

carto_edificacoes

Todos Bens

CARTO attribution

Proteção

Terreno

Topografia

Satélite

MAIS

PM PATOS DE MINAS - MG

Patos de Minas – Igreja Matriz de Santana

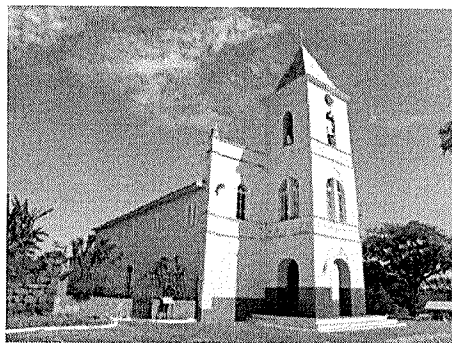


Imagem: Museu Municipal

A Igreja Matriz de Santana foi tombada pela Prefeitura Municipal de Patos de Minas-MG por sua importância cultural para a cidade.

Prefeitura Municipal de Patos de Minas-MG

Nome atribuído: Igreja Matriz de Santana

Localização: Praça Jaime Ramos, s/n – Santana de Patos – Patos de Minas-MG

Descrição: -

Fonte: Prefeitura Municipal.

Histórico do município: O processo de colonização da região ocupada hoje pelo município de Patos de Minas e distritos vizinhos teve início, provavelmente, na metade do século XVIII, período que antecede à descoberta do ouro nas regiões das minas, com o movimento das entradas e bandeiras rumo às terras de Paracatu.

A cidade de Patos de Minas surgiu na segunda década do século XIX em torno da Lagoa dos Patos, onde segundo as descrições históricas existia uma enorme quantidade de patos silvestres. Os primeiros habitantes foram lavradores e criadores de gado, sendo muito visitados por tropeiros. O povoado, à beira do rio Paranaíba, cresceu, virou arraial e depois vila, a devota vila de Santo Antônio dos Patos.

Em 1892, o presidente do Estado de Minas Gerais eleva a vila à categoria de cidade de Patos de Minas. Em 1943, o governo do Estado mudou o nome para Guaratinga, provocando insatisfação na população. Atendendo aos apelos populares, em 1945 o nome é mudado novamente para Patos de Minas, para distingui-lo de Patos da Paraíba, município mais antigo. Seu aniversário é comemorado em 24 de maio, ocasião em que se realiza a 'Festa Nacional do Milho'.

O desenvolvimento maior do município ocorreu na década de 30 pelos melhoramentos executados pelo Governo do Estado, cujo presidente era Olegário Dias Maciel. Em seu governo, instalou-se e construiu-se a sede da Escola Normal (então Escola Estadual Professor Antônio Dias Maciel), o Hospital Regional Antônio Dias Maciel, o Fórum Olympio Borges e o grupo escolar Marcolino de Barros. Essas obras ampliaram muito as influências do município na região.

A década de 50 foi de grande avanço regional. Houve grande surto migratório e a instalação de grandes firmas comerciais nos mais diversos segmentos. Nessa época, construiu-se o primeiro terminal rodoviário e iniciou-se a comemoração da Festa Nacional do Milho.

Nas décadas de 60 e 70, período em que o país vivia sob pressão da ditadura militar, houve certa estagnação econômica, motivada pela mudança da capital do país para Brasília. Grande parte da população local se deslocou para lá em busca de emprego. A capital continuou atraindo os patenses, principalmente com a criação das universidades. Ainda hoje existe em Brasília uma colônia significativa de patenses. Esse momento foi marcado pela: instalação da CEMIG; fundação do Colégio Municipal, transformado em Escola Estadual Professor Zama Maciel; a criação da Fundação Educacional de Patos de Minas, com a instalação do primeiro curso superior; a Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, em 1970; e a consolidação da rede rodoviária com o asfaltamento das BRs 354 e 365, ligando o município à capital do Estado e ao nordeste do país.

