

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO
CENTRO DE ARTES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO**

TAMARA LOPES TEIXEIRA

**ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS: ELEMENTOS PARA A GESTÃO
DA PAISAGEM FERROVIÁRIA**

Vitória
2013

TAMARA LOPES TEIXEIRA

**ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS: ELEMENTOS PARA A GESTÃO
DA PAISAGEM FERROVIÁRIA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo do Centro de Artes da Universidade Federal do Espírito Santo, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo, na área de concentração: Cidade e Impactos no Território.

Orientador: Prof. Dr. Nelson Pôrto
Ribeiro

Vitória
2013

À minha mãe Alice e ao meu pai Itamar, incondicionalmente.

AGRADECIMENTOS

A Deus, pelo amor e cuidado absolutos em toda a minha trajetória.

Aos meus pais, por todo incentivo, paciência, apoio, compreensão, encorajamento e ajuda.

Ao meu orientador, professor Nelson Pôrto, pela confiança e também pelas importantes contribuições, que me fizeram acreditar na pesquisa científica como fonte de concretização dos processos sociais da cidade.

Ao professor Ricardo Rocha pelo aceite em compor a banca examinadora.

À professora Eneida Mendonça, por ter apresentado o conceito de *paisagem*, na disciplina “Paisagem: métodos de análise e construção”, despertando minha curiosidade sobre a paisagem ferroviária. Agradeço também por aceitar participar desta banca.

Ao professor Antonio Soukef pela disponibilidade em contribuir com essa pesquisa, por meio de suas importantes considerações.

À Fundação Biblioteca Nacional (RJ), cordialmente.

Ao Arquivo Público do Espírito Santo, pela prontidão.

Ao Museu Vale (ES), pelo empenho conjunto na coleta de conteúdo.

Ao Arquivo Público Mineiro (MG), pela generosidade em dispor a cartografia em meio digital.

Ao jornalista Mário Carvalho, neto do engenheiro construtor da Estrada de Ferro Vitória a Minas, pela disponibilização de informações e imagens relevantes para que o alcance da profundidade no trabalho.

Ao meu tio Roberto Araújo, por intermediar uma importante conversa com o jornalista Mário Carvalho, neto do engenheiro da EFVM.

Ao meu primo Adriano Lopes dos Santos, por facilitar o acesso ao Arquivo Público e ao Museu da Cidade, em Governador Valadares (MG).

Aos amigos, por tornar esse período mais ameno.

À CAPES (Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior), pelo apoio.

Muito obrigada!

“Pois o que você ouve e vê depende do lugar em que se coloca,
como depende também de quem você é.”

—C. S. Lewis

RESUMO

Analisa a transformação da paisagem do baixo e médio rio Doce, com o advento da Estrada de Ferro Vitória a Minas. Reflete sobre as implicações da chegada da ferrovia para o desenvolvimento urbano das zonas de influência, já que estabeleceu ruptura no espaço de contingente humano pulverizado e implicou a firmamento dos processos sociais, intensificando as relações de produção e trabalho. Para isso, apresenta levantamento histórico, bem como leitura técnica dos 21 municípios da zona de influência, apontando elementos para a gestão da paisagem ferroviária. Os resultados mostram que a Estrada de Ferro Vitória a Minas está firmada como elemento estruturador da paisagem e da morfologia urbana, na maioria dos municípios estudados. No entanto, a ausência de ações integradas de gestão pública e privada incita o distanciamento dos atores sociais, que não atribuem à ferrovia, função articuladora do processo de materialidade social e cultural.

Palavras-chave: Estrada de Ferro Vitória a Minas. Paisagens. Rio Doce.

ABSTRACT

Analyzes the transformation of the landscape of the lower and middle River Doce, with the advent of Estrada de Ferro Vitoria a Minas. Reflects on the implications of the arrival of the railway for urban development zones of influence, as established rupture within pulverized human contingent and led the affirmation of social processes, intensifying the relations of production and work. To do so, presents historical survey as well as technical reading of the 21 municipalities of the zone of influence, highlighting elements for management of railway landscape. The results show that the Estrada de Ferro Vitoria a Minas is settled as a structuring element of landscape and urban morphology in most municipalities. However, the lack of integrated public and private management actions encourages detachment of social actors, who do not give the railroad function of articulating the social and cultural materiality process.

Keywords: Vitória to Minas Railroad. Landscapes. Doce River.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01: Ficha de identificação - paisagem da EFVM.....	18
Figura 02: Aimorés, MG. Em amarelo, a EFVM que divide a cidade indicando permeabilidade.....	25
Figura 03: Estação de Aimorés - MG, 2013.....	25
Figura 04: Edifício histórico, com uso comercial no entorno da estação ferroviária, em Aimorés – MG, 2013.....	25
Figura 05: Edifício histórico no entorno da estação, em Aimorés, 2013.....	26
Figura 06: Antiga estação de Colatina, à esquerda, integrada na malha urbana. Atualmente abriga uma biblioteca pública e a secretaria de cultura, 2013.....	26
Figura 07: Atual estação de Colatina - ES. À direita a ferrovia e estação, 2013..	27
Figura 08: Ocupação em desenvolvimento no entorno da atual estação de Colatina - ES, 2013.....	27
Figura 09: Bacia do rio Doce.....	28
Figura 10: Bacia do rio Doce. Em destaque, área de estudo.....	29
Figura 11: Desenho do rio Doce, por Maximiliano A. Philip. Foi feito, provavelmente, durante visita à lagoa Juparanã, em 1820.....	30
Figura 12: Gravura do Forte de Coutins (origem da cidade de Linhares, século XIX).....	31
Figura 13: Mapa das possessões e colonizações iniciadas, no império brasileiro, nas margens do rio Doce. Província do Espírito Santo. Destaque, em verde – Propriedades; em azul – rio Doce.....	34
Figura 14: Atual trecho da EFVM – Vitória (ES) a Itabira (MG), aprox. 600 km....	38
Figura 15: Ilustração da transição da economia manufaturada para a mecanização.....	44
Figura 16: Mapa com indicação dos dois primeiros polos de destino da ferrovia EFVM.....	46

Figura 17: Estação de São Carlos, em Argolas, Vila Velha/ES. 1935. Atualmente, Museu Vale.....	47
Figura 18: Mapa das principais fontes de Minério de Ferro do Mundo Ocidental. Estados Unidos e Inglaterra, principais mercados consumidores do minério brasileiro, década de 50.....	49
Figura 19: Assinatura do Acordo de Washington, em 3 de Março de 1942, para a criação da Companhia Vale do Rio Doce.....	51
Figura 20: Mapa com descrição do trecho de encurtamento da via, com suas distâncias, s/d.....	53
Figura 21: Mapa que apresenta a EFVM em 1903. Em amarelo: trecho já construído (Vitória a Natividade, hoje Aimorés), Em vermelho: trecho a ser construído (Natividade à Diamantina).....	54
Figura 22: Mapas da evolução do traçado da EFVM.....	54
Figura 23: Estação Coronel Fabriciano, primeira edificação em alvenaria de pedra da região. Foi construída antes do alcance dos trilhos e foi demolida por conta do desvio do traçado que não mais previa passar por esse caminho, s/d...	55
Figura 24: Parada do trem, em Periquito - MG, 2013.....	56
Figura 25: Mapa com indicação dos municípios abrangidos pela Ferrovia, década de 50.....	57
Figura 26: Antiga estação de Pedra Corrida - MG, 2013.....	61
Figura 27: Áreas Antrópicas Agrícolas, IBGE/2010. Demonstra que na área de influência da EFVM (linha em amarelo), predominam “usos diversificados”; “pastagens”; “mineração”.....	66
Figura 28: Vila operária em Governador Valadares – MG, s/d. Destaque para a proximidade do escoamento da produção agrícola.....	67
Figura 29: Assentamentos de vila operária em Itabira, 1949. "Companhia Vale	

do Rio Doce S/A. Departamento das Minas. Planta das instalações da CVRD S/A. Em Itabira nº t-80.".....	68
Figura 30: Vila operária em Itabira – MG, década de 40.....	68
Figura 31: Atual paisagem de Itabira. Cidade adensada.....	69
Figura 32: Edificações voltadas frontalmente para os trilhos, em Coronel Fabriciano - MG, s/d.....	69
Figura 33: A ferrovia atravessa no meio da cidade de Colatina - MG, década de 50.....	70
Figura 34: Em Colatina - ES, a ferrovia divide o espaço com os automóveis, s/d.....	70
Figura 35: Paisagem atual do entorno da estação de Colatina. Rio Doce, à esq.; Rodovia, à dir.....	71
Figura 36: Em amarelo, estação de Resplendor – MG, 2013. Quanto mais próxima à ferrovia, a malha tende a ser ortogonal não regular ou linear; quanto mais afastada mais regular.....	72
Figura 37: Cidade de Governador Valadares – MG, s/d.....	73
Figura 38: Aglomeração de pessoas para o último trem da EFVM a passar no centro de Colatina - ES, em 1975.....	74
Figura 39: Antiga estação de Antônio Dias - MG, hoje um supermercado, 2013.	75
Figura 40: Paisagem industrial, em Ipatinga – MG, s/d. Ao fundo Usina Intendente Câmara.....	76
Figura 41: Hospital de emergência para os empregados da CVRD, em Itabira - MG, s/d.....	78
Figura 42: Esquerda superior: supermercado, Antônio Dias (MG); Direita superior: sem uso, Açucena, Pedra Corrida (MG); Esquerda inferior: comércios, Resplendor (MG); Direita inferior: Comércio, Aimorés (MG).....	81

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01: Densidade demográfica (hab/km ²).....	63
Gráfico 02: População (hab).....	64
Gráfico 03: Base da economia.....	65
Gráfico 04: Posição da Ferrovia em relação ao município.....	66
Gráfico 05: Malha urbana nas proximidades da estação/parada.....	72
Gráfico 06: Estações inauguradas anterior ou posterior à criação da CVRD, em 1942.....	73
Gráfico 07: Uso do solo.....	75
Gráfico 08: Alteração do traçado da Ferrovia EFVM.....	77
Gráfico 09: Valores atribuídos às estações da EFVM.....	81
Gráfico 10: Toponímia dos municípios da EFVM.....	79
Gráfico 11: Vegetação.....	80
Gráfico 12: Monumentos.....	80

LISTA DE SIGLAS

ACESITA – Aços Especiais Itabira

CEFVM – Companhia de Estrada de Ferro Vitória a Minas

COSIGUA – Cia. Siderúrgica da Guanabara

CVRD – Companhia Vale do Rio Doce

EFVM – Estrada de Ferro Vitória a Minas

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

SESP – Serviço Especial de Saúde Pública

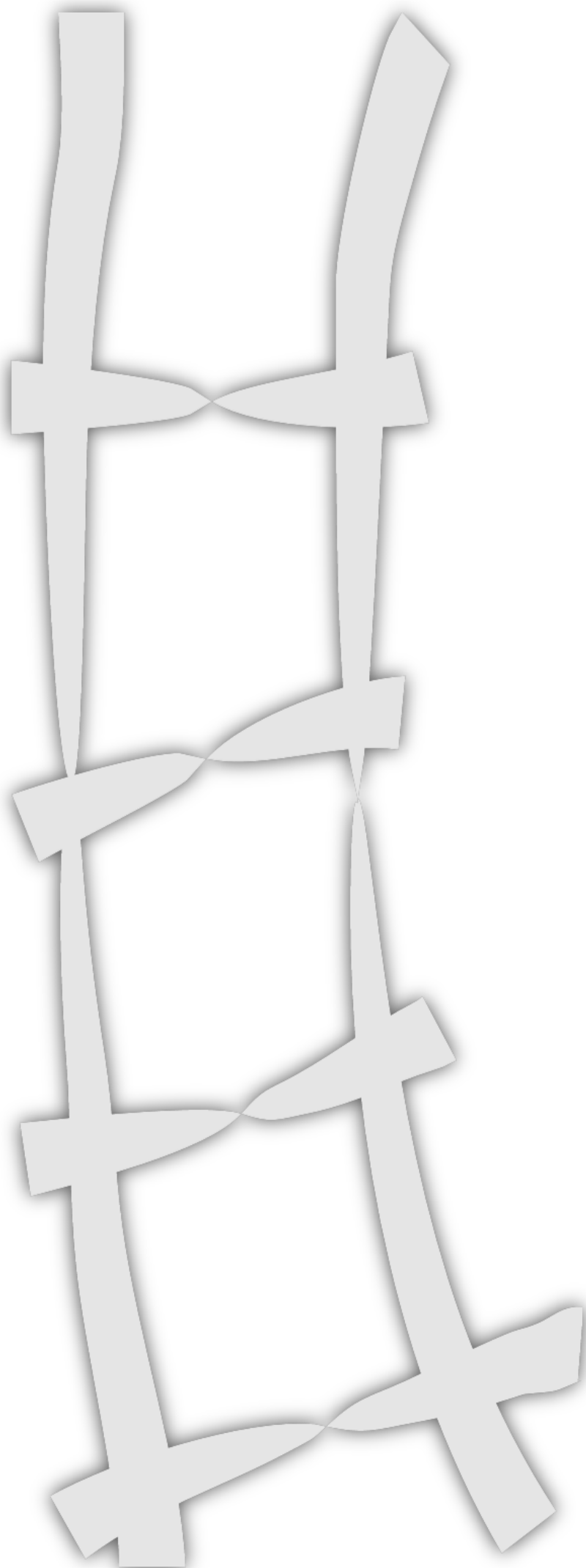
UFES – Universidade Federal do Espírito Santo

UNESCO – Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura

USIMINAS – Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	15
CAPÍTULO 1. PRIMEIROS ENTENDIMENTOS.....	20
1.1. Paisagem cultural associada à atividade ferroviária.....	20
1.2. Evolução da paisagem nas zonas do médio e baixo rio Doce.....	28
1.2.1. A paisagem da região do médio e baixo rio Doce: antecedentes da Estrada de Ferro Vitória a Minas.....	29
1.2.2. Trabalho e produção: O valor do espaço na paisagem ferroviária.....	35
CAPÍTULO 2. A ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS.....	38
2.1. Os processos de ocupação e povoamento na zona do rio doce com a chegada da Estrada de Ferro Vitória a Minas.....	38
2.1.1. O rio Doce e suas zonas de influência.....	38
2.1.2. O advento da Estrada de Ferro Vitória a Minas.....	43
2.1.3. A criação da Companhia Vale do Rio Doce.....	50
2.1.4. A remodelação da Ferrovia: novo traçado e suas edificações.....	53
CAPÍTULO 3. DIAGNÓSTICO DA PAISAGEM ATUAL DA ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS – O CAMINHO DO MINÉRIO DE FERRO.....	59
3.1. Procedimentos metodológicos.....	59
3.2. Síntese Gráfica.....	63
CAPÍTULO 4. REFLEXÕES FINAIS.....	85
BIBLIOGRAFIA.....	90
APÊNDICE A – Roteiro de entrevistas.....	94
APÊNDICE B – Fichas de identificação.....	96



INTRODUÇÃO

Introdução

A construção da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), iniciada nos primeiros anos do século XX, foi fator determinante para a alteração da paisagem das regiões do médio e baixo rio Doce, seja pela consolidação de localidades já existentes, que experimentaram um fluxo migratório - sazonal ou definitivo - grandemente ampliado, seja pela formação de novos núcleos urbanos. Portanto, a construção da linha férrea “não só atendeu às necessidades de transporte da vasta área, como contribuiu para o processo de colonização” (ROSA, 1976, p. 127).

A EFVM foi vista por Demerval – engenheiro presidente da Companhia Vale do Rio Doce (1950), como o “principal fator de desbravamento e povoamento desse ubérrimo vale” (DERMEVAL, 1950, p.7). No entanto, dadas as dificuldades de penetração em direção ao interior e os baixos investimentos na construção, o geógrafo Ney Strauch afirmou em relatório sobre a bacia do rio Doce que, “a estrada de ferro Vitória a Minas que acompanha o vale determinou uma aproximação da população em direção do rio, mas foi um fenômeno de grandeza relativa e passageira” (STRAUCH, 1955, p. 62).

Com a aplicação das políticas públicas de saneamento, o estabelecimento da produção agrícola como base da economia, bem como os investimentos do governo federal para a fixação humana na região, a ocupação se firmou e marcou em algumas regiões - como Colatina e Governador Valadares - forte vínculo entre os construtos industriais de apoio à ferrovia, tais como edifícios, pontes, viadutos, oficinas, vilas, entre outros; e, a produção do espaço destinado à moradia e serviços públicos. Santos (2008) entende que esse fenômeno tende a permanecer mais do que as técnicas que viabilizaram tais construções, caracterizando, ao longo do tempo, a paisagem cultural da memória e da nostalgia (SANTOS, 2008, p. 96).

Diante de novas demandas da produção e desenvolvimento industrial, novas técnicas se apresentam e os objetos da cidade, nesse processo, tendem a sofrer um novo arranjo, estabelecendo novos padrões que, por sua vez, revisitam a fruição de novas demandas e assim sucessivamente. Em suma, “não há apenas novos objetos, novos padrões, mas igualmente, novas formas de ação”, nas palavras de Santos (2008, p. 96). Portanto, a paisagem contemporânea da zona de influência da EFVM denota os constantes arranjos espaciais e simbólicos realizados, sendo possível, porém, identificar alguns objetos ferroviários, com apelo histórico e simbólico.

Com isso, pretende-se refletir sobre a contribuição da ferrovia no desenvolvimento urbano das zonas de parada atual da EFVM, apontando influências históricas, culturais e sociais. Além disso, busca-se discutir permanências da paisagem cultural, bem como os níveis de atribuição de valor ao espaço tipicamente ferroviário. Para isso, propõe a caracterização das áreas de influência, por meio de fichas de identificação dos municípios pelas quais a ferrovia atravessa, bem como síntese gráfica, a partir dos dados obtidos na aplicação das fichas, *in loco*.

Para a abordagem da Estrada de Ferro Vitória a Minas, o recorte escolhido foi o caminho do minério, ou seja, Vitória a Itabira – cerca de 600 km de extensão. Essa análise abrange um total de 21 paradas do trem em sedes de município, que foram consideradas para a análise. Para cada parada, há uma localidade correspondente que foi inserida no estudo da paisagem ferroviária e sua interferência na dinâmica urbana.

Esse enfoque auxilia no embasamento dessa Ferrovia como elemento de grande repercussão no surgimento e/ou consolidação de cidades, destacando o fator econômico que, neste caso, tem no transporte do minério de ferro, proeminência no quadro econômico brasileiro até os dias atuais.

Inicialmente, investigaram-se referências vinculadas à preservação da paisagem cultural, à EFVM, ao espaço e cidade e, ao patrimônio industrial que possibilitassem estabelecer uma ideia geral sobre a discussão do assunto, além de firmar alguns conceitos adotados na pesquisa.

Em seguida, foram realizadas pesquisas em base de dados cartográfica, iconográfica, manuscritos e obras gerais, nos seguintes acervos: Biblioteca Central e Setorial da Universidade Federal do Espírito Santo/UFES; Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional de Vitória IPHAN/ES; Centro de Memória Vale/ES; Biblioteca Municipal de Governador Valadares/MG; Museu da Cidade, em Governador Valadares/MG; Secretaria da cultura, em Itabira/MG; Fundação Biblioteca Nacional/RJ; Centro Cultural Banco do Brasil/RJ; além do acervo pessoal do jornalista Mário Carvalho Neto, neto do engenheiro Mário Carvalho - responsável pela construção da EFVM.

Além disso, foram pesquisados artigos e periódicos nas páginas eletrônicas, disponíveis na rede mundial de computadores, sobre bibliografia que trata do tema de

patrimônio ferroviário, ocupação humana às margens do Rio Doce e Estrada de Ferro Vitória a Minas. Foram feitas buscas em artigos periódicos sobre arquitetura ferroviária, patrimônio industrial e paisagem cultural.

Por meio de dados de fonte primária (base empírica), a partir de levantamento fotográfico, e outros recursos gráficos, bem como mapeamento das localidades pelas quais a ferrovia atravessa, alcançou-se um modelo de fichamento para ser aplicado na área de estudo (Figura 01). Para isso, foram considerados dados de identificação do próprio documento, como sua numeração e destaque em negrito do município relacionado, bem como dados gerais do município, tais como população, área e densidade, de acordo com as informações do IBGE/censo 2010.

Dentre os aspectos de avaliação, verificou-se a base da economia dos municípios, além do ano de fundação da cidade, a fim de estabelecer relação com a chegada dos trilhos na localidade. Por fim, os dados referentes à posição da Ferrovia em relação à cidade, uso do solo, edificações de interesse de preservação em proximidades da Ferrovia, ambiência e presença na paisagem, além dos valores atribuídos à estação. Essa avaliação permite, em certa medida, traçar um panorama das estações servidas pela EFVM, bem como da própria Ferrovia em relação à cidade e da cidade em relação à paisagem ferroviária.

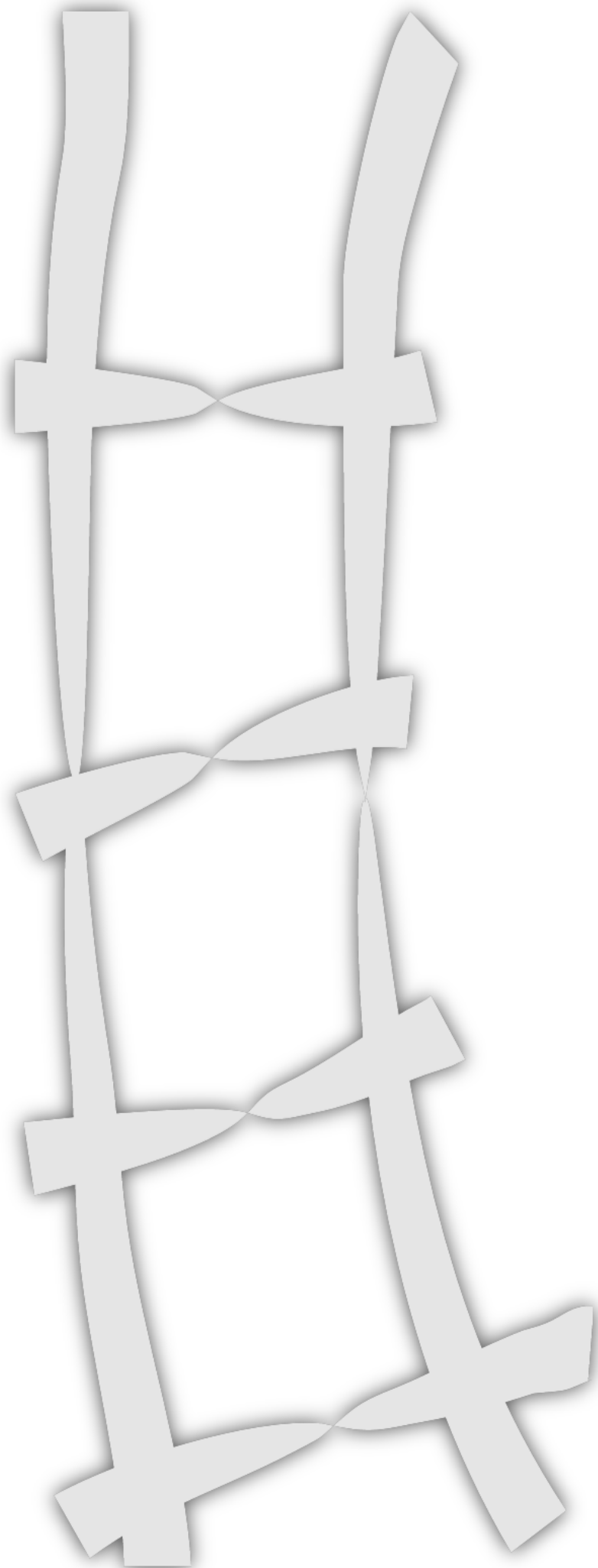
FICHA - PAISAGEM FERROVIÁRIA PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS – EFVM		xx/21
CARIACICA - FUNDÃO - IBIRAÇU - JOÃO NEIVA - COLATINA - BAIXO GUANDU - AIMORÉS - RESPLENDOR - CONSELHEIRO PENA - GALILÉIA - TUMIRITINGA - GOVERNADOR VALADARES - AÇUCENA - PERIQUITO - BELO ORIENTE - IPABA - IPATINGA - TIMÓTEO - ANTÔNIO DIAS - NOVA ERA - ITABIRA*		
MUNICÍPIO/ UF:		
ESTAÇÃO(ÕES) NA LOCALIDADE:		
ÁREA (KM²):		POPULAÇÃO (HAB.):
		DENSIDADE (HAB./KM²):
DATA DE FUNDAÇÃO DA CIDADE:	<input type="checkbox"/> Fundação anterior à EFVM na localidade <input type="checkbox"/> Fundação posterior à EFVM na localidade	
ECONOMIA ATUAL:		
CONTATO PREFEITURA MUN.:		
POSIÇÃO DA ESTAÇÃO EM RELAÇÃO À LINHA FÉRREA:		
a)  b)  c) 		
(a) estação intermediária; (b) estação de ponto final; (c) estação de retorno. Fonte: Cloquet, v. 4, 1900, p. 517		
DESCRIÇÃO:		
POSIÇÃO DA FERROVIA EM RELAÇÃO À CIDADE*:		
<input type="checkbox"/> Central; <input type="checkbox"/> Tangencial; <input type="checkbox"/> Periférica * Considera-se central, quando a ferrovia representa um marco divisor físico na cidade, ou em parte dela; Considera-se tangencial, quando a ferrovia se relaciona marginalmente com a cidade; Considera-se periférica, quando a ferrovia possui nenhuma ou quase nenhuma interferência física na cidade pela qual atravessa.		
DESCRIÇÃO:		
ALTERAÇÃO DO TRAÇADO DA FERROVIA:		
<input type="checkbox"/> Inalterado (traçado original permanece) <input type="checkbox"/> Alterado (traçado original <u>não</u> permanece)		
DESCRIÇÃO:		
USO DO SOLO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:		
<input type="checkbox"/> Residencial <input type="checkbox"/> Comercial/Serviços <input type="checkbox"/> Industrial <input type="checkbox"/> Institucional <input type="checkbox"/> Zona mista <input type="checkbox"/> Lazer/recreação <input type="checkbox"/> Não-urbano * A zona mista congrega os usos residencial, comercial e serviços. A zona de lazer e recreação, à sua vez, inclui as grandes áreas verdes urbanas, como parques, hortos, etc. Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.		
DESCRIÇÃO:		
EDIFICAÇÕES DE INTERESSE DE PRESERVAÇÃO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:		
<input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> Não avaliado * Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.		
DESCRIÇÃO:		
TÉCNICA CONSTRUTIVA*:		
* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.		
ANÁLISE ARQUITETÔNICA*:		
* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.		

BREVE HISTÓRICO DA CIDADE E SUA INTERAÇÃO COM A FERROVIA:		
AMBIÊNCIA/PRESENÇA DA FERROVIA NA PAISAGEM:		
VALORES*: * Fonte: RIEGL, Alois . O Culto moderno dos monumentos: sua essência e sua gênese. Tradução Elaine Ribeiro Peixoto e Albertina Vicentine. Goiânia. 2006.	REMEMORAÇÃO	<input type="checkbox"/> Histórico <input type="checkbox"/> Antiguidade <input type="checkbox"/> Documental
	CONTEMPORANEIDADE	<input type="checkbox"/> Etnográfico <input type="checkbox"/> Arquitetônico <input type="checkbox"/> Contemporaneidade
REGISTROS GRÁFICOS E/OU FOTOGRÁFICOS/CROQUIS:		
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: *O trecho escolhido para a presente pesquisa se refere ao trajeto proposto em definitivo para a EFVM, o "caminho do minério de ferro" - Cariacica a Itabira.		

Figura 01: Ficha de identificação - paisagem da EFVM.
Fonte: Tamara Lopes Teixeira.

Portanto, essa pesquisa propõe o estudo histórico e morfológico do desenvolvimento das localidades do médio e baixo Rio Doce, em função do advento da Estrada de Ferro Vitória a Minas, com apontamentos para o potencial de preservação da memória e para a sua relevância no processo histórico, cultural e urbano das zonas de influência associadas à atividade ferroviária produtiva até os dias de hoje¹. Por fim, o conjunto desses elementos de análise e conhecimento permitem reflexões sobre o processo de gestão da paisagem ferroviária relacionada na região.

¹ Atualmente, segundo a gestora da EFVM, essa ferrovia conta com números expressivos no contexto do transporte ferroviário no Brasil. Com cerca de 110 apoios, entre estações e paradas, a estrada possui uma malha ferroviária total de aproximadamente 900 km que representa 3,1% das linhas férreas brasileiras, sendo responsável por 40% das mercadorias transportadas no Brasil (VALE, 2011).



CAPÍTULO 1

Capítulo 1

PRIMEIROS ENTENDIMENTOS

1.1. Paisagem cultural associada à atividade ferroviária

Recorre-se a Ulpiano Bezerra de Meneses (2002) para refletir sobre o termo *paisagem cultural*, considerado “extremamente amplo, cheio de veredas que se multiplicam e, alternativas que não se excluem” (MENESES, 2002, p. 29).

O tema *paisagem* não se restringe ao viés da geografia física, mas decorre também da pintura artística, do paisagismo (campo da arquitetura e urbanismo), da ecologia, da poesia, dentre outros campos, difundindo a discussão em torno da vasta possibilidade de sua abordagem (MENESES, 2002, p. 29).

Procura-se entender a paisagem cultural como o produto estabelecido entre os fenômenos de interação - agentes que recebem a ação (meio natural) e, agentes que a incitam (ações humanas) – inseridos no tempo e no espaço. Essa ideia pode, em algum momento, gerar o pressuposto da preservação, enquanto tais fenômenos são identificados (CORRÊA; ROSENDAHL, 1998, p. 7).

No entanto, a interação dos fenômenos se dá de maneira dinâmica e humanizada no espaço, pois para além das interferências humanas, há por meio delas, implicações que seriam o próprio modo de pensar, denominada representação cultural. Georges Bertrand (1971) propõe que:

A paisagem não seria a simples junção de elementos geográficos (...), mas a combinação dinâmica, estável, dos elementos físicos, biológicos e antrópicos, porque a paisagem não é apenas natural, mas é total, com todas as implicações da participação humana (BERTRAND, 1971, p. 88).

Os desdobramentos da Revolução Industrial, com a disseminação das ferrovias impuseram uma nova percepção da paisagem que alterou o enquadramento em moldura para a valorização da descontinuidade e da ampliação da escala de apreensão da paisagem, especialmente, a paisagem urbana. Yáziqi (2002) propõe que “a descontinuidade tempo-espacial, a sequência, a velocidade, a transitoriedade tornam a paisagem algo decomposto”. E, para além da apreensão em apenas “um

golpe do olhar” a experiência e participação do indivíduo na construção da paisagem tende a ser “parcelar, fragmentada, atomizada” (YÁZIGI, 2002, p. 47).

Comumente, a paisagem contemporânea das cidades é identificada como caótica e desarranjada, tanto em sua disposição e ordenamento espacial, como em suas representações simbólicas. Logo, o modelo de qualidade do espaço se volta para as paisagens do passado, pouco transformadas e degradadas. (LUCHIARI, 2001, p. 21).

O olhar “tecnológico” da paisagem, neste caso ferroviária, que Antoine Picon (2000) caracterizou como “invasão da angústia”, trata de uma percepção que “não mais encontra paz de alma e confiança tranquila que sempre se acostumou atribuir à paisagem”. Diante disso, a visão fragmentada no tempo e espaço estrutura a paisagem de acordo com o consumo das massas, com a interposição de objetos que, por vezes, tendem a se tornar obsoletos (YÁZIGI, 2002, p. 47).

O olhar fragmentado e, portanto, contextualizado da paisagem manifesta uma prova “de sentimentos de gerações, de acontecimentos públicos, de tragédias privadas, de fatos novos e antigos” (ROSSI, 1995, p. 3).

Tais fatos podem ser apreendidos por meio de relações, formas, funções, organizações, sistemas, entre outros. A paisagem amplia seu campo de percepção, e insere no rol de estudo e intervenção, todo tipo e escala de paisagem, ou seja, “a dinâmica urbana impõe reflexões sobre a preservação da paisagem que não sejam restritas ao estudo exclusivo de visibilidade do objeto de valor paisagístico consagrado”, nas palavras de Eneida Mendonça e Martha Campos (2007).

Os objetos e as coisas que se estabelecem no corpo social se imbuem de sentido e simbolismos na medida em que lhes são atribuídos valores. Estes, por sua vez, surgem a partir das interações entre os indivíduos e, desses, com os objetos correlatos, suscitando sua relação com a memória.

Se os objetos permanecem apenas como signos apesar do poder de sua figuração simbólica dos modos de vida, os relatos, falados ou escritos, esboçam o possível das cenografias da memória (JEUDY *apud* FILHO; SILVEIRA, 2005, p. 38).

A ferrovia integra a paisagem de forma interdependente com os processos que configuram o espaço cultural. Segundo os autores, “os objetos que existem juntos na paisagem, existem em inter-relação”, remetendo à consciência de geografia (lugar) e história (tempo) nas práticas humanas, além das interações econômicas e novas demandas técnicas (CORRÊA e ROSENDAHL, 1998, p. 8).

Em contrapartida, Augustin Berque (1990) partilha que a paisagem, apesar de ser, a *priori*, objetiva, ou seja, considerada objeto de apropriação sensorial, o conceito extrapola tal dimensão. O objeto apreendido pela visão incide em outros sentidos, assumindo representação simbiótica. Dessa forma, propõe a *natureza cultural* como resultado das interações da estrutura da paisagem. Para Berque (1990):

A paisagem não é um objeto. Para compreendê-la, não basta saber como se agenciam morfologicamente os componentes do ambiente, nem como funciona a fisiologia da percepção (...) é preciso também conhecer as determinações culturais, sociais e históricas da percepção – isto é, aquilo que constrói a subjetividade humana (BERQUE *apud* YÁZIGI, 2002, p. 26).

No que diz respeito à apreensão objetiva e subjetiva da paisagem cultural, admitem-se quatro dimensões para análise, conforme Corrêa e Rosendahl (1998): A dimensão **morfológica** trata de um conjunto de formas criadas a partir de intervenções das práticas humanas sobre base natural; A dimensão **funcional** é baseada nas relações entre o homem, o meio social que configura a todo o momento e o espaço natural; A dimensão **histórica** privilegia a produção da ação humana no espaço, ao longo do tempo; E, por fim, a dimensão **simbólica** prevê a paisagem como produtora de valores, crenças, mitos e utopias, sendo portadora de significados (CORRÊA; ROSENDAHL, 1998, p. 9).

A partir dos estudos realizados pela UNESCO² durante a Convenção do Patrimônio Mundial (1972), o conceito de paisagem cultural se firma como o conjunto de bens que surgem das interações entre o homem e a natureza. Esses exemplares revelam as transformações sociais e os estabelecimentos humanos ao longo dos tempos, sob a influência dos condicionamentos materiais, relacionados ao ambiente natural em sucessivos empreendimentos sociais, econômicos e culturais (CONVENÇÃO PARA A PROTEÇÃO DO PATRIMÔNIO MUNDIAL, CULTURAL E NATURAL, 1972).

²“Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura”.

Em contraponto ao conceito apresentado pela UNESCO, o IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - durante a Convenção para salvaguarda do patrimônio cultural, realizado em 2003, ampliou o debate para o pressuposto de um estudo voltado à preservação, com finalidade de transmitir o conhecimento em termos geracionais. Portanto, a paisagem cultural passa a ser:

[...] a interação entre ambiente, natureza e história, gerando um sentimento de identidade e continuidade, contribuindo assim para promover o respeito à diversidade cultural e à criatividade humana (IPHAN, 2004).

A Carta de Bagé ou Carta da Paisagem Cultural (2007) no artigo 2º confirma a herança e identidade como reforçadores das práticas de preservação da paisagem cultural:

[...] A paisagem cultural é o meio natural ao qual o ser humano imprimiu as marcas de suas ações e formas de expressão, resultando em uma soma de todos os testemunhos resultantes da interação do homem com a natureza e, reciprocamente, da natureza com homem, passíveis de leituras espaciais e temporais (CARTA DE BAGÉ, 2007, p. 1).

Diante da abordagem conceitual, a paisagem cultural depende da ação humana ao longo do tempo, a partir de um substrato natural. Segundo Sauer: “A paisagem cultural é modelada a partir de uma paisagem natural por um grupo cultural”, ou ainda, podem ser “espaços resultantes de fenômenos em sua aparência, em sua trama de relações e em seu desenvolvimento histórico” (SAUER, 1998, p. 59).

Um objeto ou coisa [ferrovia] dispersa na paisagem cultural um fluxo permanente de significações que é capaz de representar aspectos únicos daquele espaço, gerando constantemente uma tensão entre o esquecimento e a memória. Assim, o objeto pode assumir tal importância quando restitui a “alma nas coisas”:

Onde o objeto (re)situa o sujeito no mundo vivido mediante o trabalho da memória, ou ainda, é da força e dinâmica da memória coletiva que o objeto, enquanto expressão da materialidade da cultura de um grupo social, remete à elasticidade da memória como forma de fortalecer os vínculos com o lugar, considerando as tensões próprias do esquecimento (FILHO; SILVEIRA, 2005, p. 39).

No espaço urbano tipicamente ferroviário, a linha férrea estabelece signos e significados ao modo de vida das pessoas, na medida em que altera a malha morfológica, o sistema viário, a escala dos lotes, dos quarteirões ou ainda, das praças. De uma forma ou de outra, a análise do traçado da cidade em relação ao traçado da ferrovia pode revelar o nível de integração entre as modalidades, ou ainda, o nível de dependência econômica, social e cultural da cidade pela ferrovia.

Cidades que mantêm a ferrovia como destaque de transporte e comunicação, bem como fator reconhecido de desenvolvimento da região, tendem a integrar o sítio ferroviário à dinâmica urbana e social.

Aimorés atende a essa descrição. A cidade se desenvolve às margens imediatas da ferrovia, com suas edificações, em sua maioria, voltadas frontalmente para a linha férrea. Apresenta integração consolidada com a via férrea, na medida em que a cidade assimila os trilhos que passam por ali, não só, utilizando o transporte como meio de locomoção, mas também estabelecendo grande permeabilidade entre os seus “lados” (Figura 02). Além disso, destaca-se a tipologia formal das edificações do entorno que procuram abarcar elementos morfológicos propostos pela estação, especialmente por seu coroamento (Figura 03; Figura 04; Figura 05) (TEIXEIRA T, 2009, p. 97).

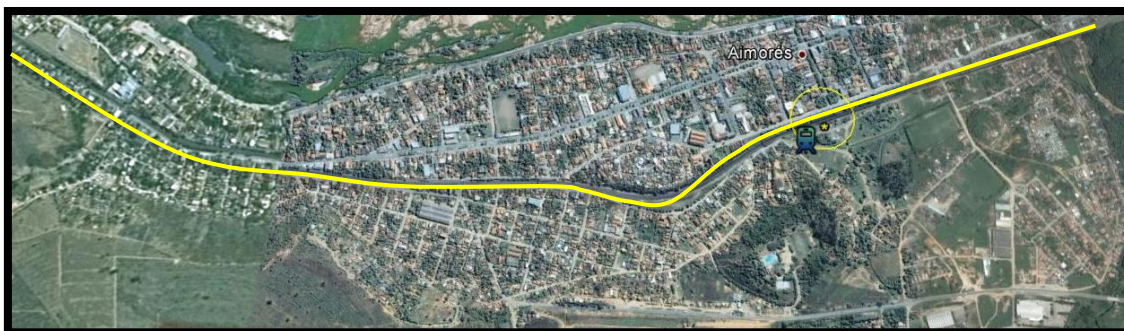


Figura 02: Aimorés, MG. Em amarelo, a EFVM que divide a cidade indicando permeabilidade.
Fonte: Tamara Lopes Teixeira.



Figura 03: Estação de Aimorés - MG, 2013.
Fonte: Tamara Lopes Teixeira.



Figura 04: Edifício histórico, com uso comercial, no entorno da estação ferroviária,
em Aimorés – MG, 2013.
Fonte: Tamara Lopes Teixeira.



Figura 05: Edifício histórico no entorno da estação ferroviária, em Aimorés, 2013.
Fonte: Tamara Lopes Teixeira.

Por outro lado, cidades que alteram a localização da estação, ou ainda que, transformam-na em parada (em geral, construídas com cobertura de telha amianto e plataforma em base de concreto) revelam os esforços para se desvincular da centralidade que as paradas do trem assumem, ao longo do tempo. O exemplo dessa situação é Colatina (Figura 06).

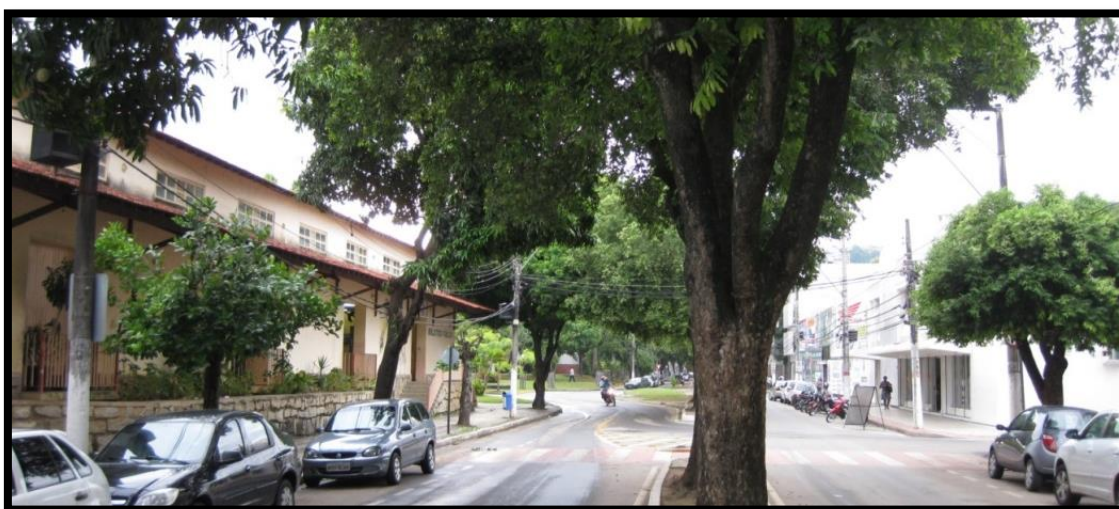


Figura 06: Antiga estação de Colatina, à esquerda, integrada na malha urbana. Atualmente abriga uma biblioteca pública e a secretaria de cultura, 2013.
Fonte: Tamara Lopes Teixeira.

A região já contou com três estações em pontos diferentes da cidade, sendo deslocada repetidas vezes para uma nova periferia (Figura 07).



Figura 07: Atual estação de Colatina - ES. À direita a ferrovia e estação, 2013.
Fonte: Tamara Lopes Teixeira.

Porém, o que se observa é que a cidade tende a se desenvolver nas proximidades da estação (Figura 08), mesmo que essa esteja mais afastada.



Figura 08: Ocupação em desenvolvimento no entorno da atual estação de Colatina - ES, 2013.
Fonte: Tamara Lopes Teixeira.

Com o intuito de compreender a influência da Estrada de Ferro Vitória a Minas na modificação da paisagem da região do médio e baixo rio Doce, bem como das reiteradas atribuições de valor ao espaço ferroviário, analisa-se o período antecedente à construção da EFVM, denominado por Teixeira (2002) como o processo de “resguardo” ante ao desenvolvimento da área, proposto pela Metrópole na fase da mineração no Brasil.

