuirá | Sem uso | 2 | |
| 105 | Itaquapira | Moradia (2011) | 1 | |
| 106 | Barro Preto | Sem informação | 5 | |
| 107 | Almeida Campos | Sem informação | 5 | |
| 108 | Rio das Velhas | Demolida | 4 | |
| 109 | Santa Juliana | Sem uso | 2 | V |
| 110 | Alpercatas | Sem uso | 2 | |
| 111 | Itaipu | Centro Cultural | 1 | M |
| 112 | Ibitimirim | Moradia | 1 | |
| 113 | Capivara | Demolida | 4 | |
| 114 | Araxá | Centro Cultural | 1 | M |
| 115 | Quilômetro 855 | Sem informação | 5 | |
| 116 | Tamanduapava | Moradia | 1 | |
| 117 | Estevão Lôbo | Ruínas | 3 | |
| 118 | Coronel Adolfo | Demolida | 4 | |
| São Pedro | | | | |
| | Ibiá | FCA | | |
| Linha de Garças de Minas a BH | | | | |
| 119 | Belo Horizonte (RMV-CB) | Museu | 1 | 8 bens valorados, mas não a estação |
| 120 | Armazém de Cargas | Sem informação | 5 | |
| 121 | Carlos Prates | Demolida | 4 | |
| 122 | Seminário | Sem informação | 5 | |
| 123 | Gameleira | Sem uso | 2 | |
| 124 | Belarmino | Sem informação | 5 | |
| 125 | Camargos | CBTU | 1 | |
| 126 | Eldorado | FCA | 1 | |
| 127 | Bernardo Monteiro | Sem uso | 2 | |
| 128 | Imbiruçu | FCA | 1 | |
| 129 | Posto Telegráfico | Sem informação | 5 | |
| 130 | Ribeirão do Betim | Sem informação | 5 | |
| 131 | Macaúba | Sem informação | 5 | |
| 132 | Betim | FCA | 1 | M |
| 133 | Saraiva | Sem uso | 2 | |
| 134 | Vianópolis | Demolida | 4 | reconstrução década 70 |
| 135 | Ponte Nova (EFL-CB) | Uso da prefeitura | 1 | |
| 136 | Vinhático | Demolida | 4 | |
| 137 | Juatuba | Sem informação | 5 | V / M |
| 138 | Mateus Leme | Casa de Cultura (2017) | 1 | M |
| 139 | Azurita | FCA | 1 | M |
| 140 | Engenheiro Brito Conde | Sem informação | 5 | |
| 141 | Silva e Oliveira | Demolida | 4 | reconstrução década 70 |
| 142 | Vargem da Olaria | Sem informação | 5 | |
| 143 | Itaúna | Museu (2015) | 1 | V (mais oficina) |
| 144 | Santa Casa | Sem informação | 5 | |

| | | | | |
|-----|--|--|---|---------------------------------------|
| 145 | Santanense | Sem uso | 2 | |
| 146 | Engenheiro Godilho | Sem uso | 2 | |
| 147 | Angicos | Sem informação | 5 | |
| 148 | Parada | Demolida | 4 | |
| 149 | Pinto da Silva (Amoras) | Ruínas | 3 | |
| 150 | Carmo do Cajuru | Sem uso | 2 | |
| 151 | Usina Pará | Sem informação | 5 | |
| 152 | Posto Telegráfico | Sem informação | 5 | |
| 153 | Hélio Torres | Sem uso | 2 | |
| 154 | Divinópolis | Secretaria municipal de Cultura | 1 | M |
| 155 | Santo Antônio dos Campos | Sem uso | 2 | |
| 156 | Djalma Dutra | Demolida | 4 | reconstrução década 70 |
| 157 | Amadeu Lacerda | Sem uso | 2 | |
| 158 | Francisco Brás | Sem informação | 5 | |
| 159 | Pedreira Santo Antônio | Sem informação | 5 | |
| 160 | Santo Antônio do Monte | Sem uso | 2 | M |
| 161 | Martins Guimarães | Sem uso | 2 | |
| 162 | Retiro | Sem informação | 5 | |
| 163 | Lagoa da Prata | Casa de Cultura (2014) | 1 | V |
| 164 | Luciânia | Sem uso | 2 | |
| 165 | Bonifácio | Sem informação | 5 | |
| 166 | Carlos Bernardes | Sem uso | 2 | |
| 167 | Sillus Rocha | Ruínas | 3 | |
| | Garças de Minas | FCA | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | Ramal Contagem | | | |
| | Bernardo Monteiro | Sem uso | | |
| 168 | Contagem | Demolida | 4 | |
| | | | | |
| | Ramal de Cidade Industrial | | | |
| | Camargos | CBTU | | |
| 169 | Cidade Industrial | CBTU | 1 | |
| | | | | |
| | | | | |
| | Linha Paracatu | | | |
| | Azurita | FCA | | |
| 170 | Horto da Liberdade | Sem informação | 5 | |
| 171 | Alto da Bahia | Sem informação | 5 | |
| 172 | Pinheiro | Sem informação | 5 | |
| 173 | Boa Vista | Sem informação | 5 | |
| 174 | Pará de Minas | Cinema (2013) | 1 | M |
| 175 | Guardas | Sem informação | 5 | |
| 176 | Carioca | Ruínas | 3 | |
| 177 | Onça | Demolida | 4 | |
| 178 | Brumado | Biblioteca | 1 | |
| 179 | Água Suja | Demolida | 4 | |
| 180 | Velho de Taipa (antiga Martinho de Campos) | Sem uso | 2 | |
| 181 | Leandro Ferreira | Ruínas | 3 | |
| 182 | Parada | Sem informação | 5 | |
| 183 | Trigueiro | Ruínas | 3 | Cocho . Parada |
| 184 | Alvaro da Silveira | Sem uso | 2 | |
| 185 | Daniel de Carvalho | Ruínas | 3 | |
| 186 | Bom Despacho | Museu (nova) / Camara Municipal (antiga) | 1 | |
| 187 | Escola Correccional | Sem informação | 5 | |
| 188 | Artur Bernardes | Morada | 1 | |
| 189 | Clodomiro de Oliveira | Sem informação | 5 | |
| 190 | Pindaíbas | Demolida | 4 | |
| 191 | Dores do Indaiá | Morada/bar | 1 | |
| 192 | Melo Viana | Comércio | 1 | |
| 193 | Barra do Funchal | Morada | 1 | |
| | | | | |
| | Linha Antôno Carlosa Barra do Paraopeba BITOLA 0,76 | | | |
| 194 | Antônio Carlos (CB-RMV) | Biblioteca e Juizado. Centro de memória | 1 | M |
| 195 | Moinhos | Sem uso | 2 | |
| 196 | Campolide | Sem uso | 2 | |
| 197 | Padre Brito | Demolida/Reconstrução para moradia | 4 | |
| 198 | Severiano de Rezende | Demolida | 4 | |
| 199 | Invejosa | Sem uso | 2 | |
| 200 | Barroso | Morada 2007 | 1 | |
| 201 | Engenheiro Pedro Magalhães | Sem informação | 5 | |
| 202 | Prados | Restaurada 2017 | 1 | |
| 203 | Esperança | Sem uso | 2 | |
| 204 | Tiradentes | FCA/Museu ferroviário | 1 | F/V (12 bens entre SJDR e Tiradentes) |
| 205 | Casa de Pedra | Demolida | 4 | |
| 206 | Chagas Dória | Projeto de reforma / Sem uso | 2 | V |
| 207 | Água Limpa | Estação e museu | 1 | |
| 208 | Olaria | Sem informação | 5 | |

| | | | | |
|-----|---|--|---|---|
| 209 | São João del Rei | FCA/Museu ferroviário | 1 | F (Conjunto) /V (12 bens entre SJDR e Tiradentes) |
| 210 | Três Praias | Sem informação | 5 | |
| 211 | Colônia José Teodoro | Sem informação | 5 | |
| 212 | Penedo | Sem informação | 5 | |
| 213 | Ibitutinga | Morada | 1 | |
| 214 | Mestre Ventura | Demolida | 4 | |
| 215 | Espraiado | Sem informação | 5 | |
| 216 | São Luiz | Sem informação | 5 | |
| 217 | Congo Fino | Demolida | 4 | |
| 218 | Cassiterita | Sem informação | 5 | |
| 219 | Ilha | Sem informação | 5 | |
| 220 | Nazareno | Prefeitura uso | 1 | Valorada |
| 221 | Rio das Mortes | Sem informação | 5 | |
| 222 | Quilômetro 170 | Sem informação | 5 | |
| 223 | Coqueiros | Biblioteca (2016) | 1 | M |
| 224 | Sobradinho | Ruínas | 3 | |
| 225 | Ibituruna | Prefeitura escola | 1 | M |
| 226 | Emílio de Castro | Sem informação | 5 | |
| 227 | Aureliano Mourão | Sem uso | 2 | M |
| 228 | Bom Sucesso | Sem uso | 2 | M |
| 229 | Zeringota | Demolida | 4 | |
| 230 | Tartária | Sem uso | 2 | |
| 231 | Cascabulho | Sem informação | 5 | |
| 232 | Antônio Justiniano | Morada | 1 | |
| 233 | Passagem do Jacaré | Pssagem / uso veículos e pedestres | 1 | |
| 234 | Oliveira | Demolida / reconstrução Sindicato dos ferr | 4 | |
| 235 | João Pessoa (Dr. Fromm) | Sem uso | 2 | M |
| 236 | Chalet | Sem informação | 5 | |
| 237 | Maracanã | Sem informação | 5 | |
| 238 | Folha Larga | Demolida | 4 | |
| 239 | Carmo da Mata | Centro Cultural | 1 | |
| 240 | Charqueada | Sem informação | 5 | |
| 241 | Riacho | Sem informação | 5 | |
| 242 | Gonçalves Ferreira | Sem uso | 2 | |
| 243 | Marilândia | Sem uso | 2 | |
| 244 | Aquiles Lobo | Sem uso | 2 | |
| 245 | Posto Telegráfico | Sem uso | 2 | |
| 246 | Assis Ribeiro | Museu | 1 | |
| | Divinópolis | Secretaria de Cultura | | |
| 247 | Henrique Galvão (Divinopolis) | Sem informação | 5 | |
| 248 | São Gonçalo do Pará | Demolida | 4 | |
| 249 | Ripa | Sem informação | 5 | |
| 250 | Estribo km405 | Sem informação | 5 | |
| 251 | Cercado | Alojamento | 1 | |
| 252 | Cardosos | Comércio (bar, 2003) | 1 | |
| 253 | Conceição do Pará | Comércio e parada de ônibus | 1 | V (terreno do pátio) |
| | Velho da Taipa | Sem uso | | |
| 254 | Engenheiro Bourdot | Sem informação | 5 | |
| 255 | Alberto Isaacson | Delegacia | 1 | |
| 256 | Ibitira | Delegacia | 1 | |
| 257 | Martinho Campos | Sem informação | 5 | |
| 258 | Abateté | Sem uso | 2 | |
| 259 | Pompéo | Sem informação | 5 | |
| 260 | Clarindo | Sem informação | 5 | |
| 261 | Brasiola | Sem informação | 5 | |
| 262 | Barra do Paraopeba | Sem informação | 5 | |
| | | | | |
| | | | | |
| | Ramal Barbacena Bitola 0,76 | | | |
| | Campolide | Sem uso | | |
| 263 | Celeste | Sem informação | 5 | |
| 264 | Barbacena (RMV-CB) | Prefeitura / Valorado | 1 | M/V |
| | | | | |
| | Ramal de Águas Santas bitola 0,76 | | | |
| | Chagas Dória | Projeto de reforma / Sem uso | | |
| 265 | Várzea do Marçal | Demolida | 4 | |
| 266 | Colônia | Demolida | 4 | |
| 267 | Giarola | Demolida | 4 | |
| 268 | César de Pina | Sem uso | 2 | M |
| 269 | Chacrinha | Sem informação | 5 | |
| 270 | Águas Santas | Demolida | 4 | |
| | | | | |
| | Ramal de Ribeirão Vermelho bitola 0,76 | | | |
| | Aureliano Mourão | Sem uso | | |
| 271 | Ferros | Sem informação | 5 | |
| 272 | Varadouro | Demolida | 4 | |
| 273 | Macaia | Demolida | 4 | |
| 274 | Pedra Negra | Demolida | 4 | |

| | | | | |
|-----|--|---|---|---|
| 275 | Vigilato | Sem informação | 5 | |
| 276 | Ponte do Funil | Sem informação | 5 | |
| | (Bitola mista) | | | |
| | Alvaro Botelho | Demolida | | |
| | Ribeirão Vermelho | Uso da Prefeitura | | M/E |
| | Lavras | Sem uso | | |
| | | | | |
| | Ramal de Itapeçerica bitola 0,76 | | | |
| | Golçalves Ferreira | Sem uso/ fechada | | |
| 277 | Fazendinha | Sem informação | 5 | |
| 278 | Engenheiro Berredo | Sem informação | 5 | |
| 279 | Sucupira | Sem informação | 5 | |
| 280 | Lamounier | Moradia | 1 | |
| 281 | Itapeçerica | Demolida | 4 | |
| | | | | |
| | | | | |
| | Ramal Cláudio 0,76 | | | |
| | Gonçalves Ferreira | Sem uso/ fechada | | |
| 282 | Laranjeiras | Sem informação | 5 | |
| 283 | Cláudio | Museu/valorado | 1 | M/V |
| | | | | |
| | Ramal Pitangui | | | |
| | Velho da Taipa | Sem informação | | |
| | Água Suja | Demolida | | |
| 284 | Pitangui | Biblioteca municipal | 1 | |
| | | | | |
| | Linha Cruzeiro a Juréia | | | |
| 285 | Coronel Fulgêncio | Parada ABPF | 1 | V |
| 286 | Manacá | Parada ABPF | 1 | V |
| 287 | Passa Quatro | Comércio 2007 | 1 | V/M |
| 288 | Pé do Morro | Sem uso | 2 | |
| 289 | Itanhandu | Restaurada em 2012 | 1 | M |
| 290 | Bom Retiro | Moradia | 1 | |
| 291 | São Sebastião do Rio Verde | Restaurada - sem uso 2013 | 1 | |
| 292 | Tacape | Sem uso | 2 | |
| 293 | Américo Lôbo | Moradia | 1 | |
| 294 | São Lourenço | Parada ABPF | 1 | Trem turístico |
| 295 | Ramon | Parada ABPF | 1 | |
| 296 | Soledade de Minas (antiga Ibatuba/soledade) | Estação ABPF 2015 | 1 | M |
| 297 | Raul Chaves (antiga Badé) | Demolida | 4 | |
| 298 | Freitas | moradia 2013 | 1 | |
| 299 | Arenito | Demolida | 4 | |
| 300 | Conceição do Rio Verde | Sem uso | 2 | |
| 301 | Gonçalinho | Sem uso | 2 | |
| 302 | São Tomé | moradia | 1 | |
| 303 | Cota | moradia 2005 | 1 | |
| 304 | Três Corações | Sem uso | 2 | M(+pontes, caixa d'água e maria fumaça) |
| 305 | Flora | Demolida | 4 | |
| 306 | Juriti | Demolida | 4 | |
| 307 | Varginha | Sede da Fundação Cultural de Varginha 201 | 1 | M |
| 308 | Garoa | Demolida | 4 | |
| 309 | Batista de Melo | Demolida | 4 | |
| 310 | Nogueira | Demolida | 4 | |
| 311 | Espera | Demolida (submersa) | 4 | |
| 312 | Pontalete | Demolida | 4 | |
| 313 | Josino de Brito | Demolida (submersa) | 4 | |
| 314 | Fama | Demolida | 4 | |
| 315 | Parada | Demolida | 4 | |
| 316 | Gaspar Lopes (VS-RMV) | Demolida (submersa) | 4 | |
| 317 | Harmonia | Demolida | 4 | |
| 318 | Areado | Demolida | 4 | |
| 319 | Movimento | Demolida | 4 | |
| 320 | Engenheiro Trompowsky | Sem uso | 2 | |
| 321 | Juréia (RMV-CM) | Demolida | 4 | |
| | | | | |
| | Linha Barra do Pirai | | | |
| | Soledade de Minas | Estação ABPF | | |
| 322 | Imigração | Sem informação | 5 | |
| 323 | Caxambu | Rodoviária | 1 | |
| 324 | Baependi | Sem informação | 5 | |
| 325 | Cruzília | Sem informação | 5 | |
| 326 | Furnas | Sem informação | 5 | |
| 327 | Acácia | Sem informação | 5 | |
| 328 | Aiuruoca | Sem informação | 5 | |
| 329 | Seritinga | Reformada em 2008 | 1 | V/ M |
| 330 | Santa Bárbara | Sem informação | 5 | |
| 331 | Carvalhos | Sem informação | 5 | |
| 332 | Silviano Brandão | Sem informação | 5 | |