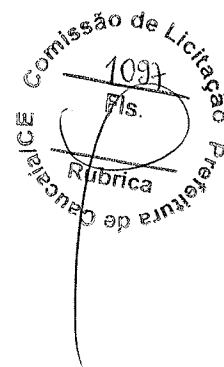
A descoberta da jazida de fosfato sedimentar, na localidade da Rocinha, no final dos anos 70, projetou Patos de Minas nacionalmente, ocasionando a primeira visita do Presidente da República à cidade, o General Ernesto Geisel, em 1974.

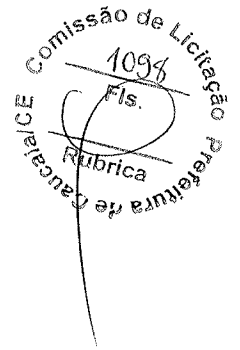
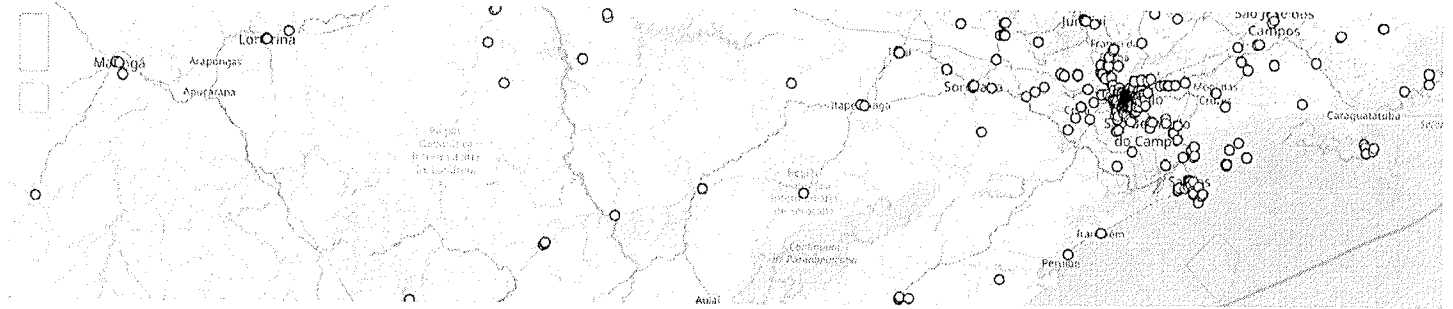
Esse período também foi marcado pela imigração gaúcha, que fixou suas residências e escritórios de venda de sementes em Patos de Minas. O cultivo era feito na região de cerrado, vizinha do município, principalmente Presidente Olegário e São Gonçalo do Abaeté.

Neste período foi grande o desenvolvimento comercial com a implantação de indústrias de confecções e a instalação de uma unidade da CICA, maior processadora de tomates da América Latina, promovendo o crescimento de cultivo de milho doce, ervilha e tomate na região.

Estudos comprovam a predominância de tribos indígenas no período que antecede a dominação branca na região. Segundo Antré Prous, autor do livro 'Arqueologia Brasileira', costuma-se atribuir aos Cataguás a ocupação da região sudoeste mineira, tribo que resistiu bravamente aos invasores brancos, mas que não chegou a ser estudada. A existência de vestígios arqueológicos são as marcas deixadas por estas nações.

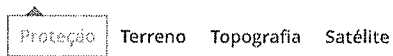
Fonte: IBGE.





carto_ edilicacous
Todos Bens

CARTO attribution



PARTE

PM SETE LAGOAS - MG

Sete Lagoas – Antiga Estação Ferroviária



Imagem: Casarão

A Antiga Estação Ferroviária foi tombada pela Prefeitura Municipal de Sete Lagoas-MG por sua importância cultural para a cidade.