1.2. Evolução da paisagem nas zonas do médio e baixo rio Doce

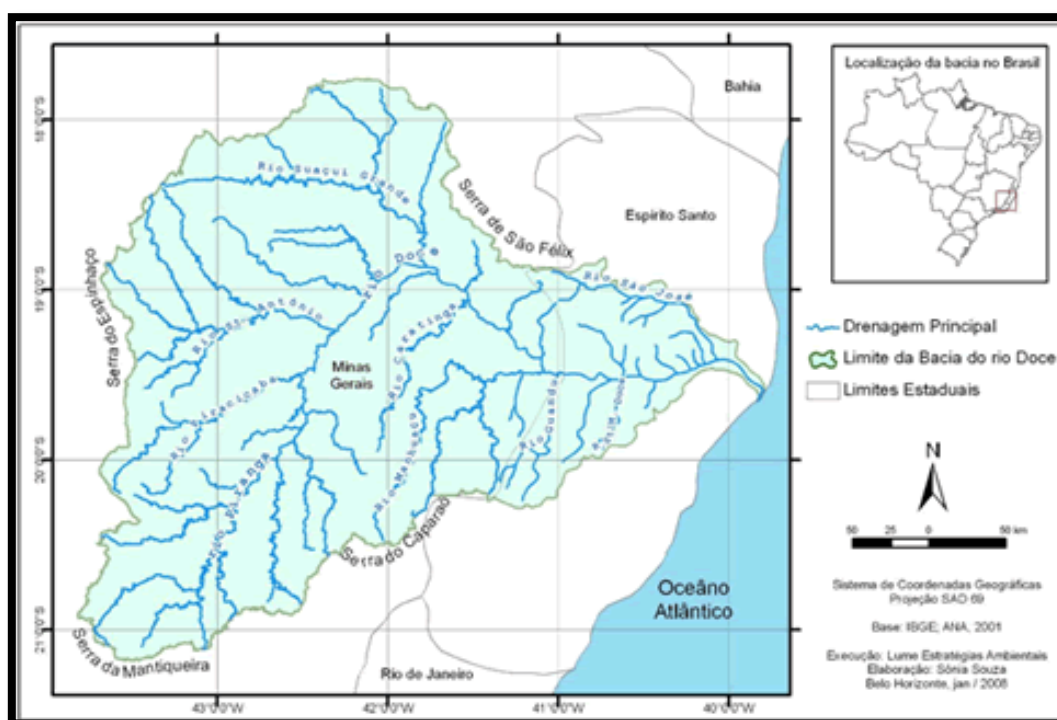


Figura 09: Bacia do rio Doce.

Fonte: <http://www.cemig.com.br>, acesso em 25/03/13.

A bacia do rio Doce (Figura 09) está localizada na região sudeste do Brasil, compreendendo uma área de drenagem, segundo o IBGE (2010), de 83.431 km², dos quais 86% pertencem ao Estado de Minas Gerais (centro-leste) e 14% ao Espírito Santo (centro-norte). A região abrange 230 municípios e a população total na Bacia Hidrográfica do rio Doce, no ano 2007, atingiu 3.8 milhões de habitantes, sendo que a população urbana representava 73,4% (IBGE, 2010). Seus principais afluentes são, pela margem esquerda, os rios Santo Antônio, Piracicaba e Suaçuí Grande, em Minas Gerais; Pancas e São José, no Espírito Santo; e, pela margem direita, os rios mineiros Manhuaçu, Casca, Caratinga, Cuieté e Matipó, e o capixaba Guandu.

A bacia está dividida em três regiões fisiográficas: o **Alto rio Doce**, que vai das nascentes até a confluência com o rio Piracicaba pela margem esquerda, nas proximidades da cidade de Ipatinga, em Minas Gerais, abrangendo uma área de aproximadamente 22.976 km²; o **Médio rio Doce**, que vai da confluência com o rio Piracicaba até a divisa entre Minas Gerais e Espírito Santo, nas proximidades da confluência com o rio Guandu, no Espírito Santo, abrangendo uma área de aproximadamente 48.802 km²; e o **Baixo rio Doce**, que vai da divisa entre Minas Gerais e Espírito Santo até a foz no Oceano Atlântico, abrangendo uma área de 11.921 km² (IBGE, 2010).

Para efeito da pesquisa, serão abordadas as zonas do médio e baixo rio Doce (Figura 10), onde está localizada a Estrada de Ferro Vitória a Minas.

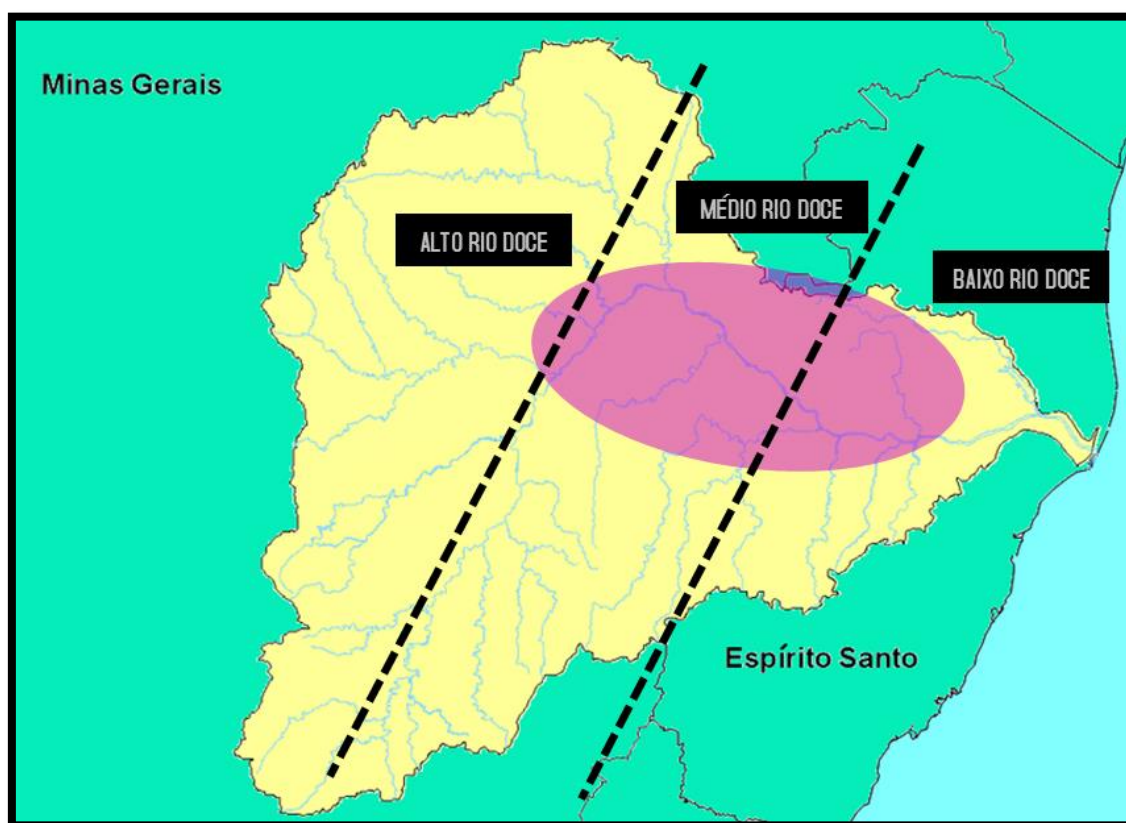


Figura 10: Bacia do rio Doce. Em destaque, a área de estudo.
Fonte: Tamara Lopes Teixeira.

1.2.1. A paisagem da região do médio e baixo rio Doce: antecedentes da Estrada de Ferro Vitória a Minas

Por muito tempo ignorado pelas frotas portuguesas colonizadoras, o rio Doce teve seu primeiro registro no mapa por Jorge Reinel, em 1540 e, sobre o fato relativamente tardio, Teixeira discorre: “(...) o rio Doce levou 40 anos para começar aparecer nos mapas com esse nome e permaneceu no resto do século XVI como uma simples referência na costa” (TEIXEIRA R, 2002, p. 44).

Os viajantes que por lá estiveram, registraram a paisagem da região do rio Doce como sendo densa e inacessível, já que era considerada “área proibida”, dominada pelos índios antropófagos, os botocudos. Um dos viajantes mais proeminentes que relatou sua experiência na região foi o príncipe Maximiliano Alexander Philip que, em 1820, descreveu a paisagem como “(...) de cenários tão soberbos e tão notáveis do ponto de vista das riquezas naturais, tem o naturalista muito com que se ocupar e experimentar as mais variadas e agradáveis emoções” (Figura 11) (TEIXEIRA R, 2002, p. 45).



Figura 11: Desenho do rio Doce, por Maximiliano A. Philip. Foi feito, provavelmente, durante visita à lagoa Juparanã, em 1820.
Fonte: TEIXEIRA R, 2002, p. 67.

Outro notável viajante, o botânico francês Augustin François César Saint-Hilaire visitou o baixo rio Doce, em 1818, e registrou sobre a paisagem às margens do rio Doce:

As espessas florestas que sombreiam suas margens impedem a ação do sol; a evaporação das águas transbordadas se efetua lentamente, continuando de um ano para o outro, e em qualquer estação é perigoso descer ou subir o rio (TEIXEIRA R, 2002, p. 69).

Hilaire ainda relatou sobre os primeiros indícios de um núcleo no interior da província do Espírito Santo, “desesperando de povoar Linhares, a administração perdoou desertores, sob a condição de se fixarem no novo lugarejo”, e segue dizendo: “alguns aventureiros, mulheres de má vida e índios que fugiam às perseguições do

Governador, juntaram-se neste núcleo e eis que o forma hoje a população de Linhares” (TEIXEIRA R, 2002, p. 69).

Strauch (1955) testifica Linhares, como “a única povoação” existente às margens do rio Doce no século XIX, e descreve:

A única povoação que existe a margem do rio Doce é a pequena villa de Linhares, antiga aldeia dos Coutins; em sua origem foi povoada pela gente ínfima da província para alí remetida da Victória a cumprir degredo, além dos desertores que buscavam aquellas mattas onde consideravam livres da perseguição da justiça...Essa villa já se comunica com a corte pelo Telegrapho eléctrico. Está situada em vasto planalto que se estende entre o rio Doce e a lagoa de Juparanã (STRAUCH, 1955, p. 62).

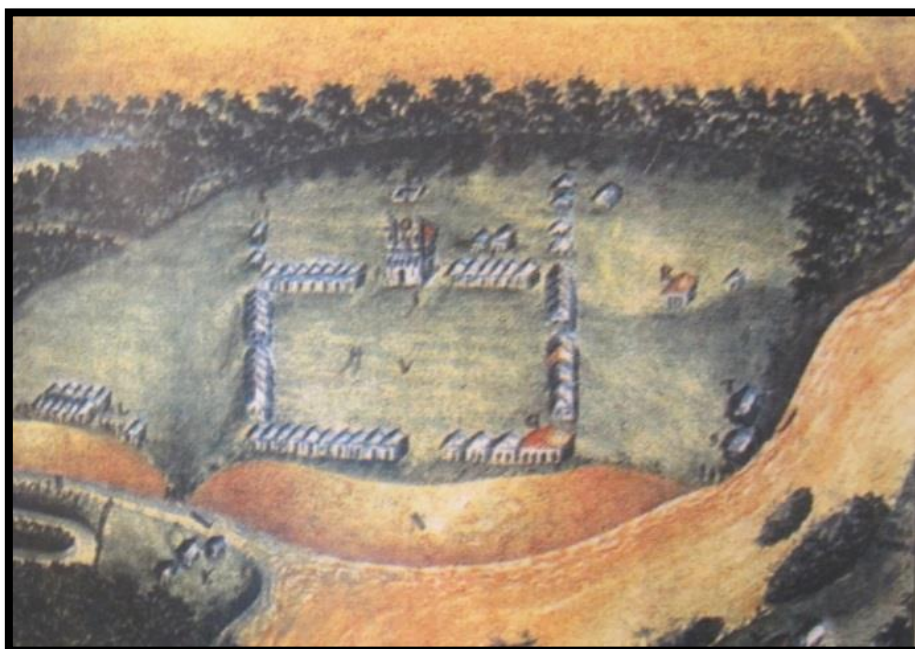


Figura 12: Gravura do Forte de Coutins (origem da cidade de Linhares, século XIX).
Fonte: TEIXEIRA R, 2002, p. 47.

De acordo com Maria Regina Celestina de Almeida (2003), a dinâmica de aglomeração de povos autóctones, desde o século XVI até a expulsão dos Jesuítas na era pombalina (1760-1808), se dava com aldeamentos, cujo objetivo era a captação de mão-de-obra para diversas atividades correntes, bem como para a segurança contra constantes ataques, além do tão comentado esforço das ordens religiosas em exercer controle cultural e social sobre essas comunidades.

Porém, esse não foi o padrão adotado na capitania de Minas Gerais, já que, uma vez instituída guerra contra os nativos da região a fim de fortalecer o sistema de segurança e fortificação do controle da Metrópole, não cabia a presença de Jesuítas que, neste caso, representavam ameaça ao controle do contrabando, explicitado na recomendação do Conselho Ultramarino: “Quanto mais caminhos houver, mais descaminhos haverá”. Por isso, tomou medidas drásticas para garantir uma extensa região vazia e inacessível, formando um escudo geográfico entre as minas - Minas Gerais e o mar - Espírito Santo (TEIXEIRA, 2002, p. 42).

Nos séculos XVII e XVIII, a era da mineração no Brasil promoveu ocupação tardia dessas zonas, já que manteve a região às margens do rio Doce como “área proibida”, a critério da Metrópole portuguesa, que pretendia evitar o contrabando de ouro pelo rio até o litoral do Espírito Santo (STRAUCH, 1955, p. 46).

Em fins do século XVIII, com o declínio do período da mineração, as populações passaram a buscar zonas férteis para estabelecer as atividades agropecuárias e, assim, foi possível planejar a ligação entre as áreas do rio Doce, que culminou com o *decreto de 1832*, que “abria o rio à navegação, oferecendo ainda inúmeras concessões e privilégios à companhia que se organizasse com esse objetivo”. Apesar disso, somente em 1879, a navegação regular, num pequeno trecho do rio Doce teve início. Essa realidade perdurou até a chegada da Estrada de Ferro Vitória a Minas, no início do século XX (STRAUCH, 1955, p. 46).

Portanto, a paisagem se modificou pouco do século XVI até final do século XIX. Nesse período, alguns viajantes, mineradores e oficiais da Corte Portuguesa passavam pela região do rio Doce e destacavam a imponência da vegetação e a obscuridade do desconhecido. Ora, num contexto de privação de elementos essencialmente culturais desenvolvidos a partir de aglomerações geográficas – aldeamentos ou núcleos urbanos - o que se tem como antecedente à ferrovia na região do rio Doce é, predominantemente, a paisagem natural. Daí a constância no relato dos aspectos naturais, como o rio e a mata adensada.

Decerto que, em considerável escala reduzida, as comunidades tradicionais que ali resistiram, conformaram o espaço suficiente à subsistência. No entanto, somente com a chegada da ferrovia, as consequências que com ela trouxeram, viabilizaram o ajuste na relação e escala entre os elementos morfológicos urbanos que constituem uma paisagem controlada, coesa em sua dimensão e forma.

Pouco antes, no Brasil imperial (1822 e 1889), de acordo com mapa da província do Espírito Santo (Figura 13), foi possível identificar a colonização de terras capixabas até Natividade (Aimorés), às margens do rio Doce, iniciada pelo Dr. França e Leite (ACERVO FUNDAÇÃO BIBLIOTECA NACIONAL – SEÇÃO CARTOGRAFIA).



Figura 13: Mapa das possessões e colonizações iniciadas, no império brasileiro, nas margens do rio Doce. Província do Espírito Santo.

Destaque, em verde – Propriedades de França Leite; em azul – rio Doce.

Fonte: ACERVO FUNDAÇÃO BIBLIOTECA NACIONAL – SEÇÃO CARTOGRAFIA. Alterado pela autora.

O adentramento da ferrovia, no início do século XX, alterou a paisagem, oportunizando a apropriação por espaços já constituídos, mas também a formação de outros núcleos, contribuindo para a configuração de identidade local vinculada à atividade ferroviária. Com isso, a paisagem assumiu elementos referenciais de modo tão brusco com a

travessia dos trilhos, que estabeleceu sequências espaciais que contribuíram para o afastamento do determinismo natural ao exercitar o olhar para as “novas” possibilidades de interações sociais (TEIXEIRA R, 2002, p. 67).

No entanto, segundo Strauch (1951), o advento da ferrovia não estabeleceu o desenvolvimento da zona, de imediato, sendo considerado, inicialmente, “fenômeno de grandeza relativa e passageira”, já que as cidades do vale do rio Doce se desenvolveram de forma esparsa, afirmou que “a distribuição da população é das mais rarefeitas, notando-se, no entanto, certos adensamentos que correspondem a áreas onde a retirada de mata foi mais profunda” (STRAUCH, 1955, p. 63).

Iniciada em 1903, a construção da Estrada de Ferro Vitória a Minas se estendeu até 1914, quando foi interrompida por falta de investimentos estrangeiros, em decorrência da Primeira Guerra Mundial. Retornaram os trabalhos em 1922, rumo ao centro de extração de minério de ferro, em Itabira, sendo concluída somente em 1943.

Porém, como mencionado, mesmo com a construção da ferrovia, a ocupação da região do médio e baixo rio Doce era incipiente. Com isso, em 1924, quando as obras já tinham avançado, o presidente da Companhia Estrada de Ferro Vitória a Minas disse em seu relatório: “A rica e virgem região do vale do rio Doce e de seus principais afluentes não se tem desenvolvido como era de esperar; devido à falta de habitantes nessa zona” (ARARIPE, 1954, p. 84).

No entanto, com o aumento dos interesses pela extração, transporte e exportação do minério de ferro, os investimentos e esforços recaíram sobre a ferrovia, sendo realizados projetos de remodelação do traçado e melhoramentos no sistema de transporte, bem como a criação da Companhia Vale do Rio Doce, em 1942. A partir daí e, em especial a partir da década de 60 e 70, as cidades se desenvolveram e algumas delas se tornaram polos da região do vale do rio Doce.

1.2.2. Trabalho e produção: O valor do espaço na paisagem ferroviária

A abordagem da paisagem cultural ferroviária envolve a materialidade dos objetos caracterizados como memória coletiva e sua subjetividade associada ao trabalho e modo de produção. Tendo em vista a dinâmica acelerada dos processos sociais, as demandas são constantemente alteradas e as noções de preservação se deparam

com duas frentes de atribuição de valor ao objeto: aquela respaldada por legislação própria e, aquela cujo caráter tradicional influencia o modo de vida dos indivíduos, por gerações (GONÇALVES, 2005, p. 31).

Com isso, Arantes (2008) diz que “todo grupo humano” pode selecionar diferentes valores aos objetos, conforme suas vivências particulares e sociais, com a configuração de estruturas e elementos que “constituem os marcos de tempo-espaço que balizam seus territórios e práticas sociais”.

A acepção de valor nos processos de engajamento para preservação de exemplares arquitetônicos e urbanísticos pressupõe, sob o preceito do capitalismo, transformações profundas nas relações sociais e econômicas. Para além das atribuições de valor com vistas à preservação da história e das relações sociais desenvolvidas em uma localidade, o aspecto produtivo associado ao trabalho humano se apresenta com fundamental contribuição para se preservar edificações ou conjuntos de edificações, como herança do patrimônio industrial (RIBEIRO; TEIXEIRA T, 2012, p. 1).

No enfoque da cidade capitalista, Costa e Moraes (1987) afirmam que a consolidação de um novo modo produtivo não se restringe a uma evolução na escala produtiva ou de espaços correlatos a ele, pelo contrário, esses espaços ou elementos conformadores da cidade, tais como edifícios, ruas e praças e quaisquer outras materialidades da cidade transcendem em muito àquilo que nos é apresentado pela observação de seu aspecto físico, trata-se de um desdobramento do modo produtivo.

Ressalta ainda que a cidade capitalista representa, para o capital, o objeto e o meio pelo qual incide a realização de lucros, sendo essa, a condição geral de reprodução da atividade produtiva, sustentando os processos capitalistas recorrentes na cidade. Com isso, as ações de forças produtivas e econômicas interferem diretamente na materialidade social, com forte atribuição de valor ao espaço (RIBEIRO; TEIXEIRA T, 2012, p. 4).

O fomento ao capitalismo, quanto à acumulação centrada na produção industrial e no trabalho assalariado, debate os limites de sociabilidade que se dissolvem, dando lugar a uma nova realidade das relações mundializadas: o espaço global. Com isso, a análise de cidades comprometidas com o processo de desenvolvimento econômico, por meio de uma intensa produção industrial, direciona a reflexão para uma escala mais ampliada, com destaque para uma renovada percepção das interferências dos

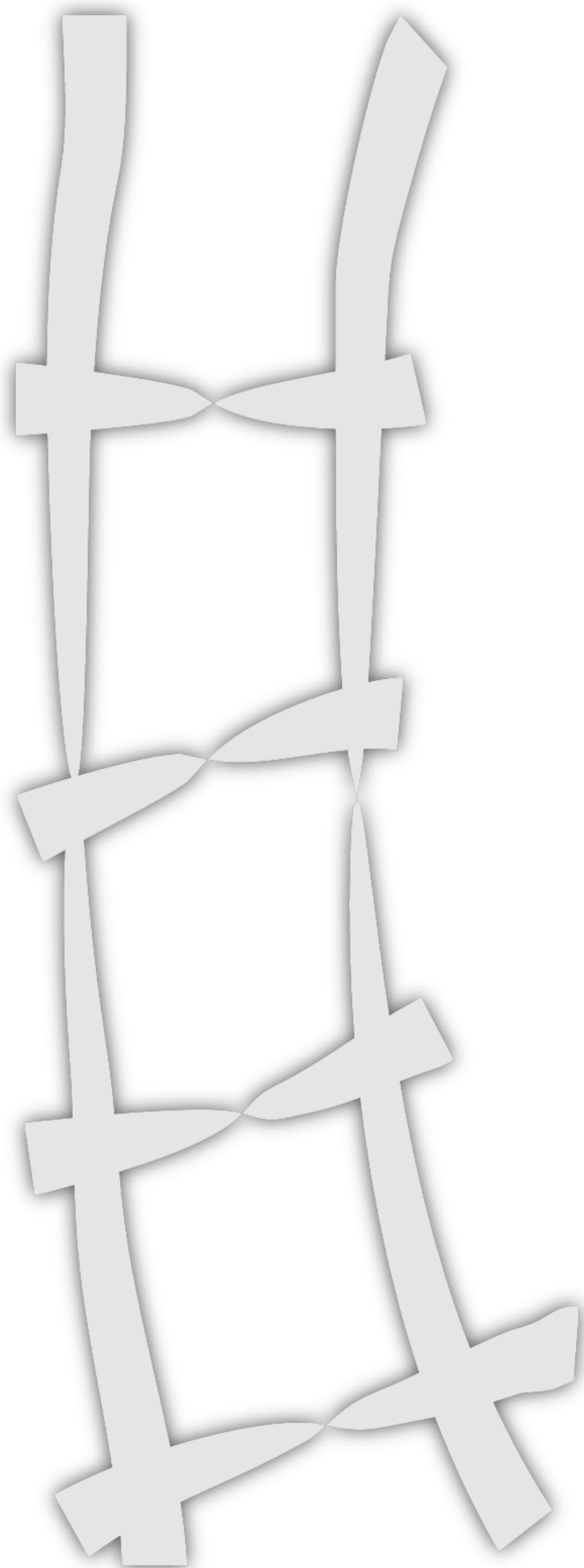
equipamentos industriais na dinâmica das cidades (RIBEIRO; TEIXEIRA T, 2012, p. 4).

No que diz respeito ao desenvolvimento industrial, durante o século XVIII, novas ideias econômicas marcaram a economia política, sobretudo na França e Inglaterra. Entre as ideias, havia uma abordagem em torno da livre concorrência e as forças de mercado que garantiam os direitos individuais do produtor, em contraponto à intervenção estatal, próprio do pensamento anterior. Inicia-se o processo, que é intensificado no século seguinte, com tentativas de atribuir valor ao trabalho (acumulação de capital *versus* oferta mão-de-obra), bem como ao modo de produção, que, em certos casos, se criava um incentivo à “desruralização” da produção para afirmar a atividade industrial, revelando um forte interesse em conferir valor ao trabalho assalariado com vistas ao desenvolvimento econômico no espaço urbano (COSTA; MORAES, 1987, p. 93).

Com o advento da Revolução Industrial, a partir da segunda metade do século XVIII, evidenciou-se a necessidade de justificar ideologicamente a relevância de um modo de produção centrado na exploração do trabalho e na apropriação privada do lucro. Aliado a isso, a burguesia objetivava formular um conhecimento cientificamente aceito para os fenômenos próprios de um sistema econômico recente e complexo (COSTA; MORAES, 1987, p. 93).

Para qualquer processo social, o debate sobre valor e trabalho é abordado como categoria essencial à “materialidade social”. Para a avaliação da prerrogativa do valor atribuído, a relação sociedade-espaço se torna a analogia do valor-espaço, ao ser afirmado pelo trabalho humano. Portanto, “a construção de formas humanizadas sobre o espaço, a perenização (conservação) desses construtos, as modificações quer do substrato natural quer das obras humanas, tudo isso representa criação de valor” (COSTA; MORAES, 1987, p. 122).

A Ferrovia Vitória a Minas fomentou a consolidação de boa parte dos núcleos urbanos do médio e baixo rio Doce, na medida em que vinculou a produção e circulação à formação de núcleos interdependentes, evidenciando aspectos de prolongamento e permeabilidade do espaço. Logo, “a tendência do desenvolvimento das trocas e da circulação, em geral, é a de incorporar ao circuito econômico, espaços cada vez mais dilatados” (COSTA; MORAES, 1987, p. 122).



CAPÍTULO 2

Capítulo 2

A ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS

2.1. Os processos de ocupação e povoamento na zona do rio Doce com a chegada da Estrada de Ferro Vitória a Minas

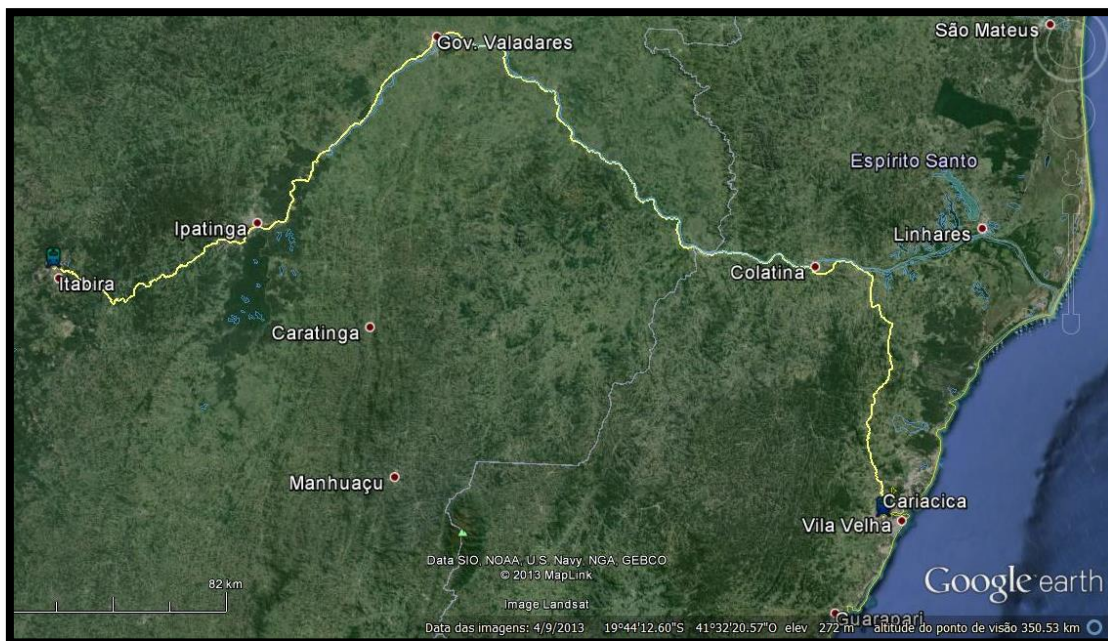


Figura 14: Atual trecho da EFVM – Vitória (ES) a Itabira (MG), aprox. 600 km.

Fonte: Tamara Lopes Teixeira.

2.1.1. O rio Doce e suas zonas de influência

A fixação de núcleos do lado do estado de Minas Gerais foi mais bem sucedida e se processou “à feição de um cerco”, em todas as direções. Assim, com a descoberta dos grandes depósitos de ouro no interior de Minas Gerais, o interesse por outras reservas de ouro conduziu à procura por outras minas, especialmente com a decadência do ouro na região do triângulo mineiro (ARARIPE, 1954, p. 20).

Do lado do Espírito Santo, não houve, durante os séculos XVII e XVIII, fixação em direção ao rio Doce, “do lado espírito-santense, foi fixado em Pôrto de Souza, um pouco abaixo da foz do rio Guandú, em 1800; e Coutins, em 1791, próximo à foz” (ARARIPE, 1954, p. 20).

Com o início da construção da Estrada de Ferro Vitória a Minas, em 1903, o processo de ocupação e povoamento das áreas “afetadas” pelos trilhos se deu de maneira distinta. Segundo Araripe, por ter sido via de penetração, especialmente do norte da Província Espírito-santense, a ferrovia desbravou regiões “inóspitas, despovoadas,

improdutivas, cobertas de densa floresta e insalubres”. Em todo caso, essa ocupação foi considerada esparsa e, em alguns casos, reversa, provocando o despovoamento de algumas regiões (ARARIPE, 1954, p. 30).

A tentativa frustrada de ocupação das zonas do médio e baixo rio Doce foi atribuída principalmente à insalubridade do vale que não favorecia a fixação humana (ARARIPE, 1954, p. 30).

Assim, as dificuldades se intensificavam na medida em que os trilhos se interiorizavam como relata o engenheiro da ferrovia, Dr. Araripe, quanto à presença de “índios extremamente hostis”, como os Botocudos e os Crenaques, além da ocorrência de chuvas torrenciais, poucos recursos financeiros, calor escaldante, doenças tropicais em profusão; entre elas, a malária que dizimou a mão-de-obra da Ferrovia em tal proporção, que o presidente da Vitória a Minas, Dr. Teixeira Soares destacou no relatório aos acionistas, em 1908: “O ano não correu tão auspicioso quanto antevíamos por ocasião da aludida reunião” (ARARIPE, 1954, p. 52).

A pouca navegabilidade no rio Doce também contribuiu para a dificuldade no processo de povoamento efetiva da região, como afirma Araripe (1954, p.81): “As condições da barra do rio tornam, porém, a navegação muito precária, demorada e perigosa”. Dentre os destaques da precariedade na ocupação humana,

O encachoeiramento do rio Natividade para montante, a impenetrabilidade das florestas, o seu clima agressivo, foram os fatores primordiais que impediram a ocupação, desbravamento e povoamento da orla ribeirinha e consequente conquista dos vales e encostas (ARARIPE, 1954, p. 82).

Aliado a isso, grande parte dessas áreas, ao longo do rio Doce pertenciam a alguns latifundiários, além das propriedades da Belgo-Mineira que exploravam lenha e carvão para a siderurgia. Em questão de alguns anos, a paisagem de mata densa da qual se referiam os viajantes entre os séculos XVI e XIX foi sendo reduzida, entre Nova Era e Rio Piracicaba até Coronel Fabriciano (STRAUCH, 1955, p. 51).

Outro fator que dificultou a ocupação das regiões do vale do rio Doce foi a falta de contingente humano, sendo amenizada com os estímulos à imigração. Portanto, a vinda de estrangeiros foi fator de destaque para a região do rio Doce, já que o incentivo à interiorização era evidente pelo Governo Federal da época, a fim de

salvaguardar as terras contra invasões, além de configurar uma tentativa de conter a disseminação dos índios Botocudos e Crenauques, considerados povos sem qualquer possibilidade de serem “civilizados”; e com isso, eram vistos como forte ameaça à segurança (STRAUCH, 1955, p. 51).

Em 1924, o então presidente da Companhia Estrada de Ferro Vitória a Minas, destacou em seu relatório que “a rica e virgem região do vale do rio Doce e de seus principais afluentes, não se tem desenvolvido como era de esperar; devido à falta de habitantes nessa zona” (ARARIPE, 1954, p. 84).

Em 1929, a *sociedade colonizadora de Varsóvia* conseguiu do governo brasileiro a concessão de 50.000 hectares de terra no alto curso do rio São José onde se iniciou a “colônia de água branca”, com 252 famílias vindas da Polônia. “Foi a primeira e única tentativa de colonização dirigida, o que predominou foi a ocupação espontânea” (ARARIPE, 1954, p. 31).

Apesar das dificuldades, algumas condicionantes foram levadas em consideração para o povoamento que se estendia timidamente pelo vale, “as condições do solo, a hidrografia, a situação tradicional do povoamento, a rede de estrada de ferro e de rodagem e, finalmente, o tipo de economia predominante” (STRAUCH, 1955, p. 51).

Somente a partir da década de 1940 a presença da estrada marcou o desenvolvimento da zona,

Salpicando de povoações o seu percurso, exigiu do governo mineiro não só a criação de patrimônios para abrigar os núcleos nascentes como ainda o desmembramento dos mesmos, dos municípios primitivos, tal a força de expansão que se operou (ARARIPE, 1954, p. 84).

Segundo Tartarini (2005), a lógica urbana associada à ferrovia foi, na América Latina, de modo geral, determinada pelo mercado internacional, sendo os povoados, a derivação direta da nova integração territorial. Para ele,

El ferrocarril, vía de salida de materias primas y llegada de inmigrantes, permitió la fundación de colonias, ya sea por las mismas compañías ferroviarias, por iniciativa de propietarios de las tierras o bien por empresas de colonización. En algunos de ellos la base económica principal fueron los propios talleres y depósitos ferroviarios, en otros fueron las industrias (ingenios azucareros,

poblados saliteros, poblados tanineros, etcétera) de cuya suerte dependió estrictamente la supervivencia del poblado (TARTARINI, 2005, p. 38).

No entanto, o marco para a ocupação efetiva das regiões do médio e baixo rio Doce foi o saneamento da região, realizado pelo Serviço Especial de Saúde Público (SESP), na década de 1940, solicitado por uma comissão de sanitaristas brasileiros e norte-americanos. O intuito era empreender medidas para extinguir a malária, bem como, outras endemias, por meio de instalação de água potável, esgoto, assistência médica e distribuição de medicamentos às populações da vasta zona do vale do rio Doce (STRAUCH, 1955, p.187).

Por carta, em 1940, Araripe³ escreve a Francisco Pereira, autorizando a construção do trecho entre Desembargador Drummond/MG e Itabira/MG e descreve sobre os aspectos econômicos da região: “Estão em sua maioria desmatadas e transformadas em campos para pastagens. Produz café, milho, arroz; tem criação de gado e excelentes vinhos” (ACERVO FUNDAÇÃO BIBLIOTECA NACIONAL, REF. 27, 1,1 Nº59).

O contingente de pessoas advindas do Norte e Nordeste do país ganhou destaque, pois a essas pessoas era garantido trabalhar em uma das usinas siderúrgicas ou ainda, na construção da linha férrea. Observa-se que alguns núcleos cresceram e se tornaram polos das regiões atendidas pela Ferrovia, a exemplo Colatina, no Espírito Santo, e, Aimorés, Governador Valadares e Itabira, em Minas Gerais. Strauch descreve o cenário da região do vale, na década de 1950:

Para jusante até as proximidades de Valadares acha-se o vale em fase de ocupação e com economia de caráter extrativista. As grandes matas estão sendo derrubadas e no seu lugar desenvolvem-se extensas áreas de pasto de Jaraguá. Como a pecuária no vale é ainda de pouca expressão, estes pastos crescem de tal maneira que se tornam inúteis para o gado. De quando em quando se observam pequenas roças de cereais e cana em geral localizadas nos terrenos aluviais. De maneira geral, as terras são bastante férteis, embora depois da retirada a mata, fiquem sem aproveitamento (STRAUCH, 1955, p. 62).

³Nesse período, Alencar Araripe era chefe do departamento de construção Cia. Brasileira de Mineração e Siderurgia S.A.

De acordo com descrições datadas da década de 40 e 50, o desmatamento era crescente, atestando o valor da atividade extrativista, segundo relatórios encomendados por engenheiros da CEFVM, sendo confirmado pela “regularidade de depósitos de carvão e lenha ao longo da ferrovia”. Além disso, as sedes das fazendas estavam implantadas espaçadas umas das outras, e à medida que se aproximava do entornos de Governador Valadares, mais densa a ocupação se tornava. Strauch (1955, p.62) relata que: “Vivendo em função da estrada de ferro ou da extração da lenha encontra-se uma população bem dispersa. As fazendas, sendo de pecuária extensiva, não representam valor ponderável de habitantes”.

Com a criação da Companhia Vale do Rio Doce, em 1942 e, por conseguinte, com os projetos de remodelação da via férrea realizados na década de 70 para modernizá-la e torná-la robusta economicamente, além dos novos investimentos nas usinas siderúrgicas, as cidades tomaram nova feição. A dinâmica urbana dessas regiões passou a ditar o quanto a ferrovia iria interferir fisicamente, que, por vezes, era afastada dos centros.

Em geral, a fixação humana se dava às margens da ferrovia e na medida em que o núcleo crescia em importância, a linha férrea tendia a assumir posição periférica em relação ao centro econômico e político da cidade. Em contrapartida, nas localidades em que a cidade estava vinculada por todos os aspectos sociais, a ferrovia se mantinha como um marco físico ou nó na cidade, sendo, portanto, um importante referencial.

A construção da Estrada de Ferro Vitória a Minas permitiu uma nova percepção das regiões do médio e baixo rio Doce, inicialmente com sérias dificuldades de consolidação de núcleos e povoamentos, e, em seguida com o desenvolvimento ascendente de regiões vinculadas à produção e transporte de minério de ferro, ganhando destaque internacional.

Algumas usinas se estabeleceram na região e se firmaram competitivamente no cenário internacional como referência, sobretudo, no beneficiamento do minério de ferro. Vale destacar quatro das principais empresas que se consolidaram e que operam na região estudada, a saber: USIMINAS (Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais), ACESITA (Aços Especiais Itabira), COSIGUA (Cia. Siderúrgica da Guanabara) e a CIA SIDERÚRGICA BELGO-MINEIRA.

Assim, a paisagem das regiões do médio e baixo rio Doce, pelas quais a EFVM, penetrou, apresentou uma alteração quase inexistente até o final do século XVIII com feição “perigosa e inóspita”, segundo autores, com ocupação predominante de índios.

Com o declínio do ciclo da mineração, em Minas Gerais, no final do século XVIII, a barreira de segurança instituída na região diminuiu, atraindo principalmente latifundiários. Desse modo, a ocupação se deu timidamente, gerando uma paisagem predominantemente natural até a chegada do século XX. Somente a partir da construção da EFVM, em 1903, e, sobretudo, a partir da década de 1950, logo após o programa de saneamento da região, a paisagem se alterou drasticamente, com o desenvolvimento dos núcleos populacionais, segundo confirma Araripe:

Foi necessário que aparecesse o trilho, esse elemento civilizador destemeroso, que rasgando florestas, atravessando rios, serpeando pelas várzeas e galgando montanhas, viesse ligar os dois estados – ES e MG – por um elo indestrutível e eterno, agindo como poderoso fator de assimilação social e de unificação política, favorecendo a mobilidade e a circulação das populações, desenvolvimento da produção, renovação da economia e a expansão do comércio (ARARIPE, 1954, p.82).

2.1.2. O advento da Estrada de Ferro Vitória a Minas

A delimitação temporal que marca o início da era das ferrovias no mundo se confunde com as transformações apresentadas pela Revolução Industrial, a partir da segunda metade do século XVIII, na Inglaterra. Dividida em três fases, segundo historiadores, a primeira etapa foi caracterizada pela transição da economia de base agrícola tradicional para a produção mecanizada (Figura 15), que marcada por profundas inovações tecnológicas, reinventou de modo gradual e irreversível a forma de produção nas indústrias, sendo, porém, mais percebida a partir das fases seguintes.

Sabe-se que foi nesse contexto de aprimoramento, com a busca pelo novo, mediante ruptura com métodos tidos como tradicionais e obsoletos, que a Revolução Industrial abriu precedentes para o surgimento de edificações industriais, inclusive as ferroviárias (TEIXEIRA T, 2009, p. 37).

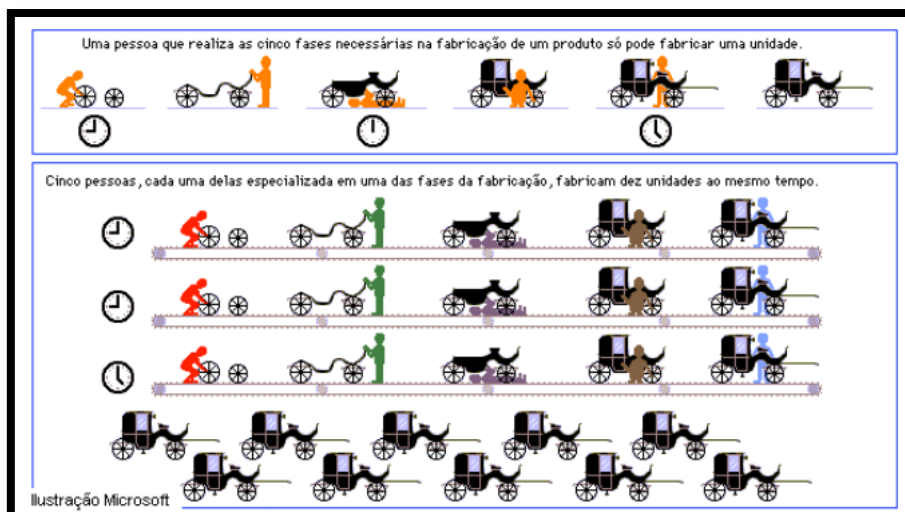


Figura 15: Ilustração da transição da economia manufatureira para a mecanização.
 Fonte: HISTÓRIA..., acesso em 14/07/2009.

O progresso tecnológico e científico no fim do século XIX inaugurou a Segunda Revolução Industrial, que estimulou a extração e beneficiamento de diversos minerais. Esse aperfeiçoamento viabilizou a aplicabilidade dos meios de transporte, bem como o aumento da produção. No Brasil, dois eventos marcaram a nova fase rumo aos projetos de viabilização para construir ferrovias, mediante estímulos à industrialização: a abertura dos portos às nações amigas, em 1808, por D. João VI e o Período Republicano, em 1889.

A necessidade de “dotar a Província de Minas Gerais de um porto de mar” foi tratada muito antes de sua construção. Relatos remontam a 1847, quando o Conselheiro Cristiano Benedito Ottoni solicitou crédito para que uma comissão de engenheiros, por meio de estudos de viabilidade, chegasse ao projeto do melhor traçado para uma linha férrea entre Minas e Vitória (ARARIPE, 1954, p. 44).

Porém, o primeiro indício de estudo concreto de viabilidade para a construção de estrada de ferro ligando o interior de Minas Gerais ao porto de Vitória se deu em 1872. Por conta da pouca expressividade do transporte fluvial pelo rio Doce considerado perigoso à navegação, o destino inicial da ferrovia seria Ouro Preto, para o escoamento de pedras preciosas. Ainda no mesmo ano, foi autorizada a garantia de 7% pelo governo para a construção da estrada de Vitória a Natividade (Aimorés) que também não foi construída, de imediato (PIMENTA, 1971, p. 118).

Em 1876, Hermilio Cândido da Costa Alves, então chefe da comissão de estudos da Estrada de Ferro Vitória a Minas, se queixa em relatório apresentado ao conselheiro Thomaz José Coelho de Almeida - ministro e secretário de estado dos negócios da agricultura, comércio e obras públicas, das graves dificuldades de mobilidade entre o litoral do Espírito Santo e o interior de Minas Gerais, a partir da província do Espírito Santo. Segundo ele:

Não existem estradas regulares que a comunique com o interior da província; não se pode assim classificar as alcantiladas e tortuosas veredas que dali diverge para O e NO e que oficialmente se conhecem com o nome de estradas de S. Pedro de Alcântara e Santa Thereza. Esses caminhos abertos em tempos remotos com o fim de comunicar a província de Minas com o porto de Vitória, não passam de simples picadas mal dirigidas, por onde torna-se excessivamente custosa a passagem de animais carregados (ALVES, 1876, p.12).