| | | | | |
|-----|---|---|---|--------------------------|
| 333 | Liberdade | Sem informação | 5 | M |
| 334 | Meio do Mundo | Sem informação | 5 | |
| | Rútilo | Demolida | | |
| 335 | Bom Jardim de Minas | Demolida | 4 | |
| 336 | Pacau | Sem informação | 5 | |
| 337 | Pedreira | Sem informação | 5 | |
| 338 | Serra Verde | Sem informação | 5 | |
| 339 | Joaquim Matoso | Sem informação | 5 | |
| 340 | Imbuzeiro | Demolida | 4 | |
| 341 | Santa Rita do Jacutinga (RMV-CB) | Rodoviária (CB/ confecção RMV) | 1 | |
| 342 | Jacuba | Sem informação | 5 | |
| | | | | |
| | Linha Sapucaí | | | |
| | Soledade de Minas | Estação ABPF | | |
| 343 | Carmo de Minas | Rodoviária | 1 | |
| 344 | Ribeiro | Sem uso | 2 | |
| 345 | Cristina | Rodoviária | 1 | M |
| 346 | Anil | Demolida | 4 | |
| 347 | Maria da Fé | Centro Cultural 2013 | 1 | |
| 348 | Pedrao | Moradia | 1 | M |
| 349 | Itajubá | Rodoviária | 1 | M |
| 350 | Piranguinho | Moradia | 1 | descharacterizada |
| 351 | Olegário Maciel | Escola 2006 | 1 | M |
| 352 | Renó | Demolida | 4 | |
| 353 | Santa Rita do Sapucaí | Secretaria Municipal 2016 | 1 | |
| 354 | Porto Sapucaí | Demolida | 4 | |
| 355 | Pouso Alegre | Estação turística/ Centro de convivencia do | 1 | M |
| 356 | Imbuia | Demolida | 4 | |
| 357 | Borda da Mata | Comércio | 1 | M |
| 358 | Bogari | Demolida | 4 | |
| 359 | Francisco Sá | Demolida | 4 | |
| 360 | Ouro Fino | Comércio | 1 | |
| 361 | Instituto José Gonçalves | Sem informação | 5 | |
| 362 | Caneleiras | Demolida | 4 | |
| 363 | Jacutinga | Apoio turístico | 1 | M |
| 364 | Sapucaí (RMV-CM) | Sem uso | 2 | |
| | | | | |
| | Ramal de Paraisópolis | | | |
| | Piranguinho | Moradia | | |
| 365 | Henrique Brás | Sem informação | 5 | |
| 366 | Dias | Moradia | 1 | |
| 367 | Brasópolis | Fábrica | 1 | |
| 368 | Cruzvera | Ruínas | 3 | |
| 369 | Paraisópolis | Centro Cultural | 1 | M(+ponte e caixa d'água) |
| | | | | |
| | Ramal Delfim Moreira | | | |
| | Itajubá | Rodoviária | | |
| 370 | Quilômetro 3 | Sem informação | 5 | |
| 371 | Quilômetro 4 | Demolida | 4 | |
| 372 | Trotil | Moradia | 1 | |
| 373 | Biguá | Moradia | 1 | |
| 374 | Parada | Sem informação | 5 | |
| 375 | Delfim Moreira | Museu 2016 | 1 | |
| | | | | |
| | Ramal de Campanha | Ramal Desativado | | |
| | Freitas (em Soledade de Minas) | Moradia | | |
| 376 | Gabriel Dias | Sem informação | 5 | |
| 377 | Domingos Teodoro | Sem informação | 5 | |
| 378 | Olímpio Noronha | Moradia | 1 | M |
| 379 | Jesuânia | Demolida | 4 | |
| 380 | Parada Melo | Parte de um hotel | 1 | |
| 381 | Lambari (Antiga Aguas Virtuosas) | Demolida | 4 | |
| 382 | Nova Baden | Sem uso | 2 | |
| 383 | Parada | Sem uso | 2 | |
| 384 | Cambuquira | Sem uso | 2 | |
| 385 | Campanha | Secretaria da Cultura 2016 | 1 | M |
| 386 | Dom Ferrão | Demolida | 4 | |
| 387 | São Gonçalo do Sapucaí | Demolida | 4 | |
| | | | | |
| | Ramal de Lavras | | | |
| | Três Corações | Sem uso | | |
| 388 | Desvio para o 4ºRCD | Sem informação | 5 | |
| 389 | Desvio para Freitas | Sem informação | 5 | |
| 390 | Carneiro de Rezende | Demolida | 4 | |
| 391 | Campo Limpo | Sem uso | 2 | |
| 392 | Salto | Demolida | 4 | |
| 393 | Carmo da Cachoeira | Em reforma 2015 | 1 | |
| 394 | Cervo | Ruínas | 3 | |

| | | | | |
|-----|------------------------------|-----------------------|---|---------------------------------------|
| 395 | Faria | Sem uso | 2 | |
| 396 | Rosas | Ruínas | 3 | |
| 397 | Costa Pinto | Teatro Municipal 2011 | 1 | M |
| | Lavras | Sem uso | | |
| | Ramal Três Pontas | | | |
| | Espera | Submersa | | |
| 398 | Três Pontas | Sem informação | 5 | |
| | Ramal do Machado | | | |
| | Gaspar Lopes (VS-RMV) | Demolida | | |
| 399 | Alfenas | Demolida | 4 | M (prédio da RFFSA - casa de cultura) |
| 400 | Posto da Pedreira | Sem informação | 5 | |
| 401 | Capoeirinha | Sem informação | 5 | |
| 402 | Caianinha | Sem informação | 5 | |
| 403 | Machado | Demolida | 4 | |

Legenda de filtro

- 1- Com uso
- 2- Sem uso
- 3- Ruínas
- 4- Demolida
- 5- Sem informação

Nível de proteção

- M - Municipal
- E - Estadual
- F - Federal
- V - Valorado

Quantitativos

403 estações
Em uso= 114
Sem uso=67
Ruínas= 12
Demolida= 85
Sem informação= 125
Entroncamentos= 4
Tombamento municipal= 58
Tombamento estadual= 1
Tombamento federal= 2
Valorado= 60

ESTRADA DE FERRO LEOPOLDINA

| Número | Estação | Descrição de uso atual | Filtro | Nível de proteção |
|--|----------------------------|-----------------------------------|--------|------------------------------|
| Linha tronco Saracuruna a Caratinga | | | | |
| 1 | Caratinga | Unidade de saúde da prefeitura | 1 | M |
| 2 | Dom Modesto | Cartório | 1 | |
| 3 | Dom Lara | Posto policial | 1 | M |
| 4 | Taquaruçu (Taquarussu) | Sem informação | 5 | |
| 5 | Bom Jesus do Galho | sede da APAE | 1 | |
| 6 | Flor de Minas | Demolida | 4 | |
| 7 | Vermelho Velho | Pesque-pague | 1 | M |
| 8 | Cornélio Alves | Moradia | 1 | |
| 9 | Monsenhor Horta | Ruínas | 3 | |
| 10 | Capitão Martins | Moradia | 1 | M |
| 11 | Raul Soares | Casa de cultura e biblioteca | 1 | M (Conjunto) |
| 12 | São Pedro dos Ferros | Cooperativa | 1 | M |
| 13 | Óculo Pequeno | Ruínas | 3 | |
| 14 | Lindóia | Moradia | 1 | |
| 15 | Rio Casca | Centro de Assistência Social | 1 | M |
| 16 | Feijão Cru | Sem informação | 5 | |
| 17 | Bituruna | Ruínas | 3 | |
| 18 | Paulistas | Sem uso | 2 | |
| 19 | Bandeiras | Sem uso | 2 | |
| 20 | Jatiboca | Sem informação | 5 | |
| 21 | Custódio Martins | Sem informação | 5 | |
| 22 | Ana Florência | Ruínas | 3 | |
| 23 | Palmeiras | Demolida | 4 | |
| 24 | Bifurcação | Moradia | 1 | |
| 25 | Ponte Nova (EFL-CB) | Prefeitura | 1 | M(apenas ponte e locomotiva) |
| 26 | Vau-Açu (Vau-Assu) | Moradia | 1 | |
| 27 | Roberts | Moradia | 1 | |
| 28 | Teixeiras | Moradia | 1 | M |
| 29 | Patronato | Sem informação | 5 | |
| 30 | Silvestre | Moradia 2009 | 1 | M |
| 31 | Viçosa | Centro cultural e biblioteca | 1 | M |
| 32 | Escola de Agricultura | Centro de informações | 1 | |
| 33 | Cajuri | Centro cultural e biblioteca 2009 | 1 | M |
| 34 | Coimbra | Comércio 2013 - sem os trilhos | 1 | M |
| 35 | Mirante | Ruínas | 3 | M |
| 36 | São Geraldo | Em restauro (2016) | 1 | M |
| 37 | Visconde do Rio Branco | Secretaria de Saúde 2011 | 1 | M |
| 38 | Usina Rio Branco | Ramal próprio | 2 | |
| 39 | Capitão Machado | Moradia | 1 | |
| 40 | Carlos Peixoto Filho | Moradia 2009 | 1 | |
| 41 | Ubá | Terminal de onibus | 1 | M |
| 42 | Ligação | Sem uso | 2 | |
| 43 | Padre Damião | Sem informação | 5 | |
| 44 | Tocantins | Moradia | 1 | |
| 45 | Piraúba | Almoxarifado municipal (2011) | 1 | M |
| 46 | Posses | Sem informação | 5 | |
| 47 | Guarani | Rodoviária | 1 | V/M |
| 48 | Tupi | Demolida | 4 | |
| 49 | Furtado de Campos | Biblioteca | 1 | |
| 50 | São João Nepomuceno | Rodoviária | 1 | M |
| 51 | Raoça Grande | Demolida | 4 | |
| 52 | Rochedo de Minas | Assistência Social Prefeitura | 1 | M |
| 53 | Telhas | Demolida | 4 | |
| 54 | Bicas | Rodoviária | 1 | M |
| 55 | Santa Helena | Demolida | 4 | |
| 56 | Pequeri | Comércio | 1 | M |
| 57 | Laticínios | Demolida | 4 | |

| Número | Estação | Descrição de uso atual | Filtro | Nível de proteção |
|---|------------------------------------|--------------------------------------|--------|-----------------------------------|
| 58 | Sossêgo | Posto de saúde Prefeitura | 1 | |
| 59 | Granado | Sem informação | 5 | |
| 60 | São Marcos | Sem informação | 5 | |
| 61 | Silveira Lôbo | Moradia | 1 | |
| 62 | Santana do Deserto | Sem uso | 2 | |
| 63 | Ericeira | A venda (2014) | 1 | |
| Linha tronco Porto das Caixas a Manhauçu | | | | |
| 64 | Manhuaçu | Demolida | 4 | |
| 65 | Reduto | Museu e biblioteca | 1 | M (segundo inventário) |
| 66 | Independência | Demolida | 4 | |
| 67 | Portugal | Demolida (resta a caixa d'água) | 4 | |
| 68 | Manhumirim | Demolida | 4 | |
| 69 | Presidente Soares (Alto Jequitibá) | Secretaria de ação social Prefeitura | 1 | M (Fachada) |
| 70 | Loanda | Demolida - há um túnel inventariado | 4 | |
| 71 | Vista Bela | Demolida | 4 | |
| 72 | Taquaruna | Ruínas | 3 | |
| 73 | Caparaó | Almoxarifado da prefeitura | 1 | M (+Pontilhão e caixa d'água) / V |
| 74 | Pedra Menina | Cooperativa | 1 | |
| 75 | Espera Feliz | Rodoviária | 1 | M (Pontilhão) |
| 76 | Caiana | Creche | 1 | M |
| 77 | Ernestina | Ruínas | 3 | |
| 78 | General | Sem uso | 2 | |
| 79 | Lacerdina | Posto de saúde | 1 | |
| 80 | Carangola | Rodoviária | 1 | M |
| 81 | Monte Verde | Comércio | 1 | |
| 82 | Faria Lemos | Comércio | 1 | |
| 83 | Santa Rosa | Sem informação | 5 | |
| 84 | Tombo | Rodoviária e museu | 1 | M |
| 85 | Antônio Prado | Cooperativa | 1 | V |
| 86 | Coelho Bastos | Demolida | 4 | |
| 87 | Eugenópolis | Agência Bancária | 1 | M |
| 88 | Patrocínio do Muriaé | Uso da prefeitura (2014) | 1 | |
| 89 | Morro Alto (Barão de Monte Alto) | Secretaria de Cultura | 1 | |
| 90 | Silveira Carvalho | Sem uso | 2 | |
| 91 | Banco Verde | Ruínas | 3 | |
| 92 | Congelamento | Sem uso | 2 | |
| 93 | Palma | Centro cultural, biblioteca e outros | 1 | M (segundo inventário) |
| 94 | Celeste | Demolida | 4 | |
| 95 | Cisneiros | Demolida | 4 | |
| 96 | Angaturama | Posto de saúde | 1 | |
| 97 | Recreio | Museu ferroviário | 1 | |
| 98 | Abaíba (Santa Izabel / Abaiaba) | Oficina de costura (2012) | 1 | V |
| 99 | São Martinho | Usada pela comunidade | 1 | M |
| 100 | Providência | Biblioteca Prefeitura | 1 | M |
| 101 | Trimonte | Sem uso | 2 | |
| 102 | Lambari | Demolida | 4 | |
| 103 | Volta Grande | Alojamento da FCA | 1 | M |
| 104 | Pântano | Demolida | 4 | |
| 105 | Fernando Lôbo | Moradia (2010) | 1 | |
| 106 | Melo Barreto | Demolida | 4 | |
| Linha transversal (Ligação a Recreio) | | | | |
| Ligação | | Sem uso | | |
| 107 | Laurindo Moreira | Demolida | 4 | |
| 108 | Diamante | Uso pela prefeitura | 1 | |
| 109 | Sobral Pinto | Parada de onibus Prefeitura | 1 | |
| 110 | Nadir | Sem uso | 2 | |
| 111 | Alfredo Cristovam | Sem informação | 5 | |
| 112 | Astolfo Dutra | Centro de terceira idade (2007) | 1 | |
| 113 | Dona Euzébia | Centro cultural (2007) | 1 | M |
| 114 | Sinimbu | Centro cultural | 1 | M |
| 115 | Barão de Camargos | Reconstrução/ sem uso | 2 | |