Prefeitura Municipal de Sete Lagoas-MG

Nome atribuído: Antiga Estação Ferroviária/ Museu do Ferroviário

Localização: Av. Antônio Olinto, nº 600 – Sete Lagoas-MG

Descrição: Trata-se de uma antiga estação ferroviária transformada em

visitação guiada, vários casos sobre a vida da ferroviária e dos ferroviários que ali passaram são contados pelos guias. A presença de ex-ferroviários é uma constante no museu e faz parte do dia a dia de todos que trabalham no local.
Fonte: Prefeitura Municipal.

Descrição: O surgimento da Estação Ferroviária, atual Museu do Ferroviário, foi também um momento fundante, de organização e estruturação de outra parte do espaço e da história setelagoana, no final do século XIX, quase 200 anos depois da sua primeira referência (1710, 1896). Tempos da revolução industrial, da expansão do capital inglês, especialmente em ferrovias, que integrava o mundo e seus mercados a um sistema de transporte confiável e uma escala de horários. O prédio da Estação é o primeiro de sua categoria na cidade, não colonial, estilo eclético, de influência francesa, e também não é alcançado por nenhum outro da sua época. A ruptura que a ferrovia e seus marcos causam, com os símbolos e valores da modernidade, tem em Sete Lagoas uma página muito interessante.

A ferrovia, na maioria das vezes, causa a primeira expansão urbana dos municípios, e Sete Lagoas salta de 3 mil para 8 mil habitantes nas primeiras décadas do século XX com a estrutura que recebe. Um setelagoano acabou sendo patrono de toda essa transformação, João Antônio de Avellar, médico formado no Rio de Janeiro, que com a obra em andamento apresentou dados topográficos e econômicos e convenceu os engenheiros de Pedro II a passar a obra por Sete Lagoas, ao invés das margens do Rio das Velhas, alegando, entre outras, que o rio já era uma via tradicional de transporte. Avellar, dos políticos mais longevos no comando da cidade, por 4 ou 5 mandatos, controlou as transformações em curso: fundou jornais, construiu o Teatro Redenção, desapropriou margens da lagoa Paulino, entre outras, fazendo, digamos, uma transição da cidade arcaica para a moderna, nas mãos da elite local.

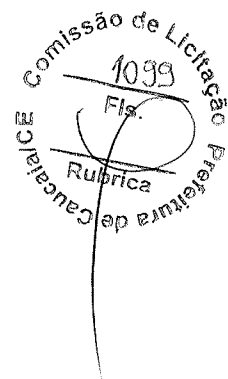
O prédio da estação foi construído por Ernesto Antônio Lassance Cunha, engenheiro chefe da construção da Estrada de Ferro Central do Brasil no final do século XIX e Luiz Privat, o engenheiro responsável, funcionário da estatal. A Estação, como todas as estações, tem basicamente plataformas do lado das linhas férreas, cobertura para abrigo de passageiros e mercadorias, compartimentos de administração, licenciamento dos trens e local para venda dos bilhetes, armazém de cargas e mercadorias, locais de manutenção e suporte dos trens fora do prédio. Assim como a caixa d'água para as locomotivas.

Pela estação acontecia todo um ritual cenográfico de agentes com uniformes elegantes que recebiam os trens na plataforma, em bandeiras de dia e lampiões à noite, sinalizando as cores do movimento do tráfego. O maquinista – ator crucial nessa engrenagem cheia de simbolismos, senhor do monstro de ferro, tinha o seu passo observado por todos, aguardando seu sinal. A Estação Ferroviária era considerada “a catedral dos novos tempos”. Circulavam nela telegrafistas, chefe de estação, instrutores, manobristas, guarda-freios, a tripulação, uma grande operação de engenharia de tráfego.

A parede sul do prédio tem estampado o número 685.456 km, a distância do Rio de Janeiro, onde começa Estrada de Ferro Central do Brasil. Foi chegando lugar a lugar, Entre Rios (1867), Palmira (atual Santos Dumont, 1877), Barbacena (1880), Queluz (Atual Conselheiro Lafaiete, 1883), Congonhas (1886), entre outros lugarejos e suas estações. Com a proclamação da República em 1889 o nome da Empresa foi alterado para Estrada de Ferro Central do Brasil. Rio Acima (1891), Sabará (1891), Santa Luzia (1893), Vespasiano (1894), Pedro Leopoldo (1895), vieram na sequência.