Outra queixa recorrente sobre a região do rio Doce, até o século XIX, era o que consideravam “bandos de índios botocudos” que se reuniam em aldeamentos, ou alguns, que eram “nômades e bravios como os Aymorés, de quem descendem”. Segundo Hermilio Alves (1876), os índios foram abandonando aos poucos a parte da província sul do rio Doce, e “embrenhando-se nas mattas desconhecidas do norte”. E os índios que restaram na margem direita do rio Doce, formavam “uma cabilda de cerca de vinte famílias governadas por um ancião a quem obedecem e respeitam” (ALVES, 1876, p. 15).

Porém, em 1890, o decreto nº 574 aprovou a construção de uma estrada de ferro entre Vitória, no Espírito Santo, e Peçanha, em Minas Gerais (PIMENTA, 1971, p. 118).

Após várias tentativas fracassadas, até o final do século XIX, para construção de uma via férrea entre o Espírito Santo e Minas Gerais, foi votada e autorizada à concessão da Estrada de ferro ligando Vitória a Diamantina/MG, sob o Decreto 4.337, de 1º de fevereiro de 1902:

É confirmada à Estrada de Ferro Vitória a Minas a concessão da Estrada de Ferro a que se refere o Decreto nº 1.082 de 28-11-1890, pelas cláusulas que com êste baixam assinadas pelo Ministro de Estado da Indústria, Viação e Obras Públicas, substituindo, porém, o traçado já aprovado da Estrada de Ferro Peçanha ao Araxá, por outro que, partindo da cidade de Vitória, Estado do Espírito Santo, passe por Peçanha e termine em Diamantina, Estado de Minas Gerais [...].

Capital Federal, 1º de Fevereiro de 1902 – 14º da República. M. Ferraz de Campos Salles, Alfredo Maia (ARARIPE, 1954, p. 52).

O traçado inicialmente autorizado para a construção da Estrada de Ferro Vitória a Minas pertencia à antiga estrada férrea de Peçanha (Vale do rio Doce) a Araxá (Triângulo Mineiro), ambas em Minas Gerais. O antigo trecho iniciou suas obras a partir de Araxá, o destino era chegar a Diamantina, passando por Peçanha, mas foi interrompido por falta de investimentos. Segundo o Decreto, o novo traçado deveria ter origem em Vitória, passar por Peçanha que era caminho do destino, até Diamantina (Figura 16) (ARARIPE, 1954, p. 23).

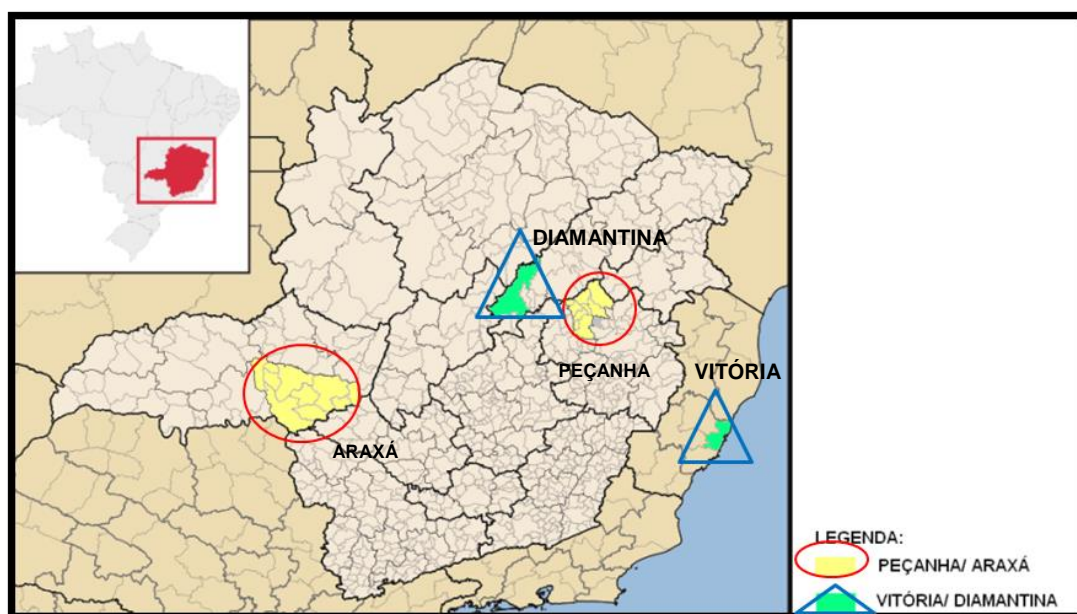


Figura 16: Mapa com indicação dos dois primeiros polos de destino da ferrovia EFVM.
Fonte: Tamara Lopes Teixeira.

O caminho de ferro aberto pela *Companhia Estrada de Ferro Vitória a Minas* partindo do litoral do Espírito Santo em direção ao interior de Minas Gerais foi notadamente um importante fator de desenvolvimento econômico e, sobretudo, urbano das regiões pelas quais percorreu. Com a exploração, inicialmente, de produtos agrícolas e, posteriormente de riquezas minerais, com a descoberta de jazidas de ferro em Itabira, a estrada representou o “elemento essencial do progresso dessa zona de influência” (ROSA, 1976).

Se na Inglaterra a expansão das ferrovias se deu em função das explosivas mudanças no perfil da demanda global que exigia novos meios de transporte, em especial para o carvão de pedra e ferro, no Brasil, particularmente no ES as ferrovias serviram como meio de viabilizar o transporte de produtos agrícolas destinados à exportação (ROSA, 1976).

E Araripe completa:

Com a Vitória a Minas realizam-se acalentados sonhos. O do Espírito Santo, em ver seu território pequeno, sem expressão econômica, ser aumentado com o aproveitamento de seu Norte, que para o Sul era improdutivo, pela inexistência de exploração, duplicando a produção agrícola, como realmente aconteceu. O de Minas Gerais, em ver sua zona limítrofe com o Espírito Santo ligada ao porto de Vitória, com isto abrindo-lhe as portas de exportação (ARARIPE, 1954, p. 130).

Dr. Pedro Nolasco, idealizador dessa ferrovia, destacou no Relatório da Companhia Estrada de Ferro Vitória a Minas, em 1903, a relevância da construção da Ferrovia para as regiões carentes de comunicação com os centros urbanos, e lembrou que a população dessas zonas, especialmente do interior capixaba, era superior a “80 mil almas” e excedia a “250 mil arrobas o café de exportação”. Por fim, Nolasco concluiu que “Seria crime se por mais tempo se deixasse a zona que descrevemos sem meios de comunicação” (ARARIPE, 1954, p. 52).

O primeiro trecho foi inaugurado em bitola métrica com 29 km, no dia 13 de Maio de 1904, margeando a baía de Vitória, em São Carlos, Porto Velho e Alfredo Maia (Figura 17).



Figura 17: Estação de São Carlos, em Argolas, Vila Velha/ES. 1935. Atualmente, Museu Vale.
Fonte: http://www.asminasgerais.com.br/rio_doce/tecer/efvm/grande001.htm. Acesso em 21/04/2013.

Idealizada pelo Barão de Mauá e concedida pela firma “Warner Brothers” aos engenheiros Pedro Nolasco Pereira da Cunha e João Teixeira Soares, a obra de construção da EFVM contratou o engenheiro Dr. Ceciliano Abel de Almeida para assinar os projetos. Além desses engenheiros, destacam-se outros importantes nomes, como Mário Carvalho, Decarliense Araripe, Percival Farquhar, Eliezer Batista e Ermílio Alves.

Em 1906, com a interiorização dos trilhos, alguns núcleos já se formavam, entre eles, Natividade (atual Aimorés), Resplendor, Lajão (atual Conselheiro Pena), Cuieté, Figueira (Governador Valadares) e Coronel Fabriciano (TEIXEIRA T, 2009, p. 48).

Em pouco mais de quatro anos foram construídos 207 km de via férrea, número expressivo, dadas as dificuldades financeiras que foram agravadas com a insuficiente produção agrícola para a manutenção da ferrovia, conforme Araripe relata:

Estavam em fase inicial os cafezais, com uma produção insuficiente para sustentação econômica do tráfego. Os outros produtos como madeiras e cereais, encontravam-se na mesma situação – a de início das atividades – sem uma tradição junto aos grandes compradores (ARARIPE, 1954, p. 73).

A construção da EFVM seguiu pelas margens do rio Doce, já que a topografia menos acidentada não exigia maiores investimentos, tornando-a menos onerosa, além de contemplar localidades mais férteis à produção agrícola e pecuária que se davam às margens do rio (TEIXEIRA T, 2009, p. 48).

Logo, Colatina se tornou o polo cafeeiro do Espírito Santo que representou a atividade sustentadora da ferrovia até o reconhecimento de jazidas de minério de ferro, cerca de uma década depois do início da construção da EFVM. Nas palavras de Rosa:

(...) as estações que iam sendo inauguradas ao longo da via férrea se transformavam em curto prazo, de simples ponto de parada, com poucas casas dos funcionários da Companhia, em progressistas cidades. Exemplo disto era o antigo arraial de Santa Maria, depois Colatina, primitivamente distrito do município de Linhares. Com a chegada dos trilhos, ela se transformou, devido ao seu grande desenvolvimento, em Sede, em 1906, de um novo município. Linhares ressentiu-se com isto, por ser um porto fluvial, vivendo do transporte da produção do vale do rio Doce (ROSA, 1985, p. 67).

Enquanto os trilhos alcançavam seu destino, até então Diamantina, os britânicos, interessados nas jazidas de minério de ferro em Itabira, conseguiram que o Governo Federal pelo decreto nº 7.773/1909 alterasse o traçado, que correspondia a Vitória-Peçanha-Diamantina, desviando-o para Itabira. “Foi essa situação que deu ensejo ao seu objetivo principal: transportar minério de ferro de Itabira ao porto de Vitória” (PIMENTA, 1971, p. 118).

Isso se deu a partir de 1908, quando o Governo Federal criou o Serviço Geológico e Mineralógico do Brasil. Em 1910, durante o XI Congresso Geológico Internacional realizado em Estocolmo, na Suécia, revelou-se que no centro do Estado de Minas Gerais, no Brasil, estavam localizadas as maiores jazidas de minério de ferro do mundo (Figura 18). O geólogo e engenheiro Gonzaga de Campos foi quem realizou a pesquisa e o reconhecimento das jazidas de ferro em Itabira. Ele constatou que o minério de ferro Itabirano apresentava 50% a 60% de ferro em sua composição, e era estimado em 5.710.000.000 de toneladas, não se levando em conta as reservas subterrâneas (PIMENTA, 1971, p. 20).

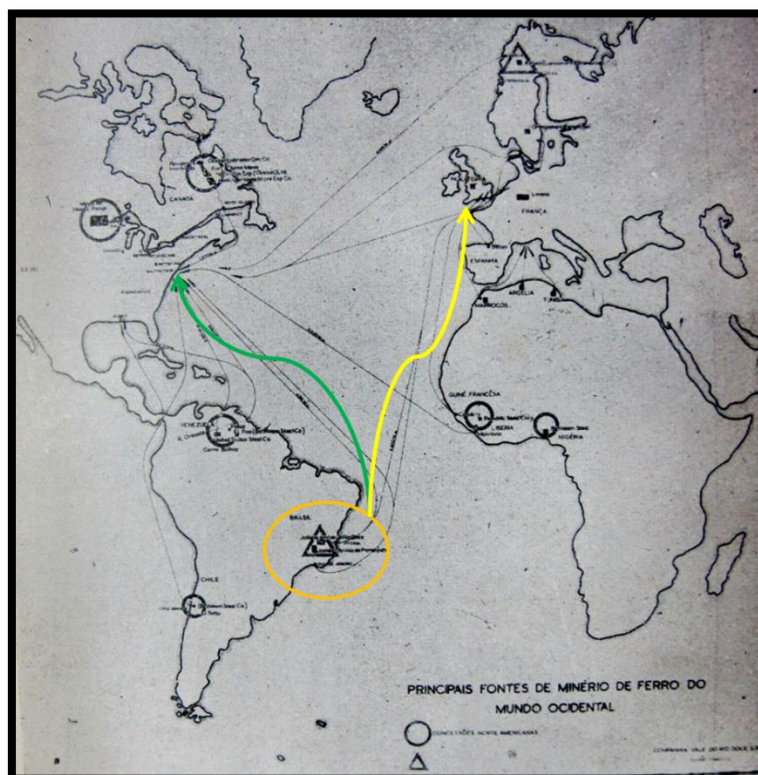


Figura 18: Mapa das principais fontes de Minério de Ferro do Mundo Ocidental. Estados Unidos e Inglaterra, principais mercados consumidores do minério brasileiro, década de 50. Fonte: STRAUCH, 1955.

Assim, em 1911, a *Itabira Iron Ore Company*, sucessora da *Brazilian Hematit Syndicate*, foi autorizada a explorar e exportar minério de ferro das jazidas de Itabira, por concessão do Governo Federal. Tão logo, alguns investidores ingleses se interessaram pelas informações contidas no relatório e, adquiriram muitas áreas dessa região, rica em minério de ferro. Assim, as pressões sobre o Governo Federal se intensificaram com o objetivo de desviar a rota da ferrovia em direção a Itabira e não mais para Diamantina, destino apresentado inicialmente.

As dificuldades enfrentadas na construção da Ferrovia Vitória a Minas não se restringiram aos primeiros quilômetros de trilhos instalados, pelo contrário, se estenderam por todo seu processo de interiorização. Em 1915, com 443 km de via férrea construída e 26 estações, todos os serviços foram paralisados em consequência da Primeira Guerra Mundial, pois sua continuidade dependia do capital estrangeiro que, naquele momento, estava voltado às despesas com a Guerra, deflagrada no ano anterior. A última estação inaugurada nessa primeira fase da construção foi *Frederico Sellow*, antiga Cachoeira Escura a 45 km de Ipatinga/MG, que foi aberta ao tráfego em dezembro de 1912.

Em 1918, a Itabira Iron passa por uma readequação de acionistas, sendo a partir de então controlada por grupos ligados à indústria de aço inglesa.

No ano seguinte, os trabalhos de construção da ferrovia até Itabira foram retomados, porém sem o vigor de antes. Enfrentaram problemas financeiros, frutos dos resultados do pós-guerra que restringiram ainda mais os investimentos e que só contribuíram para elevar os índices de instabilidade na receita pela queda dos fretes, principalmente do café que, por sua vez, aliado ao processo de formação de novos povoados até 1940, foi o sustentador da Ferrovia Vitória a Minas em tempos de crise como produto decisivo para o total das receitas do Estado.

Em 1921, a EFVM gera, pela primeira vez em toda a sua história, o lucro almejado. Em vista de maiores investimentos na ferrovia, ocorreu um aumento proporcional no escoamento da produção agrícola das fazendas localizadas às margens dos trilhos.

Em 1937, ocorre o golpe de estado no Brasil pelo então presidente Getúlio Vargas, estendendo seu governo, agora ditatorial, episódio conhecido como Estado Novo. Esse período interferiu enormemente na construção e exploração da EFVM, uma vez que foi marcado pela forte intervenção do Estado na economia, sendo concentrados

os esforços para a implantação da “grande siderurgia” e a exportação do minério de ferro.

Em 1940, tem início a exploração de minério de ferro no Pico do Cauê, em Itabira – o minério era transportado de mula até Desembargador Drummond e, então seguia pela EFVM até o porto de Vitória. No entanto, mesmo com as dificuldades, promoveu o transporte de grande volume de minério, sendo um dos principais fornecedores da matéria-prima durante a Segunda Guerra Mundial para os Estados Unidos.

2.1.3. A criação da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD)

Com o fim da Segunda Guerra Mundial, foi firmado pelo Acordo de Washington (Figura 19) o comprometimento do Brasil com os Estados Unidos e com a Grã-Bretanha na modernização da EFVM, a fim de garantir melhores condições técnicas ao transporte de minério.



Figura 19: Assinatura do Acordo de Washington, em 3 de Março de 1942, para a criação da Companhia Vale do Rio Doce.
Fonte: ARARIPE, 1954.

Na era Vargas, o Governo Federal interveio criando a CVRD - Companhia Vale do Rio Doce - em 1942, empresa de capital misto, a qual se firmou como solução para evitar que os problemas políticos referentes ao capital aplicado na Ferrovia continuassem a incidir, retardando o processo de modernização das vias férreas. Na forma de decreto-lei, o presidente Getúlio Vargas estabeleceu que a empresa seria responsável por

impulsionar a exploração das riquezas minerais brasileiras, principalmente o ferro de Itabira, conforme afirmação de Demerval (1971), “A Companhia Vale do Rio Dôce foi organizada para resolver o problema da exportação do minério de ferro”.

Essa conduta se caracterizou, por entre outras medidas, na duplicação e sinalização da linha, na aquisição de novas locomotivas e de novos vagões, bem como a disposição de vias menos sinuosas, prevalecendo uma ferrovia com menor extensão (PIMENTA, 1971, p. 31).

Com isso, foram definidos os objetivos da CVRD, quais sejam:

Explorar, comerciar, transportar e exportar o minério de ferro das jazidas de Itabira; Explorar o tráfego da E. F. Vitória a Minas; Melhorar e desenvolver o vale do rio Doce, conforme projetos que foram elaborados, por acordo entre os Estados de Minas e Espírito Santo e aprovados pelo Presidente da República. Para isso, seria criado um fundo com os produtos dos lucros líquidos da Companhia, após a distribuição de 15% dos dividendos (PIMENTA, 1971, p.31).

Portanto, a CVRD foi criada para estimular a produtividade da via férrea EFVM, inclusive na ampliação de mercado, pois foram realizadas vendas para o Canadá e para os países da Europa Ocidental.

A predominância do mercado norte-americano era conjuntural, uma vez que, logo após a guerra, com a siderurgia europeia desmantelada, os Estados Unidos representavam, em curto prazo, praticamente a única perspectiva para o escoamento da produção da CVRD (COELHO; SETTI, 2000, p. 72).

O panorama da ocupação humana nas regiões do vale, mesmo com a criação da CVRD, ainda se caracterizava como adensamentos esparsos, com destaque para Valadares. Na década de 1950, a região do médio e baixo vale do rio Doce passou a ser dividida em zonas, por fatores de ocupação humana e atividades econômicas, sendo que o fator geográfico não interferiu na divisão por ser homogêneo em toda a extensão.

A chamada *zona de colonização Vitória a Minas*, correspondia à maior parte do médio vale e “O início da ocupação só foi possível após a construção da EFVM”. A carência de estradas de rodagem ao longo do rio Doce, bem como as condições desfavoráveis

do rio à navegação, deram à EFVM o papel da pioneira e, depois, o fator principal para a colonização (STRAUCH, 1955, p. 63).

Valadares para jusante: ocupação efetiva, próximo ao rio estão instaladas as fazendas de criação e pequena lavoura que substituíram a fase de derrubada das matas; Valadares para montante a colonização é incipiente. Esta área acha-se em fase de transformação da exploração das matas para a pecuária. A distribuição da população é das mais rarefeitas, notando-se, no entanto certos adensamentos que correspondem a áreas onde a retirada da mata foi mais profunda (STRAUCH, 1955, p. 63).

Com a remodelação da ferrovia, na década de 50 (Figura 20), a extensão da linha entre Pedro Nolasco (ES) e Itabira (MG) encurtou para 557 km, permitindo uma logística mais aprimorada e competitiva no mercado externo, especialmente nos Estados Unidos e Inglaterra (STRAUCH, 1955, p. 187).

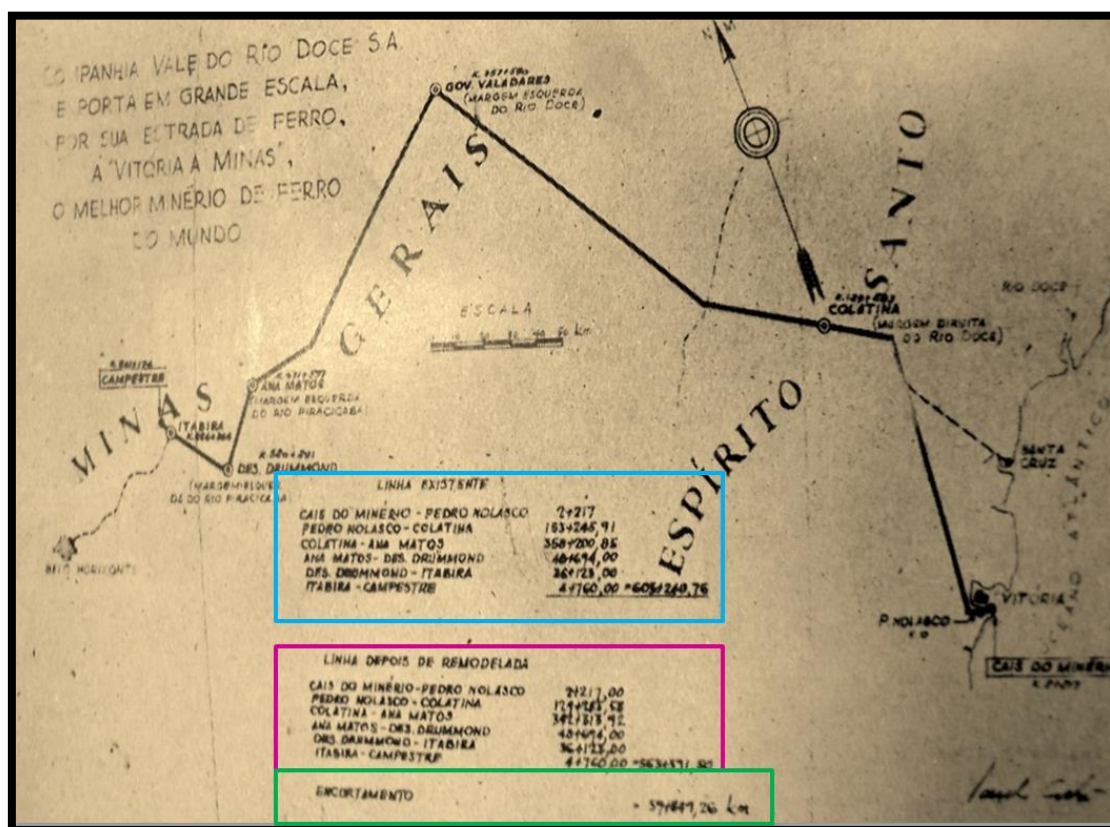


Figura 20: Mapa com descrição do trecho de encurtamento da via, com suas distâncias, s/d.
 Fonte: STRAUCH, 1955.

2.1.4. A remodelação da Ferrovia: novo traçado e suas edificações

Amparado pelo histórico de constantes mudanças no destino da via férrea, ou seja, os trechos previamente aprovados para a construção, que tinham seu rumo mudado, abandonavam estações já construídas e trilhos já instalados, criando paisagens diversas no contexto da EFVM. Apesar de algumas edificações de apoio terem sido abandonadas e, algumas, demolidas, aquelas, porém, que resistiram remontam à memória ferroviária.

Além das questões econômicas que, por vezes, redirecionaram a composição da via férrea rumo ao interior mineiro, o traçado sofreu interferências físicas com garantias de juros aos estrangeiros por cada quilômetro construído de Ferrovia. A linha férrea original foi marcada por traçado bastante sinuoso, aumentando o tempo de viagem (Figura 21; Figura 22).

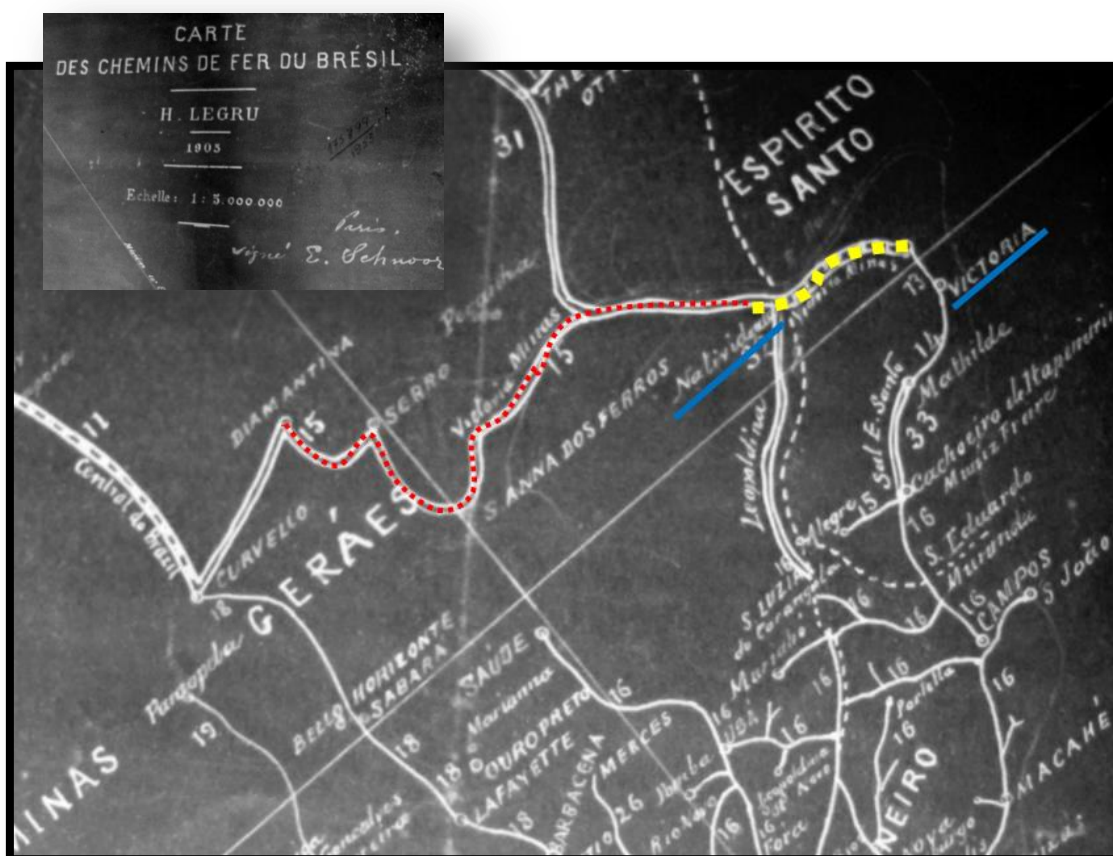


Figura 21: Mapa que apresenta a EFVM em 1903. Em amarelo: trecho já construído (Vitória a Natividade, hoje Aimorés), Em vermelho: trecho a ser construído (Natividade à Diamantina).

Fonte: ACERVO FUNDAÇÃO BIBLIOTECA NACIONAL – SEÇÃO CARTOGRAFIA.

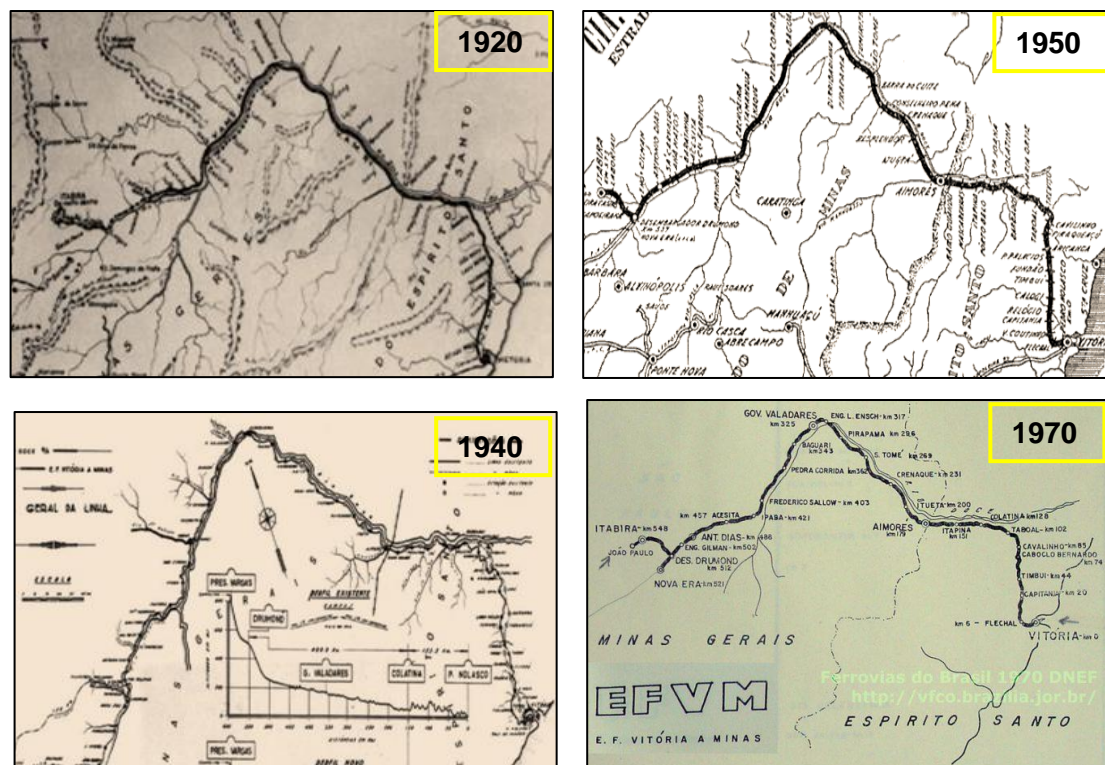


Figura 22: Mapas da evolução do traçado da EFVM.
 Fonte: ACERVO FUNDAÇÃO BIBLIOTECA NACIONAL – SEÇÃO CARTOGRAFIA.

Dado esse fato, aliado aos baixos investimentos que repercutiram em trilhos com bitolas diferenciadas, e ausência de estudos preliminares profundos sobre a ferrovia, as estações foram fortemente afetadas, pois muitas se perderam por constantes modificações no traçado, sendo abandonadas ou demolidas (Figura 23).



Figura 23: Estação Coronel Fabriciano, primeira edificação em alvenaria de pedra da região. Foi construída antes do alcance dos trilhos e foi demolida por conta do desvio do traçado que não mais previa passar por esse caminho, s/d.
 Fonte: Arquivo particular de Mário Carvalho Neto.

Quanto às estações, as paradas surgiram como solução suficiente à demanda da Ferrovia Vitória a Minas a partir da década de 50 e, em maior escala na década de 70. Isso se deu pela modernização cada vez mais complexa, como a utilização do trem a Diesel-elétrico e à troca da força humana - foguista e maquinista - pela inteligência quase perfeita dos computadores, reduzindo a necessidade por espaços de apoio ao trem (TEIXEIRA T, 2009, p. 53).

As estações perderam o valor de destaque que outrora desfrutavam. Sem o objetivo primordial de representar um espaço de apoio aos moradores da cidade, com telégrafos e correios que, aos poucos foram desaparecendo, as estações assumiram a configuração de parada, caracterizando-se, em muitos casos, apenas por um abrigo (Figura 24), observado até os dias de hoje (TEIXEIRA T, 2009, p. 54).



Figura 24: Parada do trem, em Periquito - MG, 2013.
Fonte: Tamara Lopes Teixeira.

Sobre o programa de necessidades das estações, em tese, essas deveriam contar com todas as dependências de apoio necessárias ao transporte de passageiros e de mercadorias. Conforme o ministério da viação e obras públicas baixou-se o decreto nº. 12.094, em 1916, que previa a revisão e consolidação dos contratos celebrados entre o governo da união e a companhia concessionária da Ferrovia, com destaque para o capítulo XXII - Da construção da estrada e do seu aparelhamento:

A companhia construirá todos os edifícios e dependências necessários para que o tráfego se effectue regularmente e, sem perigo para a segurança pública:

§ 1º As estações conterão: sala de espera; bilheteria; acomodações para o agente; armazéns para mercadorias; caixas d'água; latrina; mictórios; rampas de carregamento e embarque de animais; balanças; relógio; lampeões; desvios; cruzamentos; chaves; sinais e cercas.

§ 2º Os edifícios das estações e paradas terão dimensões correspondentes à sua importância, mobílias apropriadas e, do lado da linha, uma plataforma coberta, para embarque e desembarque de passageiros.

§ 3º O Governo poderá exigir que a companhia faça nas estações e paradas, os aumentos reclamados pelas necessidades da lavoura do commercio e indústria (ACERVO FUNDAÇÃO BIBLIOTECA NACIONAL).

De acordo com Strauch (1955), Dentro do programa de melhoramentos da ferrovia, destacavam-se algumas medidas, entre elas,

A substituição dos velhos trilhos por novos, substituição e reforço de 39 pontes, construção de centenas de casas para empregados, 39 estações, 16 postos telegráficos, 2 oficinas de reparação, 1 viaduto, 2 túneis, 1.510 obras de arte correntes, 559 km de linhas telegráficas, igual extensão de cercas, 19 caixas d'água, desvios, pátios para manobras e o empedramento da linha (STRAUCH, 1955, p. 13).

Com a iniciativa de remodelação da Ferrovia para atender às necessidades econômicas do Brasil, e, sobretudo, dos países investidores, Estados Unidos e Inglaterra, a corrida para a extração e o transporte de minério propôs novo fôlego à via férrea, sendo desdobrado na consolidação dos adensamentos populacionais que se firmavam na região, especialmente, a partir da década de 1970. Com isso, a siderurgia se fortaleceu, confirmando a fala de Dermeval, que cerca de 20 anos antes da empreitada bem sucedida, destacou:

(...) se houver decisiva conjugação de esforços entre o Governo Federal e os Governos dos Estados de Minas e do Espírito Santo e bem assim uma estreita colaboração com a Companhia Vale do Rio Doce, essa maravilhosa região, dentro em breve, realizará sua secular aspiração – de se transformar no grande parque de Siderurgia do Brasil (STRAUCH, 1955, p. 13).

Com os empreendimentos de remodelação da ferrovia, o quadro de municípios atendidos pela EFVM não alterou significativamente, já que os trilhos eram desviados, mas permaneciam no perímetro da localidade (Figura 25).

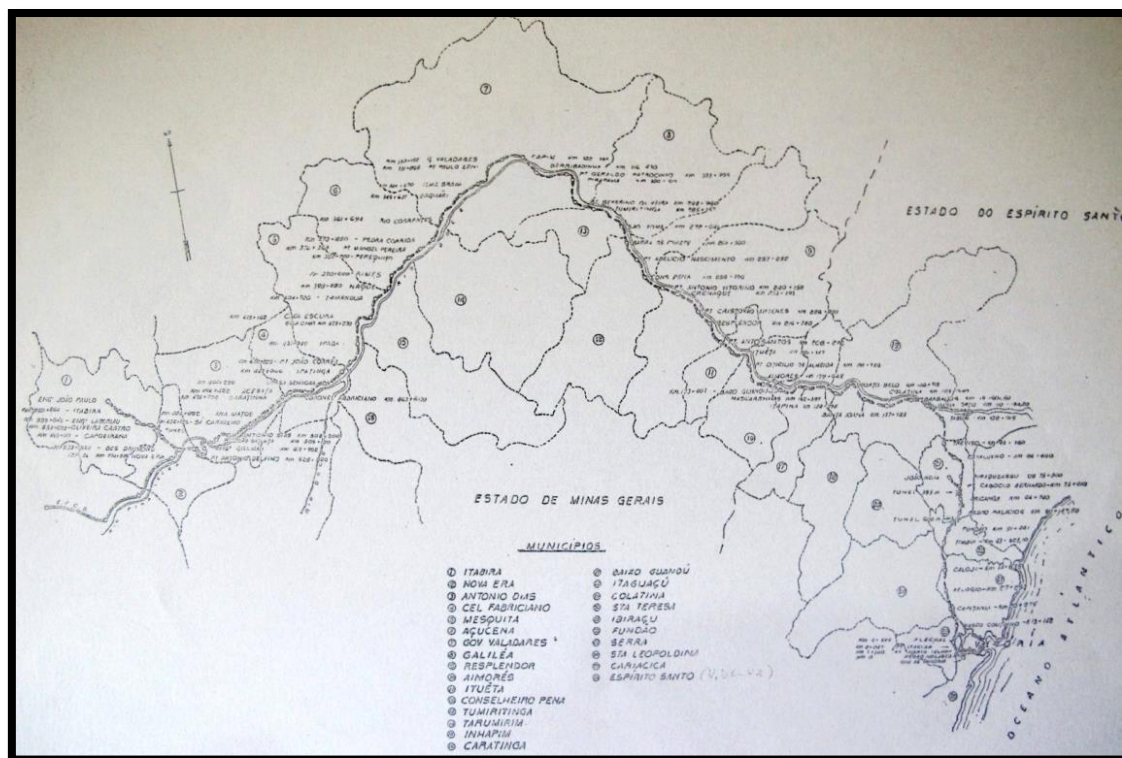
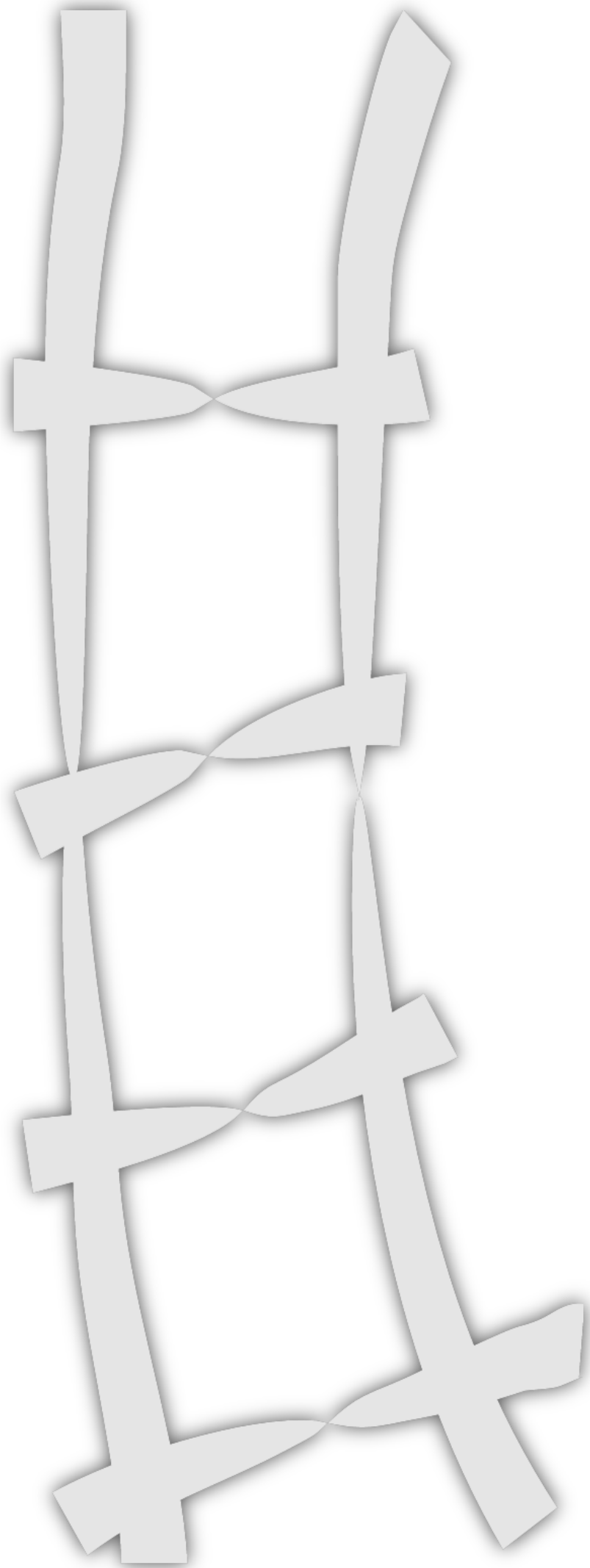


Figura 25: Mapa com indicação dos municípios abrangidos pela Ferrovia, década de 50.
Fonte: STRAUCH, 1955.

Atualmente, o *caminho do minério de ferro* abarca, entre Cariacica e Itabira, 25 paradas, que, para esta análise, contemplam na investigação dos 21 municípios servidos pela EFVM, a saber: Cariacica (ES), Fundão (ES), Ibirajuba (ES), João Neiva (ES), Colatina (ES), Baixo Guandu (ES), Aimorés (MG), Resplendor (MG), Conselheiro Pena (MG), Galileia (MG), Tumiritinga (MG), Governador Valadares (MG), Açucena (MG), Periquito (MG), Belo Oriente (MG), Ipaba (MG), Ipatinga (MG), Timóteo (MG), Antônio Dias (MG), Nova Era (MG) e Itabira (MG).



CAPÍTULO 3

Capítulo 3

DIAGNÓSTICO DA PAISAGEM ATUAL DA ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS – O CAMINHO DO MINÉRIO DE FERRO

3.1. Procedimentos metodológicos

Da janela do trem ou da porta da estação, o conjunto de objetos industriais ferroviários reunidos evidenciados na paisagem compõe o patrimônio ambiental urbano que, segundo Bezerra de Menezes (1978):

É um sistema de objetos, socialmente apropriados, percebidos como capazes de alimentar representações de um ambiente urbano. (...) Trata-se de paisagens, espaços, construções, objetos móveis, cujo sentido manifesta não por si, mas pela articulação que entre si estabelece e que lhes dá suporte (MENEZES, 1978, p. 45).

Logo, o valor dos objetos se revela na articulação entre eles, alimentando as representações do ambiente urbano, de forma espacial ou simbólica. A EFVM envolve em todo seu contexto histórico, social e econômico, reiterada interação de seu objeto com o meio urbano, mediante novas interpretações do espaço e de sua paisagem. Portanto, busca-se refletir tal processo por meio da leitura técnica dos municípios atendidos pela EFVM, conforme levantamento de dados que permita a avaliação dos frutos de interação entre os construtos da cidade, a ferrovia e o ambiente urbano.

Para esta pesquisa, nos interessa discutir a construção da paisagem como narrativa das relações sociais, desenroladas por meio de sequências temporais e espaciais. Daí, outro conceito emerge: o espaço. Para tanto, é importante afirmar que paisagem e espaço não são sinônimos. Milton Santos (2002) afirma que paisagem é o “conjunto de formas, que num dado momento, exprime as heranças que representam as sucessivas relações entre o homem e a natureza. O espaço são essas formas, mas a vida que as anima” (SANTOS, 2002, p. 66).

Com a delimitação do objeto: *O caminho do minério de ferro - Vitória a Itabira*, realizou-se uma viagem pelos 21 municípios servidos por esse traçado, para avaliar, por meio de fichas de identificação e diagnóstico, configuração urbana ferroviária estabelecida no entorno imediato da estação ou parada. Com isso, o “conjunto de formas” revelou, em certa medida, o legado da Ferrovia nos processos sociais da região. A reunião de atributos no diagnóstico por meio de síntese gráfica possibilita apontar, nos próximos estudos, condições desejáveis em paisagens futuras.

Para a produção da ficha-base, foi levada em consideração a experiência do inventário já aplicado às estações ferroviárias, em 2009. Naquele ano, houve interesse em avaliar quais edificações eram passíveis de preservação. Atualmente, a pesquisa se orienta para os desdobramentos morfológicos e sociais que a Ferrovia inferiu na cidade, sob um olhar contemporâneo. Desse modo, alguns aspectos de análise foram reutilizados para a nova pesquisa, como *orientação da estação em relação à ferrovia* e o *breve histórico da cidade*. Novos campos de identificação foram adicionados, como *alteração no traçado da Ferrovia* e *uso do solo* nas proximidades da estação. A ficha aplicada auxilia na documentação, podendo ser aprimorada e incorporada pelas prefeituras correspondentes.