| Número | Estação | Descrição de uso atual | Filtro | Nível de proteção |
|--------|---|-------------------------------------|--------|--|
| 116 | Cataguazes | Centro cultural | 1 | F(Conjunto) / M (+ malha, pontes e os trilhos) |
| 117 | Turiaçu | Sem informação | 5 | |
| 118 | Aracati | Centro Cultural | 1 | M |
| 119 | Vista Alegre | Moradia | 1 | M |
| 120 | Ribeiro Junqueira | Posto Policial | 1 | M |
| | Recreio | Museu ferroviário | | |
| | | | | |
| | Linha Transversal Campos a Cisneiros | | | |
| 121 | Celidônio | Sem informação | 5 | |
| 122 | Tapiruçu | Demolida | 4 | |
| | Cisneiros | Demolida | | |
| | | | | |
| | Ramal de Mar de Espanha | | | |
| 123 | Mar de Espanha | Rodoviária | 1 | M |
| 124 | Estêvão Pinto | Sem uso/ com projeto de recuperação | 2 | |
| 125 | Uricana | Sem uso | 2 | |
| | Pequeri | Comércio | | |
| | | | | |
| | Ramal de Juiz de Fora | | | |
| 126 | Juiz de Fora (EFL-CB) | Museu ferroviário | 1 | V (Mais armazém)/ M |
| 127 | Muçungê | Moradia | 1 | |
| 128 | Repouso | Sem informação | 5 | |
| 129 | Fonte | Sem informação | 5 | |
| 130 | Comendador Filgueiras | Demolida | 4 | |
| 131 | Triqueda | Demolida | 4 | |
| 132 | Miranda Lima | Sem informação | 5 | |
| 133 | Água Limpa | Demolida | 4 | |
| 134 | Josué | Sem informação | 5 | |
| 135 | Almeida | Sem informação | 5 | |
| 136 | Ferreira Lage | Demolida | 4 | |
| 137 | Goianá | Demolida | 4 | |
| 138 | Espíndola | Sem informação | 5 | |
| 139 | Rio Novo | Sem informação | 5 | |
| | Furtado de Campos | Biblioteca (2015) | | |
| | | | | |
| | Ramal Pomba | | | |
| 140 | Pomba | Comércio | 1 | |
| 141 | Passa Cinco | Sem uso | 2 | |
| 142 | José Pedro | Sem informação | 5 | |
| | Guarani | Rodoviária | | |
| | | | | |
| | Ramal Dom Silvério | | | |
| 143 | Dom Silvério (antiga Saúde) | Sem uso | 2 | M |
| 144 | Jaracatiá | Demolida | 4 | |
| 145 | Rio Doce | Reformada 2014 - Secretaria Cultura | 1 | M |
| 146 | Engenho | Ruinias | 3 | |
| 147 | Chopotó | Moradia | 1 | |
| 148 | Colônia | Demolida | 4 | |
| 149 | Pontal | Moradia | 1 | |
| 150 | Leonardo Truda | Moradia | 1 | |
| | Bifurcação (Pontal Ponte Nova) | Moradia | | |
| | | | | |
| | Ramal de Pôrto Novo | | | |
| 151 | Porto Novo do Cunha (EFL-CB) | Sem uso | 2 | M |
| 152 | Oficinas de Porto Novo | Sem informação | 5 | |
| 153 | Além Paraíba | Museu (2016) | 1 | M / V |
| 154 | Breves | Sem informação | 5 | |
| | Melo Barreto | Demolida | | |
| | | | | |
| | Ramal de Muriaé | | | |
| 155 | Patrocínio de Muriaé | Usada pela Prefeitura | 1 | |

| Número | Estação | Descrição de uso atual | Filtro | Nível de proteção |
|---|-----------------------|-------------------------|--------|------------------------|
| 156 | Ivaí | Demolida | 4 | |
| 157 | Muriaé | Demolida | 4 | |
| Ramal de Leopoldina | | | | |
| 158 | Leopoldina | Demolida | 4 | V |
| 159 | Jacareacanga | Demolida | 4 | |
| Vista Alegre | | | | |
| Ramal de Mirai | | | | |
| Cataguazes | | | | |
| | | Centro Cultural (2015) | | |
| 160 | São Diniz | Demolida | 4 | |
| 161 | Sereno | Sem uso | 2 | |
| 162 | Joaquim Vieira | Demolida | 4 | |
| 163 | Glória | Sem uso | 2 | |
| 164 | Aldeia | Demolida | 4 | |
| 165 | Santa Teresa | Sem informação | 5 | |
| 166 | João Rezende | Demolida | 4 | |
| 167 | Mirai | Rodoviária | 1 | |
| Sub-ramal de Santana de Cataguazes | | | | |
| Sereno | | | | |
| | | Sem uso | | |
| 168 | Eucaliptos | Sem informação | 5 | |
| 169 | Costa Sena | Demolida | 4 | |
| 170 | Santana de Cataguazes | Sem informação | 5 | M |
| Ramal de Patrocínio | | | | |
| Patrocínio de Muriaé | | | | |
| | | Usada pela Prefeitura | | |
| 171 | Elídio | Sem informação | 5 | |
| 172 | Retiro de Muriaé | Centro Cultural | 1 | |
| Ramal de Patrocínio | | | | |
| Volta Grande | | | | |
| | | Alojamento da FCA | | |
| 173 | Estrela D'Alva | Câmara Municipal | 1 | M |
| 174 | Iucatan | Demolida | 4 | |
| 175 | Caiapó | Associação de moradores | 1 | M |
| 176 | Dr. Junqueira | Sem uso | 2 | |
| 177 | Pirapetinga | Demolida | 4 | M - monumento memorial |

Legenda de filtro

1- Com uso
2- Sem uso
3- Ruínas
4- Demolida
5- Sem informação

Nível de proteção

M- Municipal
E- Estadual
F- Federal
V- Valorado

Quantitativos

177 estações
Em uso= 83
Sem uso=19
Ruínas= 9
Demolida= 39
Sem informação= 27
Entroncamentos = 3
Tombamento municipal= 51
Tombamento estadual= 0
Tombamento/Valorado= 1/8

Estrada de Ferro Mogiana- EFM

| Número | Nome | Descrição do Uso Atual | Filtro | Nível de proteção |
|---|-------------------------|--------------------------------------|--------|------------------------------------|
| Linha Rio Grande Concessão federal | | | | |
| 1 | Jaguara | sem uso | 2 | M |
| Linha Catalão | | | | |
| 2 | Araguari (CM-EFG) | demolida | 4 | M/E |
| | Araguari (CM-EFG) | FCA | | |
| 3 | Angá | demolida | 4 | |
| 4 | Steverson | Restaurada e fechada 2015 | 1 | M |
| 5 | Preá | demolida | 4 | |
| 6 | Sobradinho | Ruínas | 3 | M |
| 7 | Jiló | moradia | 1 | |
| 8 | Uberlândia | FCA | 1 | M |
| 9 | ômega | demolida | 4 | |
| 10 | Sucupira | sem uso | 2 | |
| 11 | Pequi | demolida | 4 | |
| 12 | Uru | demolida | 4 | |
| 13 | Irara | sem uso | 2 | |
| 14 | Anil | demolida | 4 | |
| 15 | Buriti | sem uso | 2 | |
| 16 | Eli | Sem informações | 5 | |
| 17 | Palestina | sem uso | 2 | |
| 18 | Tiê | demolida | 4 | |
| 19 | Mangabeira | demolida | 4 | |
| 20 | Léa | demolida | 4 | |
| 21 | Uberaba | demolida | 4 | V 5 bens (não a estação) |
| 22 | Amoroso Costa (CM-RMV) | demolida | 4 | |
| 23 | Rodolfo Costa | demolida | 4 | |
| 24 | Gama | demolida | 4 | |
| 25 | Peirópolis | Museu 2015 | 1 | |
| 26 | Erial (Tancredo França) | depósito | 1 | |
| 27 | Engenheiro Lisboa | depósito | 1 | |
| 28 | Guaxima | moradia | 1 | |
| 29 | Conquista | Câmara municipal 2009 | 1 | |
| 30 | Sacramento | sem uso | 2 | V(+ 5 residências e 1 armazém) / M |
| | Jaguara | sem uso | | |
| Ramal Itapira concessão estadual | | | | |
| 31 | Sapucaí (RMV-CM) | sem uso | 2 | |
| Ramal de Caldas concessão federal | | | | |
| 32 | Bauxita | sem uso | 2 | |
| 33 | Poços de Caldas | secretaria de turismo | 1 | M |
| Ramal Guaxupé concessão estadual | | | | |
| 34 | Guaxupé | Sede repartições do município (2007) | 1 | M |
| Linha Catalão concessão estadual | | | | |
| 35 | Delta | demolida | 4 | |
| 36 | Calafate | sem uso/ FCA | 2 | |
| 37 | Tangará | demolida | 4 | |
| 38 | Ameno | demolida | 4 | |
| 39 | Uberaba | 2ª FCA | 1 | |
| Ramal de Tuiuti concessão federal | | | | |
| 40 | Juréia (RMV-CM) | demolida | 4 | |
| 41 | Monte Belo | sem uso | 2 | V |
| 42 | Monte Cristo | paioi 2007 | 1 | |

| | | | | |
|----|--|---------------------------------|---|---------------------------|
| 43 | Palméia | escola | 1 | M |
| 44 | Montalverne | demolida | 4 | |
| 45 | Muzambinho | cooperativa de café 2016 | 1 | M |
| 46 | Moçambo | Escola 2016 | 1 | |
| 47 | Santa Esméria | demolida | 4 | |
| 48 | Cel. Manuel Joaquim | moradia 2009 | 1 | |
| | Guaxupé | Sede repartições do município | | |
| | | | | |
| | Ramal de Passos concessão federal | | | |
| | Guaxupé | Sede repartições do município | | |
| 49 | Guaranésia | escola | 1 | V/M |
| 50 | Catitó | sede da fazenda 2016 | 1 | |
| 51 | Itaguaçu | sem uso | 2 | |
| 52 | Monte Santo de Minas | moradia 2016 | 1 | V (Mais caixa d'água) / M |
| 53 | Vicente Carvalhais | demolida | 4 | |
| 54 | Itamogi | museu 2015 | 1 | M(conjunto e ponte) |
| 55 | Tapir | sem informação | 5 | |
| 56 | Ipoméia | sem uso | 2 | |
| 57 | São Sebastião do Paraíso (CM-SPM) | Casa de cultura / entroncamento | 1 | M |
| 58 | Itaguaba | sem uso | 2 | |
| 59 | Morro do ferro | demolida | 4 | |
| 60 | Pratápolis | sem uso | 2 | M |
| 61 | Itaú | Casa de cultura 2014 | 1 | M |
| 62 | Taguaúna | sem uso | 2 | |
| 63 | Passos | Centro de memória 2014 | 1 | M |
| | | | | |
| | Ramal de Biguatinga concessão federal | | | |
| | Guaxupé | Sede repartições do município | | |
| 64 | Biguatinga | correio | 1 | |
| | | | | |

Legenda de filtro

- 1- Com uso
- 2- Sem uso
- 3- Ruínas
- 4- Demolida
- 5- Sem informação

Nível de proteção

- M - Municipal
- E - Estadual
- F - Federal
- V - Valorado

Quantitativos

64 estações
Em uso= 24
Sem uso= 15
Ruínas= 1
Demolida= 22
Sem informação= 2
Entroncamentos= 2
Tombamento municipal= 17
Tombamento estadual= 1
Tombamento/Valorado= 0/15