A icônica estação de General Carneiro, triangular e em ferro, na foz do Arrudas com o Velhas, entroncamento para a futura capital mineira, seria inaugurada em 1895. Assim, passo a passo, a ferrovia chega a Sete Lagoas, e é inaugurada em 1896. O ramal passa por Curvelo em 1905, chega a Montes Claros em 1926, e é prolongada até Monte Azul em 1947.

A construção da ferrovia é conectada com a chegada de imigrantes, muitos participando da sua construção, como é o caso do português José Duarte de Paiva e sua junta de mulas, e outros experimentando os novos caminhos e possibilidades, como o italiano Francisco Xavier Larena, figuras destacadas da



doces, produção de sabão, dentre outras atividades tradicionais. A vida urbana logo ganharia novas bandas de música, cinema (Meridiano e Trianon) e teatros (um é o Redenção). A vida cotidiana era controlada pela ferrovia: os sirenes, início e término de cada jornada, os apitos dos trens, que no auge chegaram a 25 comboios diários, 06 sós de passageiros.

Os programas das estações variavam de acordo com o interesse econômico da companhia no local – podemos dizer que Sete Lagoas despertou esse interesse, já que a estação é um edifício de grande porte, maior que das cidades vizinhas – e Sete Lagoas teria outras duas estações, a de Wenceslau Braz, localidade da colônia italiana e do antigo Campo de Algodão (estação experimental do Ministério da Agricultura), e a estação de Silva Xavier – que atendia Jequitibá e Paraopeba. Para partes de sua estrutura funcional tiveram que criar outro prédio, como o Armazém de Cargas, de 1941, atendendo um reclame da Associação Comercial da cidade. Assim como a parte burocrática acabou se concentrando no escritório de entrada das oficinas. O conjunto de oficinas é de 1906, e contou com a contratação inicial de 400 operários. Nos anos 1980 foi construído novo terminal de cargas na entrada sul da cidade, começo da MG-424, chamado de Estação da Calsete, para evitar a situação de pedestres e trânsito na área central – e ainda funciona.

O espaço da Central do Brasil na cidade está entre o largo da Boa Vista e a Lagoa Paulino, bem dilatado, cheio de trilhos, onde ficavam estacionados composições inteiras, e um grande espaço contíguo dentro do bairro da Boa Vista, onde ficavam as oficinas. Houve também um refeitório com mesas e bancos de alvenaria, mais próximo da rua Maestro Paizinho, Chácara do Paiva, a Central teve cozinheiros famosos, convocados para todas as ocasiões. O conjunto de oficinas, chamado 6º Depósito da Central do Brasil – de manutenção de vagões e locomotivas, contava com uma imensa gama de serviços e operários, teve escola técnica de formação profissional, a Frederico Álvares. A Rede ofereceu também colégio para os filhos dos ferroviários, o colégio Getúlio Vargas, todos dentro desse espaço, surgido a partir da estação ferroviária.

Boa parte do operariado da Central, que chegava a 2 mil funcionários na ativa, eram negros, a Central do Brasil funcionou com uma distensão da escravidão. O Bairro Boa Vista, primeiro da cidade, do lado de fora da linha, sofria preconceito. É um bairro residencial, de quarteirões e passeios largos, não é uma típica vila operária.

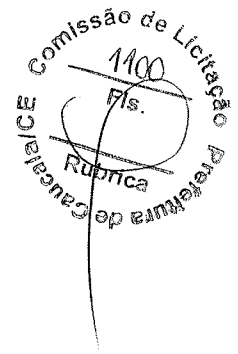
3 – O FIM

Toda essa história pioneira, que se estendeu por um século, onde em 50 desses anos a Central foi a principal empregadora da cidade e sua grande benfeitora, chegou ao fim. Se a vida ferroviária no país permanece em diversos lugares, mesmo privatizada e descaracterizada do seu antigo ritmo, com suas estações e oficinas, em Sete Lagoas a vida ferroviária não logrou tal sobrevivência.