Após o alcance da ficha-base, realizou-se um teste no entorno da estação Pedro Nolasco, em Cariacica (ES). Com isso, algumas necessidades emergiram, gerando diversas adaptações até o fechamento da ficha para aplicação definitiva. Assim, a viagem realizada em Janeiro de 2013 auxiliou na atualização iconográfica do material já iniciado em 2009, como também viabilizou a realização de entrevistas que possibilitaram de modo qualitativo compreender a visão dos entrevistados sobre a Ferrovia Vitória a Minas.

Ao se deparar com uma paisagem, o indivíduo organiza para si o trinômio *olhar-atenção-descoberta*, a partir do estímulo de seus sentidos por elementos componentes daquilo que se vê. Na interação entre visão, olfato e audição, as sensações são processadas pelo cérebro, induzindo, em todo o processo cognitivo, a atribuição de valores, sejam eles objetivos ou subjetivos. Daí surge a representação e os níveis de apropriação, proteção, preservação e gestão do patrimônio (COSGROVE E JACKSON, 2000, p. 23).

Assim, a apreensão da paisagem pelos atores sociais se desdobra num conjunto de símbolos e valores vinculados, denominado cultura. Segundo Cosgrove e Jackson (2000) a cultura “é o meio pelo qual as pessoas transformam o fenômeno cotidiano do mundo material num modo de símbolos significativos, ao qual dão sentido e atrelam valores” (COSGROVE E JACKSON, 2000, p. 25).

Desse modo, a paisagem cultural [ferroviária], tida como o conjunto de formas de representações e símbolos dos fenômenos cotidianos apreendidos pelo indivíduo

social, torna-se possível categorizar, em certa medida, essas representações, a fim de estabelecer frentes de análise e ação dessa paisagem.

Diante disso e com base na categorização proposta pela UNESCO, em 1992, na Convenção do Patrimônio Mundial, a Ferrovia Vitória a Minas está inserida na “*paisagem essencialmente evolutiva*”, a qual resulta de uma “demanda econômica que alcançou a sua forma atual por associação e, em resposta ao seu ambiente natural”.

A subcategoria indicada pela UNESCO e concernente à Ferrovia, é a “*paisagem viva*” que conserva um papel social ativo na sociedade contemporânea, intimamente associada ao modo de vida tradicional, cujo processo evolutivo se estende. Concomitantemente, desvela provas manifestas da sua evolução ao longo do tempo.

No entanto, a outra subcategoria, chamada “*paisagem relíquia*” pode ser indicada àquelas edificações, artefatos ou a própria via férrea que foram abandonados, durante a construção e alteração do traçado. Porém, denotam um processo evolutivo que foi interrompido brutalmente ou por algum tempo, num dado momento do passado, com suas características essenciais mantendo-se materialmente perceptíveis. Como exemplo, a antiga estação de Açucena (Pedra Corrida), atualmente fechada, sem qualquer uso (Figura 26).



Figura 26: Antiga estação de Pedra Corrida - MG, 2013.
Fonte: Tamara Lopes Teixeira.

Sob o olhar da paisagem cultural ferroviária da EFVM, o desenrolar histórico associado ao conteúdo e objetos culturais acumulados nesse contexto, estabelece a interação entre as relações cotidianas e de trabalho com o meio natural, de maneira indissociável e própria da localidade servida pela via férrea.

Portanto, com base na avaliação de processos estruturantes da dinâmica urbana e, por conseguinte, da paisagem cultural, foram reunidos dados coletados em diagnóstico por meio de síntese gráfica para reflexões, que segundo Kühl:

Devem-se levar em conta questões sociais e econômicas envolvidas – ou seja, considerar todos os fatores envolvidos e não simplesmente desprezar um dos termos, o cultural, como acontece hoje – mas com plena consciência de que a matriz que motiva, e em que deve ser tratada a questão, é a cultural, não se confundindo os fins com os meios (KÜHL, 2009, p. 280).

Assim, considerando a importância em dispor de questões teóricas e práticas na análise do objeto, a ficha de identificação, viabiliza a reunião de dados por meio de síntese gráfica, a fim de estabelecer reflexões sobre os níveis de pertencimento da Ferrovia pelos atores sociais, bem como sua influência no meio urbano para que, com essas informações, o processo de gestão possa atuar de forma eficiente.

3.2. Síntese gráfica

Sobre a densidade demográfica e população

De acordo com análise (Gráfico 01), o processo de adensamento populacional dos municípios estudados pode ter sido afetado pela instalação de importantes siderurgias nas localidades, bem como de suas sedes administrativas. Em suma, a instalação da Ferrovia Vitória a Minas, no início do século XX, não foi suficiente para promover a explosão populacional, visto que somente a partir da década de 1970, as regiões do médio e baixo rio Doce experimentaram um desenvolvimento urbano crescente e irreversível. E, o estabelecimento do parque siderúrgico em Ipatinga e Timóteo foi determinante para a fixação humana, principalmente no médio rio Doce.

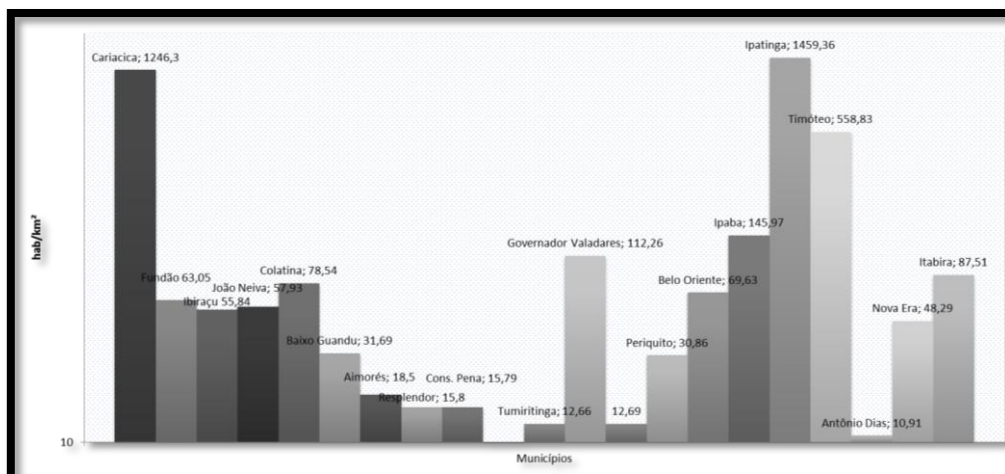


Gráfico 01: Densidade demográfica (hab/km²).
Fonte: IBGE/censo 2010; Alterado pela autora.

Porém, ao confrontar dados do gráfico de densidade demográfica e de população (Gráfico 02) é possível apontar os municípios com maior índice quantitativo, como aqueles que desempenham importante papel associado à EFVM. Os municípios de Cariacica, Colatina, Governador Valadares, Ipatinga, Timóteo e Itabira se destacam em número de habitantes, se comparados aos demais municípios. E, a exceção de Colatina, essas localidades estão estreitamente ligadas aos processos ferroviários, seja no abastecimento de minério ou de outros produtos, seja como sítio de sedes administrativas, podendo considerar tais municípios, polos populacionais vinculados diretamente à EFVM.

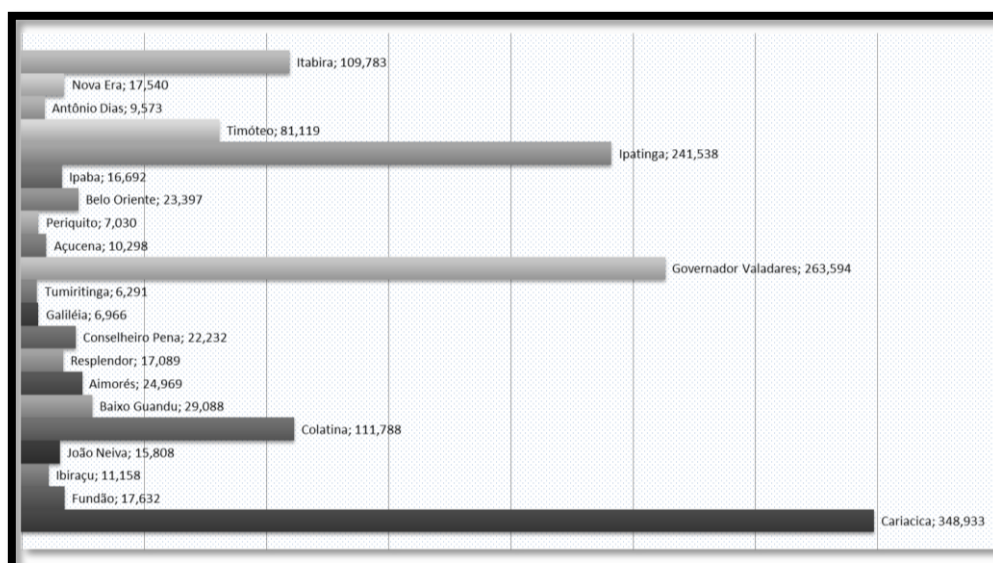


Gráfico 02: População (hab).
Fonte: IBGE/censo 2010; Alterado pela autora.

Do trecho estudado, dois municípios (Ipatinga e Timóteo) dos três com maior densidade demográfica (Cariacica, Ipatinga, Timóteo) integram sedes administrativas do parque siderúrgico brasileiro. No total de onze sedes dos grupos empresariais que administram o parque siderúrgico no Brasil (29 usinas), segue relação, acompanhado da cidade onde está instalado: APERAM: *Timóteo (MG)* – terceiro município no ranking, do trecho estudado, com maior densidade demográfica; ARCELORMITTAL: Vitória (ES); Monlevade (MG); Juiz de Fora (MG); CSN: São Paulo (SP); GERDAU: Ouro Branco (MG); Barão de Cocais (MG); Divinópolis (MG); SINOBRAS: Marabá (PA); THYSSENKRUP CSA: Rio de Janeiro (RJ); USIMINAS: *Ipatinga (MG)* – primeiro município no ranking, do trecho estudado, com maior densidade demográfica; VSB TUBOS: Jeceaba (MG); V&M DO BRASIL: Belo Horizonte (MG); VILLARES METALS: Sumaré (SP); VOTORANTIM: São Paulo (SP).

Pode-se, com isso, levantar hipótese de que a chegada da siderurgia em certas localidades evidencia, mediante sua localização estratégica, o deslocamento de pessoas para esses municípios, permitindo novas configurações do espaço urbano, fortemente vinculadas à EFVM e, conseqüentemente, ocasionando certo adensamento.

Sobre a economia

A base da economia do trecho analisado compreende, em maior parte, o setor de serviços (terciário), seguido pela agropecuária (primário) e, por fim, o setor industrial (secundário) (Gráfico 03). Ao contrário do que parece ocorrer, apesar de seu destaque, o setor industrial associado à EFVM não se sobressai estatisticamente. Apesar disso, em 2011, 35,2 milhões de toneladas de aço bruto foi produzido, levando o país a ocupar a 9ª posição no ranking da produção mundial.

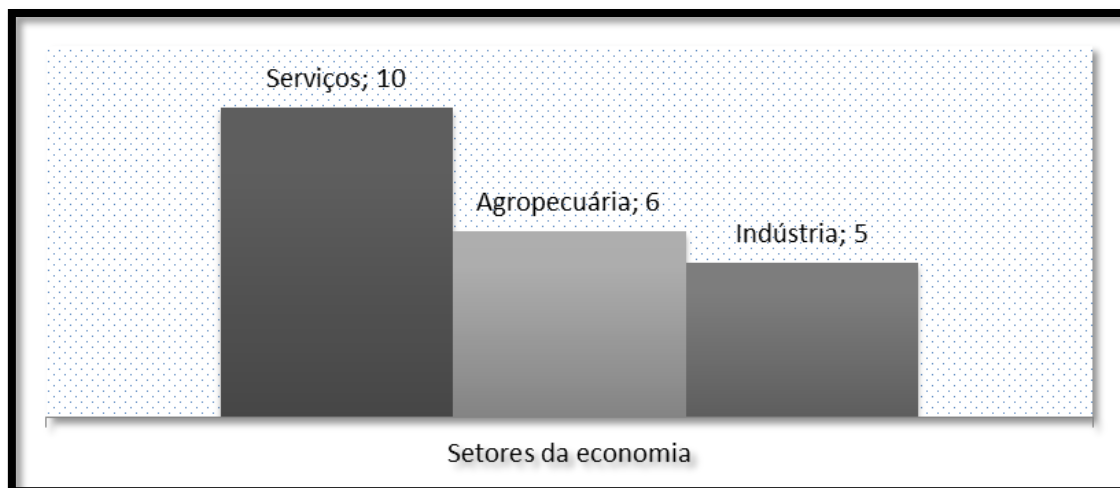


Gráfico 03: Base da economia.
Fonte: IBGE/censo 2010; Alterado pela autora.

A força do incremento no setor terciário estabelece forte vínculo com os processos de globalização, nos quais o rápido aumento da produtividade industrial e sua automatização limitaram a atuação de mão-de-obra não especializada.

A força do trabalho representado na economia pode ser confirmada, na figura 27, em pesquisa realizada pelo IBGE. Por contraste, é possível avaliar que predominam as áreas de pastagem e setor de serviços na zona do médio e baixo rio Doce.

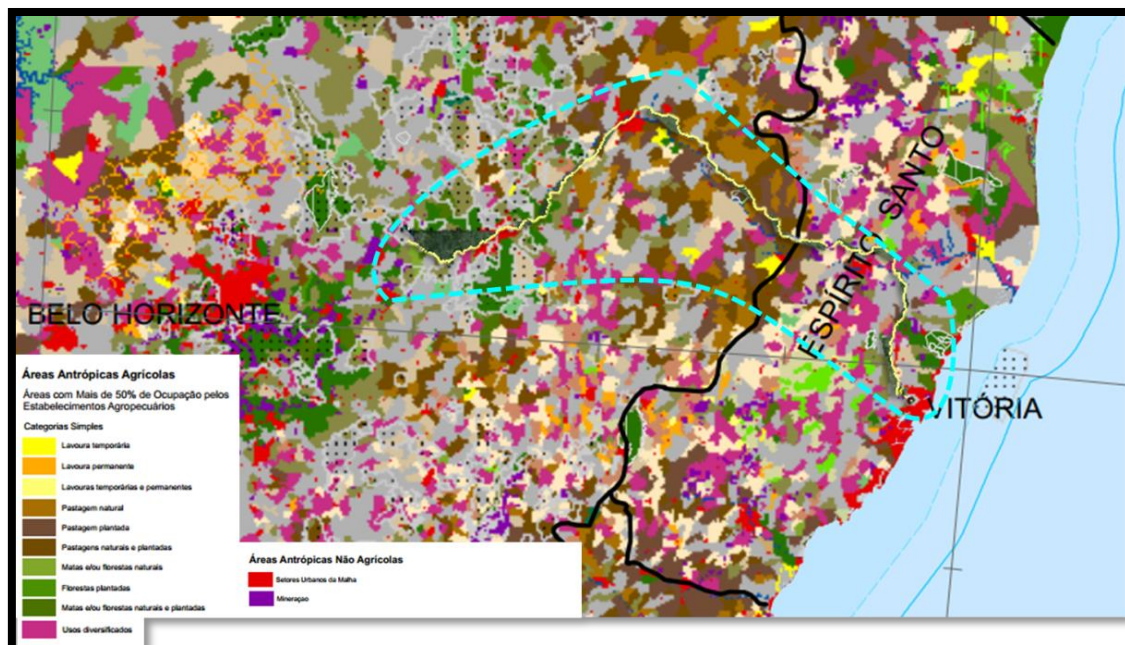


Figura 27: Áreas Antrópicas Agrícolas, IBGE/2010. Demonstra que na área de influência da EFVM (linha em amarelo), predominam “usos diversificados”; “pastagens”; “mineração”.

Fonte: http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/pesquisas/estudos_especiais.php.

Acesso em 20/05/2013.

Sobre a posição da ferrovia em relação ao município e Malha urbana

Observou-se que, 43% das localidades têm a via férrea da Vitória a Minas atravessando em posição tangencial em relação à cidade; 33% em posição central; e 24% em posição periférica (Gráfico 04).

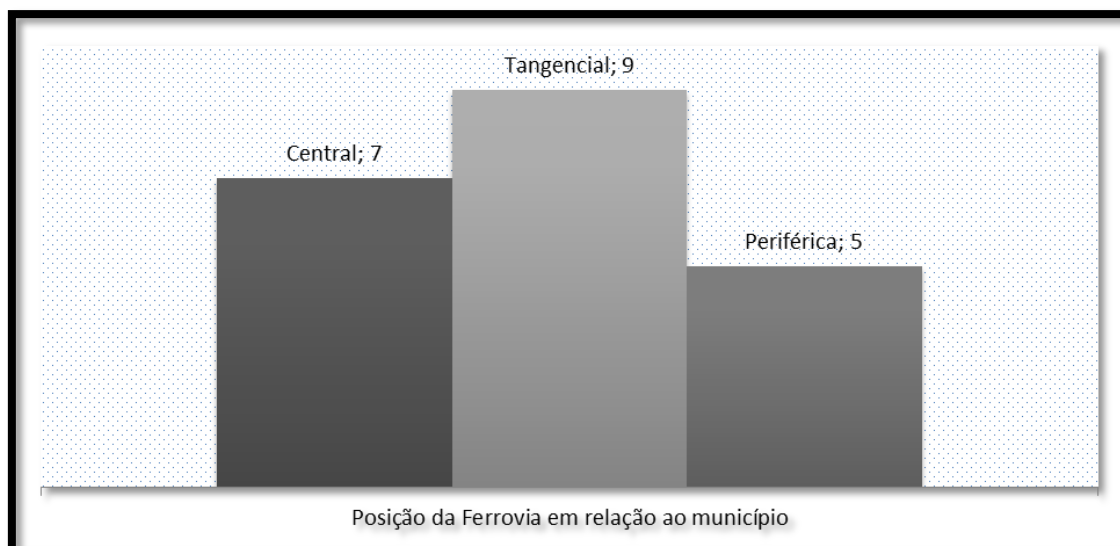


Gráfico 04: Posição da Ferrovia em relação ao município.
Fonte: IBGE/censo 2010; Alterado pela autora.

O predomínio da posição tangencial da ferrovia em relação à cidade pode evidenciar alguns aspectos urbanos, como a inexistência ou pouca permeabilidade pelos trilhos “dividindo” o espaço urbano, ou seja, a cidade passa a ser orientada somente para um dos lados da ferrovia, tornando-a, aos poucos, periférica. Porém, ela não é assim considerada, pois, nesse caso, a cidade cresce e se dinamiza nos arredores da ferrovia/estação. Com isso, a ferrovia se integra no contexto urbano, ao contrário da posição periférica, que não conta com a dinâmica urbana em suas proximidades, ou seja, há situação de isolamento parcial ou total em relação à malha urbana.

Netto (1999) destaca a interferência da implantação da ferrovia no planejamento urbano inicial. Em 1909, o engenheiro Ceciliano Abel de Almeida fez a “locação e a planta da linha férrea da Estação de Figueira” Ele traçou o “curso da rua paralela à linha e também o início da Avenida”, (NETTO, 1999, p. 28).

A busca pela exploração das jazidas de minério de ferro no pico do Cauê (Itabira) estimulou a construção de vilas operárias (Figura 28), cuja locação estabeleceu alguma relação com a linha férrea ou com a área de manobra, ou oficina ou o armazém.



Figura 28: Vila operária em Governador Valadares – MG, s/d. Destaque para a proximidade do escoamento da produção agrícola.
Fonte: Museu da Cidade/Valadares-MG.

Dessa maneira, a paisagem assumiu aspecto linear e tangencial à ferrovia e, à medida que a cidade crescia, as edificações eram construídas às margens da ferrovia, não obstante em alguns casos, como em Itabira (Figura 29; Figura 30), a vila era construída mais afastada, com métodos construtivos mais aperfeiçoados.

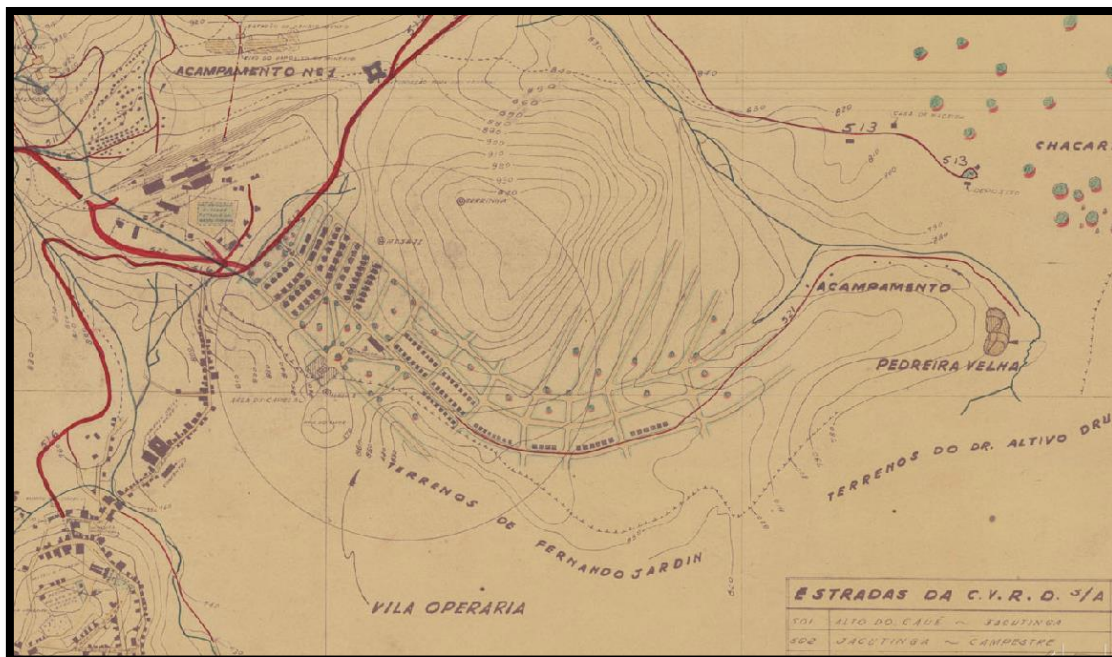


Figura 29: Assentamentos de vila operária em Itabira, 1949. "Companhia Vale do Rio Doce S/A. Departamento das Minas. Planta das instalações da CVRD S/A. Em Itabira nº t-80."
 Fonte: Arquivo público Mineiro.



Figura 30: Vila operária em Itabira – MG, década de 40.
 Fonte: Museu da Cidade/Valadares-MG.



Figura 31: Atual paisagem de Itabira. Cidade adensada.
Fonte: Tamara Lopes Teixeira.

Com relação ao crescimento da cidade e à morfologia adotada, observa-se que a implantação de edificações tendia a considerar como marco referencial, a priori, o rio ou a linha férrea, sendo recorrente a permeabilidade e apropriação (Figura 32; Figura 33).

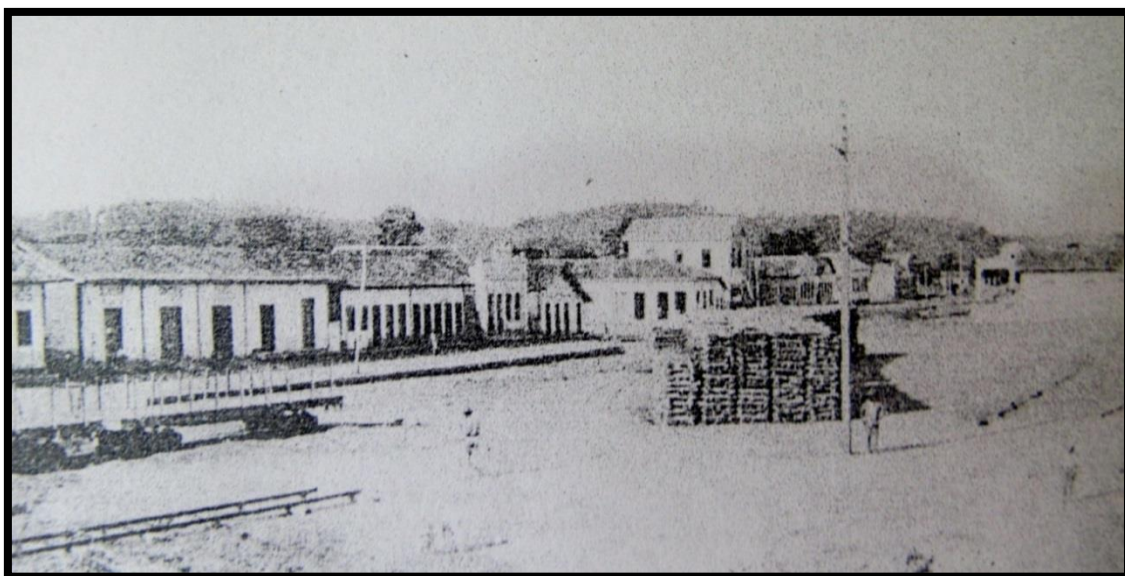


Figura 32: Edificações voltadas frontalmente para os trilhos, em Coronel Fabriciano- MG, s/d.
Fonte: Arquivo particular de Mário Carvalho Neto.

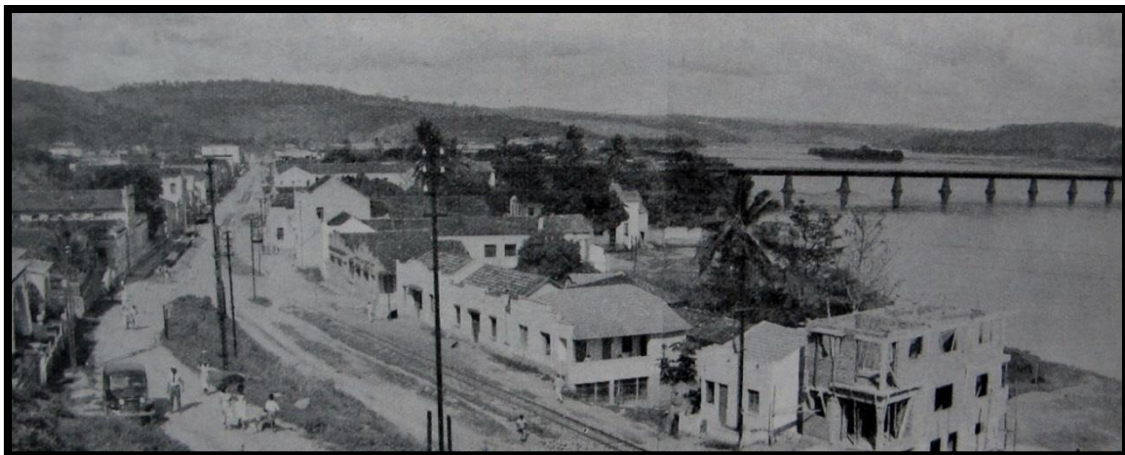


Figura 33: A ferrovia atravessa no meio da cidade de Colatina - MG, década de 50.
Fonte: Museu da Cidade/Valadares-MG.

A permeabilidade pelos trilhos, anos mais tarde, se integrou aos automóveis, gerando no espaço público (rua) a conjunção dos mais variados meios de mobilidades, ainda ausente a discussão de segurança contra acidentes (Figura 34). Nesse sentido, pode-se dizer que os níveis de percepção e pertencimento tendiam a ser mais estreitos. A paisagem que se estabelecia era associada ao progresso e nessa medida, a Ferrovia assumia o signo desse crescimento, sendo natural a valorização dos empreendimentos implantados às suas margens.



Figura 34: Em Colatina - ES, a ferrovia divide o espaço com os automóveis, s/d.
Fonte: Afrânio Serapião de Souza; 24 de outubro de 1975.

O caso do município de Colatina, exhibe afastamento da estação ferroviária em relação ao centro urbano (Figura 35).

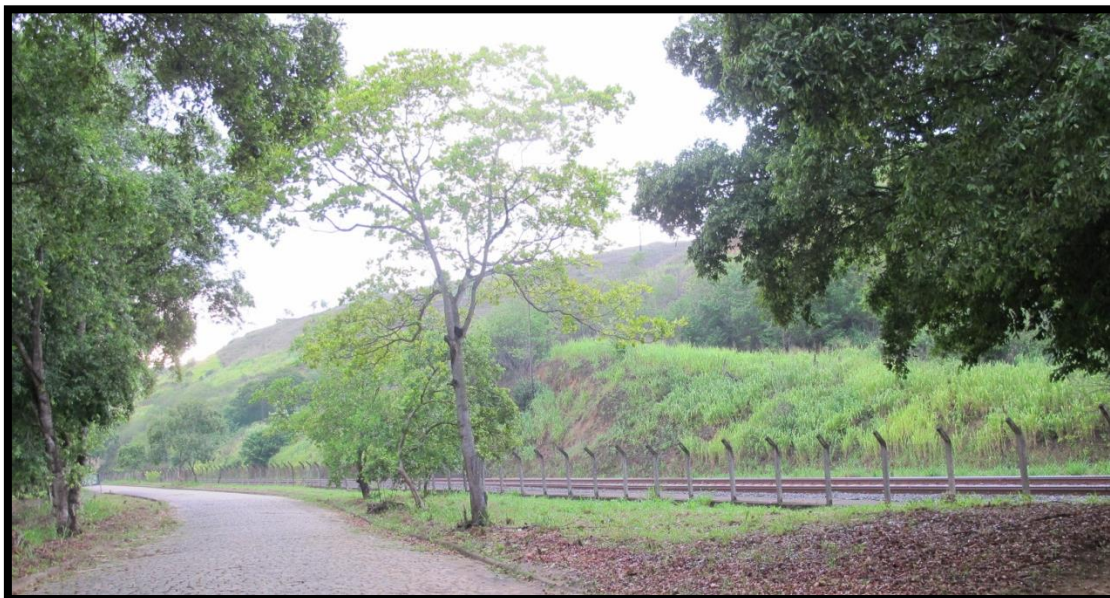


Figura 35: Paisagem atual do entorno da estação de Colatina. Rio Doce, à esq.; Rodovia, à dir.
Fonte: Tamara Lopes Teixeira.

Segundo o gráfico de malha urbana (Gráfico 05), 33% dos municípios avaliados possuem malha linear, especialmente nas proximidades da linha férrea. Verifica-se que 29% possuem malha ortogonal não regular. Porém, não há indício de ocorrência de malha pontual, concêntrica, orgânica e radial⁴. Então, é possível levantar para discussão que boa parte das localidades, nas proximidades da ferrovia, foram configuradas formalmente em função da via férrea, sendo a disposição linear característica particular dessas áreas.

⁴ Ver fichas no Apêndice B.

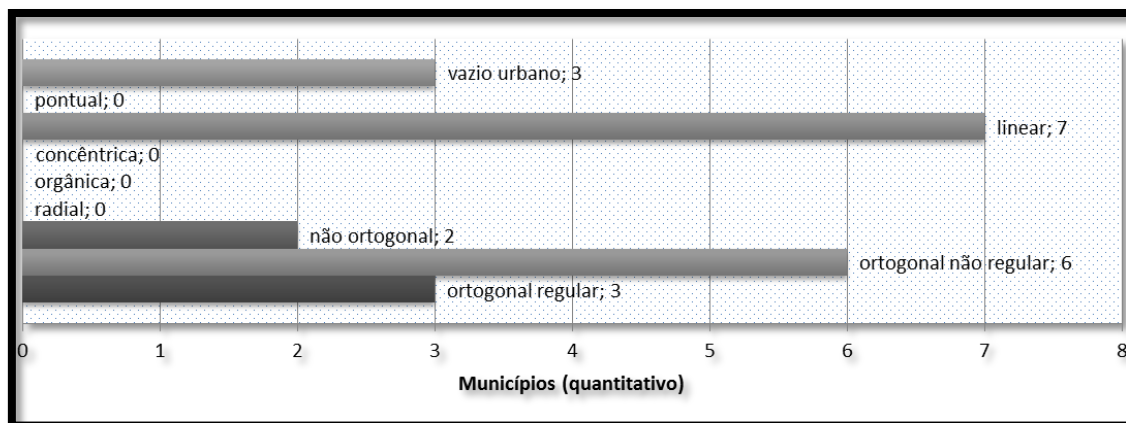


Gráfico 05: Malha urbana nas proximidades da estação/parada
Fonte: Tamara Lopes Teixeira.

Em alguns casos, a malha urbana ortogonal tende a inserir a via férrea na configuração, que na maioria das vezes, se torna ortogonal irregular nas imediações (Figura 36).

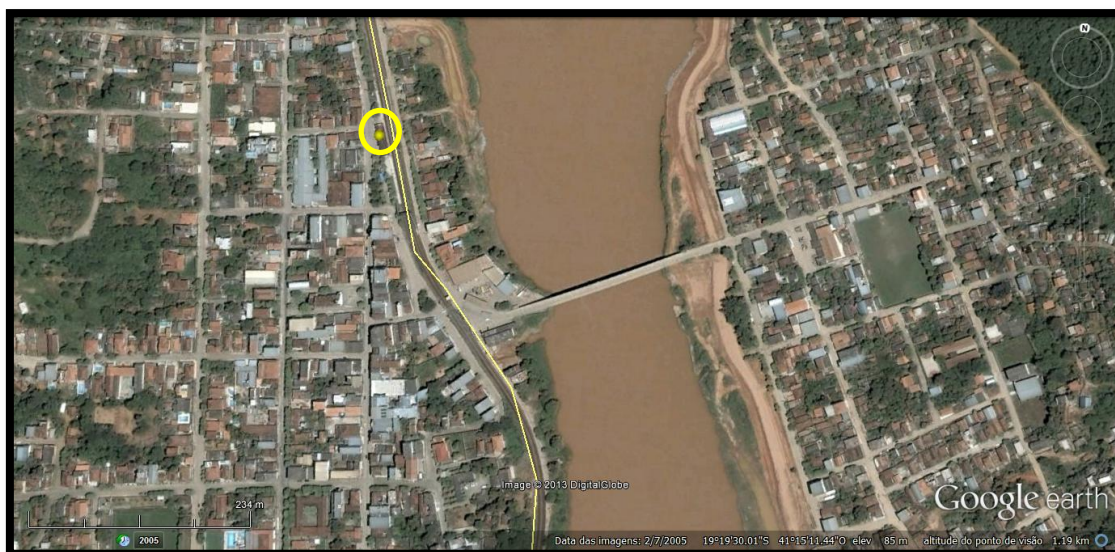


Figura 36: Em amarelo, estação de Resplendor – MG, 2013.
Fonte: Tamara Lopes Teixeira.

Compreende-se que a Ferrovia Vitória a Minas em algum momento influenciou a morfologia dos primeiros núcleos desses municípios, pois a malha linear ou aparelhada é uma característica tipicamente ferroviária, na medida em que os núcleos servidos pela EFVM e que se consolidaram com a chegada da Ferrovia, implantavam suas residências e comércios com frontalidade para a ferrovia (Figura 37).

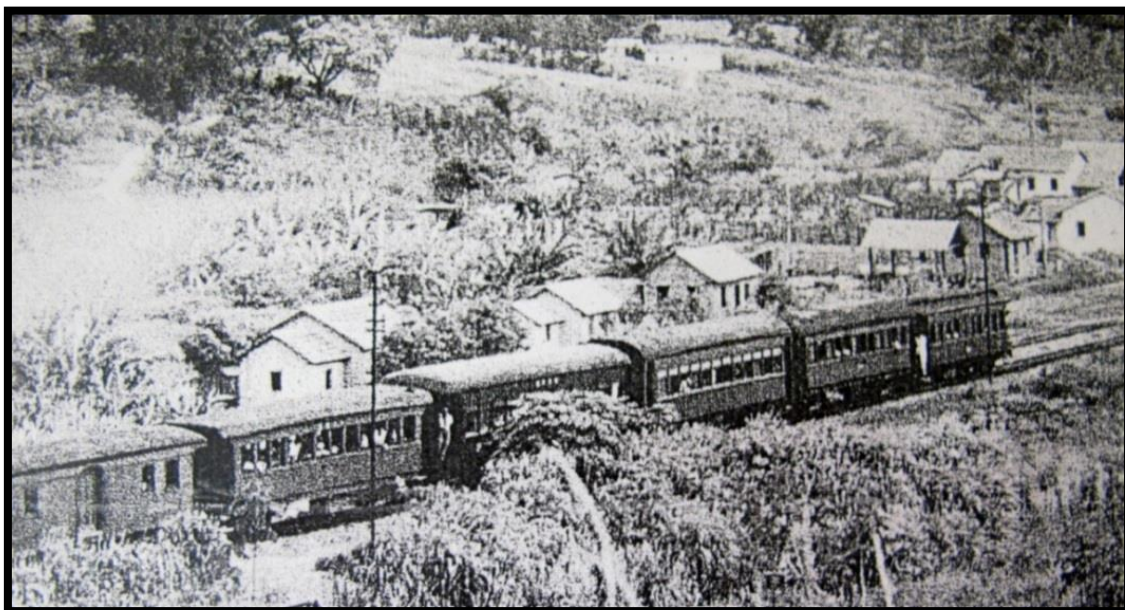


Figura 37: Cidade de Governador Valadares – MG, s/d.
Fonte: Museu da Cidade – Governador Valadares/MG.

Sobre as estações inauguradas anterior ou posterior a criação da CVRD (Companhia Vale do Rio Doce), em 1942

Das estações originais inauguradas durante o processo de construção do caminho do ferro (Vitória a Itabira), que se estendeu por cerca de 40 anos, é possível sintetizar que 76% das estações foram inauguradas anteriormente à criação da CVRD e, portanto, 24% das estações posterior à CVRD (Gráfico 06).

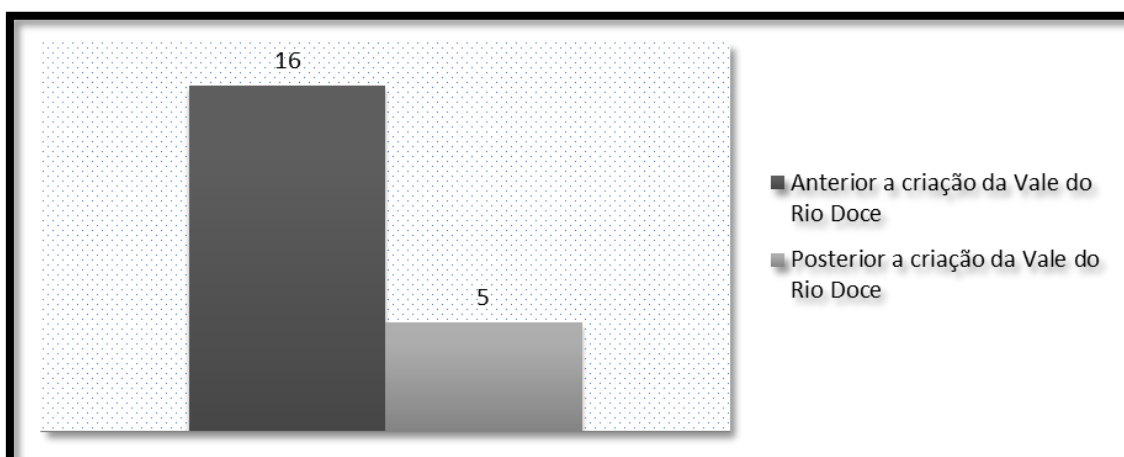


Gráfico 06: Estações inauguradas anterior ou posterior a criação da CVRD, em 1942.
Fonte: Tamara Lopes Teixeira.

Durante a implantação da política de melhoramentos da ferrovia, alguns trechos foram desativados, tendo sido necessários novos pontos de embarque e desembarque. Nesse período, foi possível registrar a aglomeração de pessoas, em Colatina, na despedida do trecho da Ferrovia que passava no centro da cidade (Figura 38).



Figura 38: Aglomeração de pessoas para o último trem da EFVM a passar no centro de Colatina - ES, em 1975.

Fonte: Afrânio Serapião de Souza; 24 de outubro de 1975.

Outros trechos foram desviados e, apesar disso, algumas estações resistiram ao projeto de remodelação da via e permaneceram no contexto urbano, por vezes assumindo novos usos, como é o exemplo da antiga estação de Antônio Dias (MG), hoje um supermercado (Figura 39).



Figura 39: Antiga estação de Antônio Dias - MG, hoje um supermercado, 2013.
Fonte: Tamara Lopes Teixeira.

Sobre o uso do solo

A Zona mista predomina em 57%, compreendendo setor de prestação de serviços, comércio e residência. Em seguida, o uso residencial (19%), seguido pelo industrial e área verde, empatados (9,5%). Porém, não se identificaram os usos de lazer, recreação e institucional (Gráfico 07).

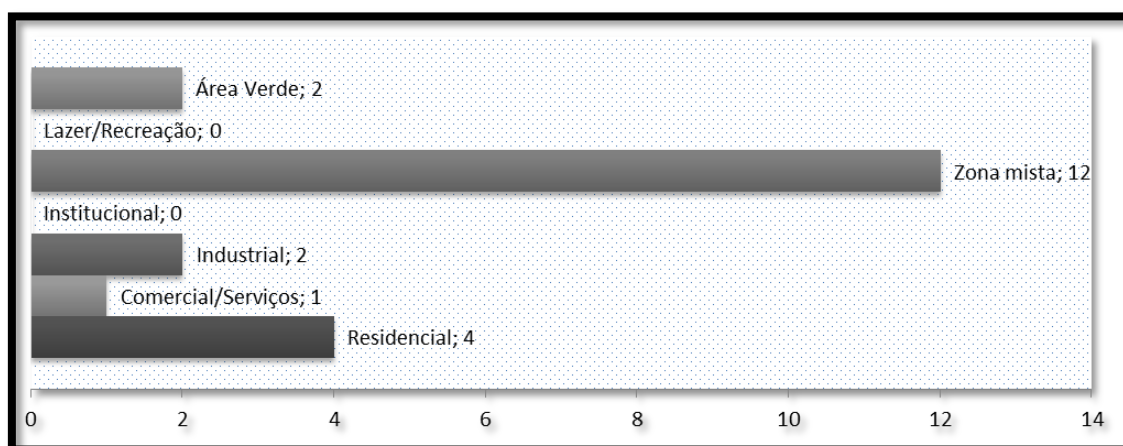


Gráfico 07: Uso do solo.
Fonte: Tamara Lopes Teixeira.

Em geral, a paisagem das imediações da Ferrovia apresenta características comerciais, com edificações de alta e média contiguidade, porte pequeno a médio, em técnicas construtivas simplificadas e perfil urbano sem muitas nuances. Com o uso predominantemente misto, é possível avaliar que o fluxo de pessoas nas proximidades da estação tende a reduzir no período da noite, porém com o uso diversificado, alguns pontos comerciais funcionam à noite, criando uma dinâmica de fluxo de pessoas durante todo o dia.

Em Ipatinga, a paisagem do extenso parque siderúrgico é amenizada com a arborização do entorno (Figura 40), aliviando suas imediações de ocupação com edifícios de serviços, comerciais ou até mesmo residências, tornando assim mais agradável.



Figura 40: Paisagem industrial, em Ipatinga – MG, s/d. Ao fundo Usina Intendente Câmara.
Fonte: <http://www.euamoipatinga.com.br/...> acesso em 15/04/2013.

Sobre a alteração do traçado da Ferrovia EFVM

Diante das alterações no interesse econômico pela Ferrovia, algumas estações construídas e incluídas originalmente no traçado alterado foram demolidas (Coronel Fabriciano), ou abandonadas (antiga estação de Antônio Dias e de Açucena).

Mediante síntese gráfica dos dados (Gráfico 08), avalia-se que 67% das atuais estações correspondem às originais. Para além de esforços para a preservação das

estações que representam importante legado para futuras gerações, com esse dado é possível analisar o entorno da estação e buscar entender a dinâmica e morfologia urbana e sua evolução no tempo, sendo, provavelmente, uma das primeiras áreas de ocupação humana.



Gráfico 08: Alteração do traçado da Ferrovia EFVM.
Fonte: Tamara Lopes Teixeira.