Estrada de Ferro Bahia e Minas

| Número | Nome | Descrição do Uso Atual | Filtro | Nível de proteção |
|---------------------|----------------------|---------------------------|--------|---------------------|
| Linha tronco | | | | |
| 1 | Arassuaí | Biblioteca | 1 | |
| 2 | Alfredo Graça | Moradia | 1 | |
| 3 | Engenheiro Schnoor | Correio | 1 | M |
| 4 | Queixada | Posto Telefônico | 1 | |
| 5 | Novo Cruzeiro | Museu 2015 | 1 | M (+casa do agente) |
| 6 | Brejaúba | Sem uso | 2 | |
| 7 | Ladainha | Rodoviária | 1 | M |
| 8 | Icaraí | Depósito | 1 | |
| 9 | Caporanga | Correio | 1 | |
| 10 | Sucanga | Sem uso | 2 | M |
| 11 | Valão | Polícia Militar | 1 | M |
| 12 | Aliança | Sem informação | 5 | |
| 13 | Teófilo Otoni | Rodoviária - Reconstrução | 4 | (locomotiva M) |
| 14 | Cantinho | Sem informação | 5 | |
| 15 | Itamunheque | Sem informação | 5 | |
| 16 | Planície | Demolida | 4 | |
| 17 | Pedro Versiani | Correio e Policia Militar | 1 | |
| 18 | São João | Ruínas | 3 | |
| 19 | Bias Fortes | Centro Comunitário e PM | 1 | |
| 20 | Francisco Sá | Posto Telefônico | 1 | |
| 21 | Mangalô | Igreja (2015) | 1 | |
| 22 | Presidente Pena | Ruínas | 3 | |
| 23 | Carlos Chagas | Demolida | 4 | |
| 24 | Charqueada | Depósito Agrícola | 1 | |
| 25 | Pampam | Demolida | 4 | |
| 26 | Mairinque | Demolida | 4 | |
| 27 | Nanuque | Demolida | 4 | |
| 28 | Artur Castilho | Biblioteca | 1 | |
| 29 | Aimorés | Associação do Bairro | 1 | |

| Legenda de filtro | Quantitativos |
|-------------------|-------------------------|
| 1- Com uso | 29 estações |
| 2- Sem uso | Em uso= 16 |
| 3- Ruínas | Sem uso= 2 |
| 4- Demolida | Ruínas= 2 |
| 5- Sem informação | Demolidas = 6 |
| | Sem informação= 3 |
| Nível de proteção | Tombamento municipal= 6 |
| M - Municipal | Tombamento estadual= 0 |
| E - Estadual | Tombamento/Valorado= 0 |
| F - Federal | |
| V- Valorado | |

Estrada de Ferro de Goiás

| Número | Nome | Descrição do Uso Atual | Filtro | Nível de proteção |
|---------------------|--------------------------|------------------------|--------|-------------------|
| Linha tronco | | | | |
| 1 | Araguari (CM-EFG) | centro cultural | 1 | M/E |
| 2 | Amanhece | polícia militar | 1 | M |
| 3 | Ararapira | demolida | 4 | |
| 4 | Quilômetro 38 | demolida | 4 | |
| 5 | Hôrto Florestal | demolida | 4 | |
| 6 | Engenheiro Bethout | demolida | 4 | |

| Legenda de filtro | Quantitativos |
|-------------------|-------------------------|
| 1- Com uso | 6 estações |
| 2- Sem uso | Em uso=2 |
| 3- Ruínas | Demolidas= 4 |
| 4- Demolida | Tombamento municipal= 1 |
| 5- Sem informação | Tombamento estadual= 1 |
| | Tombamento/Valorado= 0 |
| Nível de proteção | |
| M - Municipal | |
| E - Estadual | |
| F - Federal | |
| V- Valorado | |

Estrada de Ferro Leste Brasileiro VFFLB

| Número | Nome | Descrição do Uso Atual | Filtro | Nível de proteção |
|------------------|------------------------------|------------------------|--------|-------------------|
| Linha Sul | | | | |
| 1 | Espinosa | deposito | 1 | |
| 2 | Mamonas | sem uso | 2 | |
| 3 | Engenheiro Matos | sem informação | 5 | |
| 4 | Monte Azul (CB-VFFLB) | FCA | 1 | |

| Legenda de filtro |
|-------------------|
| 1- Com uso |
| 2- Sem uso |
| 3- Ruínas |
| 4- Demolida |
| 5- Sem informação |

| Nível de proteção |
|-------------------|
| M- Municipal |
| E - Estadual |
| F - Federal |
| V- Valorado |

| Quantitativos |
|-------------------------|
| 4 estações |
| Em uso= 2 |
| Sem uso= 1 |
| Sem informação= 1 |
| Entroncamento= 1 |
| Tombamento municipal= 0 |
| Tombamento estadual= 0 |
| Tombamento/Valorado= 0 |

Estrada de Ferro São Paulo e Minas

| Número | Nome | Descrição do Uso Atual | Filtro | Nível de proteção |
|---------------------|--|----------------------------|--------|-------------------|
| Linha Tronco | | | | |
| 1 | Guardinha | Sem uso | 2 | |
| 2 | José Honório | Sem informações | 5 | |
| 3 | São Sebastião do Paraíso (CM-SPM) | Sede do Corpo de Bombeiros | 1 | M |

Legenda de filtro

- 1- Sem uso
- 2- Sem uso
- 3- Ruínas
- 4- Demolida
- 5- Sem informação

Nível de proteção

- E- Estadual
- F- Federal
- V- Valorado

Quantitativos

Em uso= 1
Sem uso= 1
Sem informação= 1
Entroncamentos= 1
Tombamento municipal= 1
Tombamento estadual= 0
Tombamento/Valorado= 0

8. ANEXOS

8.1 LISTA DE BENS VALORADOS NO ESTADO DE MINAS GERAIS POR MUNICÍPIOS

| Nº | Município | Identificação do Bem | Data de inscrição | Número de bens |
|----|------------------------|---|-------------------|----------------|
| 1 | Além Paraíba | Estação de São José e Casa do Agente com 138 m ² | 29/04/2013 | 2 |
| 2 | Antônio Prado de Minas | Prédio da Estação de Antônio Prado de Minas | 10/09/2014 | 1 |
| 3 | Araçaí | Estação Ferroviária de Araçaí | 29/04/2013 | 1 |
| 4 | Barbacena | Estação Ferroviária de Barbacena | 10/09/2014 | 1 |
| 5 | Belmiro Braga | Estação Ferroviária de Sobragi | 29/04/2014 | 1 |
| 6 | Belo Horizonte | Edificação com benfeitoria em alvenaria Residência, Edificação com benfeitoria em alvenaria Residência | 29/04/2014 | 2 |
| | Belo Horizonte | Casa do Conde de Santa Marinha, Escritório da Oficina RCV, Alojamento da Tração, Oficina Eletrotécnica, Oficina, Depósito de Material, Posto de abastecimento | 03/10/2014 | 7 |
| 7 | Brumadinho | Estação Ferroviária de Marinhos | 11/11/2009 | 2 |
| 8 | Candeias | Casa do Agente Ferroviário, Antiga Estação Ferroviária de Candeias, Candeias, MG | 08/05/2012 | 2 |
| 9 | Caparaó | Prédio da Estação de Caparaó | 10/09/2014 | 1 |
| 10 | Cláudio | Estação de Cláudio no Pátio da Estação de Claudio, km337,864 | 15/04/2014 | 1 |
| 11 | Conceição do Pará | Terreno do Pátio | 29/04/2014 | 1 |
| 12 | Curvelo | Estação Ferroviária de Curvelo | em homologação | 1 |
| 13 | Formiga | Estação Ferroviária de Bugios, Estação Ferroviária de Formiga, Antigo depósito de ferramentas e Obra, Casa do rádio, Estação Ferroviária de Timboré, Terreno | 29/05/2014 | 6 |
| 14 | Gouveia | Pátio da Estação de Barão do Guaicuhy, Estação de Barão do Guaicuhy | 08/05/2012 | 2 |
| 15 | Guaranésia | Estação Ferroviária de Guaranésia | 28/01/2015 | 1 |
| 16 | Guarani | Casa do Agente Ferroviário, Armazém, Estação Guarany, Estrada Vicinal Rio Pomba, KM 4.669 | 04/12/2012 | 4 |
| 17 | Itabirito | Edificação com área de 221,00m ² (Dormitório) | 10/09/2014 | 1 |
| 18 | Itaúna | Estação Ferroviária de Santanense, Oficina | 21/10/2014 | 1 |
| 19 | Itumirim | Estação Ferroviária de Itumirim | em homologação | 1 |
| 20 | Juatuba | Estação Ferroviária de Juatuba | em homologação | 1 |
| 21 | Juiz de Fora | Estação Ferroviária de Santos Dumont, Estação Ferroviária de Leopoldina | 24/12/2012 | 2 |
| | Juiz de Fora | Estação Ferroviária da Central do Brasil | 27/12/2012 | 1 |
| | Juiz de Fora | Estação de Mariano Procópio, Armazém, Seletivo | 10/09/2007 | 3 |
| 22 | Lagoa da Prata | Prédio da Estação de Lagoa da Prata | em homologação | 1 |
| 23 | Leopoldina | Estação Ferroviária de Abaíaba, Terreno da Estação Ferroviária de Abaíaba | 16/04/2014 | 2 |
| 24 | Monte Belo | Estação de Monte Belo | 29/05/2014 | 1 |
| 25 | Monte Santo de Minas | Caixa D'água, Estação Ferroviária de Monte Santo de Minas | em homologação | 2 |
| 26 | Passa Quatro | Estação Ferroviária de Passa Quatro, Estação Ferroviária de Coronel Fulgêncio, Estação Ferroviária de Manacá, Depósito de Materiais, Residência do Empregado, Terreno da Estação Ferroviária de Coronel Fulgêncio, Terreno da Estação Ferroviária de Manacá, Terreno da Estação Ferroviária de Passa Quatro | 12/04/2013 | 8 |
| 27 | Pedro Leopoldo | Estação Ferroviária de Pedro Leopoldo | em homologação | 1 |
| 28 | Prados | Estação Ferroviária de Prados | 09/12/2014 | 1 |
| 29 | Sacramento | Cinco Residências, Estação Ferroviária de Cipó, Armazém | 21/10/2014 | 7 |
| 30 | Santa Juliana | Prédio da Estação de Zelandia | 10/09/2014 | 1 |
| 31 | Santana do Deserto | Prédio da Estação Ferroviária de Serraria | 12/12/2012 | 1 |
| | Santana do Deserto | Prédio da Estação de Serraria, Trecho Operacional, Trecho Inicial Três Rios e Trecho Final Juiz de fora | 10/06/2013 | 4 |
| 32 | São Vicente de Minas | Estação Ferroviária, localizado à rua Marechal Floriano Peixoto S/N - Centro Município de São Paulo Vicente de Minas | em homologação | 1 |
| 33 | Seritinga | Prédio da Estação Ferroviária de Seritinga | 10/09/2014 | 1 |

| Nº | Município | Identificação do Bem | Data de inscrição | Número de bens |
|----|-------------------------------|--|-------------------|----------------|
| 34 | Tiradentes e São João Del Rei | Terreno do Pátio da Estação de Tiradentes, Estação Ferroviária de Tiradentes, Pátio da Estação Ferroviária de Chagas Dória, Estação Ferroviária Chagas Dória, Pátio da Estação Ferroviária de São João del Rei, Estação Ferroviária de São João Del Rei, Alojamento para Manobrador/Guarda-Chaves, Prédio do antigo armazém da Carpintaria e Ferraria, Galpão do Antigo Almojarifado, Casa de Bomba de Óleo, Galpão da Oficina Mecânica e Ferraria, Galpão para Manutenção de Locomotivas, Galpão para Revisão Mecânica, Galpão para Seção de Carros e Vagões, Instalação Sanitária, Galpão do Posto de Iluminação, Guarita para Guarda-Chaves | 29/04/2014 | 17 |
| 35 | Uberaba | Edificação em alvenaria com área construída de 9,88 m ² - abrigo para trole, Edificação em alvenaria com área construída de 103,85 m ² , Edificação em alvenaria com área construída de 103,85 m ² , Estação de Peirópolis com área construída de 204,70 m ² , Edificação em alvenaria com área construída de 40,75m ² | 08/05/2012 | 5 |
| 36 | Várzea da Palma | Estação Ferroviária de Várzea da Palma, Estação Ferroviária de Buritis | 10/09/2014 | 2 |

8.2 Lista de bens ferroviários acatados no estado de Minas Gerais, a partir da lista de ICMS Cultural de 2016-2017 do IEPHA