O prefeito Sérgio Emílio Vasconcelos, eleito para o mandato 1989-1993 resolveu fazer a retirada dos trilhos do centro da cidade, apresentada como uma obra essencial para o desenvolvimento da cidade. Precisou da ajuda de seu primo e ex-prefeito Marcelo Cecé, que com um estratagem conseguiu convencer o presidente da RFFSA Osiris Silva, que a retirada dos trilhos resultaria numa área verde, já que a cidade não tinha uma e precisava. Levaram mapas e projetos, que nunca seriam realizados.

Já o Superintendente da RFFSA em MG, Sérgio Messeder de Castro atendeu durante bom tempo as reivindicações de preservação dos galpões e da área ferroviária, em negociações com a prefeitura e com, novamente, Marcelo Cecé, que se elegeu para o período 1997-2001. Toda a história da Central do Brasil-

-RFFSA veio abaixo, sobrando apenas a Estação, seu marco original. Por interesses patrimoniais e falta de compreensão urbanística. No gigantesco espaço central surgiu um restaurante popular em 2004, uma estação de transbordo em 2010, e mais recentemente o prédio da Justiça do Trabalho, todos dentro da área federal, com a maior parte do espaço sem uso, com as imensas pistas surgidas no leito ferroviário mantendo isolamento entre centro e bairro.



vendidas como sucata. A nova estação e galpões feitos na região Leste implicavam em inúmeras variantes não negociadas em hora alguma. Seriam elas por elas, um imenso território central, uma avenida gigante no lugar dos trilhos, mas quem transportaria os funcionários para o novo lugar quase 10 km de distância, quem os alimentaria lá. A RFFSA não aceitou, quem pudesse ser transferido para Divinópolis ou outros lugares, continuou no trabalho, e foi encerrada a vida ferroviária na cidade. Funcionários em momento algum trabalharam nas novas instalações e na nova estação minúscula. Dos 1354 km de linhas férreas entre o Rio de Janeiro e Monte Azul apenas dois lugares retiraram as linhas de seu lugar, Sete Lagoas e Curvelo.

A maioria absoluta das estações foram preservadas, como estações rodoviárias, centros culturais, prédios para associações e sindicatos. O transporte ferroviário atual não as utiliza.

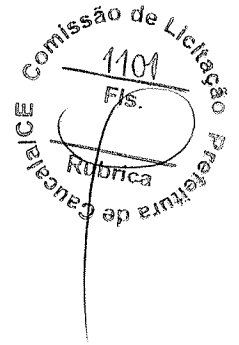
Em Curvelo não houve desmanche e alienação das referências ferrovias, o espaço foi ocupado criativamente, com área de lazer e espaço cultural, mantido toda a ambiência. Em Sete Lagoas aos poucos foi caindo tudo. O isolamento da Estação é um monumento, um apagão histórico, a ausência de entendimento dos marcos urbanos locais.

Como escreveu o poeta Márcio de Andrade em "Cidade Roída II":
Experiência travosa, atravessar o que um dia foram, domínios da Central,
portal para o Boa Vista/ Mutilado de seu órgão central, o bairro ficou
demente./ Na memória latejam ainda os vagões com suas inscrições:
palavrões em giz, xingamentos a políticos estúpidos, em carvão. Apartado do
corpo pulsa ainda a Central e sua estética incontestável. A malha dos trilhos
de ir. De ir. Os apitos das quinze para as sete, onze e quatro horas da tarde.
/Hoje um trevão, arrogante, e burro. angústia cidadãos, humilha a história,
dessignifica a cidade.