Sobre os valores atribuídos às estações da EFVM

Os valores atribuídos às edificações, segundo a classificação de Alois Reigl em “o culto moderno dos monumentos”, as estações presentes nos 21 municípios estão avaliados com os valores de Contemporaneidade (100%) e Documental (100%) (Gráfico 09). Todas as estações avaliadas com os demais valores integram todos os itens contemplados na classificação, já que, abarcam características formais, funcionais e subjetivas. Com isso, 52% das estações apresentam todos os valores, sendo passíveis de estudos aprofundados de viabilidade de proteção.

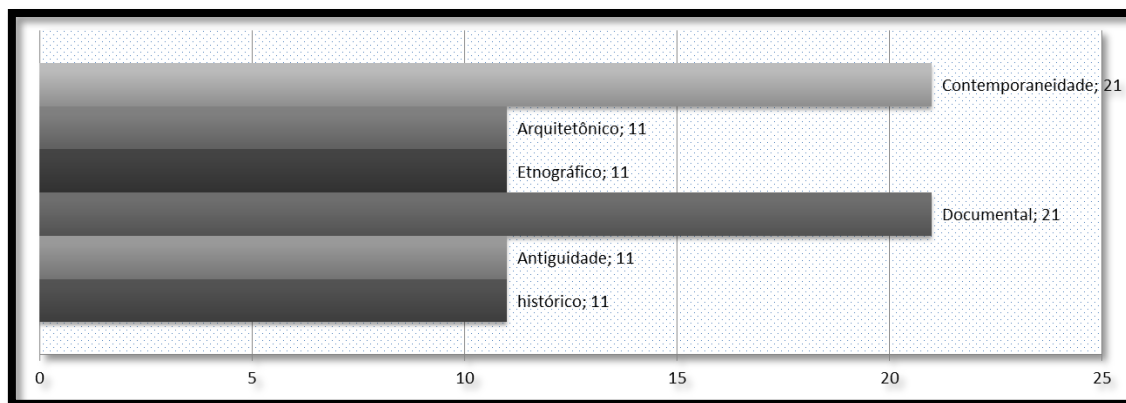


Gráfico 09: Valores atribuídos às estações da EFVM.
Fonte: Tamara Lopes Teixeira.

As estações influenciaram em certos aspectos tipológicos que foram reproduzidos em algumas edificações, como é observado por meio de documentos iconográficos e exemplares que resistem no tempo. Um exemplo disso é o antigo hospital de Itabira (Figura 41) que repete o embasamento de pedra, o telhado de duas águas, a planta retangular do edifício e o nome colocado no frontão, observado também nas estações da EFVM.



Figura 41: Hospital de emergência para os empregados da CVRD, em Itabira - MG, s/d.
Fonte: Arquivo particular de Mário Carvalho Neto.

Sobre a toponímia dos municípios

A etimologia dos municípios pode levar a uma análise do nível de apropriação da ferrovia e de importância assumida em relação à localidade. Do total, 76% dos municípios não possui em seu nome qualquer vínculo com a Ferrovia Vitória a Minas (Gráfico 10). Dos municípios que possuem, em seu nome, algum vínculo com a Ferrovia, são: **Fundão** (Durante as obras da Estrada de Ferro Vitória a Minas no

interior de Nova Almeida, operários morreram nas águas do rio Fundão, assim chamado antes do fim do século XIX por sua profundidade), **João Neiva** (No início do século XX, um deputado federal baiano e engenheiro João Augusto Neiva interviu na câmara federal para a instalação da Estrada de Ferro Diamantina, pertencente a Companhia Estrada de Ferro Vitória a Minas), **Belo Oriente** (expressão de progresso, proposto pela exploração do minério de ferro), **Nova Era** (expressão de progresso, proposto pela exploração do minério de ferro), **Itabira** (origem na língua tupi - "pedra que brilha", de ita "pedra" e bira "que brilha").

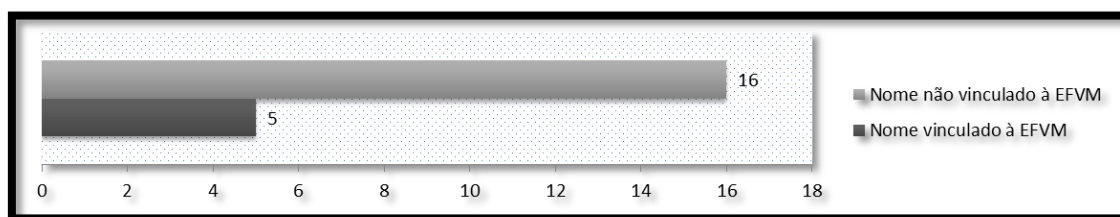


Gráfico 10: Toponímia dos municípios da EFVM.
Fonte: Tamara Lopes Teixeira.

Apesar de ter sido via de interiorização, a ferrovia que trouxe a efetiva ocupação humana nas regiões do médio e baixo rio Doce, não “batizava” as localidades. Em alguns casos, os políticos “batizavam” os municípios com seu nome ou em homenagem. Exemplos: Colatina, Conselheiro Pena, Governador Valadares, Antônio Dias. Em outros casos, o nome advinha da cultura indígena, como: Cariacica, Ibirapu, Aimorés. Em todo caso, é possível afirmar que pela toponímia dos municípios atendidos pela EFVM, as localidades não estabelecem, em sua maioria, vínculo entre o advento da ferrovia e o nome recebido pela localidade.

Sobre a vegetação

De acordo com as modalidades de vegetação, predominam nas proximidades da estação, os maciços verdes, com 71%, em detrimento dos parques, que não foram identificados no trecho abordado (Gráfico 11). As áreas verdes ainda são classificadas entre a arborização urbana, as áreas de preservação permanente (APP) e os jardins e praças.

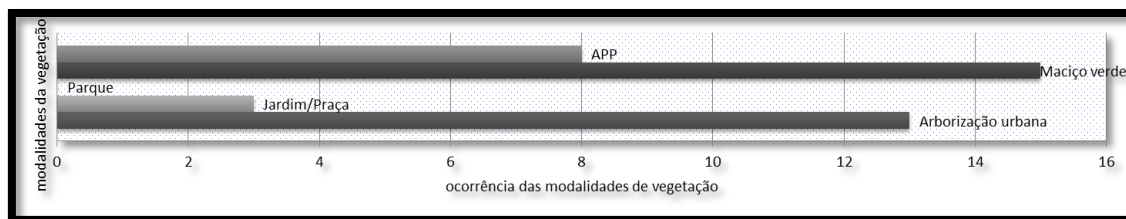


Gráfico 11: Vegetação.
Fonte: Tamara Lopes Teixeira.

Sobre os monumentos industriais

No entorno das estações da EFVM, em 81% dos municípios, não foi identificado qualquer monumento⁵, inclusive industrial (Gráfico 12). Em 4 municípios foram identificadas edificações passíveis de estudos de viabilidade para preservação do patrimônio industrial (Figura 42). Em Antônio Dias (MG), a antiga estação – hoje, um supermercado – preserva elementos que remontam ao contexto histórico de desenvolvimento da cidade e construção da EFVM. Em Açucena (Pedra Corrida, MG), a antiga estação – hoje fechada – também preserva características formais da ferrovia. Em Resplendor (MG), três edificações em frente à estação preservam suas características arquitetônicas da primeira metade do século XX. Em Aimorés (MG), algumas edificações localizadas no entorno da estação remontam ao início do século XX, apresentando tipologia formal semelhante à estação ferroviária.

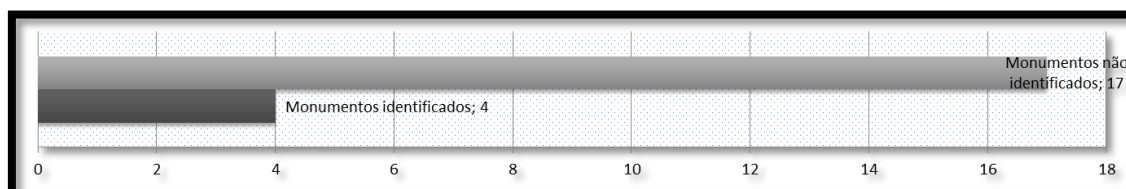


Gráfico 12: Monumentos industriais.
Fonte: Tamara Lopes Teixeira.

⁵ Considerando monumento, termo evoluído de *monumentum*, “lembrar”. Aquilo que traz de lembrança algo (CHOAY, 2001, P. 31, em Alegoria do Patrimônio).



Figura 42: Esquerda superior: supermercado, Antônio Dias (MG); Direita superior: sem uso, Açucena, Pedra Corrida (MG); Esquerda inferior: comércios, Resplendor (MG); Direita inferior: Comércio, Aimorés (MG).
Fonte: Tamara Lopes Teixeira.

As entrevistas

Em constante movimento e aparente interação no cotidiano de certas localidades, a Ferrovia e o trem buscam diariamente estabelecer vínculos mais enraizados na dinâmica social, econômica e cultural. No entanto, a insuficiente intervenção da gestora da Ferrovia nos processos de estreitamento e valorização desse patrimônio, bem como de toda a sua interferência no espaço, por meio de sua paisagem, tem incitado a desqualificação, o vandalismo ou até mesmo o abandono dessas áreas.

Em viagem realizada no início de 2013, verificou-se que a percepção da memória ferroviária da EFVM vem à tona quando é instigada. Realizaram-se entrevistas, de ordem qualitativa, com o intuito de refletir, de maneira informal, os níveis de pertença pela EFVM.

Quando perguntados “qual a contribuição da Ferrovia Vitória a Minas para o desenvolvimento da sua cidade?”, os entrevistados, em geral, ressaltaram a importância da EFVM como meio de deslocamento de passageiros entre as cidades e o fomento com o turismo de negócios, principalmente. Houve aqueles que

repreenderam a falta de registro dos benefícios aplicados e dos transtornos com barulho e poluição.

“Gera empregos”.

“Contribui financeiramente, trazendo pessoas de fora e fortalecendo mais a cidade”.

“É uma boa coisa, ajuda muito no deslocamento”.

“25% da cidade (Conselheiro Pena) é apoio da Vale, por isso tem uma renda direta”.

“Muita gente movimentava o comércio. O pessoal da Vale usa a cidade como base”.

“Os visitantes trazem renda para a cidade”.

“Os funcionários da Vale ficam hospedados aqui”.

“50% dos hotéis e restaurantes da cidade (Resplendor) vivem dela”.

“É muito importante para os passageiros. Quando a linha passava dentro da cidade (Pedra Corrida) era melhor”.

“Ajuda a população de baixa renda viajar para o litoral (Vitória) e para a capital (Belo Horizonte)”.

“É muito importante. Ela dá emprego, transporta pessoas e produtos com baixo custo”.

“Ela constrói viadutos e participa ativamente do progresso da cidade”.

“É um meio de transporte mais econômico”.

“Ela é o principal meio de transporte da região (Pedra Corrida)”.

“Fácil acesso a qualquer classe social. De uma viagem mais acessível e mais confortável do que ônibus”.

“Ela transporta recursos naturais, preservando o meio ambiente, devolvendo o que ela tirou”.

“Eu não acho que traz benefícios, pois traz barulho e muita poluição, mas é um mal necessário para a cidade”.

“Não traz nenhum benefício e se traz, não sei”.

“Não é divulgado o benefício que traz para a prefeitura”.

“Não vejo nada. A Vale construiu o viaduto para a sua produção. Isso é lucro”.

“Quem mora perto, sofre mais”.

“Só serve como meio de transporte”.

Questionados se “gostariam que a memória/história da Ferrovia fosse preservada”, 100% dos entrevistados responderam que sim e, sobre as justificativas da resposta se destacam:

“É uma tradição que deve ser seguida. Se tem, precisa ser preservada”.

“Para continuar a se desenvolver, pois com ela, a cidade cresce também a sua volta”.

“Está tudo se acabando. Tem que ter mais zelo”.

“Se não preservar, acaba a ferrovia e com ela diminui o emprego e o prazer das pessoas em andar de trem”.

“Porque todos já conheceram e quem não conhece precisa conhecer”.

“Apesar dos malefícios é importante que as futuras gerações a conheçam”.

“A Vale em geral tem história, mas não nos dá benefício, mas tem que continuar sim”.

“Tem que continuar. Só gostaríamos de progredir com ela”.

“Muito útil para as crianças”.

“Faz parte da cultura local”.

“É a nossa própria história”.

“Porque a Ferrovia tem uma história muito antiga na cidade (Resplendor)”.

“Porque senão a cidade ficaria sem identidade”.

“É importante, pois faz parte da história de Valadares”.

“Mostrar a história de como tudo começou, de uma evolução. De forma geral, para o país”.

“A história da cidade (Valadares) se confunde com a EFVM”.

“É uma cultura não pode acabar não”.

“Ela sempre existiu e deve existir ainda”.

“Para que as futuras gerações conheçam a ferrovia”.

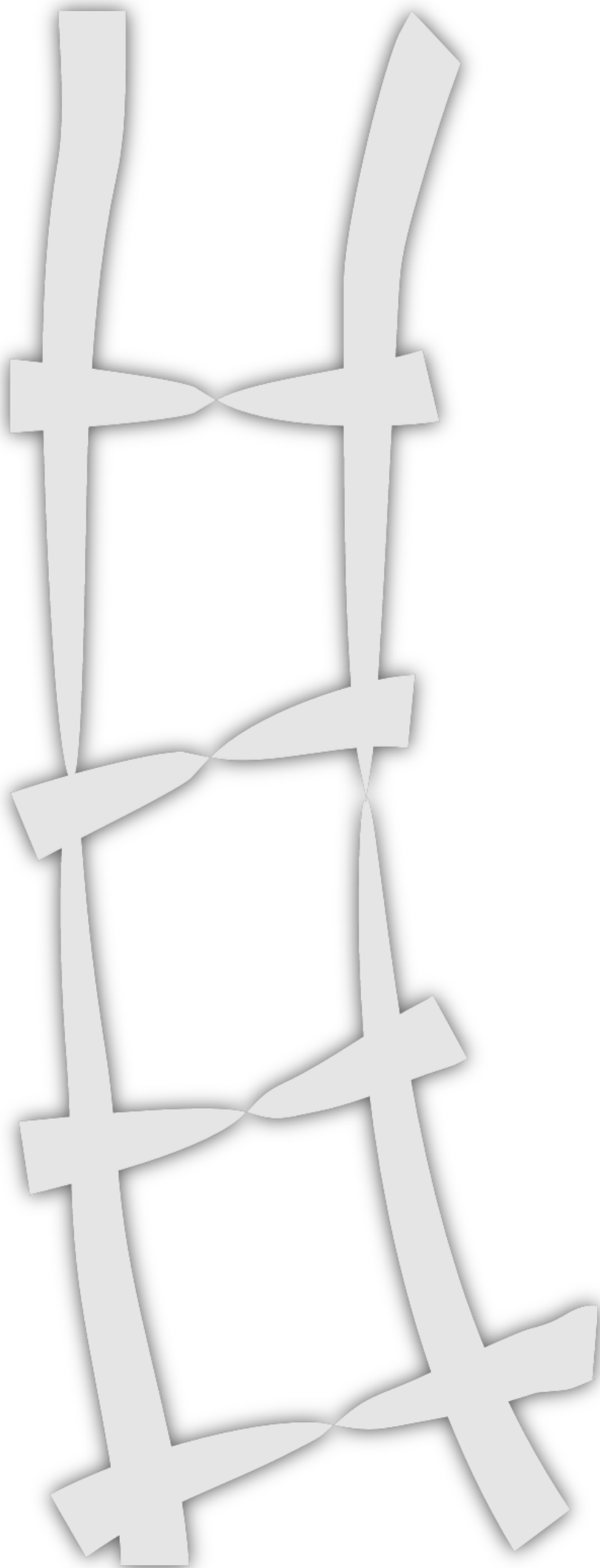
“A cidade (Pedra Corrida) depende dela”.

“Sem ela, a cidade (Pedra Corrida) acaba”.

Por fim, foi solicitado que a pessoa entrevistada dissesse em uma palavra o que a EFVM representa para ela. As palavras mais recorrentes foram: *progresso, barulho, emprego e importante.*



Cabe observar que a frágil interação entre a paisagem ferroviária e os habitantes das localidades não suprimiu a tentativa por atribuir valor à ferrovia. Certos de que a ferrovia traz consigo progresso e emprego, parece haver, nesse sentido, necessidade de que esforços integrados de gestão possibilitem a coexistência na dinâmica urbana, qual seja o desenvolvimento urbano e as suas camadas no espaço, associadas ao longo do tempo. Não é raro identificar no trecho estudado, que algumas edificações com função de suporte ao sistema ferroviário foram ressignificadas de maneira tão orgânica que se descarta o vínculo de tais edificações com seu uso anterior.



CAPÍTULO 4

Capítulo 4

REFLEXÕES FINAIS SOBRE A PAISAGEM DA ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS

A paisagem atual das zonas de influência (nas proximidades da ferrovia original) preserva algumas características ferroviárias em sua morfologia urbana, como a malha linear; além de tipologia formal e técnicas construtivas de certas edificações, semelhantes às aquelas observadas nas estações ferroviárias. Porém, o modo de vida, outrora fortemente vinculado à Ferrovia, agora está voltado a outros setores da economia e transportes.

Partindo da ideia de que a paisagem cultural é configurada pelas determinações sociais, culturais e históricas, sob o olhar do sujeito (percepção-concepção-ação), a paisagem cultural atual das zonas de influência da EFVM remonta a um passado de resistências à ocupação e, em seguida, por sérias dificuldades de fixação. Tudo isso retardou o crescimento dessas áreas, em relação ao resto do Brasil, e se intensificou com os baixos investimentos durante a construção da ferrovia que foi constituída defasada já no seu início. Desse modo, as técnicas e características formais, funcionais e construtivas adotadas tendem a simplicidade, objetividade, predomínio dos cheios sobre os vazios, seguindo os preceitos das estações, que em alguns casos, precedeu a outras edificações na localidade.

No espaço ferroviário, as alterações no traçado da EFVM fizeram com que certos objetos de permanência “abandonados pelo caminho” se integrassem na dinâmica da cidade, mediante reunião de suas múltiplas finalidades, ganhando novos usos. Com isso, as interações da paisagem ferroviária com o espaço reverberaram nos processos da cidade, de forma irrefutável, ao revelar suas “camadas”, ainda que desconhecida a origem do elemento por parte da comunidade local. Viu-se com isso, que, quer seja por desvio, quer seja por integração, o caminho da ferrovia EFVM interfere continuamente na paisagem que se altera, mas que também revela suas marcas no tempo.

Além disso, identificou-se que o traçado da via férrea sofreu alterações sob a prerrogativa de encurtamento do trajeto e, portanto, maiores rendimentos econômicos e logísticos de produtos, como também atenderam à demanda das cidades que experimentaram surto de desenvolvimento que, apesar de, em grande parte, ter

ocorrido às margens da ferrovia/estação, na medida em que se dava o incremento urbano, havia um esforço para afastá-la desse contexto urbano.

Sabe-se que a relação da paisagem ferroviária desenvolvida ao longo da EFVM com os atores sociais está vinculada a uma consciência da importância incontestável da Ferrovia para a economia do Brasil, porém sem o acordo que o mesmo benefício recaia sobre a localidade relacionada, ou seja, seu aditamento se dá também no processo global e, não apenas, local. Daí, o enfraquecimento dos níveis de pertença. Com isso, frequentemente ocorre a negação da Ferrovia e de seus construtos como parte da identidade local.

A ciência e a vida humana transmitem por meio de suas marcas no território, os processos de interação entre o homem e o meio natural, nos termos da Paisagem cultural⁶. Tais marcas propõem um olhar atento às “camadas” superpostas, ao longo do tempo, pelas frequentes demandas sociais no espaço. Segundo Santos (1988, p.52): “(...) É necessário realizar a leitura do espaço da modernidade enquanto repositório de múltiplas finalidades e sentidos”.

Portanto, alguns questionamentos levantados em decorrência da pesquisa demonstram clara pertinência no monitoramento da paisagem ferroviária que envolve a EFVM, já que se revela dinâmica e articulada em uma lógica não só regional, mas global, evitando assim, visões simplistas e truncadas. Dentre as questões, surgem possibilidades marcantes a partir de avaliações teóricas e práticas, realizadas ao longo deste trabalho. Logo, abrem-se precedentes para a continuação dessa pesquisa a fim de abarcar tais indagações.

A paisagem ferroviária da EFVM tende a ser desconsiderada por conta das sucessivas camadas que se sobrepõem ao “cenário de demandas” econômicas e sociais? O valor do trabalho humano e da produção está atualmente integrado nos processos sociais das cidades afetadas? Os atores sociais, fortemente imbricados no contexto da paisagem ferroviária, assumem consciência na resignificação do espaço e de sua coexistência com as “marcas” no tempo?

A paisagem ferroviária da EFVM parece ser a *priori*, desconsiderada sob os aspectos de inserção da ferrovia/estação nos processos sociais e culturais, ou seja, a ela são

⁶O recente instrumento de chancela lançado pelo IPHAN, em 2009, regulamenta pela portaria nº 127/2009.

atribuídas funções, em geral, vinculadas às atividades lucrativas da gestora e, portanto, pouco benéficas e efetivas para os municípios envolvidos diretamente. Por se tratar de uma ferrovia ativa e de grande rendimento para o país e para o mundo, a EFVM preserva o valor do trabalho humano e da produção nos processos sociais das cidades afetadas, já que além de empregar moradores dessa região, movimenta a economia das cidades, com os empregados que vêm de fora.

Os atores envolvidos ressignificam o espaço, ainda que a coexistência apresente falhas, ou seja, novas atribuições e funções são estabelecidas aos construtos da cidade conforme as necessidades que surgem, ainda que não haja, em geral, preocupação em integrar tais “marcas” do tempo, com destaque para a negação do elemento ferroviário na paisagem urbana. Mesmo diante de tais impasses entre o espaço, a coisa, o tempo e o homem, a paisagem se reconfigura constantemente.

Recorre-se à Yázigi para afirmar que “a paisagem responde aos imperativos da territorialidade e da pertença” e que, portanto, estabelece o equilíbrio da vida, “isto é, às necessidades de inserirmos nossa trajetória biográfica não apenas num eixo temporal, mas também espacial”. Desse modo, a paisagem é necessária ao indivíduo na medida em que abarcam questões contextualizadas de apropriação, atribuição de valor e identidade social, fatores essenciais à nossa “interação existencial com o mundo objetivo” (YÁZIGI, 2002, p. 59).

Na reiterada demanda por ressignificação das representações simbólicas, a reflexão sobre a paisagem assume também, para a discussão, uma dimensão cultural, desviando-se dos enfoques meramente polares e, portanto, restritos.

Para se entender o papel que as paisagens desempenham dentro dos sistemas culturais, é necessário centrar nossa atenção na significação da paisagem, assim como investigar o papel da intertextualidade no debate dos discursos e nos conflitos sobre o significado das paisagens (DUNCAN, 2004).

Com efeito, o olhar do indivíduo, impregna-se de ideologia e abre o campo para o debate dos processos identitários da paisagem que se associa à historicidade e ao imaginário coletivo para estabelecer vínculos com a materialidade social e, sobretudo, com as forças de trabalho e produção.

Se hoje, no imaginário social, a nação, mãe comum, unitária, harmoniosa e homogênea foi substituída pela sociedade, lugar de conflitos, segmentos, lutas de minorias seria de esperar que a paisagem fosse convocada para alimentar as expressões de identidades regionais, locais e parcelares. De fato, isso ocorre (YÁZIGI, 2002, p. 43).

Em primeiro plano, a paisagem e a Ferrovia Vitória a Minas possuem, em conjunto, inegável potencial para afirmação da identidade das localidades, logo, contribui para a evolução dos processos da vida humana. Trata-se de elemento objetivo que dialoga não somente com os atores que usufruem direta e continuamente, como é o caso dos moradores das localidades, mas também sugere interferência dos “de fora”, os viajantes do trem de passageiros. Essa interação estabelece vetores de contribuição dessa paisagem para além dos fatores econômicos, apontando o turismo como forte potencialidade de apropriação (YÁZIGI, 2002, p. 60).

Heidegger compreende que o fator principal que estabelece a relação homem/paisagem é o “estar lá”, com sentido de habitar. Para ele, a paisagem deve ser destinada, em primeira instância, aos habitantes da localidade, sem prejudicar sua partilha com “os de fora”. Desse modo, “as políticas oficiais de preservação e valorização da paisagem que não passem pelo eixo do cotidiano e do trabalho estão, já de início, comprometidas ou são suspeitas” (YÁZIGI, 2002, p. 60).

Portanto, a preservação de elementos arquitetônicos e/ou urbanísticos essencialmente industriais sugere um estudo aprofundado sobre o valor do espaço, de acordo com critérios do cotidiano e trabalho que o tornam passíveis de preservação. No caso da Ferrovia Vitória a Minas, constatou-se a indispensável relação da atribuição de valor aos fatores do modo de produção, dando ênfase à produção propriamente dita; à circulação/fluxo/velocidade da produção; e à materialidade social, gerando a noção de espacialidade, em escala global.

Em seguida, outro ponto de debate é o modelo de gestão da paisagem adotado no processo de preservação e divulgação da identidade local e, sobretudo a quem se destina o usufruto da paisagem. Yázigi afirma ser “indispensável que a preservação da paisagem se faça sempre nos quadros de gestão territorial”. Em diversos espaços, o patrimônio inserido em áreas pobres, em degradação e, portanto marginalizados, enfrentam o estabelecimento do processo de *gentrification* que verifica uma crescente demanda por políticas de preservação, de forma excludente e demagógica. Isso

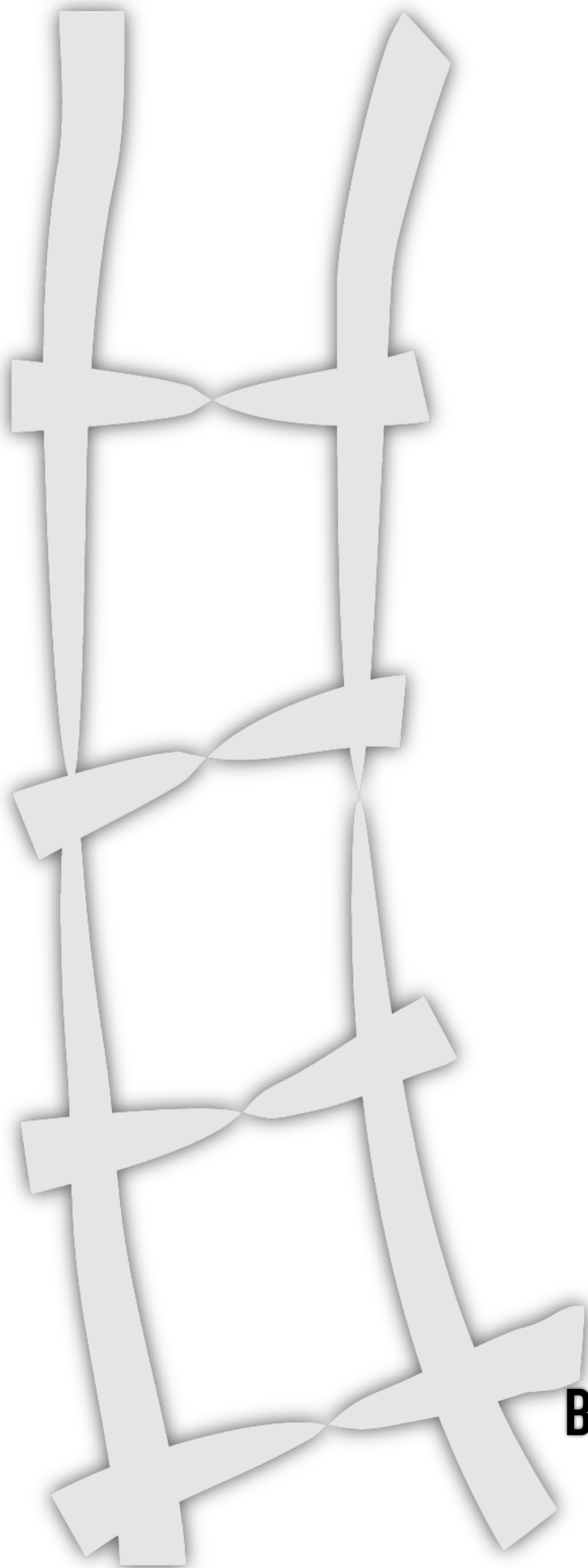
provocou, em alguns casos, o enobrecimento dessas áreas, o afastamento brusco ou gradual dos pobres, e compreendeu uma visão sobre o bem como uma mercadoria rentável (YÁZIGI, 2002, p. 53).

Com a paisagem, isso parece ser uma tendência, caso não haja esforços integrados de estudos e políticas de intervenção que procurem minimizar os efeitos prejudiciais de uma visão de mercado excludente, porém com o intuito de integrar os atores envolvidos nessa paisagem, a fim de que memória e a identidade sejam viabilizadas às gerações.

A contribuição ferroviária na dinâmica das localidades prevê características comuns quanto à tipologia das estações e, de certo modo, na estrutura urbana em relação aos trilhos. Como vimos, em quase 80% dos municípios estudados, a Ferrovia estabelece alguma relação com a morfologia urbana. Isso denota estágios de permanência e não permanência nos objetos e construtos na paisagem que interagem entre si, mediante novas demandas e, portanto, influência mútua que dão reiterados significados a essa paisagem.

Em síntese, não se pretende extenuar a temática da paisagem ferroviária da EFVM, mas apontar vias de reflexão sobre o desenvolvimento dessa paisagem e sua influência nos processos sociais de atribuição de valor e ressignificação dos elementos da paisagem. Buscou-se indicar possíveis abordagens do tema no campo da Arquitetura e Urbanismo para destacar os usos e apropriações do espaço urbano sob interferência formal e funcional da Ferrovia. Assim, pensa-se que a gestão da paisagem ferroviária se realiza mediante políticas integradas e participativas visando à significação dessa paisagem de modo consistente, sem desconsiderar as fontes teóricas que são fundamentais no processo de condução das medidas necessárias.

Dentro desse cenário, a produção de conhecimento a partir de bases teóricas sobre a paisagem ferroviária, bem como a organização e o fortalecimento da disciplina, suscitam olhares mais atentos à demanda social, ao passo que a ressignificação dos elementos construídos permanentes ou temporários associados à Ferrovia, contribuem para a sua inserção nas ações de pertença, motivando suas apropriações na territorialidade.



BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA

ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. **Metamorfoses Indígenas**: identidade e cultura nas aldeias coloniais do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003.

ALVES, Hermilo Cândido da Costa. **Relatório apresentado ao Ilmo. e Exmo. Snr. conselheiro Tomás José Coelho de Almeida, ministro e secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas**. Tipografia Nacional, Rio de Janeiro, 1876.

AMANCIO, Verceles. **Velocidade e política de Paul Virilio**. Em Debat: Rev. Dig., ISSNe 1980-3532, Florianópolis, n. 2, p.71-89, 2006.

ARANTES, Antônio Augusto. **Patrimônio Cultural**: Desafios e perspectivas atuais. Curso: Patrimônio Imaterial: Política e Instrumentos de Identificação, Documentação e Salvaguarda. Belo Horizonte: DUO Informação e Cultura, 2008.

ARARIPE, Delecarliense de Alencar. **História da Estrada de Ferro Vitória-Minas**. Rio de Janeiro: Companhia Vale do Rio Doce. Coleção Rio Doce, 1954.

BERTRAND, Georges. **Paisagem e geografia física global**: esboço metodológico. Caderno de Ciências da Terra, n. 13, 1971.

BRASIL. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Conselho Nacional de Estatística. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

CAMPOS, Martha Machado; MENDONÇA, Eneida Maria Souza. **Proteção da paisagem do Centro de Vitória (ES) e planejamento participativo**. In: SEMINÁRIO NACIONAL PAISAGEM E PARTICIPAÇÃO: PRÁTICAS NO ESPAÇO LIVRE PÚBLICO, 3, 2007, São Paulo. Anais. São Paulo, 2007.10p.

CASTRIOTA, Leonardo Barci. **Patrimônio Cultural: Conceitos, Políticas, Instrumentos**. São Paulo: Annablume; Belo Horizonte:IEDS, 2009.

CAUQUELIN, Anne. **A invenção da paisagem**. Tradução: Marcos Marcionilo. São Paulo: Martins Fontes, 2007.

COELHO, Eduardo J.J. & SETTI, João Bosco. **A E.F. Vitória a Minas e suas locomotivas desde 1904. Volume 1: A história e as locomotivas a vapor.** Rio de Janeiro, 2000.

CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeny. **Apresentando leituras sobre paisagem, tempo e cultura.** In: CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeny (Orgs.). **Paisagem, Tempo e Cultura.** Rio de Janeiro: EdUERJ, 1998.

COSGROVE, Denis E.; JACKSON, Peter. **Novos rumos da Geografia Cultural.** In: CORRÊA, Roberto L.; ROSENDAHL, Zeny. (orgs). **Geografia Cultural: Um Século.** Rio de Janeiro: EdUERJ, 2000.

COSTA, Wanderley Messias da; MORAES, Antônio Carlos Robert. **Geografia Crítica: A valorização do espaço.** São Paulo: Hucitec, 1987.

DUNCAN, James. **A paisagem como sistema de criação de signos.**In: CORREA, R. L. ROSENDAHL, Z. (Org.). **Paisagens, textos e identidade.** Rio de Janeiro: EdUERJ, 2004.

FERRARA, Lucrécia d'Alessio. **Os lugares improváveis.** In: Turismo e Paisagem. Organizador: Eduardo Yázigü. São Paulo: Contexto, 2002a.

_____. Um olhar entre vizinhos. Espaço social: linguagem e interpretação. Espaço e Debates. Ano X, nº29. São Paulo, 1990b.

FILHO, Manuel Ferreira Lima; SILVEIRA, Flávio Leonel Abreu da. **Por uma antropologia do objeto documental: entre a "a alma nas coisas" e a coisificação do objeto.** Horizontes Antropológicos, Porto Alegre, ano 11, n. 23, p. 37-50, jan/jun, 2005.

GOMES, Edvania: **Paisagem, Imaginário e Espaço.** Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 2001.

GONÇALVES, José Reginaldo Santos. **Ressonância, materialidade e subjetividade: as culturas como patrimônios.** Horizontes Antropológicos, vol.11, no. 23, Porto Alegre, Jan/Jun, 2005.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (Brasil). **Cartas Patrimoniais.** 3ª ed. rev. aum. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (Brasil). Portaria n.º 127 - 30 abr. 2009. Estabelece a chancela de Paisagem Cultural Brasileira. Brasília, 2009.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do Ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo**: Reflexões sobre sua preservação. São Paulo: Editora ATELIÊ, 1998.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização**: Problemas teóricos de restauro. São Paulo: Ateliê editora, 2009.

MENEZES, Ulpiano T. Bezerra de. **A Paisagem como Fato Cultural**. In.: YÁZIGI, Eduardo (org.). Turismo e Paisagem. São Paulo: Contexto, 2002.

MENEZES, Ulpiano T. Bezerra de. **Patrimônio Ambiental Urbano**: do lugar comum ao lugar de todos. In.: CI Arquitetura. Patrimônio cultural de São Paulo. Rio de Janeiro: FC Editora, 1978.

NETTO, Maria Cinira dos Santos. **Desbravadores e Pioneiros do Porto de Dom Manuel**: A história de Governador Valadares. Governador Valadares: s.n, 1999.

PIMENTA, José Dermeval. **O minério de ferro na economia nacional**: o Vale do rio Doce. Rio de Janeiro: Gráfica Editora Aurora, 1950.

_____. **Caminhos de Minas Gerais**. Belo Horizonte: Imprensa oficial, 1971.

RIBEIRO, Nelson Pôrto; TEIXEIRA, Tamara Lopes. **Patrimônio industrial**: o valor do espaço na Ferrovia Vitória a Minas. In: VI COLÓQUIO LATINOAMERICANO SOBRE RECUPERAÇÃO E PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL E IV ENCONTRO INTERNACIONAL SOBRE PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO. T1, 2012, São Paulo.

ROSA, Lea Brígida Rocha de Alvarenga. **Companhia Estrada de Ferro Vitória a Minas 1890-1940**. São Paulo, 1976. Dissertação (Mestrado em História) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciência, Universidade de São Paulo, São Paulo.

ROSSI, Aldo, **A Arquitetura da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**. Paulo: Hucitec, 1988.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica, tempo. Razão e emoção**. São Paulo: EDUSP, 4º ed. 4º reimpr., 2008.

SAUER, Carl O. **A Morfologia da Paisagem**. In: CORREA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeny (Org.) Paisagem, tempo e cultura, Rio de Janeiro: EdUERJ, 1998.

STRAUCH, Ney. **A bacia do rio Doce: estudo geográfico**. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística/Conselho Nacional de Geografia, 1955.

TARTARINI, Jorge. **Arquitetura Ferroviária**. Buenos Aires: Ediciones Colihue. Del Arco Íris Ensayos de Historia Urbana, 2001.

TEIXEIRA, Romeu do Nascimento. **O vale do Rio Doce**. Companhia Vale do Rio Doce. Ed. Presstech., 2002.

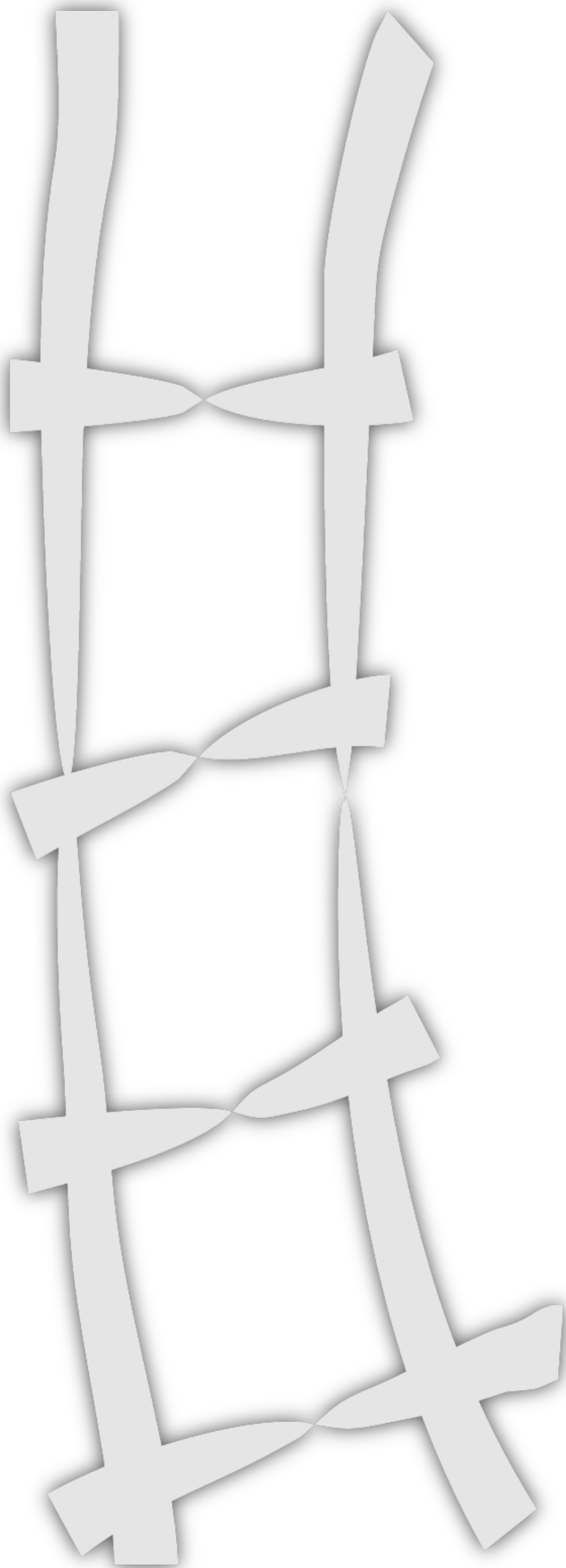
TEIXEIRA, Tamara Lopes. **Patrimônio nos trilhos: Estrada de Ferro Vitória a Minas**. Vitória, 2009. Monografia (Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade Brasileira, Vitória.

UNESCO – United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization. **Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention**. World Heritage Centre, 2008.

VIRILIO, Paul. **Velocidade e política**. Trad. Celso Mauro Paciornik. São Paulo, Estação Liberdade, 1996.

WICKERT, Ana Paula. **Nos caminhos da ferrovia: A arquitetura ferroviária da linha Tronco Norte Gaúcha 1883 a 1920**. Salvador, il., 2003.

YÁZIGI, Eduardo. **A importância da paisagem**. In: Turismo e Paisagem. Eduardo YázigI (organização). São Paulo: Contexto, 2002.



APÊNDICES

APÊNDICE A – ROTEIRO DE ENTREVISTAS

O método destaca entrevista de ordem qualitativa com pessoas abordadas, aleatoriamente, nas proximidades da ferrovia e da estação ferroviária dos municípios estudados. Dentre as pessoas abordadas para a entrevista, destacam moradores do município, viajantes do trem de passageiros da EFVM, funcionários da gestora da Ferrovia e pessoas de outras localidades que passavam por ali no momento da entrevista pela área da Ferrovia.

Após preenchimento de dados básicos do entrevistado, tais como, sexo, faixa etária e ocupação profissional, o roteiro propôs as seguintes sentenças:

- 1) Possui algum vínculo com EFVM? (empregado, prestador de serviços, passageiro, etc.)
- 2) Qual a contribuição da ferrovia EFVM para o desenvolvimento de sua cidade?
- 3) Gostaria que a memória/história da ferrovia EFVM fosse preservada? Por quê?
- 4) Defina em uma palavra o que a ferrovia EFVM representa para você.

Destaca-se a intenção por uma pesquisa qualitativa não sendo, portanto, imprescindível o número elevado de entrevistas aplicadas. Soma-se a isso, o fato de que em algumas localidades a Ferrovia se encontra em área afastada da cidade, revelando baixo fluxo de pessoas, salvo nos momentos da parada do trem na estação (ocorre duas vezes ao dia).

ENTREVISTA - PAISAGEM FERROVIÁRIA PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS – EFVM		N°
		MUNICÍPIO/UF:
<p>Esta entrevista auxilia na pesquisa de <u>trabalho acadêmico</u>, desenvolvido pela mestranda Tamara Lopes Teixeira, junto ao PPGAU/UFES (UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO). Trata-se de uma pesquisa que propõe uma reflexão sobre a paisagem ferroviária desenvolvida ao longo da EFVM (Vitória X Itabira).</p>		
SEXO:	<input type="checkbox"/> Masculino <input type="checkbox"/> Feminino	
IDADE:	<input type="checkbox"/> Abaixo de 18 anos <input type="checkbox"/> Entre 18 e 25 anos <input type="checkbox"/> Entre 26 e 35 anos <input type="checkbox"/> Entre 36 e 45 anos	<input type="checkbox"/> Entre 46 e 55 anos <input type="checkbox"/> Entre 56 e 65 anos <input type="checkbox"/> Entre 66 e 75 anos <input type="checkbox"/> Acima de 75 anos
OCUPAÇÃO:	<input type="checkbox"/> Desempregado <input type="checkbox"/> Empregado/assalariado <input type="checkbox"/> Profissional liberal <input type="checkbox"/> Empresário	<input type="checkbox"/> Estudante <input type="checkbox"/> Aposentado <input type="checkbox"/> Dona de casa
POSSUI ALGUM VÍNCULO COM A EFVM? (EMPREGADO, PRESTADOR DE SERVIÇOS, PASSAGEIRO, ETC.)	<input type="checkbox"/> sim <input type="checkbox"/> não	
	Qual?	
QUAL A CONTRIBUIÇÃO DA FERROVIA EFVM PARA O DESENVOLVIMENTO DE SUA CIDADE?		
GOSTARIA QUE A MEMÓRIA/HISTÓRIA DA FERROVIA EFVM FOSSE PRESERVADA? POR QUÊ?	<input type="checkbox"/> sim <input type="checkbox"/> não	
DEFINA EM UMA PALAVRA O QUE A FERROVIA EFVM REPRESENTA PARA <u>VOCÊ</u>:		

APÊNDICE B – FICHA DE IDENTIFICAÇÃO

Trata-se de ficha de identificação dos municípios compreendidos pela EFVM, cuja avaliação das características da paisagem ferroviária se deu a partir do entorno imediato às estações ou paradas localizadas nas sedes administrativas.