| DIRETORIA DE PROMOÇÃO DO IEPHA/MG - Gerência de Cooperação Municipal Relação de Bens apresentados ao ICMS Patrimônio Cultural até o ano de 2016 - exercício 2017 | | | | | | | | | | | |
|--|--------|---------------------|--|--|--|-------------------|---|---|-----------|--------------------------------------|--|
| Nº Bem Cultural | NºMun. | MUNICÍPIO | Nº DECRETO DE TOMBAMENTO OU REGISTRO | DENOMINAÇÃO DO BEM CULTURAL TOMBADO OU REGISTRADO | OUTRAS DENOMINAÇÕES DO BEM CULTURAL | Nível de Proteção | | | Categoria | Exercício(s) de Apresentação | Exercício em que foi aceito para efeito de PONTUAÇÃO |
| | | | | | | F | E | M | | | |
| 1 | | Acaiaca | D. 051/ 2002 | Antiga Estação Ferroviária de Acaiaca | | | | | BI | 2003 | 2003 |
| 2 | 1 | Além Paraíba | | Estação Ferroviária de São José | | | | | BI | 1998/ 2006 | |
| 3 | | Além Paraíba | | Prédio da Estação Ferroviária de Porto Novo | | | | | BI | 1998 | |
| 4 | | Além Paraíba | Lei mun. 1829/ 1998 | Prédios da RFFSA (rotunda e escritório) | Conjunto Arq. da RFFSA: rotunda, escritório, oficina central | | | | CF | 1999 a 2001 | 2001 |
| 5 | 2 | Alfenas | D. 03/ 2002 | Prédio da Casa da Cultura | Casa de Cultura de Alfenas ; Casa da Cultura antiga estação da Rede Ferroviária; Antigo Galpão Estação da Rede Ferriária Federal; Barracão da Estação Ferroviária de Alfenas | | | | BI | 2003/ 2011 | |
| 6 | 3 | Alfredo Vasconcelos | D. 265/ 2007 | Estação Ferroviária – atual Casa de Cultura | Estação Ferroviária, atual Casa de Cultura; Casa da Cultura Carmelita Bianchetti Araújo; Estação Ferroviária Alfredo Vasconcelos | | | | BI | 2008 | 2008 |
| 7 | 4 | Andrelândia | D. 022/ 2009 | Estação Ferroviária de Andrelândia | | | | | BI | 2010 | 2010 |
| 8 | 5 | Antônio Carlos | D. 21/ 2003 | Conjunto da Estação Ferroviária de Antônio Carlos (ausência de área) | | | | | CF | 2005 | |
| 9 | | Antônio Carlos | D. 10/ 2004 | Estação Parada de Sá Fortes | Estação Parada do Distrito Dr. Sá Fortes | | | | BI | 2005 | |
| 10 | | Antônio Carlos | D. 175/ 2008 | Locomotiva N° 66 | Locomotiva 66 | | | | BM | 2009 | 2009 |
| 11 | 6 | Araçai | D. 798/ 2007 | Estação Ferroviária Central de Araçai | | | | | BI | 2008 | 2008 |
| 12 | 7 | Araçuaí | D. 025/ 2006 | Estação Ferroviária Bahia – Minas | Estação de Engenheiro Schnoor; Estação Ferroviária de Engenheiro Schnoor | | | | BI | 2007/ 2008/ 2009 / 2015/ 2016 / 2017 | |
| 13 | 8 | Araguari | D. 058/ 2003 | Bens móveis integrantes do Conjunto Arq.e Paisag. da Estrada de Ferro Goiás (A / B - Operatrizes; C - Ferraria; D -Calderaria; E – Seção de Ajustagem; F - Escola Profissional; G - Marcenaria; H - Serraria; I - Móveis do Prédio de Locomoção; J - Oficina Mecanizada; L - Oficina Diesel; M - Locomoção; N - Pátio; O - Locomotiva/ | Anexo único D.058/ 2003 - Acervo dos bens móveis tombados (contém listagem) | | | | BM | 2005 | 2005 |
| 14 | | Araguari | D. 010/ 1989 | Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da antiga Estação da Estrada de Ferro Goiás (16,9ha) | Ferrovias Centro Atlântica S.A | | | | CP | 1999 a 2001 | |
| 15 | | | | Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da antiga Estrada de Ferro Goiás- Araguari | | | | X | | CP | |
| 16 | | Araguari | | Estação Ferroviária | | | | | BI | 1998 | |
| 17 | | Araguari | D. 017/ 2004 | Estação Ferroviária de Amanhece "Estação Marciano Santos" | Estação Ferroviária denominada Marciano Santos | | | | BI | 2005 | 2005 |
| 18 | | Araguari | D. 039/ 2002 | Estação Ferroviária de Stevenson | Bem imóvel da Estrada de Ferro Mogiana denominada Stevenson | | | | BI | 2004 | 2004 |
| 19 | 9 | Araxá | D. 639/ 2002 | Estação Ferroviária de Itaipu - MP 2202647 (área não informada) | | | | | BI | 2004 | 2004 |
| 20 | | Araxá | Lei 2.411/ 1990 | Imóvel da Antiga Estação Ferroviária Sede da Fundação Cultural Calmon Barreto de Araxá | | | | | BI | 1998 a 2002 | 2002 |
| 21 | 10 | Baependi | D. 459/ 2002 | Pontilhão da cidade | Pontilhão da antiga Estrada de Ferro Sul Minas | | | | | 2003 | |
| 22 | 11 | Barbacena | D. 3784/ 1995 | Conjunto Arquitetônico que constitui a Estação Ferroviária de Barbacena (ausência de área) | Conjunto da "Estação Ferroviária" | | | | CP | 1998/ 2003 | |
| 23 | 12 | Barroso | D. 293/ 2003 | Imóveis da Antiga Rede Ferroviária Federal (Casa da Estação; Residência do Agente da Estação; Residência do Mestre Linha; Residência do Guarda-freios e | Estação Ferroviária e demais imóveis; Imóveis da antiga rede Ferroviária Federal, Antiga Estação Ferroviária de Barroso | | | | BI | 2005 | |
| 24 | 13 | Belo Horizonte | | Conjunto Urbano da Praça Rui Barbosa (Praça da Estação), compreendendo a Praça, Jardins e Esculturas, Prédios da Estação Central, Casa do Conde de Santa Marinha, Edifício Chagas Dória, Antiga Serraria Souza Pinto, Escola de Engenharia da UFMG, Antigo Instituto de Química e Eletrônica, Prédio da Estação Oeste de Minas, Viaduto Santa Tereza; | | | | | CP | 1998/ 2000/ 2001 | |
| 25 | | | | Conjunto Arquitetônico Paisagístico da Praça Rui Barbosa -Praça da Estação | | | | X | | CP | |
| 26 | 14 | Belo Vale | D. 11/ 2006 | Estação Ferroviária de Belo Vale (área não informada) | Conjunto Arquitetônico da Estação Ferroviária de Belo Vale | | | | CF | 1999/ 2007/ 2008 | 2008 |
| 27 | 15 | Betim | Deliberação:13/02/ 1998. Inscrição no Livro do Tombo nº II. Publicado no "Minas Gerais - Diário do Executivo, Legislativo e publicações de terceiros" - 16/04/1998 | Estação Ferroviária | | | | | BI | 1999 a 2001 | 2001 |
| 28 | 16 | Bicas | Lei 859/ 1991 | Prédio da Antiga Estação Ferroviária da RFF/AS | | | | | BI | 1996 a 1999 | |
| 29 | 17 | Bocaiuva | | Antiga Locomotiva "Malvina" | | | | | BM | 1998 | |
| 30 | | Bocaiúva | D. 4.096/ 2010 e D. 4.137/ 2010 | Estação Ferroviária de Bocaiúva | Estação de Bocaiuva da Estrada de Ferro Central do Brasil / Conjunto Arquitetônico da Estação Ferroviária | | | | BI | 2001/ 2003/ 2012 | |
| 31 | 18 | Bom Despacho | D. 3.419/ 06 (?) D. 6.927/ 2015 | Conjunto Arquitetônico, Urbanístico e Paisagístico Vila Militar ((8,5287ha) | Vila de Operários da Estrada de Ferro de Paracatu / Complexo da Vila de Operários | | | | CP | 2007/ 2017 | c/ ressalva 2017 |
| 32 | | Bom Despacho | D.2.582/ 2003 | Locomotiva a vapor nº 325 - Maria Fumaça | | | | | BM | 2004 | 2004 |
| 33 | 19 | Bom Sucesso | D. 661/ 2006 | Estação Ferroviária de Bom Sucesso | | | | | BI | 2007/ 2008/ 2009 | 2009 |
| 34 | | Bom Sucesso | D. 710/ 2007 | Prédio da Estação Ferroviária de Aureliano Mourão | | | | | BI | 2010/ 2011 | 2011 |
| 35 | 20 | Borda da Mata | D. 1426/ 2006 | Estação Ferroviária da Estrada de Ferro Sapucaí | | | | | BI | 2007/ 2008 | |
| 36 | 21 | Brazópolis | D. 009/ 2007 | Ponte de Ferro | | | | | BI | 2008/ 2009 | 2009 |

| | | | | | | | | | | | |
|----|----|-------------------------|---|---|---|--|--|---|----|------------------------------------|-----------------|
| 37 | 22 | Brumadinho | D. 56/ 2004 | Estação Ferroviária de Brumadinho | | | | | BI | 2005/ 2016 | |
| 38 | | Brumadinho | D. 57/ 2004 | Estação Ferroviária de Marinhos | | | | | BI | 2005/ 2016 | |
| 39 | 23 | Buenópolis | | Conjunto Arquitetônico Rede (E.F.C. Brasil) - (2,0348 ha) | | | | | CP | 2000/ 2001 | 2001 |
| 40 | 24 | Buritzeiro | D. 301/ 1999 | Prédio estilo neo-clássico da Estação Ferroviária | Prédio da Estação Ferroviária | | | | BI | 2000/ 2001 | 2001 |
| 41 | 25 | Caeté | D. 158/ 2012 | Antiga Estação Ferroviária | | | | | BI | 2014/ 2016/ 2017 | 2017 |
| 42 | 26 | Caiana | D. 153/ 2006 | Estrutura da caixa D'água da antiga Estrada de Ferro | Estrutura da caixa D'água da antiga Estrada de Ferro Leopoldina | | | | BI | 2007 | 2007 |
| 43 | 27 | Cajuri | D. 165/ 2006 | Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Estação, praça da Estação e praça Dom Helvício (0,2905 ha) | | | | | CP | 2007/ 2008/ 2009 | 2009 |
| 44 | 28 | Campanha | D. 3.890/ 2005 e D. 5.375/ 2012 | Conjunto Paisagístico da antiga Estação Ferroviária (0,21ha) | Conjunto arquitetônico da Estação Ferroviária | | | | CP | 2014/ 2015/ 2016 | |
| 45 | 29 | Campo Belo | D. 1348/ 1997 | Conjunto Arquitetônico da Rede Ferroviária Federal - Prédio da Estação - Casa do Agente - Estação Jarbas Gambogi - Pátio de manobras (8.971,73m²) | | | | | CP | 1998 a 2001 | 2001 |
| 46 | 30 | Campos Altos | D. 77/ 2004 | Bem cultural situado à Praça Benedito Valadares, 75, Centro | Estação Ferroviária de Campos Altos | | | | BI | 2005/ 2006 | 2006 |
| 47 | 31 | Carandaí | D. 1698/ 2003 | Pontilhão da Rede Ferroviária Federal | | | | | BI | 2004 | |
| 48 | | Carandaí | D. 1680/ 2003 e D. 2375/ 2008 | Prédio da Estação Ferroviária | Estação Ferroviária | | | | BI | 2004/ 2009 | 2009 |
| 49 | 32 | Carangola | D. 2528/ 2000 | Estação Ferroviária | | | | | BI | 2001/ 2007 | 2007 |
| 50 | | Carangola | D. 2532/ 2000 | Pontilhão de Ferro | | | | | BI | 2001/ 2007 | 2001/ 2007 |
| 51 | 33 | Caratinga | D. 018/ 2004 | Estação Ferroviária de Dom Lara | | | | | BI | 2005/ 2006/ 2010/ 2011 | 2011 |
| 52 | | Caratinga | D. 010/ 1998 | Prédio da Estação Ferroviária | Estação Ferroviária de Caratinga – atual Secretaria Municipal de Ação Social | | | | BI | 1999/ 2000/ 2003/ 2008/ 2009 | 2009 |
| 53 | | 34 Cataguases | | Conjunto Histórico, Arquitetônico e Paisagístico da Cidade de Cataguases (pavimentação das Ruas e Avenidas destacando-se: 1-Prédio do Colégio Cataguases (escultura "O Pensador", Painel de Pastilhas de Paulo Werneck) 2- Prédio da Residência de Francisco Inácio Peixoto; 3-Prédio da Residência A. O.Gomes (Painel de azulejos "Festa Nordestina", afresco "A lenda sobre o rapto das Sabinas"); 4- Prédio da Residência de Josélia Peixoto Medeiros; 5- Prédio da Residência de Nélia Peixoto; 6- Prédio do Hotel Cataguases (escultura "Mulher"); 7- Prédio do Cine-Teatro Edgard; 8- Prédio do Edifício "A Nacional"; 9-Conjunto de Prédios das Residências Operárias; 10-Monumento a José Inácio Peixoto (escultura "A família", painel de azulejos "As Fiandeiras"); 11- Ponte Metálica sobre o Rio Pomba; 12-Prédio da Fábrica Fiação e Tecelagem Cataguases; 13-Prédio da Estação Ferroviária de Cataguases; 14- Prédio do Museu da Eletricidade Cataguases/Leopoldina; 15- Prédio do Edifício do Antigo Grupo Escolar Coronel Vieira, atual Escola Estadual Coronel Vieira; 16- Prédio do Educandário Dom Silvério (painel de Anísio Medeiros, afresco da Capela "Genesis") | | | | X | NH | | |
| 54 | | Cataguases | D. 2749/2001, D. 2752/2001, D. 2750/2001 e D. 2753/2001 | Estações Ferroviárias Fazenda Sinimbu, Distrito de Aracati, Distrito da Glória e Distrito de Sereno | | | | | BI | 2003/ 2007 | |
| 55 | | Cataguases | D. 2816/2002 | Malha Ferroviária com seus trilhos e dormentes | Malha Ferroviária – Estrada de Ferro Leopoldina (RFFSA) | | | | BI | 2003 a 2006/ 2007 | |
| 56 | | Cataguases | | Ponte Metálica sobre o Rio Pomba | | | | | BI | 2002/ 2003/ 2007 | |
| 57 | | Cataguases | | Ponte Metálica sobre o rio Pomba (RFFSA) | | | | | BI | 2002/ 2003/ 2007 | |
| 58 | | Cataguases | D. 2563/1998 | Ponte Metálica sobre o rio Pomba* | | | | | BI | 1999/ 2002/2003/ 2007 | |
| 59 | | Cataguases | D. 1436/1988 | Prédio da Antiga Estação Ferroviária da Cataguases* | | | | | BI | 1998/ 1999/ 2002 | |
| 60 | 35 | Catuti | D.0051/2003 | Estação Ferroviária, bem como os bens inseridos no perímetro de tombamento, bem como os trilhos no entorno de 100m | | | | | BI | 2004/ 2006/ 2007 | |
| 61 | 36 | Chiador | D. 09 / 2003 | Conjunto de imóveis que constituem a Estação Ferroviária de Chiador (em ruínas) | Estação ferroviária de Chiador (apesar do nome, o perímetro envolve apenas o prédio da estação e sua plataforma ao redor | | | | BI | 2004/ 2005 | 2005 |
| 62 | 37 | Cipotânea | D. 819 / 2009 e D. 989/2015 | Ponte de Ferro sobre o Rio Xopotó | "Ponte de Ferroviária" sobre o Rio Xopotó | | | | BI | 2014/ 2017 | c/ressalva 2017 |
| 63 | 38 | Cláudio | D. 016/1998 | Estação Ferroviária de Cláudio (atual Museu Municipal Histórico Idia Gregório de Araújo) | | | | | BI | 2000/ 2001 | 2001 |
| 64 | 39 | Coimbra | D.011/2006 | Estação Ferroviária de Coimbra | | | | | BI | 2007/ 2008 | 2008 |
| 65 | 40 | Congonhas | D. 3.374/ 2004 | Estação Ferroviária de Lobo Leite | | | | | BI | 2005 | 2005 |
| 66 | | 41 Conselheiro Lafaiete | D. 100 / 2010 | Locomotiva Orenstein & Koppel | Máquina locomotiva à vapor modelo Orenstein e Koppel AG 0.4.0 / Locomotiva à vapor conhecida como Maria Fumaça - modelo Orenstein e Koppel AG 0.4.0 nº de série 6561 prefixo 1002 - Data de fabricação Junho de 1913 - procedência da oficina Trajano de Medeiros e EF Central do Brasil. | | | | BM | 2011 | 2011 |
| 67 | 42 | Cordisburgo | D.733/2010 | Conjunto Urbanístico Ferroviário de Cordisburgo (3,05 ha) | | | | | CP | 2011/ 2012 | 2012 |
| 68 | 43 | Corinto | D.530/2003 | Estação Ferroviária e o Acervo Ferroviário de Bens Imóveis (prédios, instalações, vias em trilhos, terrenos e anexos), bem como a Máquina Locomotiva nº 526 | | | | | BI | 2004/ 2011/ 2012 | 2012 |
| 69 | 44 | Coronel Pacheco | D. 50/2013 | Ponte Ferroviária da Fazenda Brogotó | | | | | BI | 2015/ 2016 | |
| 70 | 45 | Diamantina | D. 029/2005 | Estação Ferroviária de Conselheiro Mata | Prédio da Estação Ferroviária/ Estação Ferroviária de Conselheiro da Mata | | | | BI | 2010/ 2013/ 2014/ 2015/ 2016/ 2017 | 2017 |
| 71 | 46 | Divinópolis | Lei 2457/ 1988 D 7569/ 2007 | Estação Ferroviária de Divinópolis | Prédio da Estação Ferroviária S/A - RFFSA | | | | BI | 1996 a 1999/ 2001 | |
| 72 | 47 | Dom Silvério | | Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da antiga Estação Ferroviária de Dom Silvério (0,48ha) | | | | | CP | 2016 | |