A estação fecha em 1991 – os trilhos dela para o norte foram retirados primeiro. O chamado último trem, de 1992, vai da Estação para o sul, porque foi mantido o acesso às oficinas um pouco mais de tempo. Armazém e Escritório das oficinas caem. Em 1996, quando as oficinas fecham, a vida ferroviária ainda contava com 300 funcionários e uma folha de 500 mil dólares na época. Em 30/10/1998 caem as oficinas, acompanhado de uma tempestade súbita. O gigantesco desmanche de telhas, dormentes, trilhos, prédios, foi uma agenda de tristeza para a grande comunidade ferroviária da cidade, e de perda de todas os significados e trocas que a linha possuía em dezenas de quilômetros pela cidade, com passadiços, viadutos, pontilhões, passarelas, linhas de telégrafo e passagens de nível. O 6º depósito da Central sumiu na curva do tempo.

4- O Museu

Prefeitura tentou incorporar a estação abandonada – mas a ação não foi aceita pelos advogados da RFFSA – que estava em processo de liquidação, acabou extinta em 22 de janeiro de 2007 e absorvida pelo DNIT. A Secretaria de Cultura Municipal, chefiada por Francisco Timóteo Pereira, ex-ferroviário, se empenhou na criação de um museu nas dependências da antiga estação. O Instituto Estadual de Patrimônio Histórico e Artístico (IEPHA) elaborou o projeto. O estudo preliminar foi feito em 1996 e entregou um plano de restauração. Em 1996 boa parte do conjunto ferroviário ainda se mantinha íntegro, mesmo perdida a rotunda, num dos galpões da oficina. O projeto elaborado pelo IEPHA previa integração do museu com as áreas adjacentes que comportavam casas de ferroviários ao longo da linha, a rua dos oficiais – casas de engenheiro e chefe da estação, a caixa d'água, o escritório, os galpões dentre outros bens. O armazém já tinha tombado. A derrubada progressiva do entorno vai surpreender o plano original do IEPHA, mas a antiga Estação é restaurada em toda sua monumentalidade, com um expressivo acervo doado pelos ferroviários. Cumpre a diretriz geral dos museus de conservar, divulgar, pesquisar, educar, cuidar dos bens históricos e da memória do seu tema, aberto gratuitamente e a serviço da sociedade. Naturalmente há uma coerência temática, sobre a história, os costumes e tradições dos trabalhadores ferroviários. Não reflete a elite do passado, à conquistas militares, mas do direito à memória de uma classe trabalhadora, espaço de toda a sociedade.



As diretrizes específicas envolvem:

- exposição permanente da história da Rede e seus funcionários, através do acervo documental, fotográfico e de objetos profissionais.
- reconstruir alguns espaços da época da Estação – sala de telégrafo – duas locomotivas.
- exposições temporárias e multimeios para demandas da população em geral, abrindo-se à participação ampla da comunidade.

O prédio é uma atração à parte. Construído em blocos de granito, com plataformas a 50 cm do solo, de um pavimento, tem planta retangular constituída de 9 cômodos: copa, sala do diretor, seis cômodos destinados ao acervo, salão do espaço cultural. Tem 7 portas na fachada, apesar de só 1 serve de entrada. São 16

janelas, 8 portas internas, as janelas e portas são em folhas articuladas, vedadas por vidro. As coberturas com duas águas e as pequenas coberturas sobre as portas, compostas pelas telhas francesas, os beirais com lambrequins pintados. Tudo chama a atenção.

Possui duas plataformas, bilheterias, saguão, escritório, seção de arquivo, armazenamento de volumes de pequenas expedições, roleta de contagem, sala de embarque, sala de telégrafo. As paredes internas pintadas em amarelo claro, o salão do espaço cultural barrado em vermelho. Neste a estrutura do telhado fica evidente, com uso melhor do pé direito. As duas enormes portas do salão do Espaço Cultural, são em folhas de correr em madeira. O volume da edificação é destacado pelos elementos em alto relevo, que emolduravam vãos de portas e janelas, sócos e pilastras de argamassas pintados em vermelho-terra.