Realizou-se viagem por 21 municípios e por meio de levantamento fotográfico e leitura técnica das edificações que se integram no contexto da paisagem ferroviária, foi possível realizar síntese gráfica de certas abordagens de análise e estabelecer parâmetros dos níveis de apropriação e evolução dessa paisagem ferroviária da EFVM.

FICHA - PAISAGEM FERROVIÁRIA
PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS – EFVM

01/21

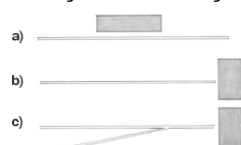
CARIACICA - FUNDAÇÃO – IBIRAÇU – JOÃO NEIVA - COLATINA – BAIXO GUANDU – AIMORÉS - RESPLENDOR – CONSELHEIRO PENA – GALILÉIA – TUMIRITINGA – GOVERNADOR VALADARES – AÇUCENA – PERIQUITO – BELO ORIENTE – IPABA - IPATINGA – TIMÓTEO – ANTÔNIO DIAS – NOVA ERA – ITABIRA*

MUNICÍPIO/ UF: Cariacica/ES

ESTAÇÃO(ÕES) NA LOCALIDADE: Pedro Nolasco (1943); Flexal (1945); Antiga Estação (19??).

ÁREA (KM²):	279.975 km²	POPULAÇÃO (HAB.):	348.933 hab. (IBGE/2010)	DENSIDADE (HAB./KM²):
DATA DE FUNDAÇÃO DA CIDADE:	1890	<input checked="" type="checkbox"/> Fundação anterior à EFVM na localidade <input type="checkbox"/> Fundação posterior à EFVM na localidade		
ECONOMIA ATUAL:	A economia local de Cariacica é integrada pelos setores: moveleiro, confecção e metal-mecânico. De grande vocação comercial, abriga uma das áreas comerciais de maior valor econômico do Estado: o bairro Campo Grande, conhecido por ser um shopping a céu aberto.			
CONTATO PREFEITURA MUN.:	Rodovia BR 262, nº 3700, Km 3 - Bairro Alto Lage - CEP: 29.151-570. Cariacica/ES (27) 3346 6100			

POSIÇÃO DA ESTAÇÃO EM RELAÇÃO À LINHA FÉRREA:



(a) estação intermediária; **(b)** estação de ponto final; **(c)** estação de retorno.

Fonte: Cloquet, v. 4, 1900, p. 517

DESCRIÇÃO:

POSIÇÃO DA FERROVIA EM RELAÇÃO À CIDADE*:

Central; Tangencial; Periférica

* Considera-se central, quando a ferrovia representa um marco divisor físico na cidade, ou em parte dela; Considera-se tangencial, quando a ferrovia se relaciona marginalmente com a cidade; Considera-se periférica, quando a ferrovia possui nenhuma ou quase nenhuma interferência física na cidade pela qual atravessa.

DESCRIÇÃO:

ALTERAÇÃO DO TRAÇADO DA FERROVIA:

Inalterado (traçado original permanece) Alterado (traçado original não permanece)

DESCRIÇÃO:

USO DO SOLO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:

Residencial Comercial/Serviços Industrial Institucional Zona mista Lazer/recreação
 Não-urbano

* A zona mista congrega os usos residencial, comercial e serviços. A zona de lazer e recreação, à sua vez, inclui as grandes áreas verdes urbanas, como parques, hortos, etc. **Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.**

DESCRIÇÃO:

EDIFICAÇÕES DE INTERESSE DE PRESERVAÇÃO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:

Sim Não Não avaliado

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

DESCRIÇÃO:

TÉCNICA CONSTRUTIVA*:

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

Em geral, as edificações são em alvenaria. Telhados em telha francesa ou amianto. Destaque para as edificações industriais que contam com grandes estruturas, em alguns casos, com diversidade de pré-moldados.

ANÁLISE ARQUITETÔNICA*:

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

Cidade conurbada. Edificações de médio e grande porte, com destaque para edificações industriais, de serviço e institucionais, promovendo nuances no perfil da cidade.

BREVE HISTÓRICO DA CIDADE E SUA INTERAÇÃO COM A FERROVIA:

De origem indígena e com influências das culturas negra e europeia, Cariacica é a imagem da miscigenação brasileira. Segundo os antigos habitantes, o nome surgiu da expressão "Cari-jaci-caá", utilizada pelos índios para identificar o porto onde desembarcavam os imigrantes. Sua tradução é "chegada do homem branco". A cidade reúne o urbano e o rural em plena harmonia e de forma sustentável. O centro urbano abriga grande área comercial e 95% da população, mas a região rural se estende por uma ampla área do território e é marcada pela diversidade natural, principalmente aos pés do Monte Mochuara.

AMBIÊNCIA/PRESENÇA DA FERROVIA NA PAISAGEM:

Com grande variedade de edificações de grande porte, o entorno da estação Pedro Nolasco/Ferrovia revela seu caráter setorial de serviços, e, portanto apresenta uma ambiência caótica no período do dia. A Ferrovia não se destaca na paisagem haja vista concorrência com outras edificações de grande porte.

VALORES*:

* Fonte: **RIEGL, Alois**. O Culto moderno dos monumentos: sua essência e sua gênese. Tradução Elaine Ribeiro Peixoto e Albertina Vicentine. Goiânia. 2006.

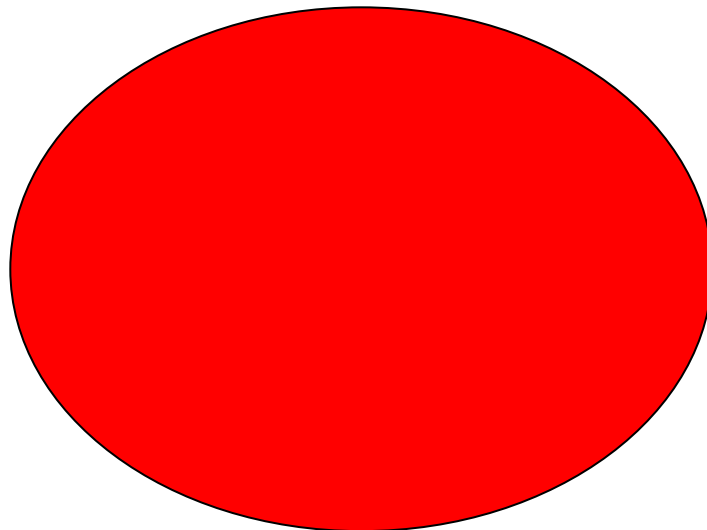
REMEMORAÇÃO

- () Histórico
() Antiguidade
(x) Documental

CONTEMPORANEIDADE

- (x) Etnográfico
() Arquitetônico
(x) Contemporaneidade

REGISTROS GRÁFICOS E/OU FOTOGRÁFICOS/CROQUIS:



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

<http://www.cariacica.es.gov.br/default.asp>

<http://pt.wikipedia.org/wiki/Cariacica>

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=362476&page=2>

*O trecho escolhido se refere ao *caminho do minério de ferro*, cujas jazidas foram descobertas, a partir de estudos mineralógicos, em 1909.

FICHA - PAISAGEM FERROVIÁRIA
PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS – EFVM

02/21

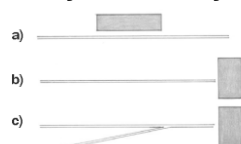
CARIACICA - FUNDÃO – IBIRAÇU – JOÃO NEIVA - COLATINA – BAIXO GUANDU – AIMORÉS - RESPLENDOR – CONSELHEIRO PENA – GALILÉIA – TUMIRITINGA – GOVERNADOR VALADARES – AÇUCENA – PERIQUITO – BELO ORIENTE – IPABA - IPATINGA – TIMÓTEO – ANTÔNIO DIAS – NOVA ERA – ITABIRA*

MUNICÍPIO/ UF: Cariacica/ES

ESTAÇÃO(ÕES) NA LOCALIDADE: Pedro Nolasco (1943); Flexal (1945); Antiga Estação (19??).

ÁREA (KM²):	279.648 km²	POPULAÇÃO (HAB.):	17.632 hab. (IBGE/2010)	DENSIDADE (HAB./KM²):
DATA DE FUNDAÇÃO DA CIDADE:	1923	<input type="checkbox"/> Fundação anterior à EFVM na localidade <input checked="" type="checkbox"/> Fundação posterior à EFVM na localidade		
ECONOMIA ATUAL:	O Produto Interno Bruto (PIB) de Fundão é o quarto maior de sua microrregião, destacando-se na área de prestação de serviços. A agropecuária é o setor com a menor participação da economia de Fundão. Apesar da menor relevância no PIB, a economia de Fundão é baseada na agropecuária, especialmente na cafeicultura. Em 2004, dos estabelecimentos do setor, 61% são pequenos (de 10 a 50 ha) ou médios (de 50 a 200 ha). A pecuária do município é mista (de corte e de leite), com predominância na região litorânea.			
CONTATO PREFEITURA MUN.:	Rua São Jose, 11 – Centro. CEP: 29.185-000 - Fundão/ ES (27) 3267 1724			

POSIÇÃO DA ESTAÇÃO EM RELAÇÃO À LINHA FÉRREA:



(a) estação intermediária; (b) estação de ponto final; (c) estação de retorno.

Fonte: Cloquet, v. 4, 1900, p. 517

DESCRIÇÃO:

POSIÇÃO DA FERROVIA EM RELAÇÃO À CIDADE*:

Central; Tangencial; Periférica

* Considera-se central, quando a ferrovia representa um marco divisor físico na cidade, ou em parte dela; Considera-se tangencial, quando a ferrovia se relaciona marginalmente com a cidade; Considera-se periférica, quando a ferrovia possui nenhuma ou quase nenhuma interferência física na cidade pela qual atravessa.

DESCRIÇÃO:

ALTERAÇÃO DO TRAÇADO DA FERROVIA:

Inalterado (traçado original permanece) Alterado (traçado original não permanece)

DESCRIÇÃO:

USO DO SOLO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:

Residencial Comercial/Serviços Industrial Institucional Zona mista Lazer/recreação
 Não-urbano

* A zona mista congrega os usos residencial, comercial e serviços. A zona de lazer e recreação, à sua vez, inclui as grandes áreas verdes urbanas, como parques, hortos, etc. **Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.**

DESCRIÇÃO:

EDIFICAÇÕES DE INTERESSE DE PRESERVAÇÃO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:

Sim Não Não avaliado

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

DESCRIÇÃO:**TÉCNICA CONSTRUTIVA*:**

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

Em geral, as edificações são em alvenaria. Telhados em telha francesa ou amianto. Destaque para as edificações industriais que contam com grandes estruturas, em alguns casos, com diversidade de pré-moldados.

ANÁLISE ARQUITETÔNICA*:

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

Cidade conurbada. Edificações de médio e grande porte, com destaque para edificações industriais, de serviço e institucionais, promovendo nuances no perfil da cidade.

BREVE HISTÓRICO DA CIDADE E SUA INTERAÇÃO COM A FERROVIA:

De origem indígena e com influências das culturas negra e europeia, Cariacica é a imagem da miscigenação brasileira. Segundo os antigos habitantes, o nome surgiu da expressão "Cari-jaci-caá", utilizada pelos índios para identificar o porto onde desembarcavam os imigrantes. Sua tradução é "chegada do homem branco". A cidade reúne o urbano e o rural em plena harmonia e de forma sustentável. O centro urbano abriga grande área comercial e 95% da população, mas a região rural se estende por uma ampla área do território e é marcada pela diversidade natural, principalmente aos pés do Monte Mochuara.

AMBIÊNCIA/PRESENÇA DA FERROVIA NA PAISAGEM:

Com grande variedade de edificações de grande porte, o entorno da estação Pedro Nolasco/Ferrovia revela seu caráter setorial de serviços, e, portanto apresenta uma ambiência caótica no período do dia. A Ferrovia não se destaca na paisagem haja vista concorrência com outras edificações de grande porte.

VALORES*:

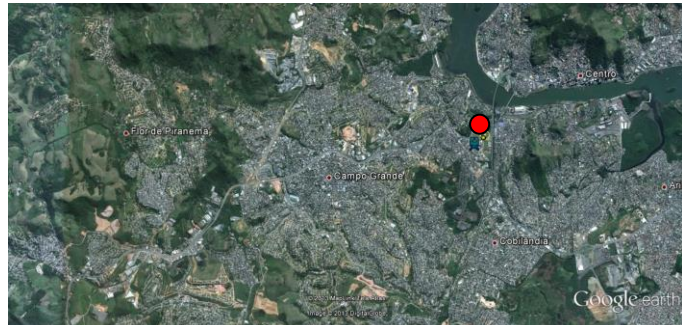
* Fonte: **RIEGL, Alois**. O Culto moderno dos monumentos: sua essência e sua gênese. Tradução Elaine Ribeiro Peixoto e Albertina Vicentine. Goiânia. 2006.

REMEMORAÇÃO

- (x) Histórico
- (x) Antiguidade
- (x) Documental

CONTEMPORANEIDADE

- (x) Etnográfico
- (x) Arquitetônico
- (x) Contemporaneidade

REGISTROS GRÁFICOS E/OU FOTOGRÁFICOS/CROQUIS:**REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:**

<http://www.cariacica.es.gov.br/default.asp>

<http://pt.wikipedia.org/wiki/Cariacica>

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=362476&page=2>

*O trecho escolhido se refere ao *caminho do minério de ferro*, cujas jazidas foram descobertas, a partir de estudos mineralógicos, em 1909.

FICHA - PAISAGEM FERROVIÁRIA
PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS – EFVM

3/21

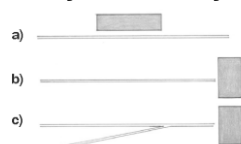
CARIACICA - FUNDÃO – IBIRAÇU – JOÃO NEIVA - COLATINA – BAIXO GUANDU – AIMORÉS - RESPLENDOR – CONSELHEIRO PENA – GALILÉIA – TUMIRITINGA – GOVERNADOR VALADARES – AÇUCENA – PERIQUITO – BELO ORIENTE – IPABA - IPATINGA – TIMÓTEO – ANTÔNIO DIAS – NOVA ERA – ITABIRA*

MUNICÍPIO/ UF: Cariacica/ES

ESTAÇÃO(ÕES) NA LOCALIDADE: Pedro Nolasco (1943); Flexal (1945); Antiga Estação (19??).

ÁREA (KM²):	199.824 km²	POPULAÇÃO (HAB.):	11.158 hab. (IBGE/2010)	DENSIDADE (HAB./KM²):
DATA DE FUNDAÇÃO DA CIDADE:	1891	<input checked="" type="checkbox"/> Fundação anterior à EFVM na localidade <input type="checkbox"/> Fundação posterior à EFVM na localidade		
ECONOMIA ATUAL:	A economia do município de Ibiracú tem suas principais atividades econômicas diversificadas da seguinte forma: Setor primário: café, banana, coco da Bahia, mandioca, cana-de-açúcar, gado bovino; Setor secundário: destaca-se a indústria metalúrgica; Setor terciário: comércio e serviços típicos de cidade de pequeno porte.			
CONTATO PREFEITURA MUN.:	Av. Conde D'Eu, 486, Centro. CEP: 29670-000. Ibiracú/ES.			

POSIÇÃO DA ESTAÇÃO EM RELAÇÃO À LINHA FÉRREA:



(a) estação intermediária; (b) estação de ponto final; (c) estação de retorno.

Fonte: Cloquet, v. 4, 1900, p. 517

DESCRIÇÃO:

POSIÇÃO DA FERROVIA EM RELAÇÃO À CIDADE*:

Central; Tangencial; Periférica

* Considera-se central, quando a ferrovia representa um marco divisor físico na cidade, ou em parte dela; Considera-se tangencial, quando a ferrovia se relaciona marginalmente com a cidade; Considera-se periférica, quando a ferrovia possui nenhuma ou quase nenhuma interferência física na cidade pela qual atravessa.

DESCRIÇÃO:

ALTERAÇÃO DO TRAÇADO DA FERROVIA:

Inalterado (traçado original permanece) Alterado (traçado original não permanece)

DESCRIÇÃO:

USO DO SOLO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:

Residencial Comercial/Serviços Industrial Institucional Zona mista Lazer/recreação

Não-urbano

* A zona mista congrega os usos residencial, comercial e serviços. A zona de lazer e recreação, à sua vez, inclui as grandes áreas verdes urbanas, como parques, hortos, etc. **Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.**

DESCRIÇÃO:

EDIFICAÇÕES DE INTERESSE DE PRESERVAÇÃO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:

Sim Não Não avaliado

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

DESCRIÇÃO:

TÉCNICA CONSTRUTIVA*:

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

Em geral, as edificações são em alvenaria. Telhados em telha francesa ou amianto. Destaque para as edificações industriais que contam com grandes estruturas, em alguns casos, com diversidade de pré-moldados.

ANÁLISE ARQUITETÔNICA*:

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

Cidade conurbada. Edificações de médio e grande porte, com destaque para edificações industriais, de serviço e institucionais, promovendo nuances no perfil da cidade.

BREVE HISTÓRICO DA CIDADE E SUA INTERAÇÃO COM A FERROVIA:

De origem indígena e com influências das culturas negra e europeia, Cariacica é a imagem da miscigenação brasileira. Segundo os antigos habitantes, o nome surgiu da expressão "Cari-jaci-caá", utilizada pelos índios para identificar o porto onde desembarcavam os imigrantes. Sua tradução é "chegada do homem branco". A cidade reúne o urbano e o rural em plena harmonia e de forma sustentável. O centro urbano abriga grande área comercial e 95% da população, mas a região rural se estende por uma ampla área do território e é marcada pela diversidade natural, principalmente aos pés do Monte Mochuara.

AMBIÊNCIA/PRESENÇA DA FERROVIA NA PAISAGEM:

Com grande variedade de edificações de grande porte, o entorno da estação Pedro Nolasco/Ferrovia revela seu caráter setorial de serviços, e, portanto apresenta uma ambiência caótica no período do dia. A Ferrovia não se destaca na paisagem haja vista concorrência com outras edificações de grande porte.

VALORES*:

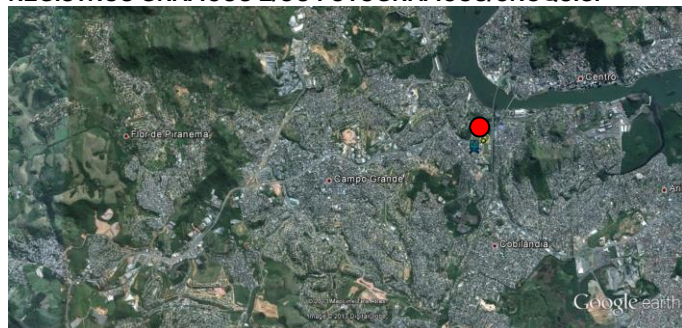
* Fonte: **RIEGL, Alois**. O Culto moderno dos monumentos: sua essência e sua gênese. Tradução Elaine Ribeiro Peixoto e Albertina Vicentine. Goiânia. 2006.

REMEMORAÇÃO

- () Histórico
() Antiguidade
(x) Documental

CONTEMPORANEIDADE

- (x) Etnográfico
() Arquitetônico
(x) Contemporaneidade

REGISTROS GRÁFICOS E/OU FOTOGRÁFICOS/CROQUIS:**REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:**

<http://www.cariacica.es.gov.br/default.asp>

<http://pt.wikipedia.org/wiki/Cariacica>

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=362476&page=2>

*O trecho escolhido se refere ao *caminho do minério de ferro*, cujas jazidas foram descobertas, a partir de estudos mineralógicos, em 1909.

FICHA - PAISAGEM FERROVIÁRIA
PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS – EFVM

04/21

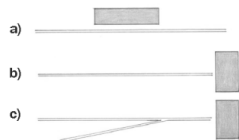
CARIACICA - FUNDÃO – IBIRAÇU – **JOÃO NEIVA** - COLATINA – BAIXO GUANDU – AIMORÉS - RESPLENDOR – CONSELHEIRO PENA – GALILÉIA – TUMIRITINGA – GOVERNADOR VALADARES – AÇUCENA – PERIQUITO – BELO ORIENTE – IPABA - IPATINGA – TIMÓTEO – ANTÔNIO DIAS – NOVA ERA – ITABIRA*

MUNICÍPIO/ UF: João Neiva/ES

ESTAÇÃO(ÕES) NA LOCALIDADE: Piraqueaçu (1947); Cavalinho (1921) [antiga estação]

ÁREA (KM²):	272.865 km²	POPULAÇÃO (HAB.):	15.808 hab. (IBGE/2010)	DENSIDADE (HAB./KM²):	57,93 hab/km² (IBGE/2010)
DATA DE FUNDAÇÃO DA CIDADE:	1988	() Fundação anterior à EFVM na localidade (x) Fundação posterior à EFVM na localidade			
ECONOMIA ATUAL:	A base da economia de João Neiva é a cafeicultura, principal atividade agrícola, com participação de 82,48%. A área plantada é de aproximadamente 4.000 hectares com café Conilon, onde 550 agricultores produzem uma média de 96 mil sacas por ano. Seguido da produção animal, com 5,63%, e fruticultura, com 3,61%.				
CONTATO PREFEITURA MUN.:	Av. Presidente Vargas, 157 - João Neiva - ES (27) 3258 4700				

POSIÇÃO DA ESTAÇÃO EM RELAÇÃO À LINHA FÉRREA:



(a) estação intermediária; (b) estação de ponto final; (c) estação de retorno.

Fonte: Cloquet, v. 4, 1900, p. 517

DESCRIÇÃO:

POSIÇÃO DA FERROVIA EM RELAÇÃO À CIDADE*:

() Central; () Tangencial; (x) Periférica

* Considera-se central, quando a ferrovia representa um marco divisor físico na cidade, ou em parte dela; Considera-se tangencial, quando a ferrovia se relaciona marginalmente com a cidade; Considera-se periférica, quando a ferrovia possui nenhuma ou quase nenhuma interferência física na cidade pela qual atravessa.

DESCRIÇÃO:

ALTERAÇÃO DO TRAÇADO DA FERROVIA:

() Inalterado (traçado original permanece) (x) Alterado (traçado original não permanece)

DESCRIÇÃO:

USO DO SOLO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:

() Residencial () Comercial/Serviços () Industrial () Institucional (x) Zona mista () Lazer/recreação () Não-urbano

* A zona mista congrega os usos residencial, comercial e serviços. A zona de lazer e recreação, à sua vez, inclui as grandes áreas verdes urbanas, como parques, hortos, etc. **Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.**

DESCRIÇÃO: O entorno imediato da estação compreende de um lado, a rodovia, de outro, o Rio Doce.

EDIFICAÇÕES DE INTERESSE DE PRESERVAÇÃO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:

() Sim (x) Não () Não avaliado

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

DESCRIÇÃO:

TÉCNICA CONSTRUTIVA*:

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

Não foram identificadas edificações num raio de 100m para avaliar a técnica construtiva.

ANÁLISE ARQUITETÔNICA*:

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

Não foram identificadas edificações num raio de 100m para análise arquitetônica.

BREVE HISTÓRICO DA CIDADE E SUA INTERAÇÃO COM A FERROVIA:

A colonização - No ano de 1874 deu-se a imigração italiana para o Brasil. Os italianos se distribuíram por várias regiões, mas somente no ano de 1877, a colonização começou com a chegada ao município da família NEGRI, a família Sarcinelli e outras. Povoados - Com a chegada da primeira família surgem os povoados de Acioli, em 1887 e Demétrio Ribeiro, em 1891. No início do século, o Sr. João Augusto Neiva, baiano e engenheiro, deputado federal, lutou na Câmara Federal para a instalação da Estrada de Ferro Diamantina, pertencente à Companhia Estrada de Ferro Vitória-Minas. Com a instalação da Estrada de Ferro surge a Estação Ferroviária, inaugurada em 20 de dezembro de 1905. O terreno para a realização da obra foi doado pelo imigrante italiano Sr. Negri Orestes. Assim o povoado de Acioli desenvolveu-se com a inauguração da estação de estrada de ferro Vitória - Minas. O idealizador, Pedro Nolasco, da construção da Estrada de Ferro, para homenagear o Deputado Federal baiano Sr. João Augusto Neiva, deu à Estação o nome de João Neiva. É em torno da Estação que surge o povoado "João Neiva". Em, 30 de dezembro de 1921, João Neiva, através da lei nº. 1305 é elevada a distrito. No terreno da estação, foram montadas as oficinas de reparo de vagões. A vila passou, então, a concentrar rodoviários. O plano de desativação das oficinas começou em 1985, e em abril de 1991 os empregados das oficinas deixaram o lugar para trabalhar no porto de Tubarão, em Vitória, e os trilhos foram retirados do centro da cidade.

AMBIÊNCIA/PRESENÇA DA FERROVIA NA PAISAGEM:

"Encontra-se em meio a uma paisagem de densas matas sobre um relevo acidentado, com muitos "pães-de-açúcar". Próximas à cidade, há duas reservas biológicas que têm o objetivo de preservar o que ainda existe de Mata Atlântica, a reserva Rancho Alto - Reserva Florestal da Vale do Rio Doce, criadas e mantidas pela Companhia Vale do Rio Doce".

(fonte: http://www.tudook.com/brasil/joao_neiva_es.html)

VALORES*:

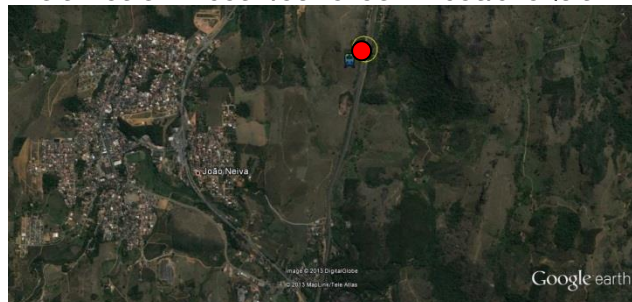
* Fonte: **RIEGL, Alois.** O Culto moderno dos monumentos: sua essência e sua gênese. Tradução Elaine Ribeiro Peixoto e Albertina Vicentine. Goiânia. 2006.

REMEMORAÇÃO

(x) Histórico
(x) Antiguidade
(x) Documental

CONTEMPORANEIDADE

(x) Etnográfico
(x) Arquitetônico
(x) Contemporaneidade

REGISTROS GRÁFICOS E/OU FOTOGRÁFICOS/CROQUIS:**REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:**

http://www.tudook.com/brasil/joao_neiva_es.html

<http://www.joaneiva.es.gov.br/>

http://pt.wikipedia.org/wiki/Jo%C3%A3o_Neiva

<http://www.seag.es.gov.br/?p=8043>

*O trecho escolhido se refere ao *caminho do minério de ferro*, cujas jazidas foram descobertas, a partir de estudos mineralógicos, em 1909.

FICHA - PAISAGEM FERROVIÁRIA
PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS – EFVM

05/21

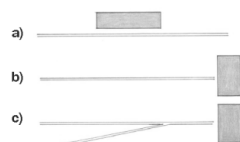
CARIACICA - FUNDÃO – IBIRAÇU – JOÃO NEIVA - **COLATINA** – BAIXO GUANDU – AIMORÉS - RESPLENDOR – CONSELHEIRO PENA – GALILÉIA – TUMIRITINGA – GOVERNADOR VALADARES – AÇUCENA – PERIQUITO – BELO ORIENTE – IPABA - IPATINGA – TIMÓTEO – ANTÔNIO DIAS – NOVA ERA – ITABIRA*

MUNICÍPIO/ UF: Colatina/ES

ESTAÇÃO(ÕES) NA LOCALIDADE: Itapina (1919); Colatina (1906)

ÁREA (KM²):	1.423,277km²	POPULAÇÃO (HAB.):	111.788 hab. (IBGE/2010)	DENSIDADE (HAB./KM²):	78,54 hab/km² (IBGE/2010)
DATA DE FUNDAÇÃO DA CIDADE:	1936	<input type="checkbox"/> Fundação anterior à EFVM na localidade <input checked="" type="checkbox"/> Fundação posterior à EFVM na localidade			
ECONOMIA ATUAL:	O maior produto agrícola de Colatina é o café conilon. Destaca-se também a fruticultura e a produção hortigranjeira. Além da força econômica da agricultura, o município tem ainda atuação marcante na indústria e comércio, que geram milhares de empregos. Há destaque para o pólo de confecções de roupas, que conta com mais de 500 empresas (97% micros e pequenas).				
CONTATO PREFEITURA MUN.:	Av. Ângelo Giubert, 343, Bairro Esplanada. CEP: 29702-902 – Colatina/ES (27) 3177 7000				

POSIÇÃO DA ESTAÇÃO EM RELAÇÃO À LINHA FÉRREA:



(a) estação intermediária; **(b)** estação de ponto final; **(c)** estação de retorno.

Fonte: Cloquet, v. 4, 1900, p. 517

DESCRIÇÃO:

POSIÇÃO DA FERROVIA EM RELAÇÃO À CIDADE*:

Central; Tangencial; Periférica

* Considera-se central, quando a ferrovia representa um marco divisor físico na cidade, ou em parte dela; Considera-se tangencial, quando a ferrovia se relaciona marginalmente com a cidade; Considera-se periférica, quando a ferrovia possui nenhuma ou quase nenhuma interferência física na cidade pela qual atravessa.

DESCRIÇÃO:

ALTERAÇÃO DO TRAÇADO DA FERROVIA:

Inalterado (traçado original permanece) Alterado (traçado original não permanece)

DESCRIÇÃO: A atual estação corresponde à terceira construída, desde a chegada dos trilhos em Colatina, em 1906. Essas alterações ocorreram em função do desvio de traçado, ocorrido na década de 1970, durante o programa de melhoramentos da ferrovia pela CVRD (Companhia Vale do Rio Doce). Além disso, julgou-se viável isolar a parada do trem em relação à centralidade da cidade.

USO DO SOLO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:

Residencial Comercial/Serviços Industrial Institucional Zona mista Lazer/recreação
 Não-urbano

* A zona mista congrega os usos residencial, comercial e serviços. A zona de lazer e recreação, à sua vez, inclui as grandes áreas verdes urbanas, como parques, hortos, etc. **Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.**

DESCRIÇÃO: O entorno imediato da estação compreende de um lado, a rodovia, de outro, o Rio Doce. O acesso para a estação atual conta com um novo bairro se formando, com a construção de residências de médio e alto padrão, além de alguns comércios e serviços surgindo para dar suporte a esse novo núcleo.

EDIFICAÇÕES DE INTERESSE DE PRESERVAÇÃO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:

Sim Não Não avaliado

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

DESCRIÇÃO:

TÉCNICA CONSTRUTIVA*:

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

Não foram avaliadas edificações num raio de 100m para avaliar a técnica construtiva.

ANÁLISE ARQUITETÔNICA*:

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

Não foram avaliadas edificações num raio de 100m para análise arquitetônica.

BREVE HISTÓRICO DA CIDADE E SUA INTERAÇÃO COM A FERROVIA:

A fundação do município de Colatina data de 1833. As primeiras povoações foram no Arraial da Barra do Santa Maria, hoje bairro Colatina Velha, onde surgiu a área urbana, Mutum de Boapaba e ainda Barracão de Baunilha. Os imigrantes eram italianos em sua maioria. Em 1857, com a chegada de Nicolau Rodrigues dos Santos França Leite, foi criada a colônia de Francilvânia, na margem esquerda do Rio Doce. Mas, devido aos constantes ataques dos índios botocudos, muitas colônias só se desenvolveram a partir do último decênio do século dezenove. Em 9 de dezembro de 1899, Colatina virou sede do distrito. Naquela época a região pertencia ao município de Linhares. Com a instalação, em 1906, da estrada de Ferro Vitória a Minas, da Companhia Vale do Rio Doce, o município assumiu importante posição econômica, superando Linhares, cuja posição geográfica não mais correspondia às exigências do Governo. Em 20 de agosto de 1907 a sede da Comarca foi transferida para Colatina, e a 22 de novembro era tomada idêntica providência em relação à sede do município. Colatina ficou então elevada à categoria de Vila, não se alterando, contudo, o nome do município.

AMBIÊNCIA/PRESENÇA DA FERROVIA NA PAISAGEM:

O entorno imediato à ferrovia Vitória a Minas apresenta de um lado, o Rio Doce, um braço do Rio que segue paralelo à ferrovia, e de outro lado, a rodovia. Além disso, a própria ferrovia representa um importante marco físico na paisagem de Colatina. Apresenta uma composição tipológica com poucas nuances.

VALORES*:

* Fonte: **RIEGL, Alois**. O Culto moderno dos monumentos: sua essência e sua gênese. Tradução Elaine Ribeiro Peixoto e Albertina Vicentine. Goiânia. 2006.

REMEMORAÇÃO

- () Histórico
() Antiguidade
(x) Documental

CONTEMPORANEIDADE

- () Etnográfico
() Arquitetônico
(x) Contemporaneidade

REGISTROS GRÁFICOS E/OU FOTOGRÁFICOS/CROQUIS:**REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:**

<http://www.colatina.es.gov.br/acidade/?pagina=economia>

*O trecho escolhido se refere ao *caminho do minério de ferro*, cujas jazidas foram descobertas, a partir de estudos mineralógicos, em 1909.

FICHA - PAISAGEM FERROVIÁRIA
PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS – EFVM

06/21

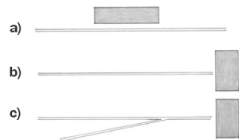
CARIACICA - FUNDÃO – IBIRAÇU – JOÃO NEIVA - COLATINA – **BAIXO GUANDU** – AIMORÉS - RESPLENDOR – CONSELHEIRO PENA – GALILÉIA – TUMIRITINGA – GOVERNADOR VALADARES – AÇUCENA – PERIQUITO – BELO ORIENTE – IPABA - IPATINGA – TIMÓTEO – ANTÔNIO DIAS – NOVA ERA – ITABIRA*

MUNICÍPIO/ UF: Baixo Guandu/ES

ESTAÇÃO(ÕES) NA LOCALIDADE: Mascarenhas (1907); Baixo Guandu (1910)

ÁREA (KM²):	917,888km²	POPULAÇÃO (HAB.):	29.088 hab. (IBGE/2010)	DENSIDADE (HAB./KM²):	31,69 hab/km² (IBGE/2010)
DATA DE FUNDAÇÃO:	1935	() Fundação anterior à EFVM na localidade (x) Fundação posterior à EFVM na localidade			
ECONOMIA ATUAL:	Essencialmente primária, a agropecuária, o cultivo do café e a exploração de rochas ornamentais como o mármore e o granito são as bases de sua economia. Possui um setor terciário relativamente desenvolvido, contudo direcionado ao mercado local. Apesar de atualmente serem insignificantes para a sua economia, o município possui potencial para o turismo e a indústria. A cidade abriga duas das maiores hidrelétricas do Espírito Santo, apesar de não serem de grande porte. Uma no distrito de Mascarenhas, inaugurada em 1974, e a outra, mais recente, em conjunto com Aimorés e Itapina.				
CONTATO PREFEITURA MUN.:	Rua: Francisco Ferreira, nº40, Centro. CEP: 29730 – 000. Baixo Guandu/ES (27) 3732 8900				

POSIÇÃO DA ESTAÇÃO EM RELAÇÃO À LINHA FÉRREA:



(a) estação intermediária; (b) estação de ponto final; (c) estação de retorno.

Fonte: Cloquet, v. 4, 1900, p. 517

DESCRIÇÃO:

POSIÇÃO DA FERROVIA EM RELAÇÃO À CIDADE*:

(x) Central; () Tangencial; () Periférica

* Considera-se central, quando a ferrovia representa um marco divisor físico na cidade, ou em parte dela; Considera-se tangencial, quando a ferrovia se relaciona marginalmente com a cidade; Considera-se periférica, quando a ferrovia possui nenhuma ou quase nenhuma interferência física na cidade pela qual atravessa.

DESCRIÇÃO:

ALTERAÇÃO DO TRAÇADO DA FERROVIA:

(x) Inalterado (traçado original permanece) () Alterado (traçado original não permanece)

DESCRIÇÃO:

USO DO SOLO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:

() Residencial () Comercial/Serviços () Industrial () Institucional (x) Zona mista () Lazer/recreação
() Não-urbano

* A zona mista congrega os usos residencial, comercial e serviços. A zona de lazer e recreação, à sua vez, inclui as grandes áreas verdes urbanas, como parques, hortos, etc. **Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.**

DESCRIÇÃO:

EDIFICAÇÕES DE INTERESSE DE PRESERVAÇÃO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:

() Sim (x) Não () Não avaliado

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

DESCRIÇÃO:

TÉCNICA CONSTRUTIVA*:

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

Predomínio de edificações em alvenaria; Telhado cerâmico em 2 ou 4 águas ou telha amianto, ou ainda, platibanda.

ANÁLISE ARQUITETÔNICA*:

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

Fachadas principais voltadas para a estação; predomínio de edificações com programa simples, com pequeno a médio porte (1 a 3 pavimentos). O perfil do conjunto apresenta pouca nuance, sendo, portanto, uma paisagem que tende à continuidade, tal como a ferrovia e sua estação. Essa dinâmica viabiliza um destaque maior à ferrovia. O acesso à estação apresenta pavimentação em Inter travados que em seguida, se configura em asfalto.

BREVE HISTÓRICO DA CIDADE E SUA INTERAÇÃO COM A FERROVIA:

Município criado no dia 10 de abril de 1935, foi praticamente colonizado e ocupado por fluminenses de Cantagalo e imigrantes europeus, principalmente os italianos. A história de Baixo Guandu está diretamente ligada ao pioneirismo que marcou o começo do século XX na região do vale do Rio Doce. Os trilhos do primeiro trem chegaram em 1907 e somente daí as atividades econômicas foram intensificadas. A madeira abundante era retirada e levada pelos comboios à Capital.

AMBIÊNCIA/PRESENÇA DA FERROVIA NA PAISAGEM:

O entorno imediato à ferrovia Vitória a Minas apresenta o Rio Doce, um braço do Rio que segue transversalmente à ferrovia e a própria ferrovia como os marcos referenciais da paisagem. Apresenta uma composição tipológica com poucas nuances, sendo as edificações em gabaritos semelhantes. Cidade bastante arborizada e integrada com os maciços verdes periféricos.

VALORES*:

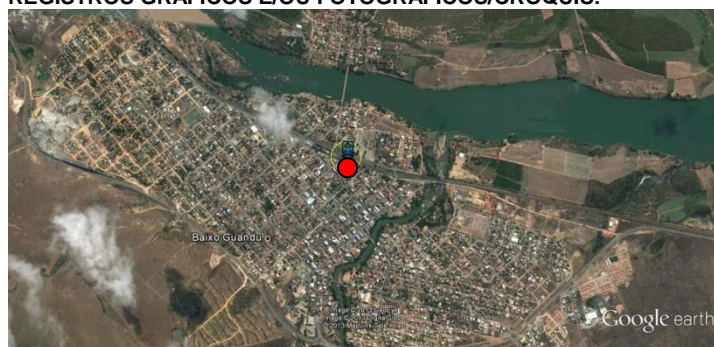
* Fonte: **RIEGL, Alois**. O Culto moderno dos monumentos: sua essência e sua gênese. Tradução Elaine Ribeiro Peixoto e Albertina Vicentine. Goiânia. 2006.

REMEMORAÇÃO

(x) Histórico
(x) Antiguidade
(x) Documental

CONTEMPORANEIDADE

(x) Etnográfico
(x) Arquitetônico
(x) Contemporaneidade

REGISTROS GRÁFICOS E/OU FOTOGRÁFICOS/CROQUIS:**REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:**

http://pt.wikipedia.org/wiki/Baixo_Guandu

*O trecho escolhido se refere ao *caminho do minério de ferro*, cujas jazidas foram descobertas, a partir de estudos mineralógicos, em 1909.

FICHA - PAISAGEM FERROVIÁRIA
PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS – EFVM

07/21

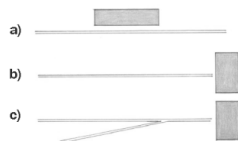
CARIACICA - FUNDÃO – IBIRAÇU – JOÃO NEIVA - COLATINA – BAIXO GUANDU – **AIMORÉS** - RESPLENDOR – CONSELHEIRO PENA – GALILÉIA – TUMIRITINGA – GOVERNADOR VALADARES – AÇUCENA – PERIQUITO – BELO ORIENTE – IPABA - IPATINGA – TIMÓTEO – ANTÔNIO DIAS – NOVA ERA – ITABIRA*

MUNICÍPIO/ UF: Aimorés/MG

ESTAÇÃO(ÕES) NA LOCALIDADE: Aimorés (1907)

ÁREA (KM²):	1 349,987km²	POPULAÇÃO (HAB.):	24. 969hab. (IBGE/2010)	DENSIDADE (HAB./KM²):	18,5 hab/km² (IBGE/2010)
DATA DE FUNDAÇÃO:	1915	() Fundação anterior à EFVM na localidade (x) Fundação posterior à EFVM na localidade			
ECONOMIA ATUAL:	O produto interno bruto (PIB) de Aimorés é um dos maiores de sua microrregião, destacando-se na área de prestação de serviços. A agricultura é o setor menos relevante da economia de Aimorés. A indústria, atualmente, é o segundo setor mais relevante para a economia do município. As principais indústrias da cidade estão ligadas ao setor alimentício e principalmente ao setor de extração mineral, havendo um considerável número de serrarias e cerâmicas, apesar de que estes ramos industriais já foram mais representativos na cidade. Em 2000, segundo o IBGE, 1 322 pessoas trabalhavam no setor industrial em Aimorés. O setor terciário é o mais relevante para a economia municipal.				
CONTATO PREFEITURA MUN.:	Av. Raul Soares, 310 – Centro. CEP: 35200-000. Aimorés/MG (33) 3267 4429				

POSIÇÃO DA ESTAÇÃO EM RELAÇÃO À LINHA FÉRREA:



(a) estação intermediária; **(b)** estação de ponto final; **(c)** estação de retorno.

Fonte: Cloquet, v. 4, 1900, p. 517

DESCRIÇÃO:

POSIÇÃO DA FERROVIA EM RELAÇÃO À CIDADE*:

(x) Central; () Tangencial; () Periférica

* Considera-se central, quando a ferrovia representa um marco divisor físico na cidade, ou em parte dela; Considera-se tangencial, quando a ferrovia se relaciona marginalmente com a cidade; Considera-se periférica, quando a ferrovia possui nenhuma ou quase nenhuma interferência física na cidade pela qual atravessa.

DESCRIÇÃO:

ALTERAÇÃO DO TRAÇADO DA FERROVIA:

(x) Inalterado (traçado original permanece) () Alterado (traçado original não permanece)

DESCRIÇÃO:

USO DO SOLO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:

() Residencial (x) Comercial/Serviços () Industrial () Institucional () Zona mista () Lazer/recreação
() Não-urbano

* A zona mista congrega os usos residencial, comercial e serviços. A zona de lazer e recreação, à sua vez, inclui as grandes áreas verdes urbanas, como parques, hortos, etc. **Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.**

DESCRIÇÃO:

EDIFICAÇÕES DE INTERESSE DE PRESERVAÇÃO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:

(x) Sim () Não () Não avaliado

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

DESCRIÇÃO: Em primeira análise, foram identificadas quatro edificações(biblioteca municipal, hotel, sede da polícia civil e lanchonete) nas

proximidades da estação, mais precisamente em volta da praça localizada em frente à estação que devem ser investigadas para verificar valores passíveis para preservação da memória industrial de Aimorés.

TÉCNICA CONSTRUTIVA*:

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

Predomínio de edificações em alvenaria; Telhado cerâmico em 2 ou 4 águas ou telha amianto, ou ainda, platibanda. Adornos na fachada. Presença de frontão em algumas edificações.