| | | | | | | | | | | |
|-----|----|----------------------|---------------------------------------|---|--|---|--|----|------------------------------------|-----------------|
| 73 | | Dom Silvério | D. 010/ 2002 | Pontilhão da RFFSA | Pontilhão pertencente à Rede ferroviária Federal "RFFSA" ; Pontilhão da Antiga Via Férrea | | | BI | 2003 | 2003 |
| 74 | 48 | Dona Euzébia | D. 009 / 2006 | Antiga Estação Ferroviária de Dona Euzébia | | | | BI | 2007 | 2007 |
| 75 | 49 | Eloi Mendes | D. 962/ 2006 Deliberação 001/ 2001 | Caixa d'água | Caixa d'água da praça do Triângulo | | | BI | 2002/ 2007/ 2008 | 2007 |
| 76 | 50 | Engenheiro Navarro | | Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Estação | | | | CP | 2002 | 2002 |
| 77 | 51 | Espera Feliz | D. 334/ 2003 | Pontilhão de Ferro de Espera Feliz | | | | BI | 2004 | 2004 |
| 78 | 52 | Eugenópolis | D. 637/ 2005 | Prédio Municipal da Antiga Estação Ferroviária | | | | BI | 2006/ 2007/ 2008 | 2008 |
| 79 | 53 | Forniga | D. 2.730/2004 | Estação Ferroviária | Antiga Estação Ferroviária de Forniga - atual Museu Histórico de Foriga Francisco "Nhonhô" Fonseca | | | BI | 2005/ 2006/ 2008 | 2008 |
| 80 | 54 | Gouveia | D.007/2003 | Estação Ferroviária Barão do Guaiçuby | | | | BI | 2004 | 2004 |
| 81 | 55 | Governador Valadares | D.7666/2003 | "Mania Fumaça" da praça da Estação | | | | BM | 2003/ 2008 | |
| 82 | 56 | Guaranésia | D.840/ 1997 | Complexo da Estação Ferroviária | Estação Ferroviária da Mogiana | | | BI | 1998/ 2000/ 2003 | 2003 |
| 83 | 57 | Guarani | D.070/2010 | Antiga Estação Ferroviária | | | | BI | 2012/ 2013 | 2013 |
| 84 | 58 | Guarani | D.073/2010 | Caixa d'Água | | | | BI | 2012/ 2013 | 2013 |
| 85 | 58 | Guaxupé | D.856/1998 | Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Estação (6ha) | | | | CP | 1999/ 2000 | 2000 |
| 86 | 59 | Ibitiré | D.1971/2004 | Estação Ferroviária | | | | BI | 2010/ 2011 | |
| 87 | 60 | Ibituruna | D.009/2006 | Estação Ferroviária | | | | BI | 2007 | 2007 |
| 88 | 61 | Iguatama | D.006/1998 | Ponte de ferro sobre o rio São Francisco | | | | BI | 1998/ 1999/ 2000/ 2007 | 2007 |
| 89 | | Iguatama | D.002/1999 | Sede da Estação Ferroviária de Garças | | | | BI | 2000/ 2001 | |
| 90 | 62 | Ipatinga | D.1442/1981 | Antiga Estação Ferroviária de Ipatinga - Estação Memória | | | | BI | 1998 a 2001 | |
| 91 | | Ipatinga | D.3577/1996 | Antigas casas dos Ferroviários | | | | BI | 1998/ 1999/ 2000/ 2001 | |
| 92 | | Ipatinga | Lei 1727/1999 | Complexo Turístico Estação Pouso de Água Limpa (compreende a locomotiva Maria Fumaça e seus Carros de Passageiros, o prédio da estação Pouso de Água Limpa e a estrada de ferro Caminho das Águas) | | | | BM | 2001 | |
| 93 | | Ipatinga | D.3575/1996 | Ruínas do Prédio da Estação Ferroviária de Pedra Mole | | | | BI | 1998/ 1999/ 2000/ 2001/ 2004 | |
| 94 | 63 | Itabirito | D.1716/1992 - D.7694/2006 | Conjunto da Área da Estação Ferroviária (1,47ha) | Área da Estação Ferroviária | | | CP | 1998 a 2001/ 2007 | 2001/ 2007 |
| 95 | 64 | Itajubá | D.3093/1998 | Antiga Estação Ferroviária e depósito (atual Museu Wenceslau Braz) | | | | BI | 2000/ 2008/ 2012 | 2012 |
| 96 | 65 | Itamogi | D.092/2011 | Conjunto Ferroviário (0,52 ha) | | | | CP | 2013 | 2013 |
| 97 | | Itamogi | D.093/2011 | Pontilhão Ferroviário | | | | BI | 2013 | 2013 |
| 98 | 66 | Itanhandu | D.365/ 2007 | Conjunto Ferroviário Urbano de Itanhandu (0,54 ha) | | | | CP | 2008/ 2009 | 2009 |
| 99 | 67 | Itau de Minas | D. 527/ 2003 | Estação Ferroviária | | | | BI | 2004/ 2006/ 2007 | |
| 100 | 68 | Itauna | D. 4.248 / 2000 | Casa do Engenheiro da RFFSA | | | | BI | 2002 | 2002 |
| 101 | 69 | Itumirim | D. 618/ 2002 | Estação Ferroviária de Itumirim | | | | BI | 2003 | 2003 |
| 102 | 70 | Jacutinga | D. 1868/ 2006 | Estação Ferroviária | | | | BI | 2007 | 2007 |
| 103 | 71 | Joaquim Felício | D. 002/ 2006 | Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Estação Ferroviária (2,3ha) | | | | CP | 2007/ 2008 | 2008 |
| 104 | 72 | Juatuba | D. 545/ 2002 | Conjunto Arquitetônico Estação Ferroviária e Igreja São Cristóvão de Juatuba | | | | CP | 2003 | |
| 105 | 73 | Juatuba | D. 890/ 2007 - altera D. 545/ 2002 | Estação Ferroviária | | | | BI | 2008 | 2008 |
| 106 | 74 | Juiz de Fora | D. 6614/ 1999 | Conjunto Paisagístico da Praça da Estação / Praça Dr. João Penido (Edifício Wagner Pereira, Associação Comercial de J.F. Cine São Luiz, Prédio da Estação da RFFSA, Anexo do Nuco Hist. da RFFSA, Pça Dr. João Penido nº 44, Príncipe | | | | CP | 1999/ 2001/2002/ 2007 | |
| 107 | | Juiz de Fora | D. 7326 / 2002 | Conjunto Paisagístico das Estações Ferroviárias do Centro de Juiz de Fora - Fachadas e volumetrias dos prédios que formam o conjunto (8,6388h) | Estações Leopoldina e Central do Brasil e seus anexos | | | CP | 2001/ 2002/2003/ 2007 | 2007 |
| 108 | | Juiz de Fora | D. 4604/ 1992 | Estação Ferroviária de Valadares | | | | BI | 1998/ 1999/ 2001/ 2007/ 2008/ 2009 | 2009 |
| 109 | | Juiz de Fora | D. 6601/ 1999 | Estação Mariano Procópio (Estação e gare, prédio administrativo e armazéns) | | | | BI | 2001/ 2007/2008/ 2016 | |
| 110 | | Juiz de Fora | D. 6461/ 1999 e D. 6752 / 2000 | Imóvel à av. Brasil, nº 2001 - Museu Ferroviário Estação Leopoldina (D 6461/ 1999) ou Imóvel à av. Brasil, nº 2001 de propriedade da Rede Ferroviária Federal AS - Volumetria e fachadas voltadas para a av. Brasil e para av. Francisco Bernardino | Anexo do Núcleo História da RFFSA, de propriedade da Rede Ferroviária | | | BI | 2001/ 2002/ 2003/ 2007 | 2003/ 2007 |
| 111 | | Juiz de Fora | D. 5869 / 1997 | Painéis " As Quatro Estações " e " Cavalos " | Painel de Azulejo denominado "As Quatro Estações" e "Cavalo" | | | BM | 2001/ 2016 | |
| 112 | 75 | Ladainha | D. 09/ 2009 | Antiga Estação E.F.B.M. - atual Rodoviária | Antiga Estação Ferroviária - atual Rodoviária | | | BI | 2010/ 2011 | 2011 |
| 113 | 76 | Lassance | D. 013/ 1999 | Antiga Estação Ferroviária | | | | BI | 2000/ 2001 | 2001 |
| 114 | | | | Antiga Estação Ferroviária | | | | BI | | |
| 115 | 77 | Lavras | D. 6678/ 2006 | Estação Ferroviária Costa Pinto | | X | | BI | 2007 | 2007 |
| 116 | 78 | Leopoldina | | Antiga Estação Ferroviária de Providência | | | | BI | 2007 | |
| 117 | | Leopoldina | | Antiga Estação Ferroviária de Ribeiro Junqueira | | | | BI | 2007 | |
| 118 | | Leopoldina | | Antiga Estação Ferroviária de Vista Alegre | | | | BI | 2007 | |
| 119 | | Leopoldina | D. 1435/ 1999 | Estação Ferroviária de S. Martinho | | | | BI | 2001 | |
| 120 | 79 | Liberdade | | Antiga Estação Ferroviária | | | | BI | 2007/ 2009 | |
| 121 | | Liberdade | D. 011/2006 | Antigo Prédio da Estação "Rede Ferroviária" | Antiga Estação Livramento | | | BI | 2010/ 2016 | |
| 122 | 80 | Lima Duarte | D. 177/ 2015 | Estação Ferroviária Deocleciano Vasconcellos (Estação Paradinha - Ruínas) | Estação Ferroviária Deocleciano Vasconcellos | | | BI | 2017 | c/ressalva 2017 |