É importante esses detalhes da cor – já que o projeto de revitalização usa as cores originais. É comum que a cultura dos prefeitos Brasil afora pinte todas as construções antigas de azul e branco, como pertencessem à mesma arquitetura. Nas estações todas vizinhas, Pedro Leopoldo, Matozinhos, Prudente de Moraes, Araçá, Cordisburgo, etc, todas em azul e branco, como se do período colonial fossem.

O prédio da tipologia arquitetônica ferroviária – as primeiras estações eram inglesas, tendo os franceses e alemães os maiores estudiosos desse campo original e experimental – é de influência da arquitetura francesa, muito presente na elite brasileira até o século XX, o eclético e art decô – com prédios com marcações das portas e quinas com relevo alto, muito parecidos com o estilo muito parecido com o do ferroviário, e presentes aqui em Sete Lagoas no entorno da Estação.

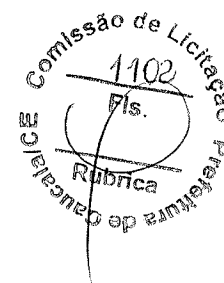
O eclétismo se caracterizou pela simetria, busca de grandiosidade, rigorosa hierarquização dos espaços internos e riqueza decorativa. Devido à sua função, arquitetura utilitária, foi projetada para atender as funções de embarque e desembarque de mercadorias e passageiros. O prédio do museu trouxe essa influência à toda área central da cidade.

O entorno conserva prédios ecléticos, contemporâneo, em bom estado de conservação, e há traços históricos ainda ligadas ao antigo movimento, como antigos prédios comerciais, um depósito e hotéis. A tendência é de adensamento e verticalização.

Parte do acervo da ferrovia são máquinas de tráfego, locomotivas e vagões, e os objetos que davam conta delas, como rotundas, guindastes, soldas, macacos hidráulicos, cabos elétricos, combustíveis. O acervo do Museu não faz feio e tem trollers, prensas, macacos hidráulicos, sinalizadores e quatrocentos objetos, é um dos melhores acervos e um dos melhores museus da ferrovia. As fotografias de diversas operações, de concentração ferroviária em dias como o tradicional primeiro de maio, dão a dimensão da estatal.

O entorno do museu continua em processo de descaracterização, apesar do município ter política patrimonial. A partir de 2006, dez anos após o projeto do IEPHA, as casas dos oficiais começaram a ser demolidas.

A citada Estação de Transbordo, inaugurada em 2019, vizinha do museu, onde eram os armazéns, manteve a volumetria e não agride. Casas importantes foram demolidas e a área continua com poluição visual decorrente dos imóveis comerciais. Mantem-se intacta a vista para a Serra de Santa Helena,



da Serra de Santa Helena, da abertura da atual estrada Horácio Índio do Brasil, famoso maquinista que abriu o atual acesso ao topo da serra e fundou a comissão.

Texto: Dalton Antônio de Avelar Andrade.

Fonte: Prefeitura Municipal.

BENS RELACIONADOS:

[Sete Lagoas – Antiga Estação Ferroviária](#)

[Sete Lagoas – Carro-Escola](#)

[Sete Lagoas – Locomotiva a Vapor](#)

[Sete Lagoas – Locomotiva sem Tender 7](#)

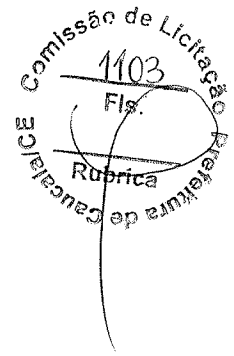
FOTOS:



MAIS INFORMAÇÕES:

[Estações ferroviárias](#)

[Prefeitura Municipal](#)



Deixe um Comentário

O seu endereço de e-mail não será publicado. Campos obrigatórios são marcados com *

Comentário *

Nome *

E-mail *

Site

Salvar meus dados neste navegador para a próxima vez que eu comentar.

Notifique-me por e-mail quando este comentário for respondido.

ARQUIVO



Este conteúdo está licenciado sob uma licença Creative Commons
Atribuição 4.0 Internacional