ANÁLISE ARQUITETÔNICA*:

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

Fachadas principais voltadas para a estação; predomínio de edificações com pequeno a médio porte (1 a 3 pavimentos). O perfil do conjunto apresenta características formais semelhantes à estação, como o frontão ornamentado, sendo, portanto, uma paisagem que tende à continuidade, tal como a ferrovia e sua estação. Essa dinâmica viabiliza um destaque maior à ferrovia. O acesso à estação apresenta pavimentação em Inter travados. A praça em frente afirma o destaque da ferrovia.

BREVE HISTÓRICO DA CIDADE E SUA INTERAÇÃO COM A FERROVIA:

A história do município está ligada à instalação de depósitos e serrarias para extração da madeira, riqueza natural da região. Foram seus fundadores Arnô Schaper e Hermann Júlio Reuter. Inicialmente, o povoado formado ao redor dos depósitos recebeu o nome de Km 158, passando a ser chamado, em seguida, Artur Castilho. A denominação Serra dos Aimorés, recebida posteriormente, deve-se à sua localização na serra em que habitavam os índios aimorés, ao nordeste do Estado de Minas Gerais. Emancipou-se em 1962.

AMBIÊNCIA/PRESENÇA DA FERROVIA NA PAISAGEM:

A estação, bem como a ferrovia, se integram na paisagem pela dimensão, no que diz respeito à linearidade, além da tipologia que também dialoga com a cidade. Essa integração se intensifica na medida em que não há se não uma mureta de 30cm de altura entre a estação e o espaço público.

VALORES*: * Fonte: RIEGL, Alois . O Culto moderno dos monumentos: sua essência e sua gênese. Tradução Elaine Ribeiro Peixoto e Albertina Vicentine. Goiânia. 2006.	REMEMORAÇÃO	<input checked="" type="checkbox"/> Histórico <input checked="" type="checkbox"/> Antiguidade <input checked="" type="checkbox"/> Documental
	CONTEMPORANEIDADE	<input checked="" type="checkbox"/> Etnográfico <input checked="" type="checkbox"/> Arquitetônico <input checked="" type="checkbox"/> Contemporaneidade

REGISTROS GRÁFICOS E/OU FOTOGRÁFICOS/CROQUIS:



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

*O trecho escolhido se refere ao *caminho do minério de ferro*, cujas jazidas foram descobertas, a partir de estudos mineralógicos, em 1909.

FICHA - PAISAGEM FERROVIÁRIA
PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS – EFVM

08/21

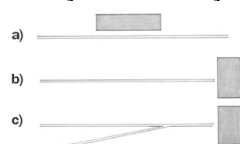
CARIACICA - FUNDÃO – IBIRAÇU – JOÃO NEIVA - COLATINA – BAIXO GUANDU – AIMORÉS - **RESPLENDOR** – CONSELHEIRO PENA – GALILÉIA – TUMIRITINGA – GOVERNADOR VALADARES – AÇUCENA – PERIQUITO – BELO ORIENTE – IPABA - IPATINGA – TIMÓTEO – ANTÔNIO DIAS – NOVA ERA – ITABIRA*

MUNICÍPIO/ UF: Resplendor/MG

ESTAÇÃO(ÕES) NA LOCALIDADE: Resplendor (1908); Crenaque (1926)

ÁREA (KM²):	1 081,794km²	POPULAÇÃO (HAB.):	17.089hab. (IBGE/2010)	DENSIDADE (HAB./KM²):	15,8 hab/km² (IBGE/2010)
DATA DE FUNDAÇÃO:	1939	<input type="checkbox"/> Fundação anterior à EFVM na localidade <input checked="" type="checkbox"/> Fundação posterior à EFVM na localidade			
ECONOMIA ATUAL:	Suas principais atividades econômicas são a pecuária de leite e corte, agricultura e mineração. Na década de 50 foi encontrada em suas terras a maior água-marinha do mundo que, devido à sua beleza foi denominada "Martha Rocha", a miss universo da época e foi também motivo de muitas brigas e mortes na região.				
CONTATO PREFEITURA MUN.:	Rua Balneário, 174. CEP: 35230-000. Resplendor/MG. (33) 3263 9424				

POSIÇÃO DA ESTAÇÃO EM RELAÇÃO À LINHA FÉRREA:



(a) estação intermediária; **(b)** estação de ponto final; **(c)** estação de retorno.

Fonte: Cloquet, v. 4, 1900, p. 517

DESCRIÇÃO:

POSIÇÃO DA FERROVIA EM RELAÇÃO À CIDADE*:

Central; Tangencial; Periférica

* Considera-se central, quando a ferrovia representa um marco divisor físico na cidade, ou em parte dela; Considera-se tangencial, quando a ferrovia se relaciona marginalmente com a cidade; Considera-se periférica, quando a ferrovia possui nenhuma ou quase nenhuma interferência física na cidade pela qual atravessa.

DESCRIÇÃO: Apesar de ser considerada central, a cidade tende a se desenvolver mais de um dos lados da ferrovia.

ALTERAÇÃO DO TRAÇADO DA FERROVIA:

Inalterado (traçado original permanece) Alterado (traçado original não permanece)

DESCRIÇÃO:

USO DO SOLO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:

Residencial Comercial/Serviços Industrial Institucional Zona mista Lazer/recreação
 Não-urbano

* A zona mista congrega os usos residencial, comercial e serviços. A zona de lazer e recreação, à sua vez, inclui as grandes áreas verdes urbanas, como parques, hortos, etc. **Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.**

DESCRIÇÃO:

EDIFICAÇÕES DE INTERESSE DE PRESERVAÇÃO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:

Sim Não Não avaliado

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

DESCRIÇÃO: Em primeira análise, foram identificadas algumas edificações localizadas em frente à estação que possuem características formais do início do século XX que são passíveis de investigações mais detalhadas.

TÉCNICA CONSTRUTIVA*:

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

Predomínio de edificações em alvenaria; Telhado cerâmico em 2 ou 4 águas, ou ainda, platibanda. Adornos na fachada. Presença de frontão em algumas edificações.

ANÁLISE ARQUITETÔNICA*:

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

Fachadas principais voltadas para a estação; predomínio de edificações com pequeno a médio porte (1 a 3 pavimentos). O perfil do conjunto apresenta características formais semelhantes à estação. A praça em frente afirma o destaque da ferrovia.

BREVE HISTÓRICO DA CIDADE E SUA INTERAÇÃO COM A FERROVIA:

Foi no final do século XIX que se iniciou o propriamente dito desbravamento das terras que compõem o município de Resplendor, em virtude das dificuldades que os silvícolas "aimoré ou aimorés ou botocudos" apresentavam no retardamento da civilização local, pois, durante muito tempo, resistiram ao assédio dos homens brancos, oferecendo-lhes resistência heroica contra as usas pretensões de domínio e de conquistas. Mais tarde, a Estrada de Ferro Vitória – Minas veio como fator decisivo e preponderante para o desenvolvimento econômico da região, já que seus trilhos cortavam as terras locais facilitando o acesso e, sobretudo, determinaram a localização de uma Estação em que os engenheiros da ferrovia denominaram de Resplendor, em face de existir perto do local uma pedra que ao ficar exposta ao sol, refletia uma luminosidade em profusão. Foi em torno dessa estação ferroviária que a cidade começou a desenvolver-se e que a denominação do município teve a sua origem.

AMBIÊNCIA/PRESENÇA DA FERROVIA NA PAISAGEM:

A estação, bem como a ferrovia, se integra na paisagem pela inserção em área de grande fluxo de pessoas, além de sua linearidade que contribui para a proeminência na paisagem. O microclima da cidade é pouco assertivo, pela falta de arborização, sendo assim, o espaço tende a ser somente de passagem e muito pouco de permanência, salvo na praça, que é arborizada.

VALORES*:

* Fonte: **RIEGL, Alois**. O Culto moderno dos monumentos: sua essência e sua gênese. Tradução Elaine Ribeiro Peixoto e Albertina Vicentine. Goiânia. 2006.

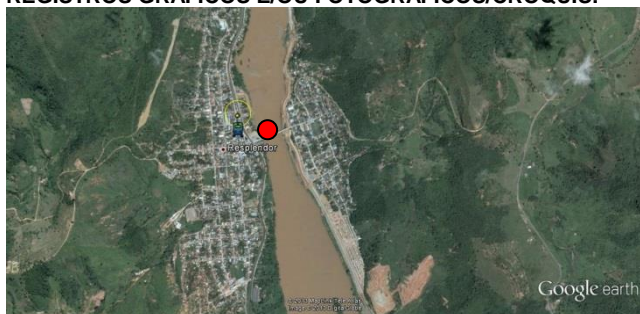
REMEMORAÇÃO

- (x) Histórico
- (x) Antiguidade
- (x) Documental

CONTEMPORANEIDADE

- (x) Etnográfico
- (x) Arquitetônico
- (x) Contemporaneidade

REGISTROS GRÁFICOS E/OU FOTOGRÁFICOS/CROQUIS:



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

<http://pt.wikipedia.org/wiki/Resplendor>

*O trecho escolhido se refere ao *caminho do minério de ferro*, cujas jazidas foram descobertas, a partir de estudos mineralógicos, em 1909.

FICHA - PAISAGEM FERROVIÁRIA
PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS – EFVM

09/21

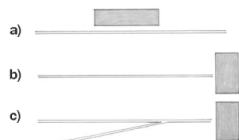
CARIACICA - FUNDÃO – IBIRAÇU – JOÃO NEIVA - COLATINA – BAIXO GUANDU – AIMORÉS - RESPLENDOR – **CONSELHEIRO PENA** – GALILÉIA – TUMIRITINGA – GOVERNADOR VALADARES – AÇUCENA – PERIQUITO – BELO ORIENTE – IPABA - IPATINGA – TIMÓTEO – ANTÔNIO DIAS – NOVA ERA – ITABIRA*

MUNICÍPIO/ UF: Conselheiro Pena/MG

ESTAÇÃO(ÕES) NA LOCALIDADE: Conselheiro Pena (194?); Barra do Cuieté (1926); Antiga estação (1908)

ÁREA (KM²):	1 408,017km²	POPULAÇÃO (HAB.):	22 232hab. (IBGE/2010)	DENSIDADE (HAB./KM²):	15,79 hab/km² (IBGE/2010)
DATA DE FUNDAÇÃO:	1938	() Fundação anterior à EFVM na localidade (x) Fundação posterior à EFVM na localidade			
ECONOMIA ATUAL:	A principal atividade econômica deste município é a agropecuária e a extração de pedras.				
CONTATO PREFEITURA MUN.:	Av. Getúlio Vargas, 1947. CEP: 35240-000. Conselheiro Pena/MG (33) 3261 4846				

POSIÇÃO DA ESTAÇÃO EM RELAÇÃO À LINHA FÉRREA:



(a) estação intermediária; (b) estação de ponto final; (c) estação de retorno.

Fonte: Cloquet, v. 4, 1900, p. 517

DESCRIÇÃO:

POSIÇÃO DA FERROVIA EM RELAÇÃO À CIDADE*:

() Central; () Tangencial; (x) Periférica

* Considera-se central, quando a ferrovia representa um marco divisor físico na cidade, ou em parte dela; Considera-se tangencial, quando a ferrovia se relaciona marginalmente com a cidade; Considera-se periférica, quando a ferrovia possui nenhuma ou quase nenhuma interferência física na cidade pela qual atravessa.

DESCRIÇÃO: Apesar de ser considerada central, a cidade tende a se desenvolver mais de um dos lados da ferrovia.

ALTERAÇÃO DO TRAÇADO DA FERROVIA:

(x) Inalterado (traçado original permanece) () Alterado (traçado original não permanece)

DESCRIÇÃO:

USO DO SOLO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:

(x) Residencial () Comercial/Serviços () Industrial () Institucional () Zona mista () Lazer/recreação
() Não-urbano

* A zona mista congrega os usos residencial, comercial e serviços. A zona de lazer e recreação, à sua vez, inclui as grandes áreas verdes urbanas, como parques, hortos, etc. **Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.**

DESCRIÇÃO:

EDIFICAÇÕES DE INTERESSE DE PRESERVAÇÃO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:

() Sim () Não (x) Não avaliado

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

DESCRIÇÃO:

TÉCNICA CONSTRUTIVA*:

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

Predomínio de edificações em alvenaria; Telhado cerâmico em 2 ou 4 águas, ou ainda, platibanda e telha de amianto.

ANÁLISE ARQUITETÔNICA*:

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

As edificações que estão inseridas ao longo da via de acesso à estação são em geral de pequeno porte, destinadas à residência uni ou multifamiliares. Com características formais pouco elaboradas.

BREVE HISTÓRICO DA CIDADE E SUA INTERAÇÃO COM A FERROVIA:

Conselheiro Pena tem sua origem do Império, da Freguesia de Cuieté, que pertencia a Vila do Carmo (Mariana). (Esta freguesia foi sendo reduzida e hoje é um distrito de Conselheiro Pena, denominado Cuieté Velho). Os primeiros habitantes foram os índios Botocudos, que dominavam a região do Rio Doce. A região era conhecida como Lajão, devido a uma grande laje de pedra as margens do rio Doce, usada para desembarque de pessoas que se dirigiam a Cuieté Velho, local onde a polícia imperial enviava criminosos. Em 1923, foi denominada Vila Lajão e seu crescimento foi influenciado principalmente pela descoberta de gemas na lavra do Itatiaia e pela construção da estrada de ferro Vitória a Minas em 1908. O decreto lei nº 148 de 17/12/1938, criou o município de CONSELHEIRO PENA, em homenagem ao grande político mineiro Afonso Augusto Moreira Pena, mais conhecido como Afonso Pena. Atualmente o município conta com seis distritos: Barra do Cuieté, Bueno, Cuieté Velho, João Pinto, Ferruginha e Penha do Norte.

AMBIÊNCIA/PRESENÇA DA FERROVIA NA PAISAGEM:

A estação está implantada em área destinada a operações da gestora da ferrovia. Portanto, o entorno imediato conta com área verde e oficina e áreas de manobra do trem. A cidade pode ser vista da estação um pouco mais afastada. O acesso à estação é marcado por edificações residenciais em via única. Paisagem ferroviária bastante marcante, tendo em vista artefatos de apoio, destacando na paisagem.

VALORES*:

* Fonte: RIEGL, Alois. O Culto moderno dos monumentos: sua essência e sua gênese. Tradução Elaine Ribeiro Peixoto e Albertina Vicentine. Goiânia. 2006.

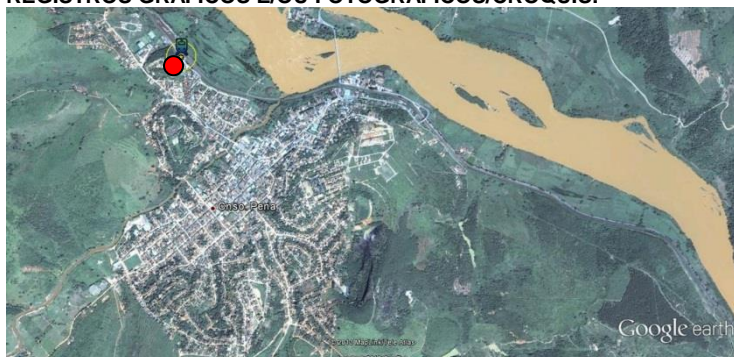
REMEMORAÇÃO

- (x) Histórico
- (x) Antiguidade
- (x) Documental

CONTEMPORANEIDADE

- (x) Etnográfico
- (x) Arquitetônico
- (x) Contemporaneidade

REGISTROS GRÁFICOS E/OU FOTOGRÁFICOS/CROQUIS:



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

http://pt.wikipedia.org/wiki/Conselheiro_Pena

*O trecho escolhido se refere ao *caminho do minério de ferro*, cujas jazidas foram descobertas, a partir de estudos mineralógicos, em 1909.

FICHA - PAISAGEM FERROVIÁRIA
PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS – EFVM

10/21

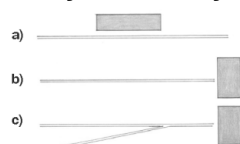
CARIACICA - FUNDÃO – IBIRAÇU – JOÃO NEIVA - COLATINA – BAIXO GUANDU – AIMORÉS - RESPLENDOR – CONSELHEIRO PENA – **GALILÉIA** – TUMIRITINGA – GOVERNADOR VALADARES – AÇUCENA – PERIQUITO – BELO ORIENTE – IPABA - IPATINGA – TIMÓTEO – ANTÔNIO DIAS – NOVA ERA – ITABIRA*

MUNICÍPIO/ UF: Galileia/MG

ESTAÇÃO(ÕES) NA LOCALIDADE: São Tomé do rio Doce (1939)

ÁREA (KM²):	721.317km²	POPULAÇÃO (HAB.):	6.966 hab. IBGE/2010	DENSIDADE (HAB./KM²):	9,66 hab./km²
DATA DE FUNDAÇÃO:	1948	() Fundação anterior à EFVM na localidade (x) Fundação posterior à EFVM na localidade			
ECONOMIA ATUAL:	A principal atividade econômica está no setor de serviços, seguido pela indústria e, a agropecuária com menor destaque.				
CONTATO PREFEITURA MUN.:	Rua Ary Machado, 599. CEP: 35250-000. Galileia/ MG. (33) 3244 1309				

POSIÇÃO DA ESTAÇÃO EM RELAÇÃO À LINHA FÉRREA:



(a) estação intermediária; (b) estação de ponto final; (c) estação de retorno.

Fonte: Cloquet, v. 4, 1900, p. 517

DESCRIÇÃO:

POSIÇÃO DA FERROVIA EM RELAÇÃO À CIDADE*:

() Central; () Tangencial; (x) Periférica

* Considera-se central, quando a ferrovia representa um marco divisor físico na cidade, ou em parte dela; Considera-se tangencial, quando a ferrovia se relaciona marginalmente com a cidade; Considera-se periférica, quando a ferrovia possui nenhuma ou quase nenhuma interferência física na cidade pela qual atravessa.

DESCRIÇÃO: A cidade e a estação estão separadas pelo rio Doce, sendo necessária a travessia por meio de balsa para acesso à estação.

ALTERAÇÃO DO TRAÇADO DA FERROVIA:

(x) Inalterado (traçado original permanece) () Alterado (traçado original não permanece)

DESCRIÇÃO:

USO DO SOLO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:

() Residencial () Comercial/Serviços () Industrial () Institucional () Zona mista () Lazer/recreação

(x) Não-urbano

* A zona mista congrega os usos residencial, comercial e serviços. A zona de lazer e recreação, à sua vez, inclui as grandes áreas verdes urbanas, como parques, hortos, etc. **Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.**

DESCRIÇÃO: No entorno imediato à estação (parada), não há ruas delimitadas, somente caminhos abertos por poucos moradores das proximidades; não há iluminação pública, sendo marcante a presença de vegetação de mata Atlântica.

EDIFICAÇÕES DE INTERESSE DE PRESERVAÇÃO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:

() Sim (x) Não () Não avaliado

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

DESCRIÇÃO:

TÉCNICA CONSTRUTIVA*:

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

Predomínio de edificações simples em alvenaria ou tijolo cozido aparente; Telhado cerâmico em 2 ou 4 águas, ou ainda, platibanda e telha de amianto. Em algumas residências é possível verificar o frontão mais elaborado, com formas e cores diferenciadas.

ANÁLISE ARQUITETÔNICA*:

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

As edificações são em geral de pequeno porte, destinadas à residência unifamiliares, com características formais pouco elaboradas.

BREVE HISTÓRICO DA CIDADE E SUA INTERAÇÃO COM A FERROVIA:

O início do povoamento da região é relativamente recente. José Pereira Sete e Antônio Alves da Rocha, em 1925 e 1926, respectivamente, tomaram posse de terras no local. O primeiro, na barra de um córrego, posteriormente denominado São Tomé ; e o segundo, distante daquele uns 12 Km. Em 1926, José Pereira Sete doou o terreno necessário à construção do patrimônio do futuro povoado, o qual recebeu o nome de São Tomé, pertencente ao distrito de Igreja Nova, no município de Itambacuri. Criado o município de Conselheiro Pena, em 1938, foi São Tomé elevado a distrito e a ele incorporado.

AMBIÊNCIA/PRESENÇA DA FERROVIA NA PAISAGEM:

O bucolismo da região pode ser associado à escala reduzida da região, como pelo tipo de calçamento da rua de acesso ao rio para travessia para a estação – calçamento em pedras grosseiras. A simplicidade e quietude do lugar não são capazes de esconder a sua história, pois é possível identificar edificações com características da primeira metade do século XX, revelando traços da memória dessa localidade.

VALORES*:

* Fonte: **RIEGL, Alois**. O Culto moderno dos monumentos: sua essência e sua gênese. Tradução Elaine Ribeiro Peixoto e Albertina Vicentine. Goiânia. 2006.

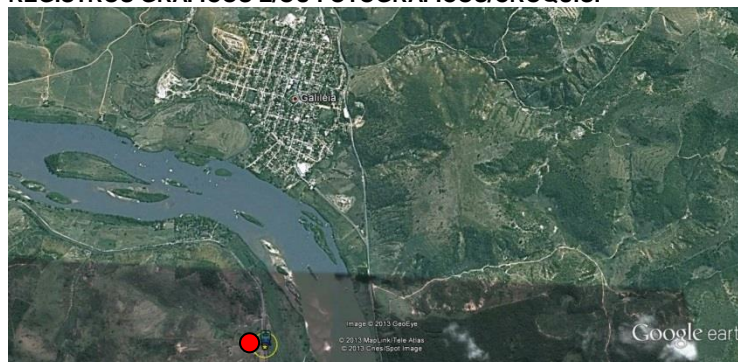
REMEMORAÇÃO

- () Histórico
() Antiguidade
(x) Documental

CONTEMPORANEIDADE

- () Etnográfico
() Arquitetônico
(x) Contemporaneidade

REGISTROS GRÁFICOS E/OU FOTOGRÁFICOS/CROQUIS:



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

<http://www.ferias.tur.br/informacoes/3153/galileia-mg.html>
<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/painel/painel.php?codmun=312730#>
[http://pt.wikipedia.org/wiki/Galileia_\(Minas_Gerais\)](http://pt.wikipedia.org/wiki/Galileia_(Minas_Gerais))

*O trecho escolhido se refere ao *caminho do minério de ferro*, cujas jazidas foram descobertas, a partir de estudos mineralógicos, em 1909.

FICHA - PAISAGEM FERROVIÁRIA
PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS – EFVM

11/21

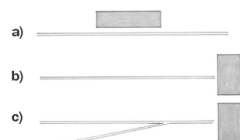
CARIACICA - FUNDÃO – IBIRAÇU – JOÃO NEIVA - COLATINA – BAIXO GUANDU – AIMORÉS - RESPLENDOR – CONSELHEIRO PENA – GALILÉIA – TUMIRITINGA – GOVERNADOR VALADARES – AÇUCENA – PERIQUITO – BELO ORIENTE – IPABA - IPATINGA – TIMÓTEO – ANTÔNIO DIAS – NOVA ERA – ITABIRA*

MUNICÍPIO/ UF: Tumiritinga/MG

ESTAÇÃO(ÕES) NA LOCALIDADE: Tumiritinga. [Antiga Cachoeirinha] (1909)

ÁREA (KM²):	496.783 km²	POPULAÇÃO (HAB.):	6.291hab. IBGE/2010	DENSIDADE (HAB./KM²):	12,66 hab./km²
DATA DE FUNDAÇÃO:	1949	() Fundação anterior à EFVM na localidade (x) Fundação posterior à EFVM na localidade			
ECONOMIA ATUAL:	A principal atividade econômica está no setor de serviços, seguido pela indústria e, a agropecuária com menor destaque.				
CONTATO PREFEITURA MUN.:	Avenida Amazonas, 864 – Centro. CEP: 35125-000. Tumiritinga/MG.				

POSIÇÃO DA ESTAÇÃO EM RELAÇÃO À LINHA FÉRREA:



(a) estação intermediária; (b) estação de ponto final; (c) estação de retorno.

Fonte: Cloquet, v. 4, 1900, p. 517

DESCRIÇÃO:

POSIÇÃO DA FERROVIA EM RELAÇÃO À CIDADE*:

() Central; (x) Tangencial; () Periférica

* Considera-se central, quando a ferrovia representa um marco divisor físico na cidade, ou em parte dela; Considera-se tangencial, quando a ferrovia se relaciona marginalmente com a cidade; Considera-se periférica, quando a ferrovia possui nenhuma ou quase nenhuma interferência física na cidade pela qual atravessa.

DESCRIÇÃO:

ALTERAÇÃO DO TRAÇADO DA FERROVIA:

(x) Inalterado (traçado original permanece) () Alterado (traçado original não permanece)

DESCRIÇÃO:

USO DO SOLO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:

() Residencial () Comercial/Serviços () Industrial () Institucional (x) Zona mista () Lazer/recreação
() Não-urbano

* A zona mista congrega os usos residencial, comercial e serviços. A zona de lazer e recreação, à sua vez, inclui as grandes áreas verdes urbanas, como parques, hortos, etc. **Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.**

DESCRIÇÃO: Há predominância de edificações residenciais unifamiliares, porém foram identificadas alguns pontos de comércio e serviços.

EDIFICAÇÕES DE INTERESSE DE PRESERVAÇÃO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:

() Sim () Não (x) Não avaliado

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

DESCRIÇÃO:

TÉCNICA CONSTRUTIVA*:

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

Predomínio de edificações simples em alvenaria ou tijolo cozido aparente; Telhado cerâmico em 2 ou 4 águas, ou ainda, platibanda e telha de amianto.

ANÁLISE ARQUITETÔNICA*:

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

As edificações são em geral de pequeno porte, destinadas à residência unifamiliares, com características formais pouco elaboradas.

BREVE HISTÓRICO DA CIDADE E SUA INTERAÇÃO COM A FERROVIA:

Até 1910, a região onde hoje se encontra a sede do município era área de pastos da fazenda do Coronel Xandoca, Município de Tatumirim. Em 1911, com a construção da Estrada de Ferro Vitória-Minas, estabeleceu-se aí uma parada. Trabalhadores da ferrovia em construção fixaram-se em torno deste núcleo, que recebeu o nome de "Parada da Cachoeirinha", devido à existência de pequena queda do rio Doce, nas proximidades. Além dos trabalhadores da ferrovia, alguns agregados do fazendeiro (antigo proprietário dos terrenos) e outras famílias vindas da localidade de Queiroga (atualmente Itanhomi) começaram a procurar Cachoeirinha para suas compras, onde já se estabelecera um Sr. Romero, com comércio de gêneros e tecidos grosseiros. Em 1922, aproximadamente, 65 famílias já residiam no local, que já contava com 3 estabelecimentos comerciais.

AMBIÊNCIA/PRESENÇA DA FERROVIA NA PAISAGEM:

A Ferrovia representa marco físico importante na cidade, estabelecendo com o rio, um espaço onde a cidade se desenvolve. Com malha viária que tende a regularidade, os espaços próximos à ferrovia são destinados à área verde. Apresenta uma composição tipológica com poucas nuances e os garbitos se apresentam semelhantes. Cidade bastante arborizada e integrada com os maciços verdes periféricos.

VALORES*:

* Fonte: RIEGL, Alois. O Culto moderno dos monumentos: sua essência e sua gênese. Tradução Elaine Ribeiro Peixoto e Albertina Vicentine. Goiânia. 2006.

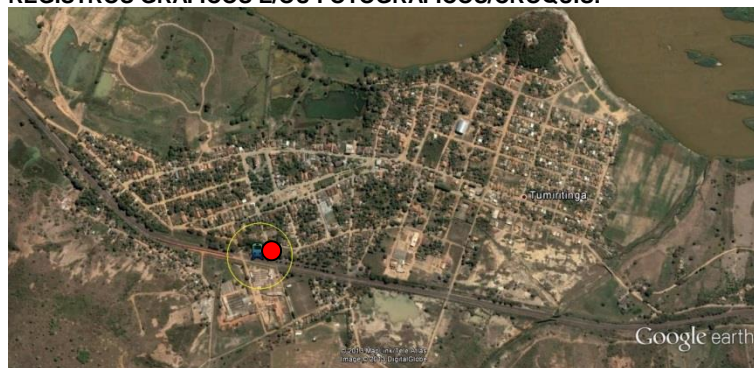
REMEMORAÇÃO

(x) Histórico
(x) Antiguidade
(x) Documental

CONTEMPORANEIDADE

(x) Etnográfico
(x) Arquitetônico
(x) Contemporaneidade

REGISTROS GRÁFICOS E/OU FOTOGRÁFICOS/CROQUIS:



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

<http://pt.wikipedia.org/wiki/Tumiritinga>
<http://www.tumiritinga.mg.gov.br/contato.php>
<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/painel/painel.php?codmun=316950#>

*O trecho escolhido se refere ao *caminho do minério de ferro*, cujas jazidas foram descobertas, a partir de estudos mineralógicos, em 1909.

FICHA - PAISAGEM FERROVIÁRIA
PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS – EFVM

12/21

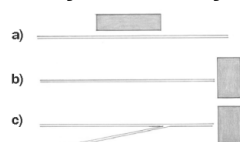
CARIACICA - FUNDÃO – IBIRAÇU – JOÃO NEIVA - COLATINA – BAIXO GUANDU – AIMORÉS - RESPLENDOR – CONSELHEIRO PENA – GALILÉIA – TUMIRITINGA – **GOVERNADOR VALADARES** – AÇUCENA – PERIQUITO – BELO ORIENTE – IPABA - IPATINGA – TIMÓTEO – ANTÔNIO DIAS – NOVA ERA – ITABIRA*

MUNICÍPIO/ UF: Governador Valadares/MG

ESTAÇÃO(ÕES) NA LOCALIDADE: Governador Valadares (1907)

ÁREA (KM²):	2 348,100km²	POPULAÇÃO (HAB.):	263 594hab. (IBGE/2010)	DENSIDADE (HAB./KM²):	112,26 hab/km² (IBGE/2010)
DATA DE FUNDAÇÃO:	1938	() Fundação anterior à EFVM na localidade (x) Fundação posterior à EFVM na localidade			
ECONOMIA ATUAL:	A principal atividade econômica deste município está na área de prestação de serviços, já que o município não possui nenhuma indústria de grande porte implantada. Boa parte da renda da cidade vem do exterior, cujos números são impossíveis de contabilizar por se tratar de imigrantes em situação ilegal. A agricultura tem pouca importância em Governador Valadares.				
CONTATO PREFEITURA MUN.:	Rua Mal Floriano, 905. Governador Valadares, MG. (33) 3271 8280				

POSIÇÃO DA ESTAÇÃO EM RELAÇÃO À LINHA FÉRREA:



(a) estação intermediária; (b) estação de ponto final; (c) estação de retorno.

Fonte: Cloquet, v. 4, 1900, p. 517

DESCRIÇÃO:

POSIÇÃO DA FERROVIA EM RELAÇÃO À CIDADE*:

(x) Central; () Tangencial; () Periférica

* Considera-se central, quando a ferrovia representa um marco divisor físico na cidade, ou em parte dela; Considera-se tangencial, quando a ferrovia se relaciona marginalmente com a cidade; Considera-se periférica, quando a ferrovia possui nenhuma ou quase nenhuma interferência física na cidade pela qual atravessa.

DESCRIÇÃO:

ALTERAÇÃO DO TRAÇADO DA FERROVIA:

(x) Inalterado (traçado original permanece) () Alterado (traçado original não permanece)

DESCRIÇÃO:

USO DO SOLO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:

() Residencial () Comercial/Serviços () Industrial () Institucional (x) Zona mista () Lazer/recreação
() Não-urbano

* A zona mista congrega os usos residencial, comercial e serviços. A zona de lazer e recreação, à sua vez, inclui as grandes áreas verdes urbanas, como parques, hortos, etc. **Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.**

DESCRIÇÃO:

EDIFICAÇÕES DE INTERESSE DE PRESERVAÇÃO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:

() Sim () Não (x) Não avaliado

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

DESCRIÇÃO:

TÉCNICA CONSTRUTIVA*:

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

Predomínio de edificações em alvenaria; Telhado cerâmico, ou ainda, platibanda e telha de amianto.

ANÁLISE ARQUITETÔNICA*:

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

O entorno da estação conta com uma praça, bastante arborizada, como o que ocorre em toda a cidade e que contribui para a permanência das pessoas. Em volta da praça existem residências, em sua maioria, unifamiliar, e comércio. Trata-se de uma localidade central. O porte predominante é médio e pequeno, com gabarito de até 4 pavimentos.

BREVE HISTÓRICO DA CIDADE E SUA INTERAÇÃO COM A FERROVIA:

Em 1907, foi inaugurada a estação ferroviária da Estrada de Ferro Vitória-Diamantina (Vitória-Minas) na localidade de Derribadinha, às margens do Rio Doce, no lado oposto ao povoado de Figueira. Em torno da estação formou-se um vilarejo, onde se instalaram fornecedores da estrada de ferro e um pequeno movimento comercial. Mas três anos depois, com a construção da ponte sobre o Rio Doce e a inauguração da estação de Figueira, no dia 15 de agosto de 1910, todo o fluxo dinâmico se transfere e se consolida a posição desta vila como entreposto comercial da região. Com a estrada de ferro chegaram os comerciantes e expandiram-se as plantações de café e a extração da madeira de lei. Dos antigos habitantes do arraial, destacou-se Serra Lima, filho do comandante do Quartel Dom Manoel. A sua história está intimamente ligada ao traçado urbanístico de Governador Valadares. Ele era carpinteiro e trabalhou como auxiliar. A tradição popular atribuiu a Serra Lima a autoria do traçado urbano de Governador Valadares. No início dos anos 20, a vida urbana de Figueira girava em torno de umas poucas ruas às margens do rio. Os trilhos da estrada de ferro ficavam à esquerda e o rio passava à direita, no sentido oeste-leste. O café e a madeira eram os produtos que sustentavam a receita da Estrada de Ferro Vitória-Minas. Além de receber a produção de café e madeira, destinada à ferrovia, Figueira passou a contar com tropeiros vindos de longe, carregados de toda sorte de mercadorias, como feijão, milho, farinha, rapadura, queijo e toucinho. De volta levavam o sal, querosene, peças de fazendas, ferramentas e utensílios diversos.

AMBIÊNCIA/PRESENÇA DA FERROVIA NA PAISAGEM:

Grande fluxo de pessoas no entorno da estação, já que está implantada em área central da cidade. Apesar disso, a praça em frente a estação estimula a permanência. Associado a isso, a arborização e a pouca densidade no entorno, possibilita um espaço mais agradável.

VALORES*:

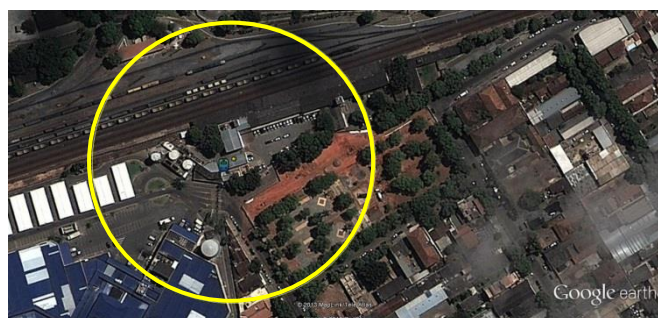
* Fonte: RIEGL, Alois. O Culto moderno dos monumentos: sua essência e sua gênese. Tradução Elaine Ribeiro Peixoto e Albertina Vicentine. Goiânia. 2006.

REMEMORAÇÃO

- (x) Histórico
- (x) Antiguidade
- (x) Documental

CONTEMPORANEIDADE

- (x) Etnográfico
- (x) Arquitetônico
- (x) Contemporaneidade

REGISTROS GRÁFICOS E/OU FOTOGRÁFICOS/CROQUIS:**REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:**

http://pt.wikipedia.org/wiki/Governador_Valadares

*O trecho escolhido se refere ao *caminho do minério de ferro*, cujas jazidas foram descobertas, a partir de estudos mineralógicos, em 1909.

FICHA - PAISAGEM FERROVIÁRIA
PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS – EFVM

13/21

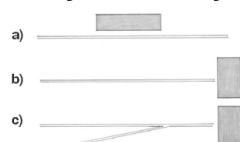
CARIACICA - FUNDÃO – IBIRAÇU – JOÃO NEIVA - COLATINA – BAIXO GUANDU – AIMORÉS - RESPLENDOR – CONSELHEIRO PENA – GALILÉIA – TUMIRITINGA – GOVERNADOR VALADARES – **AÇUCENA** – PERIQUITO – BELO ORIENTE – IPABA - IPATINGA – TIMÓTEO – ANTÔNIO DIAS – NOVA ERA – ITABIRA*

MUNICÍPIO/ UF: Açucena/MG

ESTAÇÃO(ÕES) NA LOCALIDADE: Pedra Corrida (199?); Antiga estação (195?); Antiga estação (1911)

ÁREA (KM²):	811,490 km²	POPULAÇÃO (HAB.):	10 298 hab. (IBGE/2010)	DENSIDADE (HAB./KM²):	12,69 hab./km² (IBGE/2010)
DATA DE FUNDAÇÃO:	1944	() Fundação anterior à EFVM na localidade (x) Fundação posterior à EFVM na localidade			
ECONOMIA ATUAL:	Açucena, não é um município industrializado, contudo existe a industrialização do leite e da madeira. Por apresentar grande área, com pouca exploração, o município de Açucena possui grande criação de gado. Há extensas fazendas e a pecuária é uma das principais riquezas do município. Há ainda criação de suínos, equinos, muares e ovinos.				
CONTATO PREFEITURA MUN.:	Rua Benedito Valadares, 23. CEP: 35150-000. Açucena/MG. (33) 3298 1520				

POSIÇÃO DA ESTAÇÃO EM RELAÇÃO À LINHA FÉRREA:



(a) estação intermediária; (b) estação de ponto final; (c) estação de retorno.

Fonte: Cloquet, v. 4, 1900, p. 517

DESCRIÇÃO:

POSIÇÃO DA FERROVIA EM RELAÇÃO À CIDADE*:

(x) Central; () Tangencial; () Periférica

* Considera-se central, quando a ferrovia representa um marco divisor físico na cidade, ou em parte dela; Considera-se tangencial, quando a ferrovia se relaciona marginalmente com a cidade; Considera-se periférica, quando a ferrovia possui nenhuma ou quase nenhuma interferência física na cidade pela qual atravessa.

DESCRIÇÃO:

ALTERAÇÃO DO TRAÇADO DA FERROVIA:

(x) Inalterado (traçado original permanece) () Alterado (traçado original não permanece)

DESCRIÇÃO:

USO DO SOLO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:

() Residencial () Comercial/Serviços () Industrial () Institucional () Zona mista () Lazer/recreação

(x) Não-urbano

* A zona mista congrega os usos residencial, comercial e serviços. A zona de lazer e recreação, à sua vez, inclui as grandes áreas verdes urbanas, como parques, hortos, etc. **Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.**

DESCRIÇÃO:

EDIFICAÇÕES DE INTERESSE DE PRESERVAÇÃO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:

() Sim () Não (x) Não avaliado

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

DESCRIÇÃO:

TÉCNICA CONSTRUTIVA*:

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

Predomínio de edificações em alvenaria; Telhado cerâmico, ou ainda, platibanda e telha de amianto.

ANÁLISE ARQUITETÔNICA*:

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

O entorno da estação conta com uma praça, bastante arborizada, como o que ocorre em toda a cidade e que contribui para a permanência das pessoas. Em volta da praça existem residências, em sua maioria, unifamiliar, e comércio. Trata-se de uma localidade central. O porte predominante é médio e pequeno, com gabarito de até 4 pavimentos.

BREVE HISTÓRICO DA CIDADE E SUA INTERAÇÃO COM A FERROVIA:

Em 1907, foi inaugurada a estação ferroviária da Estrada de Ferro Vitória-Diamantina (Vitória-Minas) na localidade de Derribadinha, às margens do Rio Doce, no lado oposto ao povoado de Figueira. Em torno da estação formou-se um vilarejo, onde se instalaram fornecedores da estrada de ferro e um pequeno movimento comercial. Mas três anos depois, com a construção da ponte sobre o Rio Doce e a inauguração da estação de Figueira, no dia 15 de agosto de 1910, todo o fluxo dinâmico se transfere e se consolida a posição desta vila como entreposto comercial da região. Com a estrada de ferro chegaram os comerciantes e expandiram-se as plantações de café e a extração da madeira de lei. Dos antigos habitantes do arraial, destacou-se Serra Lima, filho do comandante do Quartel Dom Manoel. A sua história está intimamente ligada ao traçado urbanístico de Governador Valadares. Ele era carpinteiro e trabalhou como auxiliar. A tradição popular atribuiu a Serra Lima a autoria do traçado urbano de Governador Valadares. No início dos anos 20, a vida urbana de Figueira girava em torno de umas poucas ruas às margens do rio. Os trilhos da estrada de ferro ficavam à esquerda e o rio passava à direita, no sentido oeste-leste. O café e a madeira eram os produtos que sustentavam a receita da Estrada de Ferro Vitória-Minas. Além de receber a produção de café e madeira, destinada à ferrovia, Figueira passou a contar com tropeiros vindos de longe, carregados de toda sorte de mercadorias, como feijão, milho, farinha, rapadura, queijo e toucinho. De volta levavam o sal, querosene, peças de fazendas, ferramentas e utensílios diversos.

AMBIÊNCIA/PRESENÇA DA FERROVIA NA PAISAGEM:

Grande fluxo de pessoas no entorno da estação, já que está implantada em área central da cidade. Apesar disso, a praça em frente a estação estimula a permanência. Associado a isso, a arborização e a pouca densidade no entorno, possibilita um espaço mais agradável.

VALORES*:

* Fonte: RIEGL, Alois. O Culto moderno dos monumentos: sua essência e sua gênese. Tradução Elaine Ribeiro Peixoto e Albertina Vicentine. Goiânia. 2006.

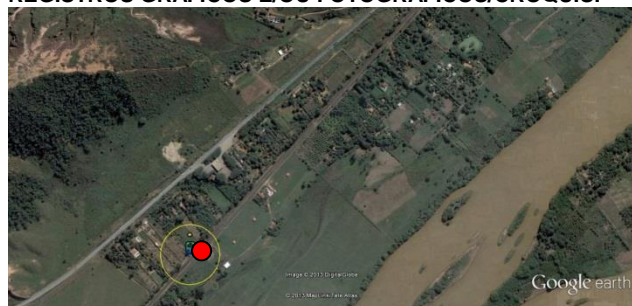
REMEMORAÇÃO

- () Histórico
() Antiguidade
(x) Documental

CONTEMPORANEIDADE

- (x) Etnográfico
() Arquitetônico
(x) Contemporaneidade

REGISTROS GRÁFICOS E/OU FOTOGRÁFICOS/CROQUIS:



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

http://pt.wikipedia.org/wiki/Governador_Valadares

*O trecho escolhido se refere ao *caminho do minério de ferro*, cujas jazidas foram descobertas, a partir de estudos mineralógicos, em 1909.