| | | | | | | | | | | | |
|-----|-----|----------------------|-----------------------|---|--|--|--|--|----|------------------------------|------|
| 123 | | Lima Duarte | D. 05/ 1997 | Imóvel onde se localiza o Prédio da Estação Ferroviária Nacional de Orvalho, com suas fachadas exteriores (plataforma e quintal), todas as áreas internas: salas e armazéns, salões. | Prédio da Estação Ferroviária Nacional de Orvalho; Estação Ferroviária de Orvalho | | | | BI | 2000 a 2002 | 2002 |
| 124 | | Lima Duarte | D. 05/ 1997 | Imóvel onde se localiza o Prédio que era a Estação da Rede Ferroviária Nacional de Lima Duarte , com suas fachadas exteriores (plataforma), todas as áreas internas, tais como: salas, armazéns e sala de espera. | Prédio que era a Estação da Rede Ferroviária Nacional de Lima Duarte ; Estação Ferroviária de Lima Duarte | | | | BI | 1999/ 2002 | 2002 |
| 125 | | Lima Duarte | D. 05/ 1997 | O Pontilhão da Estrada de Ferro Central do Brasil e as pilastras | Pontilhão da antiga Central do Brasil | | | | BI | 1998/ 1999/ 2000/ 2002/ 2003 | 2003 |
| 126 | 81 | Mar de Espanha | D. 012/ 2007 | Antiga Estação Ferroviária | atual estação rodoviária | | | | BI | 2008/ 2009 | 2009 |
| 127 | 82 | Maria da Fé | D. 2002/ 2005 | locomotiva a vapor de origem alemã, modelo Baldwin, nº 225, do ano de 1918 | Maria Fumaça | | | | BM | 2006 | 2006 |
| 128 | 83 | Mariana | D. 3485/ 2005 | Estação Ferroviária | | | | | BI | 2006 | 2006 |
| 129 | 84 | Mateus Leme | D. 23/ 2002 | Estação Ferroviária Mateus Leme | Atual Casa de Cultura | | | | BI | 2003/ 2007 | 2007 |
| 130 | | Mateus Leme | D. 23/ 2002 | Fachada da Estação Ferroviária do Distrito de Azunã | | | | | BI | 2003/ 2007 | 2007 |
| 131 | 85 | Matozinhos | Deliberação 001/ 2002 | Estação Ferroviária de Matozinhos | | | | | BI | 2003 | 2003 |
| 132 | 86 | Mercês | D. 052/ 2009 | Fachadas da antiga Estação Ferroviária | | | | | BI | 2012 | 2012 |
| 133 | 87 | Moeda | D. 003/ 2006 | Estação Ferroviária | | | | | BI | 2007 | 2007 |
| 134 | 88 | Monte Carmelo | | Caixa d'Água da Rede Mineira de Viação | | | | | BI | 2007/ 2008/ 2009 | 2009 |
| 135 | | Monte Carmelo | | Prédio da antiga Estação Ferroviária - Casa da Cultura | | | | | BI | 1999 a 2001/ 2007/ 2008 | 2008 |
| 136 | 89 | Monte Santo de Minas | D.1489/2015 | Antiga Estação Ferroviária do Distrito Sede | | | | | BI | 2017 | 2017 |
| 137 | 90 | Montes Claros | | Armazém Central do Brasil | | | | | BI | 2000 | 2000 |
| 138 | 91 | Muzambinho | | Escola Municipal do Bairro Moçambo (Antiga Estação Ferroviária do Moçambo da Cia. Mogyana de Estradas de Ferro) | Antiga Estação Ferroviária da Cia. Mogyuba de Estradas de Ferro (Estação/ Residência do Chefe da Estação / cada de Portadores e Caixa D'Água) A= 15.225m² | | | | BI | 2000 | 2000 |
| 139 | | Muzambinho | | Prédio da antiga Estação Ferroviária pertencente à Cooperativa Mineira Agropecuária de Muzambinho – atual Escola Municipal - Bairro Palméia | Estação Palmeia, atual Escola Municipal do Bairro Palméia / Estação "Mogyana" /Estação de Trem- predio ocupado pela COOMAM (Cooperativa Mineira Agropecuária de Muzambinho Ltda. | | | | BI | 1998/ 2000 | 2000 |
| 140 | 92 | Nazareno | | Estação Ferroviária Povoado de Coqueiral | | | | | BI | 2012/ 2013 | 2013 |
| 141 | 93 | Nova Era | D. 1312 / 2003 | Conjunto da praça da Estação Ferroviária (1,54 ha) | | | | | CP | 2004 | 2004 |
| 142 | 94 | Novo Cruzeiro | | Estação ferroviária da Bahia-Minas e casa do agente | Estação da Bahia Minas e Casa do Agente | | | | BI | 2013/ 2015/ 2016 | 2016 |
| 143 | 95 | Olimpio Noronha | | Estação Ferroviária | | | | | BI | 2009/ 2011 | 2011 |
| 144 | 96 | Oliveira | D. 2031/ 2002 | Estação Dr. Fromm | Estação Ferroviária Dr. Fromm | | | | BI | 1998/ 2003 | 2003 |
| 145 | 97 | Oliveira Fortes | D. 34 / 2009 | Antiga Estação Ferroviária - praça Bias Fortes s/nº | | | | | BI | 2005/ 2011 | 2011 |
| 146 | | Oliveira Fortes | | Estação Ferroviária | | | | | BI | 2004 | |
| 147 | | Oliveira Fortes | | Pontilhão e Trecho Antiga EFCB/ RFFSA | | | | | BI | 2005 | |
| 148 | 98 | Ouro Preto | | Conjunto Ferroviário Miguel Burnier (1,0539ha) | | | | | CP | 2012/ 2013 | 2013 |
| 149 | | Ouro Preto | | Conjunto Urbano e Ferroviário Rodrigo Silva – Núcleo Histórico | | | | | NH | 2009/ 2010 | 2010 |
| 150 | 99 | Paiva | | Edificação da antiga Estação Ferroviária | | | | | BI | 2005 | |
| 151 | | Paiva | | Pontilhão da antiga EFCB | | | | | BI | 2005 | |
| 152 | | Paiva | | Prédio da antiga Estação da Estrada de Ferro | | | | | BI | 1999 | |
| 153 | 100 | Pará de Minas | | Ex-Estação Ferroviária | | | | | BI | 1999 a 2001/2011 | 2011 |
| 154 | 101 | Paraguaçu | | Antiga Caixa d'Água | | | | | BI | 2009 | 2009 |
| 155 | 102 | Paraisópolis | D. 1.212/2004 | Caixa d'Água | | | | | BI | 2005/2006 | 2006 |
| 156 | | Paraisópolis | D. 922 / 2002 | Centro Educacional e Cultural Amilcar de Castro – antiga Estação Ferroviária | | | | | BI | 2003 | 2003 |
| 157 | 103 | Passa Quatro | D. 3.325 / 2006 | Estação Ferroviária de Passa Quatro | | | | | BI | 2007 | 2007 |
| 158 | 104 | Passos | | Estação Cultura | | | | | BI | 2000/ 2001/ 2008 | 2008 |
| 159 | 105 | Patrocínio | | Estação Ferroviária | | | | | BI | 2008/ 2009/ 2010 | 2010 |
| 160 | 106 | Patrocínio do Muriaé | | Ponte Carvalho de Brito | | | | | BI | 2006/ 2007/ 2011 | |
| 161 | 107 | Pedralva | D. 1.696 / 2014 | Estação Ferroviária do Padrao | | | | | BI | 2016 | |
| 162 | 108 | Pedro Leopoldo | | Conjunto da Estação Ferroviária Pedro Leopoldo | | | | | CP | 2004 | 2004 |
| 163 | | Pedro Leopoldo | | Estação Dr. Lund | | | | | BI | 2004 | 2004 |
| 164 | 109 | Pedro Teixeira | | Ponte Nova | | | | | BI | 1998 | |
| 165 | 110 | Pequeni | | Antiga Estação Ferroviária | | | | | BI | 2002/ 2013 | |
| 166 | 111 | Perdões | | Estação Ferroviária | | | | | BI | 2004 | 2004 |
| 167 | 112 | Piranguinho | | Estação Ferroviária de Olegário Maciel | | | | | BI | 2005/ 2007 | 2007 |
| 168 | 113 | Pirapora | | Antiga Estação Ferroviária | | | | | BI | 2000/ 2011/ 2012 | 2012 |
| 169 | | Pirapora | | Conjunto Arquitetônico Pátio da Estação | | | | | CP | 2000/ 2004 | |
| 170 | 114 | Piraúba | | Antiga Estação Ferroviária e Armazém | | | | | BI | 2012/ 2013 | 2013 |
| 171 | 115 | Poços de Caldas | | Complexo Ferroviário de Mogyana – FEPASA | | | | | BI | 1998/ 1999/ 2000/ 2004 | 2004 |
| 172 | 116 | Ponte Nova | | Locomotiva a Vapor | | | | | BM | 2000/ 2001 | |
| 173 | | Ponte Nova | D. 5.731 / 2006 | Pontilhão Férreo | | | | | BI | 2008 | 2008 |
| 174 | 117 | Poté | | Estação Ferroviária - Sucanga | | | | | BI | 1999/ 2000 | 2000 |
| 175 | | Poté | | Estação Ferroviária - Valão | | | | | BI | 1999/ 2000 | 2000 |
| 176 | 118 | Pouso Alegre | D. 2.348/ 1999 | Antiga Estação Ferroviária, Casa de Cultura Menotti Del Piccha | | | | | BI | 2000/ 2001 | 2001 |
| 177 | 119 | Pratápolis | | Antiga Estação Ferroviária | | | | | BI | 2007 | 2007 |
| 178 | 120 | Raposos | | Estação Ferroviária | | | | | BI | 2003/ 2004 | 2004 |
| 179 | | Raposos | D. 305 / 2014 | Ponte de Ferro existente na antiga linha férrea sentido Raposos/ Honório Bicalho, a uma distância de aproximadamente 2,5 Km | Ponte de Ferro conhecida como Pontilhão ; Pontilhão | | | | BI | 2017 | |
| 180 | | Raposos | D. 429/ 2015 | Pontilhões da estrada de ferro Dom Pedro II | | | | | ? | 2017 | |

| | | | | | | | | | | |
|-----|-----|--------------------------|---------------|---|-------------------------------------|---|--|----|------------------------------|------|
| 181 | 121 | Raul Soares | | Conj. dos bens imóveis pertencentes à antiga Rede Ferroviária - (0,3577ha) - (E.F.Raul Soares; Pontilhão Ferroviário da entrada de Raul Soares; Pontilhão F. no centro de Raul Soares; E.F. e Anexo Capitão Martins; E.F. Cornélio Alves; E.F., Anexo Caixa d'água de Vermelho Velho; Pontilhão F.São Vicente da Estrela) | | | | CP | 2014 | |
| 182 | 122 | Hessaquinha | D. 698/ 2013 | Antiga Estação Ferroviária de Hessaquinha | | | | BI | 2015/ 2016 | 2016 |
| 183 | | Hessaquinha | | Prefeitura Municipal / Estação e Casa do Agente | | | | BI | 2003/ 2013 | |
| 184 | 123 | Ribeirão Vermelho | | Armazém da Baldeação da Estação Ferroviária | | | | BI | 2004/ 2007 | |
| 185 | | Ribeirão Vermelho | | Conjunto arquitetônico e Paisagístico Ferroviário de Ribeirão Vermelho (10,39 ha) - Ano 2014 | | X | | CP | | |
| 186 | | Ribeirão Vermelho | | Conserva Externa da Estação Ferroviária | | | | BI | 2004 | 2004 |
| 187 | | Ribeirão Vermelho | | Consultório médico da Estação Ferroviária | | | | BI | 2004/ 2007 | |
| 188 | | Ribeirão Vermelho | | Estação Rádio Telegráfica | | | | BI | 2004/ 2007 | |
| 189 | | Ribeirão Vermelho | | Locomotiva nº 315 | | | | BM | 2004 | 2004 |
| 190 | | Ribeirão Vermelho | | Oficinas da Estação Ferroviária | | | | BI | 2004 | 2004 |
| 191 | | Ribeirão Vermelho | | Prédio da Estação Ferroviária | | | | BI | 2004 | 2004 |
| 192 | | Ribeirão Vermelho | | Rotunda da Estação Ferroviária | | | | BI | 2004 | 2004 |
| 193 | | Ribeirão Vermelho | | Ruínas do Restaurante da Estação Ferroviária | | | | BI | 2004 | 2004 |
| 194 | 124 | Rio Acima | | Conjunto Paisagístico Estação Ferroviária (1,2344ha) | | | | CP | 2008/ 2009 | 2009 |
| 195 | | Rio Acima | | Estação Ferroviária | | | | BI | 2006 | |
| 196 | 125 | Rio Casca | | Antiga Estação Ferroviária | | | | BI | 2003 | 2003 |
| 197 | 126 | Rio Doce | | Estação Ferroviária | | | | BI | 2007 | 2007 |
| 198 | 127 | Rochedo de Minas | | Estação Ferroviária | | | | BI | 2007/ 2008 | 2008 |
| 199 | 128 | Sabará | | Ponte Ferroviária/ Pontilhão sobre o ribeirão do Gaia | | | | BI | 2000/ 2001/ 2009 | 2009 |
| 200 | | Sabará | | Ponte Ferroviária/ Pontilhão sobre o rio das Velhas | | | | BI | 2000/ 2001/ 2003/ 2007/ 2008 | 2008 |
| 201 | 129 | Sacramento | | Antiga Estação do Bonde / Palácio das Artes | | | | BI | 1998 a 2001 | |
| 202 | | Sacramento | | Conjunto Ferroviário da Jaguará | | | | CP | 2010/ 2011 | 2011 |
| 203 | | Sacramento | | Estação de Sacramento | | | | BI | 2001 | |
| 204 | | Sacramento | | Estação Ferroviária de Jaguará | | | | BI | 1998 | |
| 205 | | Sacramento | | Estação Ferroviária do Cipó | | | | BI | 1998/ 1999 | |
| 206 | 130 | Santa Bárbara | | Conjunto Ferroviário de Santa Bárbara | | | | BI | 2004 | |
| 207 | 131 | Santana de Cataguases | | Estação Ferroviária | | | | BI | 2004 | 2004 |
| 208 | 132 | Santo Antônio do Monte | | Estação Ferroviária | | | | BI | 2000/ 2001 | |
| 209 | 133 | Santo Hipólito | | Estação de Santo Hipólito | | | | BI | 1999/ 2000 | |
| 210 | | Santo Hipólito | | Pontes sobre o rio das Velhas - Pontilhão Três Arcos | | | | BI | 1999/ 2000 | |
| 211 | 134 | Santos Dumont | | Estação da Mantiqueira | | | | BI | 2003/ 2007/ 2008 | 2008 |
| 212 | | Santos Dumont | | Guindaste a vapor | | | | BM | 2003 | 2003 |
| 213 | | Santos Dumont | | Locomotiva - Mk-370 "Zezé Leoni" | | | | BM | 2000/ 2001 | 2001 |
| 214 | | Santos Dumont | | Pontilhão com tres arcos - (pontilhão "Vasconcelos") | | | | BI | 2003/ 2007/ 2008 | 2008 |
| 215 | | Santos Dumont | | Pontilhão Sérgio Macedo | | | | BI | 2003/ 2007/ 2008 | 2008 |
| 216 | | Santos Dumont | | Prédio da Estação Central | | | | BI | 2003/ 2007/ 2008 | 2008 |
| 217 | 135 | São Geraldo | | Estação Ferroviária | | | | BI | 2007 | 2007 |
| 218 | 136 | São João del-Rei | | Complexo Ferroviário inclusive a Estação Ferroviária de Tiradentes | | X | | BI | | |
| 219 | 137 | São João Nepomuceno | | Antiga Estação Ferroviária | | | | BI | 2013/ 2014 | 2014 |
| 220 | 138 | São Joaquim de Bicas | | Estação de Fecho do Funil | | | | BI | 2004/ 2007 | 2007 |
| 221 | 139 | São Sebastião do Paraíso | | Estação Ferroviária São Paulo e Minas | | | | BI | 2005/ 2006/ 2007 | 2007 |
| 222 | | São Sebastião do Paraíso | | Prédio da antiga Estação da Cia. de Estradas de Ferro Mogiana | | | | BI | 1998 a 2003 | 2003 |
| 223 | 140 | São Vicente de Minas | | Estação Ferroviária | | | | BI | 2005/ 2013 | 2013 |
| 224 | 141 | Sarzedo | | Conjunto da Estação Ferroviária | | | | CP | 2009 | 2009 |
| 225 | 142 | Seritinga | | Prédio da antiga Estação Ferroviária | | | | BI | 2006 | 2006 |
| 226 | 143 | Sete Lagoas | | Antiga Estação Ferroviária/ Museu do Ferroviário | | | | BI | 2012 | 2012 |
| 227 | | Sete Lagoas | | Locomotiva a Vapor | | | | BM | 2008 | |
| 228 | | Sete Lagoas | | Locomotiva sem tender / | | | | BM | 2008/ 2010 | 2010 |
| 229 | 144 | Soledade de Minas | | Estação Ferroviária | | | | BI | 2003 | 2003 |
| 230 | | Soledade de Minas | | Prefeitura | | | | BI | 2003 | 2003 |
| 231 | 145 | Tedillo Ottoni | | Locomotiva Poljxá | | | | BM | 2008 | 2008 |
| 232 | 146 | Tiradentes | | Estação Ferroviária | | X | | BI | | |
| 233 | | Tiradentes | | Estação Ferroviária César de Pina | | | | BI | 2005/ 2008/ 2009 | |
| 234 | 147 | Tombos | | Antiga Estação Ferroviária | | | | BI | 2007 | 2007 |
| 235 | 148 | Três Corações | D. 1484/ 2004 | Caixa d'Água da Rede Ferroviária | | | | BI | 2006/ 2007 | 2007 |
| 236 | | Três Corações | D. 1482/ 2004 | Estação da Rede Ferroviária | | | | BI | 2006/ 2007 | 2007 |
| 237 | | Três Corações | | Maná Fumaça - Marco do Centenário da Cidade | | | | BM | 2000/ 2001 | 2001 |
| 238 | | Três Corações | | Ponte de Ferro | | | | BI | 2006 | |
| 239 | | Três Corações | D. 994/ 1999 | Ponte dos Boiadeiros | | | | BI | 2000/ 2001 | 2001 |
| 240 | 149 | Uberaba | | Máquina da Mogiana - "Maria Fumaça" - praça Dr. José Pereira Rebouças | Máquina Locomotiva - "Maria Fumaça" | | | BM | 1998/ 2000/ 2001 | 2001 |
| 241 | 150 | Uberlândia | | Estação Ferroviária | | | | BI | 2010 | |
| 242 | | Uberlândia | | Estação Sobradinho | | | | BI | 2007/ 2008 | 2008 |
| 243 | 151 | Varginha | | Estação Ferroviária - praça Matheus Tavares nº85 | | | | BI | 2001 | 2001 |
| 244 | 152 | Várzea da Palma | | Estação Ferroviária de Burtis das Mulatas - povoado de Burtis das Mulatas | | | | BI | 2015 | |

| | | | | | | | | | | | | |
|-----|-----|------------------------|--|---|--|--|--|--|--|----|------------------|------|
| 245 | | Várzea da Palma | | Estação Ferroviária Várzea da Palma | | | | | | BI | 2003/ 2007/ 2014 | |
| 246 | | Várzea da Palma | | Ponte sobre o rio das Velhas (Ponte Velha) | | | | | | BI | 2015 | |
| 247 | 153 | Viçosa | | Estação Ferroviária de Silvestre | | | | | | BI | 2001/ 2002 | 2002 |
| 248 | | Viçosa | | Estação Ferroviária de Viçosa | | | | | | BI | 2000 a 2002 | |
| 249 | 154 | Visconde do Rio Branco | | Estação da Leopoldina Railway Company - praça Getúlio Vargas s/nº | | | | | | BI | 2001 | 2001 |
| 250 | 155 | Volta Grande | | Estação Ferroviária | | | | | | BI | 2003 a 2005 | |

| Nº | MUNICÍPIO | Nº DECRETO DE TOMBAMENTO OU REGISTRO | DENOMINAÇÃO DO BEM CULTURAL TOMBADO EXCLUIDOS DA LISTAGEM DE PONTUAÇÃO | OUTRAS DENOMINAÇÕES DO BEM CULTURAL TOMBADO EXCLUÍDO DA LISTAGEM DE PONTUAÇÃO | NÍVEL DE PROTEÇÃO | | | Cate oria | Exercício em que foi aceito para efeito de PONTUAÇÃO | Exercício de Nulidade/ Motivo |
|----|-------------|--------------------------------------|--|---|-------------------|---|---|-----------|--|--|
| | | | | | F | E | M | | | |
| 1 | Raul Soares | | Estação Ferroviária Capitão Martins | | | | | BI | 2002 | Tombamentos isolados revogados (passaram a pertencer ao CP da Estação) |
| 2 | Raul Soares | | Estação Ferroviária de Vermelho Novo | | | | | BI | 2002 | |

Obs: Bens selecionados em cor cinza correspondem aos tombamentos e registros nas esferas estadual e federal.

***1 - CP - Municípios da Bacia do Rio Jequitinhonha (Tombamento Estadual):** Almenara, Angelândia, Araçuaí, Aricanduva, Bandeira, Berilo, Bocaiúva, Botumirim, Cachoeira do Pajeú, Capelinha, Carai, Carbonita, Chapada do Norte, Coluna, Comercinho, Coronel Murta, Couto Magalhães de Minas, Cristália, Datas, Diamantina, Divisópolis, Felício dos Santos, Felisburgo, Francisco Badaró, Fruta de Leite, Grão Mogol, Guaraciama, Itacambira, Itamarandiba, Itaobim, Itinga, Jacinto, Jenipapo de Minas, Jequitinhonha, Joaíma, Jordânia, Joseópolis, José Gonçalves de Minas, Leme do Prado, Malacacheta, Mata Verde, Medina, Minas Novas, Monte Formoso, Novo Cruzeiro, Novorizonte, Olhos D'Água, Padre Carvalho, Padre Paraíso, Pedra Azul, Ponto dos Volantes, Riacho dos Machados, Rio do Prado, Rio Pardo de Minas, Rio Vermelho, Rubelita, Rubim, Salinas, Salto da Divisa, Santa Cruz de Salinas, Santa Maria do Salto, Santo Antônio Jacinto, São Gonçalo do Rio Preto, Senador Modestino Gonçalves, Serranópolis de Minas, Serro, Setubinha, Taiobeiras, Turmalina, Veredinha, Virgem da Lapa. FONTE:IGAM

***2 - CP - Municípios que pontuam pela Serra do Cabral (Tombamento Estadual):** Augusto de Lima, Buenópolis, Francisco Dumont, Joaquim Felício, Lassance, Várzea da Palma.

***3 - RI- Municípios que pontuam pelo Registro da Linguagem dos Sinos (Registro Federal / Formas de Expressão):** Catas Altas, Congonhas, Diamantina, Mariana, Ouro Preto, Sabará, São João del-Rei, Serro, Tiradentes.

***4 - RI - Municípios que pontuam pelo Registro do modo artesanal de fazer Queijo de Minas nas regiões do Serro, da Serra da Canastra e Salitre/ AltoParanaíba (Registro Federal):** Território do Queijo do Serro: Alvorada de Minas, Conceição do Mato Dentro, Dom Joaquim, Materlândia, Paulistas, Rio Vermelho, Sabinópolis, Santo Antônio do Itambê, Serra Azul de Minas, Serro e Coluna. Território da Serra da Canastra: Bambuí, Delmiópolis, Medeiros, Piumhi, São Roque de Minas, Tapiraí e Vargem Bonita. Território Cultural do Alto Paranaíba/ Serra do Salitre: Abadia dos Dourados, Arapuá, Carmo do Paranaíba, Coromandel, Cruzeiro da Fortaleza, Guimarânia, Lagamar, Lagoa Formosa, Matutina, Patos de Minas, Patrocínio, Presidente Olegário, Rio Paranaíba, Santa Rosa da Serra, São Gonçalo do Abaeté, São Gotardo, Serra do Salitre, Tiros, Várzea de Minas e Vazante

***5- Modo de Fazer o Queijo Artesanal da Região do Serro (Registro Estadual):** Alvorada de Minas, Coluna, Conceição do Mato Dentro, Dom Joaquim, Materlândia, Paulistas, Rio Vermelho, Sabinópolis, Santo Antônio do Itambê, Serra Azul de Minas e Serro.

***6 - Municípios que pontual pelo Registro do Jongo do Sudeste (Registro Federal):** Bias Fortes, Carangola, Conceição do Mato Dentro, Patrocínio do Muriaé, Recreio,

***7 - Municípios que pontuam pelo Registro da Roda de Capoeira e/ou Ofício de Mestre da Capoeira (Registro Federal):** Abaeté, Acaiaca, Água Boa, Aguas Formosas, Aimorés, Alagoa, Além Paraíba, Alfenas, Almenara, Alpinópolis, Alto Jequitibá, Alvarenga, Amparo do Serra, Andradas, Andrelândia, Antônio Carlos, Antônio Prado de Minas, Araçai, Araçuaí, Araguari, Arantina, Araporá, Araxá, Arcos, Argirita, Arinos, Baependi, Baldim, Bandeira do Sul, Barbacena, Belmiro Braga, Belo Horizonte, Belo Vale, Betim, Bicas, Boa Esperança, Bocaiúva, Bom Despacho, Bom Jardim de Minas, Bom Jesus do Galho, Bom Repouso, Bonfim, Bonito de Minas, Borda da Mata, Brás Pires, Brasilândia de Minas, Brasília de Minas, Brazópolis, Brumadinho, Bugre, Buritís, Buritizeiro, Cachoeira da Prata, Cachoeira de Pajeú, Cachoeira Dourada, Caetanópolis, Caeté, Caiana, Cajuri, Caldas, Camanducaia, Cambuí, Cambuquira, Campanha, Campina Verde, Campo Belo, Campo Florido, Campos Altos, Canápolis, Candeias, Caparaó, Capelinha, Capitão Enéas, Capitólio, Carandá, Carangola, Caratinga, Carbonita, Carmésia, Carmo da Cachoeira, Carmo da Mata, Carmo de Minas, Carmo do Cajuru, Carmo do Paranaíba, Carmo do Rio Claro, Carmópolis de Minas, Carvalhos, Cássia, Cataguases, Catas Altas, Caxambu, Central de Minas, Centralina, Chapada do Norte, Chapada Gaúcha, Cipotânea, Cláudio, Coimbra, Coluna, Comercinho, Conceição da Aparecida, Conceição das Lagoas, Conceição do Mato Dentro, Conceição do Pará, Conceição do Rio Verde, Conceição dos Ouros, Cônego Marinho, Confins, Congonhal, Congonhas, Congonhas, Conselheiro Lafaiete, Contagem, Coração de Jesus, Cordisburgo, Coromandel, Coronel Fabriciano, Coronel Pacheco, Coronel Xavier Chaves, Córrego Fundo, Córrego Novo, Couto de Magalhães de Minas, Cristiano Ottoni, Cristina, Cruzília, Curvelo, Datas, Delta, Descoberto, Diamantina, Dionísio, Divino, Divinolândia de Minas, Divinópolis, Divisópolis, Dom Cavati, Dom Silvério, Dolores do Indaiá, Engenheiro Caldas, Entre Folhas, Entre Rios de Minas, Ervália, Esmeraldas, Espera Feliz, Espinosa, Estiva, Estrela do Sul, Eugenópolis, Extrema, Felixlândia, Ferros, Formiga, Frei Inocência, Fronteira, Frutal, Galiléia, Glauclândia, Goianá, Gonzaga, Gouveia, Governador Valadares, Grupiara, Guapé, Guaraniânia, Guaraniânia, Guarani, Guararã, Guarda-Mor, Guaxupé, Ibiá, Ibiatã, Ibirité, Igarapé, Ijaci, Illicinea, Indaíba, Indianópolis, Inhapim, Inhaúma, Inimutaba, Ipaba, Ipatinga, Ipuiúna, Iraí de Minas, Itabira, Itabirito, Itacambira, Itacarambi, Itaguara, Itajubá, Itamarandiba, Itamarati de Minas, Itambacuri, Itanhandu, Itanhomi, Itaobim, Itapeverica, Itapeva, Itaúna, Itaverava, Itinga, Itueta, Ituiutaba, Iturama, Jacinto, Jacuí, Jaíba, Jampruca, Janaúba, Janaúria, Japonvar, Jequitinhonha, Joaíma, Joanésia, João Monlevade, João Pinheiro, Joaquim Felício, Jordânia, Juatuba, Juiz de Fora, Juvenília, Lagoa da Prata, Lagoa dos Patos, Lagoa Santa, Lajinha, Lassance, Lavras, Leopoldina, Liberdade, Luz, Machado, Malacacheta, Manga, Manhuaçu, Manhumirim, Mantena, Mar de Espanha, Maravilhas, Maria da Fé, Mariana, Marilac, Maripá de Minas, Martinho Campos, Mata Verde, Mateus Leme, Matias Barbosa, Matias Cardoso, Matipó, Mato Verde, Matozinhos, Medina, Minas Novas, Mirabela, Miradouro, Moeda, Montalvânia, Monte Azul, Monte Carmelo, Monte Formoso, Monte Santo de Minas, Monte São, Montes Claros, Morada Nova de Minas, Morro da Garça, Muriaé, Nanuque, Nazareno, Ninheira, Nova Era, Nova Lima, Nova Módica, Nova Resende, Nova Serrana, Novo Cruzeiro, Novo Oriente de Minas, Olhos-d'Água, Olímpio Noronha, Oliveira, Onça de Pitangui, Oratórios, Orizânia, Ouro Branco, Ouro Preto, Ouro Verde de Minas, Padre Carvalho, Padre Paraíso, Pains, Palma, Palmópolis, Papagaios, Pará de Minas, Paracatu, Paraisópolis, Paraopeba, Passa Quatro, Passa Tempo, Passos, Patos de Minas, Patrocínio, Patrocínio do Muriaé, Paula Cândido, Pedra Azul, Pedra Dourada, Pedralva, Pedras de Maria da Cruz, Pedro Leopoldo, Perdizes, Pescador, Piau, Pimenta, Pingo d'Água, Pintópolis, Piracema, Pirajuba, Piranga, Piranguçu, Piranguinho, Pirapora, Pitangui, Piumhi, Planura, Poços de Caldas, Pompéu, Ponte Nova, Porteirinha, Porto Firme, Pouso Alegre, Pouso Alto, Prata, Prataópolis, Pratinha, Presidente Bernardes, Presidente Juscelino, Presidente Olegário, Prudente de Moraes, Queluzito, Raposos, Raul Soares, Resplendor, Riachinho, Riacho dos Machados, Ribeirão das Neves, Ribeirão Vermelho, Rio Casca, Rio do Prado, Rio Doce, Rio Espera, Rio Novo, Rio Pardo de Minas, Rio Pomba, Rio Preto, Rochedo de Minas, Romaria, Rubim, Sabará, Sabinópolis, Sacramento, Salinas, Salto da Divisa, Santa Bárbara, Santa Bárbara do Tugúrio, Santa Efigênia de Minas, Santa Fé de Minas, Santa Juliana, Santa Luzia, Santa Maria de Itabira, Santa Rita de Jacutinga, Santa Rita de Minas, Santa Rita do Itueto, Santa Rita do Sapucaí, Santa Vitória, Santana do Jacaré, Santana do Paraíso, Santos Dumont, São Bento Abade, São Domingos do Prata, São Francisco, São Gonçalo do Rio Preto, São Gotardo, São João da Mata, São João das Missões, São João del Rei, São João do Manhuaçu, São João do Paraíso, São João Evangelista, São João Evangelista, São João Nepomuceno, São Joaquim de Bicas, São José da Lapa, São José do Divino, São Lourenço, São Miguel do Anta, São Romão, São Sebastião do Paraíso, São Thomé das Letras, São Tiago, Sapucaí Mirim, Sardoá, Sarzedo, Senhora dos Remédios, Seritinga, Serra Azul de Minas, Serra do Salitre, Serrania, Serro, Sete Lagoas, Silvinópolis, Simão Pereira, Soledade de Minas, Taiobeiras, Taquaraçu de Minas, Teixeiras, Teófilo Ottoni, Timóteo, Tiradentes, Tiros, Tocantins, Tombos, Três Corações, Três Marias, Três Pontas, Tumiritinga, Tupaciguara, Turvolândia, Ubá, Ubaporanga, Uberaba, Uberlândia, Unai, Uruçânia, Uruçuia, Varginha, Várzea da Palma, Varzelândia, Vazante, Verdelândia, Veríssimo, Vespasiano, Viçosa, Virgem da Lapa, Visconde do Rio Branco.

| | |
|--|---|
| GLOSSÁRIO: NH: Núcleos Históricos, Centros Históricos; CP: Conjuntos Paisagísticos Urbanos e Naturais BI: Bens Imóveis - Estruturas Arquitetônicas Isoladas BM: Bens Móveis / Bens Móveis Integrados RI: Registro Imaterial | FICHA TÉCNICA DE ATUALIZAÇÃO: Diretoria de Promoção - Fernando Marques Pimenta Gerência de Cooperação Municipal - Alessandra Deotti Silva Coordenação: Alessandra Deotti Silva Técnicos: Beatriz Climaco - Ana Ceci Mota - Walter Florêncio Revisão: 2º SEMESTRE DE 2016 |
|--|---|