FICHA - PAISAGEM FERROVIÁRIA
PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS – EFVM

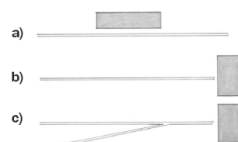
14/21

CARIACICA - FUNDÃO – IBIRAÇU – JOÃO NEIVA - COLATINA – BAIXO GUANDU – AIMORÉS - RESPLENDOR – CONSELHEIRO PENA – GALILÉIA – TUMIRITINGA – GOVERNADOR VALADARES – AÇUCENA – **PERIQUITO** – BELO ORIENTE – IPABA - IPATINGA – TIMÓTEO – ANTÔNIO DIAS – NOVA ERA – ITABIRA*

MUNICÍPIO/ UF: Periquito/MG

ESTAÇÃO(ÕES) NA LOCALIDADE: Periquito (1941)

ÁREA (KM²):	227.803km²	POPULAÇÃO (HAB.):	7.030hab. IBGE/2010	DENSIDADE (HAB./KM²):	30,86hab./km²
DATA DE FUNDAÇÃO:	1995	() Fundação anterior à EFVM na localidade (x) Fundação posterior à EFVM na localidade			
ECONOMIA ATUAL:	A economia de Periquito sempre se baseou na extração de madeira. A agricultura também é uma fonte de subsistência do município de Periquito e principal atividade econômica.				
CONTATO PREFEITURA MUN.:	Avenida Senador Getúlio de Carvalho, n.º 271 - Centro - CEP: 35.156-000 - Periquito - MG (33) 3298 3010/ 3298 3013				

POSIÇÃO DA ESTAÇÃO EM RELAÇÃO À LINHA FÉRREA:

(a) estação intermediária; (b) estação de ponto final; (c) estação de retorno.

Fonte: Cloquet, v. 4, 1900, p. 517

DESCRIÇÃO:**POSIÇÃO DA FERROVIA EM RELAÇÃO À CIDADE*:**

() Central; (x) Tangencial; () Periférica

* Considera-se central, quando a ferrovia representa um marco divisor físico na cidade, ou em parte dela; Considera-se tangencial, quando a ferrovia se relaciona marginalmente com a cidade; Considera-se periférica, quando a ferrovia possui nenhuma ou quase nenhuma interferência física na cidade pela qual atravessa.

DESCRIÇÃO:**ALTERAÇÃO DO TRAÇADO DA FERROVIA:**(x) Inalterado (traçado original permanece) () Alterado (traçado original não permanece)**DESCRIÇÃO:****USO DO SOLO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:**

(x) Residencial () Comercial/Serviços () Industrial () Institucional () Zona mista () Lazer/recreação () Não-urbano

* A zona mista congrega os usos residencial, comercial e serviços. A zona de lazer e recreação, à sua vez, inclui as grandes áreas verdes urbanas, como parques, hortos, etc. **Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.**

DESCRIÇÃO:**EDIFICAÇÕES DE INTERESSE DE PRESERVAÇÃO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:**

() Sim (x) Não () Não avaliado

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

DESCRIÇÃO:**TÉCNICA CONSTRUTIVA*:**

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

Predomínio de edificações simples em alvenaria; Telhado cerâmico em 2 ou 4 águas, ou ainda, platibanda e telha de amianto.

ANÁLISE ARQUITETÔNICA*:

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

As edificações são em geral de pequeno porte, destinadas à residência unifamiliares, com características formais pouco elaboradas. Média a alta contiguidade.

BREVE HISTÓRICO DA CIDADE E SUA INTERAÇÃO COM A FERROVIA:

Quando o fazendeiro Waldemiro Barrel pagou, em meados de 1939, os 15 alqueires que prometera a São Sebastião, Santo de sua devoção, não sabia que naquela terra destinada à formação de uma vila, nos territórios de Açucena, nasceria uma nova e bela Cidade. Vieram pessoas, pioneiros, construíram casas, tiveram filhos e filhas. O povoado cresceu. Veio a estrada de Ferro Vitória a Minas e, com ela, mais gente. Vieram os Ferroviários. O povoado ia ficando importante. O lugarejo virou até parada obrigatória do trem de ferro. Da velha Maria Fumaça. Em 30 de dezembro de 1962, através da Lei Estadual nº 2.764, assinada pelo Governador Magalhães Pinto, o povoado foi elevado a distrito do município de Açucena e mais tarde, no dia 21 de dezembro de 1995, vira município conforme lei 12.030.

AMBIÊNCIA/PRESENÇA DA FERROVIA NA PAISAGEM:

A Ferrovia tem em seu entorno a rodovia e o rio Doce. A cidade se desenvolve em um de seus braços. A malha viária tende a organicidade à medida que se aproxima da ferrovia. A parada, composta por uma cobertura em estrutura metálica, embasamento em alvenaria e bancos, não se destaca na paisagem, além de ser considerado local perigoso, por conta da pouca iluminação.

VALORES*: * Fonte: RIEGL, Alois . O Culto moderno dos monumentos: sua essência e sua gênese. Tradução Elaine Ribeiro Peixoto e Albertina Vicentine. Goiânia. 2006.	REMEMORAÇÃO	<input type="checkbox"/> Histórico <input type="checkbox"/> Antiguidade <input checked="" type="checkbox"/> Documental
	CONTEMPORANEIDADE	<input type="checkbox"/> Etnográfico <input type="checkbox"/> Arquitetônico <input checked="" type="checkbox"/> Contemporaneidade

REGISTROS GRÁFICOS E/OU FOTOGRÁFICOS/CROQUIS:



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

[http://pt.wikipedia.org/wiki/Periquito_\(Minas_Gerais\)](http://pt.wikipedia.org/wiki/Periquito_(Minas_Gerais))

*O trecho escolhido se refere ao *caminho do minério de ferro*, cujas jazidas foram descobertas, a partir de estudos mineralógicos, em 1909.

FICHA - PAISAGEM FERROVIÁRIA
PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS – EFVM

15/21

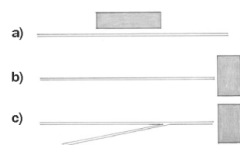
CARIACICA - FUNDÃO – IBIRAÇU – JOÃO NEIVA - COLATINA – BAIXO GUANDU – AIMORÉS - RESPLENDOR – CONSELHEIRO PENA – GALILÉIA – TUMIRITINGA – GOVERNADOR VALADARES – AÇUCENA – PERIQUITO – **BELO ORIENTE** – IPABA - IPATINGA – TIMÓTEO – ANTÔNIO DIAS – NOVA ERA – ITABIRA*

MUNICÍPIO/ UF: Belo Oriente/MG

ESTAÇÃO(ÕES) NA LOCALIDADE: Frederico Sellow [Antiga Cachoeira escura] (1912)

ÁREA (KM²):	336.012km²	POPULAÇÃO (HAB.):	23.397hab. IBGE/2010	DENSIDADE (HAB./KM²):	69,63hab./km²
DATA DE FUNDAÇÃO:	1962	() Fundação anterior à EFVM na localidade (x) Fundação posterior à EFVM na localidade			
ECONOMIA ATUAL:	A principal indústria do município é a Cenibra, grande produtora de celulose de capital nipo-brasileiro. A população de Belo Oriente também interage com o Vale do Aço, utilizando muitos recursos da região, principalmente hospitais, serviços, comércio e trabalho. De fato, essa interação é reconhecida pela inserção da cidade como parte do "Colar Metropolitano" do Vale do Aço.				
CONTATO PREFEITURA MUN.:	Praça da Jaqueira, 40, Centro, Belo Oriente/MG – CEP: 35195-000. (33) 3253 2800				

POSIÇÃO DA ESTAÇÃO EM RELAÇÃO À LINHA FÉRREA:



(a) estação intermediária; (b) estação de ponto final; (c) estação de retorno.

Fonte: Cloquet, v. 4, 1900, p. 517

DESCRIÇÃO:

POSIÇÃO DA FERROVIA EM RELAÇÃO À CIDADE*:

() Central; (x) Tangencial; () Periférica

* Considera-se central, quando a ferrovia representa um marco divisor físico na cidade, ou em parte dela; Considera-se tangencial, quando a ferrovia se relaciona marginalmente com a cidade; Considera-se periférica, quando a ferrovia possui nenhuma ou quase nenhuma interferência física na cidade pela qual atravessa.

DESCRIÇÃO:

ALTERAÇÃO DO TRAÇADO DA FERROVIA:

(x) Inalterado (traçado original permanece) () Alterado (traçado original não permanece)

DESCRIÇÃO:

USO DO SOLO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:

() Residencial () Comercial/Serviços () Industrial () Institucional (x) Zona mista () Lazer/recreação
() Não-urbano

* A zona mista congrega os usos residencial, comercial e serviços. A zona de lazer e recreação, à sua vez, inclui as grandes áreas verdes urbanas, como parques, hortos, etc. **Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.**

DESCRIÇÃO: Essa estação corresponde ao ponto operacional da Ferrovia, contando com oficinas, áreas de manobra, posto operacional e escritório administrativo. Esse aparato ocupa uma grande área, além do espaço "vazio" destinado à segurança desse sistema. Do lado externo ao sistema de apoio da ferrovia, há diversidade de usos, principalmente residencial e de serviços.

EDIFICAÇÕES DE INTERESSE DE PRESERVAÇÃO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:

() Sim () Não (x) Não avaliado

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

DESCRIÇÃO: Há potencial para detecção de edificações passíveis de preservação.

TÉCNICA CONSTRUTIVA*:

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

Predomínio de edificações simples em alvenaria; Telhado cerâmico em 2 ou 4 águas, ou ainda, platibanda e telha de amianto.

ANÁLISE ARQUITETÔNICA*:

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

As edificações são em geral de pequeno porte a médio, destinadas à residência unifamiliares, com características formais pouco elaboradas. Média a alta contiguidade.

BREVE HISTÓRICO DA CIDADE E SUA INTERAÇÃO COM A FERROVIA:

A história do município teve início em 1811, quando foram criados os primeiros quartéis para conter e expulsar os índios. Um desses quartéis teria se localizado no centro de Belo Oriente, onde hoje fica a praça da Jaqueira. Em 1825 foi aberta uma estrada ligando Antônio Dias a essa localidade. A obra, uma estrada militar espaçosa que recebeu elogios do governador e do imperador D. Pedro II, atravessava as terras dos atuais municípios de Ipatinga, Mesquita e Coronel Fabriciano, tendo como objetivo encurtar as distâncias para fazer a comunicação entre os quartéis avançados implantados no sertão para evitar ataques dos botocudos.

AMBIÊNCIA/PRESENÇA DA FERROVIA NA PAISAGEM:

A ferrovia é marcante na paisagem, não obstante a extensão de sua linha, a dinâmica e estrutura para as operações da ferrovia, ganham destaque.

VALORES*:

* Fonte: **RIEGL, Alois**. O Culto moderno dos monumentos: sua essência e sua gênese. Tradução Elaine Ribeiro Peixoto e Albertina Vicentine. Goiânia. 2006.

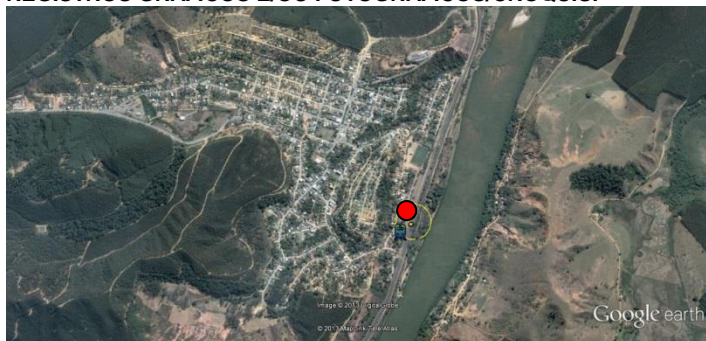
REMEMORAÇÃO

() Histórico
(x) Antiguidade
(x) Documental

CONTEMPORANEIDADE

(x) Etnográfico
() Arquitetônico
(x) Contemporaneidade

REGISTROS GRÁFICOS E/OU FOTOGRÁFICOS/CROQUIS:



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

http://pt.wikipedia.org/wiki/Belo_Oriente
<http://www.beloorientemg.gov.br/>

*O trecho escolhido se refere ao *caminho do minério de ferro*, cujas jazidas foram descobertas, a partir de estudos mineralógicos, em 1909.

FICHA - PAISAGEM FERROVIÁRIA
PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS – EFVM

16/21

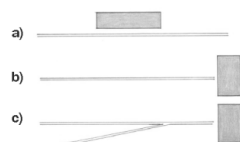
CARIACICA - FUNDÃO – IBIRAÇU – JOÃO NEIVA - COLATINA – BAIXO GUANDU – AIMORÉS - RESPLENDOR – CONSELHEIRO PENA – GALILÉIA – TUMIRITINGA – GOVERNADOR VALADARES – AÇUCENA – PERIQUITO – BELO ORIENTE – **IPABA** - IPATINGA – TIMÓTEO – ANTÔNIO DIAS – NOVA ERA – ITABIRA*

MUNICÍPIO/ UF: Ipaba/MG

ESTAÇÃO(ÕES) NA LOCALIDADE: Ipaba (1922)

ÁREA (KM²):	114.349km²	POPULAÇÃO (HAB.):	16.692hab. IBGE/2010	DENSIDADE (HAB./KM²):	145,97hab./km²
DATA DE FUNDAÇÃO:	1992	() Fundação anterior à EFVM na localidade (x) Fundação posterior à EFVM na localidade			
ECONOMIA ATUAL:	A principal atividade econômica está no setor de serviços, seguido pela indústria e, a agropecuária com menor destaque.				
CONTATO PREFEITURA MUN.:	Rua Manoel Machado Franco, 252 – Centro, Ipaba/ MG. (33) 3327 1114				

POSIÇÃO DA ESTAÇÃO EM RELAÇÃO À LINHA FÉRREA:



(a) estação intermediária; (b) estação de ponto final; (c) estação de retorno.

Fonte: Cloquet, v. 4, 1900, p. 517

DESCRIÇÃO:

POSIÇÃO DA FERROVIA EM RELAÇÃO À CIDADE*:

() Central; () Tangencial; (x) Periférica

* Considera-se central, quando a ferrovia representa um marco divisor físico na cidade, ou em parte dela; Considera-se tangencial, quando a ferrovia se relaciona marginalmente com a cidade; Considera-se periférica, quando a ferrovia possui nenhuma ou quase nenhuma interferência física na cidade pela qual atravessa.

DESCRIÇÃO: A cidade está separa da estação pelo rio Doce.

ALTERAÇÃO DO TRAÇADO DA FERROVIA:

(x) Inalterado (traçado original permanece) () Alterado (traçado original não permanece)

DESCRIÇÃO:

USO DO SOLO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:

() Residencial () Comercial/Serviços () Industrial () Institucional (x) Zona mista () Lazer/recreação
() Não-urbano

* A zona mista congrega os usos residencial, comercial e serviços. A zona de lazer e recreação, à sua vez, inclui as grandes áreas verdes urbanas, como parques, hortos, etc. **Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.**

DESCRIÇÃO: Além de maciço verde, há algumas edificações que foram implantadas no entorno da estação (parada). Os usos são diversos.

EDIFICAÇÕES DE INTERESSE DE PRESERVAÇÃO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:

() Sim () Não (x) Não avaliado

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

DESCRIÇÃO: Há potencial para detecção de edificações passíveis de preservação.

TÉCNICA CONSTRUTIVA*:

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

Predomínio de edificações simples em alvenaria; Telhado cerâmico em 2 ou 4 águas, ou ainda, platibanda e telha de amianto.

ANÁLISE ARQUITETÔNICA*:

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

As edificações são em geral de pequeno porte a médio, destinadas à residência unifamiliares, com características formais pouco elaboradas. Média a alta contiguidade.

BREVE HISTÓRICO DA CIDADE E SUA INTERAÇÃO COM A FERROVIA:

Até o século XIX, a região do atual município era habitada por índios Crenaques.

AMBIÊNCIA/PRESENÇA DA FERROVIA NA PAISAGEM:

A ferrovia se destaca na paisagem, já que nenhuma edificação concorre com a extensão da linha férrea, bem como com a parada do trem.

VALORES*:

* Fonte: **RIEGL, Alois**. O Culto moderno dos monumentos: sua essência e sua gênese. Tradução Elaine Ribeiro Peixoto e Albertina Vicentine. Goiânia. 2006.

REMEMORAÇÃO

- () Histórico
() Antiguidade
(x) Documental

CONTEMPORANEIDADE

- () Etnográfico
() Arquitetônico
(x) Contemporaneidade

REGISTROS GRÁFICOS E/OU FOTOGRÁFICOS/CROQUIS:**REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:**

<http://pt.wikipedia.org/wiki/Ipaba>

http://www.cubbrasil.net/index.php?option=com_content&task=view&id=3323&Itemid=90

*O trecho escolhido se refere ao *caminho do minério de ferro*, cujas jazidas foram descobertas, a partir de estudos mineralógicos, em 1909.

FICHA - PAISAGEM FERROVIÁRIA
PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS – EFVM

17/21

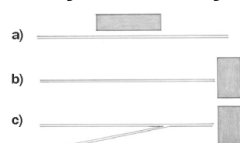
CARIACICA - FUNDÃO – IBIRAÇU – JOÃO NEIVA - COLATINA – BAIXO GUANDU – AIMORÉS - RESPLENDOR – CONSELHEIRO PENA – GALILÉIA – TUMIRITINGA – GOVERNADOR VALADARES – AÇUCENA – PERIQUITO – BELO ORIENTE – IPABA - **IPATINGA** – TIMÓTEO – ANTÔNIO DIAS – NOVA ERA – ITABIRA*

MUNICÍPIO/ UF: Ipatinga/MG

ESTAÇÃO(ÕES) NA LOCALIDADE: Intendente Câmara (2009) Antiga estação (195?); Antiga estação (1922)

ÁREA (KM²):	165.509km²	POPULAÇÃO (HAB.):	241.538hab. IBGE/2010	DENSIDADE (HAB./KM²):	1.459,36hab./km²
DATA DE FUNDAÇÃO:	1964	() Fundação anterior à EFVM na localidade (x) Fundação posterior à EFVM na localidade			
ECONOMIA ATUAL:	A indústria é o setor mais relevante para a economia ipatinguense. Cerca de 20 a 30% da produção industrial do município é gerada pela Usiminas - Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais - e sua subsidiária a Usiminas Mecânica (USIMEC), produtora de estruturas metálicas (dentre as quais estão as da célebre ponte JK em Brasília), máquinas pesadas e vagões de trens. A siderúrgica foi criada, graças ao Plano de metas de JK, que previa a construção de uma usina de grande porte, para produzir aço. A Usiminas exerce uma grande participação na cultura e na vida ativa da cidade, tendo interferido, inclusive, em seu planejamento urbano.				
CONTATO PREFEITURA MUN.:	Av. Maria Jorge Selim de Sales (Praça Três Poderes), 100, Centro. CEP: 35.160-011. Ipatinga/MG (31) 3829 8000				

POSIÇÃO DA ESTAÇÃO EM RELAÇÃO À LINHA FÉRREA:



(a) estação intermediária; (b) estação de ponto final; (c) estação de retorno.

Fonte: Cloquet, v. 4, 1900, p. 517

DESCRIÇÃO:

POSIÇÃO DA FERROVIA EM RELAÇÃO À CIDADE*:

() Central; (x) Tangencial; () Periférica

* Considera-se central, quando a ferrovia representa um marco divisor físico na cidade, ou em parte dela; Considera-se tangencial, quando a ferrovia se relaciona marginalmente com a cidade; Considera-se periférica, quando a ferrovia possui nenhuma ou quase nenhuma interferência física na cidade pela qual atravessa.

DESCRIÇÃO:

ALTERAÇÃO DO TRAÇADO DA FERROVIA:

() Inalterado (traçado original permanece) (x) Alterado (traçado original não permanece)

DESCRIÇÃO:

USO DO SOLO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:

() Residencial (x) Comercial/Serviços (x) Industrial () Institucional () Zona mista () Lazer/recreação

() Não-urbano

* A zona mista congrega os usos residencial, comercial e serviços. A zona de lazer e recreação, à sua vez, inclui as grandes áreas verdes urbanas, como parques, hortos, etc. **Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.**

DESCRIÇÃO: A nova implantação da estação, com os desvios de traçado realizados por duas vezes, se dá em área não residencial, tangenciando a parte central da cidade. A área é marcada pelo uso industrial da USIMINAS e de comércio e serviços.

EDIFICAÇÕES DE INTERESSE DE PRESERVAÇÃO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:

() Sim () Não (x) Não avaliado

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

DESCRIÇÃO: Há potencial para detecção de edificações passíveis de preservação.

TÉCNICA CONSTRUTIVA*:

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

Predomínio de edificações industriais. Grandes galpões, e estrutura pré-moldada.

ANÁLISE ARQUITETÔNICA*:

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

Edificação de médio a grande porte. Média a baixa contiguidade. Muitas nuances no perfil, por meio de gabaritos diferenciados.

BREVE HISTÓRICO DA CIDADE E SUA INTERAÇÃO COM A FERROVIA:

Por volta de 1930, a Estação Ferroviária "Pedra Mole" foi transferida, após sucessivas tentativas de transposição da foz do Ribeirão Ipanema. O trajeto da Ferrovia Vitória-Minas, que margeava o Rio Piracicaba desde 1922, foi, então, alterado para a atual rua Belo Horizonte no Centro da atual cidade. A exploração do carvão, transportado pela ferrovia para a Belgo-Mineira em Monlevade e Sabará, era a atividade econômica predominante. As ruínas da Estação "Pedra Mole" restam ainda ao pé do bairro Castelo. A nova estação deu origem a um pequeno povoado, hoje o centro tradicional de Ipatinga que, juntamente com Barra Alegre, foram os primeiros da região. A antiga denominação de Barra Alegre (Água Limpa), foi repetida na formação da palavra i+pa+tinga que, na língua tupi, significa "pouso de água limpa". O traçado viário de logradouros acanhados, o pontilhão de ferro sobre o Ribeirão Ipanema e o edifício da Estação na rua Belo Horizonte, antigo leito dos trilhos, juntamente com as lojas da avenida 28 de abril (antes, rua do Comércio), são testemunhos daquele povoado que pertencia ao município de Antônio Dias e, em 1953, tornou-se distrito de Coronel Fabriciano, precursor da Ipatinga Industrial de hoje. No início da década de 60, a USIMINAS já está implantada e em processo de produção, inaugurada em outubro de 1962.

AMBIÊNCIA/PRESENÇA DA FERROVIA NA PAISAGEM:

A ferrovia se destaca na paisagem, já que nenhuma edificação de outra natureza concorre. Ganha projeção por sua implantação isolada, porém associada com edificações industriais de suporte à ferrovia.

VALORES*:

* Fonte: **RIEGL, Alois.** O Culto moderno dos monumentos: sua essência e sua gênese. Tradução Elaine Ribeiro Peixoto e Albertina Vicentine. Goiânia. 2006.

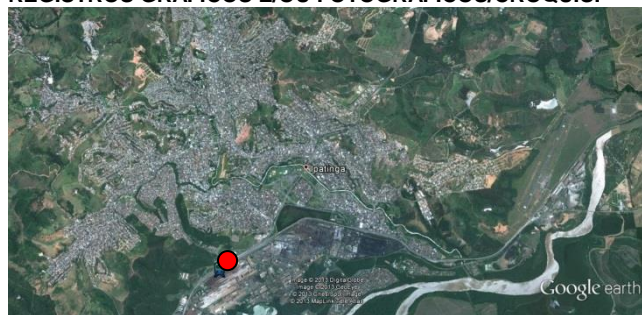
REMEMORAÇÃO

- () Histórico
() Antiguidade
(x) Documental

CONTEMPORANEIDADE

- () Etnográfico
() Arquitetônico
(x) Contemporaneidade

REGISTROS GRÁFICOS E/OU FOTOGRÁFICOS/CROQUIS:



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

<http://pt.wikipedia.org/wiki/Ipatinga>
<http://www.achetudoeregiao.com.br/MG/ipatinga/historia.htm>

*O trecho escolhido se refere ao *caminho do minério de ferro*, cujas jazidas foram descobertas, a partir de estudos mineralógicos, em 1909.

FICHA - PAISAGEM FERROVIÁRIA
PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS – EFVM

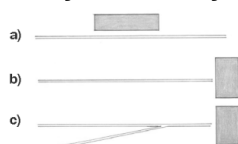
18/21

CARIACICA - FUNDÃO – IBIRAÇU – JOÃO NEIVA - COLATINA – BAIXO GUANDU – AIMORÉS - RESPLENDOR – CONSELHEIRO PENA – GALILÉIA – TUMIRITINGA – GOVERNADOR VALADARES – AÇUCENA – PERIQUITO – BELO ORIENTE – IPABA - IPATINGA – **TIMÓTEO** – ANTÔNIO DIAS – NOVA ERA – ITABIRA*

MUNICÍPIO/ UF: Timóteo/MG

ESTAÇÃO(ÕES) NA LOCALIDADE: Mário Carvalho (1947)

ÁREA (KM²):	145.159km²	POPULAÇÃO (HAB.):	81.119hab. IBGE/2010	DENSIDADE (HAB./KM²):	558,83hab./km²
DATA DE FUNDAÇÃO:	1964	() Fundação anterior à EFVM na localidade (x) Fundação posterior à EFVM na localidade			
ECONOMIA ATUAL:	A indústria atualmente é o setor mais relevante para a economia de Timóteo. A Aperam South América (antiga Acesita — Companhia de Aços Especiais Itabira — e, posteriormente, ARCELORMITTAL Timóteo), implantada em 31 de outubro de 1944, é a única produtora integrada de aços planos inoxidáveis e siliciosos da América Latina. Com desempenho que a destaca entre os grandes produtores mundiais do setor, detém ainda alta tecnologia na produção de aços carbono especiais de alta liga. Isso foi vital para o desenvolvimento de Timóteo e Região Metropolitana do Vale do Aço, juntamente com a atuação da Usiminas localizada em Ipatinga. A cidade conta ainda com um distrito industrial que foi recentemente reestruturado. Possui uma área total de 292.994,53 m², atualmente possui 45 empresas (a maioria do setor metal-mecânico) e gera 1,2 mil empregos diretos.				
CONTATO PREFEITURA MUN.:	Rua 19 de Novembro, nº 121, Bairro Centro Norte, Timóteo/MG. (33) 3847 4700				

POSIÇÃO DA ESTAÇÃO EM RELAÇÃO À LINHA FÉRREA:

(a) estação intermediária; (b) estação de ponto final; (c) estação de retorno.

Fonte: Cloquet, v. 4, 1900, p. 517

DESCRIÇÃO:**POSIÇÃO DA FERROVIA EM RELAÇÃO À CIDADE*:**

() Central; (x) Tangencial; () Periférica

* Considera-se central, quando a ferrovia representa um marco divisor físico na cidade, ou em parte dela; Considera-se tangencial, quando a ferrovia se relaciona marginalmente com a cidade; Considera-se periférica, quando a ferrovia possui nenhuma ou quase nenhuma interferência física na cidade pela qual atravessa.

DESCRIÇÃO:**ALTERAÇÃO DO TRAÇADO DA FERROVIA:**(x) Inalterado (traçado original permanece) () Alterado (traçado original não permanece)**DESCRIÇÃO:****USO DO SOLO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:**

() Residencial (x) Comercial/Serviços (x) Industrial () Institucional () Zona mista () Lazer/recreação () Não-urbano

* A zona mista congrega os usos residencial, comercial e serviços. A zona de lazer e recreação, à sua vez, inclui as grandes áreas verdes urbanas, como parques, hortos, etc. **Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.**

DESCRIÇÃO: A nova implantação da estação, com os desvios de traçado realizados por duas vezes, se dá em área não residencial, tangenciando a parte central da cidade. A área é marcada pelo uso industrial da USIMINAS e de comércio e serviços.

EDIFICAÇÕES DE INTERESSE DE PRESERVAÇÃO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:

() Sim () Não (x) Não avaliado

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

DESCRIÇÃO: Há potencial para detecção de edificações passíveis de preservação.

TÉCNICA CONSTRUTIVA*:

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

Predomínio de edificações industriais. Grandes galpões, e estrutura pré-moldada.

ANÁLISE ARQUITETÔNICA*:

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

Edificação de médio a grande porte. Média a baixa contiguidade. Muitas nuances no perfil, por meio de gabaritos diferenciados.

BREVE HISTÓRICO DA CIDADE E SUA INTERAÇÃO COM A FERROVIA:

No início do século XX as principais atividades econômicas na região eram a agricultura de subsistência e a pecuária. No ano de 1901, com a criação da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), o engenheiro Pedro Nolasco foi contratado para planejar uma estrada margeando o rio Doce que fosse desde o Porto de Vitória até à cidade de Diamantina. Sete anos mais tarde, um estudo comprovou o alto teor de ferro nas jazidas de minério de Itabira. O interesse internacional dos ingleses mudou o projeto original da ferrovia, que facilitou o escoamento da produção para o Porto de Vitória, pelo qual era levada à Europa.

AMBIÊNCIA/PRESENÇA DA FERROVIA NA PAISAGEM:

A ferrovia se destaca na paisagem, já que nenhuma edificação de outra natureza concorre. Ganha projeção por sua implantação isolada, porém associada com edificações industriais de suporte à ferrovia.

VALORES*:

* Fonte: **RIEGL, Alois**. O Culto moderno dos monumentos: sua essência e sua gênese. Tradução Elaine Ribeiro Peixoto e Albertina Vicentine. Goiânia. 2006.

REMEMORAÇÃO

- Histórico
 Antiguidade
 Documental

CONTEMPORANEIDADE

- Etnográfico
 Arquitetônico
 Contemporaneidade

REGISTROS GRÁFICOS E/OU FOTOGRÁFICOS/CROQUIS:



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

<http://pt.wikipedia.org/wiki/Tim%C3%B3teo>

*O trecho escolhido se refere ao *caminho do minério de ferro*, cujas jazidas foram descobertas, a partir de estudos mineralógicos, em 1909.

FICHA - PAISAGEM FERROVIÁRIA
PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS – EFVM

19/21

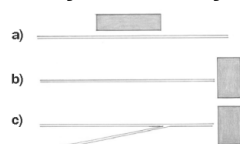
CARIACICA - FUNDÃO – IBIRAÇU – JOÃO NEIVA - COLATINA – BAIXO GUANDU – AIMORÉS - RESPLENDOR – CONSELHEIRO PENA – GALILÉIA – TUMIRITINGA – GOVERNADOR VALADARES – AÇUCENA – PERIQUITO – BELO ORIENTE – IPABA - IPATINGA – TIMÓTEO – **ANTÔNIO DIAS** – NOVA ERA – ITABIRA*

MUNICÍPIO/ UF: Antônio Dias/MG

ESTAÇÃO(ÕES) NA LOCALIDADE: Antônio Dias (200?); Antiga estação (197?); Antiga estação (1947)

ÁREA (KM²):	877.844km²	POPULAÇÃO (HAB.):	9.573hab. IBGE/2010	DENSIDADE (HAB./KM²):	10,91hab./km²
DATA DE FUNDAÇÃO:	1706	(x) Fundação anterior à EFVM na localidade () Fundação posterior à EFVM na localidade			
ECONOMIA ATUAL:	A principal atividade econômica está no setor de serviços, seguido pela indústria e, a agropecuária com menor destaque.				
CONTATO PREFEITURA MUN.:	Rua Carvalho Brito, 281 – Centro CEP 35177-000. (31) 3843 1331 / 1282				

POSIÇÃO DA ESTAÇÃO EM RELAÇÃO À LINHA FÉRREA:



(a) estação intermediária; (b) estação de ponto final; (c) estação de retorno.

Fonte: Cloquet, v. 4, 1900, p. 517

DESCRIÇÃO:

POSIÇÃO DA FERROVIA EM RELAÇÃO À CIDADE*:

() Central; (x) Tangencial; () Periférica

* Considera-se central, quando a ferrovia representa um marco divisor físico na cidade, ou em parte dela; Considera-se tangencial, quando a ferrovia se relaciona marginalmente com a cidade; Considera-se periférica, quando a ferrovia possui nenhuma ou quase nenhuma interferência física na cidade pela qual atravessa.

DESCRIÇÃO:

ALTERAÇÃO DO TRAÇADO DA FERROVIA:

() Inalterado (traçado original permanece) (x) Alterado (traçado original não permanece)

DESCRIÇÃO: A estação do traçado anterior resiste ao tempo. Hoje é um supermercado.

USO DO SOLO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:

() Residencial () Comercial/Serviços () Industrial () Institucional (x) Zona mista () Lazer/recreação () Não-urbano

* A zona mista congrega os usos residencial, comercial e serviços. A zona de lazer e recreação, à sua vez, inclui as grandes áreas verdes urbanas, como parques, hortos, etc. **Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.**

DESCRIÇÃO: O entorno imediato à parada do trem é composta por área verde e o rio.

EDIFICAÇÕES DE INTERESSE DE PRESERVAÇÃO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:

() Sim () Não (x) Não avaliado

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

DESCRIÇÃO: Há potencial para detecção de edificações passíveis de preservação (ex.: a antiga estação).

TÉCNICA CONSTRUTIVA*:

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

Predomínio de edificações industriais. Grandes galpões, e estrutura pré-moldada.

ANÁLISE ARQUITETÔNICA*:

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

Edificação de médio a grande porte. Média a baixa contiguidade. Muitas nuances no perfil, por meio de gabaritos diferenciados.

BREVE HISTÓRICO DA CIDADE E SUA INTERAÇÃO COM A FERROVIA:

O arraial de Antônio Dias Abaixo foi fundado em 1706, na margem esquerda do Rio Piracicaba, pelo bandeirante paulista Antônio Dias de Oliveira. A cidade de Antônio Dias, localizada em região aurífera, já era conhecida por Borba Gato, anos antes de sua fundação. A freguesia de N.Sª de Nazaré de Antônio Dias Abaixo foi criada em 1832. Quase 80 anos mais tarde, criou-se a vila de Antônio Dias Abaixo com seu território desmembrado de Itabira. Já com o nome reduzido para Antônio Dias, a vila foi elevada à categoria de cidade em 1925 e preserva, até hoje, o nome de seu fundador, falecido em 1736, aos 90 anos de idade.

AMBIÊNCIA/PRESENÇA DA FERROVIA NA PAISAGEM:

A ferrovia se destaca na paisagem, já que nenhuma edificação de outra natureza concorre.

VALORES*: * Fonte: RIEGL, Alois . O Culto moderno dos monumentos: sua essência e sua gênese. Tradução Elaine Ribeiro Peixoto e Albertina Vicentine. Goiânia. 2006.	REMEMORAÇÃO	<input type="checkbox"/> Histórico <input type="checkbox"/> Antiguidade <input checked="" type="checkbox"/> Documental
	CONTEMPORANEIDADE	<input type="checkbox"/> Etnográfico <input type="checkbox"/> Arquitetônico <input checked="" type="checkbox"/> Contemporaneidade

REGISTROS GRÁFICOS E/OU FOTOGRÁFICOS/CROQUIS:



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/painel/painel.php?codmun=310300#>
<http://www.antoniodias.mg.gov.br/>
http://pt.wikipedia.org/wiki/Ant%C3%B4nio_Dias

*O trecho escolhido se refere ao *caminho do minério de ferro*, cujas jazidas foram descobertas, a partir de estudos mineralógicos, em 1909.

FICHA - PAISAGEM FERROVIÁRIA
PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS – EFVM

20/21

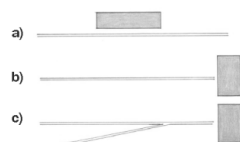
CARIACICA - FUNDÃO – IBIRAÇU – JOÃO NEIVA - COLATINA – BAIXO GUANDU – AIMORÉS - RESPLENDOR – CONSELHEIRO PENA – GALILÉIA – TUMIRITINGA – GOVERNADOR VALADARES – AÇUCENA – PERIQUITO – BELO ORIENTE – IPABA - IPATINGA – TIMÓTEO – ANTÔNIO DIAS – **NOVA ERA** – ITABIRA*

MUNICÍPIO/ UF: Nova Era/MG

ESTAÇÃO(ÕES) NA LOCALIDADE: Desembargador Drummond (200?); Antiga Estação (1932) - desativada

ÁREA (KM²):	363.195km²	POPULAÇÃO (HAB.):	17.540hab. IBGE/2010	DENSIDADE (HAB./KM²):	48,29hab./km²
DATA DE FUNDAÇÃO:	1703	(x) Fundação anterior à EFVM na localidade () Fundação posterior à EFVM na localidade			
ECONOMIA ATUAL:	A principal atividade econômica está no setor de serviços, seguido pela indústria e, a agropecuária com menor destaque.				
CONTATO PREFEITURA MUN.:	Rua Abre Campo, 33, Nova Era - MG, CEP: 35920-000. (31) 3861 1661				

POSIÇÃO DA ESTAÇÃO EM RELAÇÃO À LINHA FÉRREA:



(a) estação intermediária; (b) estação de ponto final; (c) estação de retorno.

Fonte: Cloquet, v. 4, 1900, p. 517

DESCRIÇÃO:

POSIÇÃO DA FERROVIA EM RELAÇÃO À CIDADE*:

() Central; (x) Tangencial; () Periférica

* Considera-se central, quando a ferrovia representa um marco divisor físico na cidade, ou em parte dela; Considera-se tangencial, quando a ferrovia se relaciona marginalmente com a cidade; Considera-se periférica, quando a ferrovia possui nenhuma ou quase nenhuma interferência física na cidade pela qual atravessa.

DESCRIÇÃO:

ALTERAÇÃO DO TRAÇADO DA FERROVIA:

(x) Inalterado (traçado original permanece) () Alterado (traçado original não permanece)

DESCRIÇÃO:

USO DO SOLO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:

(x) Residencial () Comercial/Serviços () Industrial () Institucional () Zona mista () Lazer/recreação () Não-urbano

* A zona mista congrega os usos residencial, comercial e serviços. A zona de lazer e recreação, à sua vez, inclui as grandes áreas verdes urbanas, como parques, hortos, etc. **Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.**

DESCRIÇÃO: O entorno imediato à parada do trem é composta por área residencial, a rodovia MG-381, e trecho de vazios urbanos.

EDIFICAÇÕES DE INTERESSE DE PRESERVAÇÃO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:

() Sim () Não (x) Não avaliado

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

DESCRIÇÃO: Há potencial para detecção de edificações passíveis de preservação.

TÉCNICA CONSTRUTIVA*:

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

Alvenaria ou tijolo aparente (obra inacabada); telhado cerâmico ou amianto em duas águas; predomínio dos cheios sobre os vazios.

ANÁLISE ARQUITETÔNICA*:

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

Edificação de médio a baixo porte. Tendência a alta contiguidade e malha orgânica. As edificações são simples, bem como seus programas de necessidades.

BREVE HISTÓRICO DA CIDADE E SUA INTERAÇÃO COM A FERROVIA:

Fundada por bandeirantes que estavam à procura de pedras preciosas, em 1705, foi denominado Arraial de São José da Lagoa.

"Fundado entre 1703 e 1705, por ocasião da passagem de Antônio Dias de Oliveira e dos irmãos Camargos, pelas margens até hoje muito auríferas do Piracicaba, o velho arraial de São José da Lagoa, que já perdeu o nome bicentenário, foi um grande centro de mineração". "O povoamento inicial é atribuído a João Correia da Silva, bisneto de Amador Bueno, o aclamado de São Paulo, casado com Maria Pedroso de Moraes, o qual teria fundado a fazenda do Rio do Peixe, nos primeiros anos do século XVIII". Após a exaustão do garimpo, surgiram as fazendas que se dedicaram à lavoura. Foi emancipada em 1938 com a denominação Presidente Vargas e em 31 de dezembro de 1943 passou a ter o nome atual. Desta região provém o Barão de São José da Lagoa.

AMBIÊNCIA/PRESENÇA DA FERROVIA NA PAISAGEM:

A ferrovia não se destaca tanto na paisagem, já que a rodovia MG-381 passa paralela a ela, tornando-se também um elemento marcante na paisagem.

VALORES*:

* Fonte: **RIEGL, Alois**. O Culto moderno dos monumentos: sua essência e sua gênese. Tradução Elaine Ribeiro Peixoto e Albertina Vicentine. Goiânia. 2006.

REMEMORAÇÃO

Histórico
 Antiguidade
 Documental

CONTEMPORANEIDADE

Etnográfico
 Arquitetônico
 Contemporaneidade

REGISTROS GRÁFICOS E/OU FOTOGRÁFICOS/CROQUIS:**REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:**

[http://pt.wikipedia.org/wiki/Nova_Era_\(Minas_Gerais\)](http://pt.wikipedia.org/wiki/Nova_Era_(Minas_Gerais))

<http://www.novaera.mg.gov.br/>

<http://vfco.brazilia.jor.br/estacoes-ferroviarias/1960-sudeste-EFVM/Estrada-de-Ferro-Vitoria-Minas.shtml>

*O trecho escolhido se refere ao *caminho do minério de ferro*, cujas jazidas foram descobertas, a partir de estudos mineralógicos, em 1909.

FICHA - PAISAGEM FERROVIÁRIA
PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: ESTRADA DE FERRO VITÓRIA A MINAS – EFVM

21/21

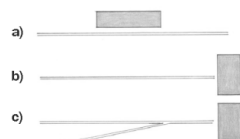
CARIACICA - FUNDÃO – IBIRAÇU – JOÃO NEIVA - COLATINA – BAIXO GUANDU – AIMORÉS - RESPLENDOR – CONSELHEIRO PENA – GALILÉIA – TUMIRITINGA – GOVERNADOR VALADARES – AÇUCENA – PERIQUITO – BELO ORIENTE – IPABA - IPATINGA – TIMÓTEO – ANTÔNIO DIAS – NOVA ERA – ITABIRA*

MUNICÍPIO/ UF: Itabira/MG

ESTAÇÃO(ÕES) NA LOCALIDADE: Itabira (200?); Antiga estação (1943) - desativada

ÁREA (KM²):	1.254,49km²	POPULAÇÃO (HAB.):	109.783hab. IBGE/2010	DENSIDADE (HAB./KM²):	87,51hab./km²
DATA DE FUNDAÇÃO:	1848	<input checked="" type="checkbox"/> Fundação anterior à EFVM na localidade <input type="checkbox"/> Fundação posterior à EFVM na localidade			
ECONOMIA ATUAL:	<p>De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2007), o PIB de Itabira desagregado por setor econômico está assim distribuído: setor agropecuário 0,5%, setor industrial 62,1% e setor de serviços 37,4%. Em outras palavras, o setor industrial é o principal gerador de renda para a população de Itabira, seguido pelo setor de serviços. A produção agropecuária é muito pequena se comparada aos demais setores da economia de Itabira. Segundo a Federação das Indústrias de Minas Gerais – FIEMG (2000), os principais produtos agrícolas comercializados em Itabira são cana-de-açúcar, laranja e milho. Os principais tipos de indústrias instaladas no município são de produção mineral não metalúrgica, alimentar, metalúrgica, de madeira e de construção.</p>				
CONTATO PREFEITURA MUN.:	Av. Carlos Drummond de Andrade, 651, Itabira/MG. (31) 3839 2000				

POSIÇÃO DA ESTAÇÃO EM RELAÇÃO À LINHA FÉRREA:



(a) estação intermediária; **(b)** estação de ponto final; **(c)** estação de retorno.

Fonte: Cloquet, v. 4, 1900, p. 517

DESCRIÇÃO:

POSIÇÃO DA FERROVIA EM RELAÇÃO À CIDADE*:

Central; Tangencial; Periférica

* Considera-se central, quando a ferrovia representa um marco divisor físico na cidade, ou em parte dela; Considera-se tangencial, quando a ferrovia se relaciona marginalmente com a cidade; Considera-se periférica, quando a ferrovia possui nenhuma ou quase nenhuma interferência física na cidade pela qual atravessa.

DESCRIÇÃO:

ALTERAÇÃO DO TRAÇADO DA FERROVIA:

Inalterado (traçado original permanece) Alterado (traçado original não permanece)

DESCRIÇÃO:

USO DO SOLO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:

Residencial Comercial/Serviços Industrial Institucional Zona mista Lazer/recreação
 Não-urbano

* A zona mista congrega os usos residencial, comercial e serviços. A zona de lazer e recreação, à sua vez, inclui as grandes áreas verdes urbanas, como parques, hortos, etc. **Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.**

DESCRIÇÃO:

EDIFICAÇÕES DE INTERESSE DE PRESERVAÇÃO EM PROXIMIDADES À FERROVIA*:

Sim Não Não avaliado

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

DESCRIÇÃO:

TÉCNICA CONSTRUTIVA*:

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

Alvenaria, com acabamento; telhado com mais de três águas.

ANÁLISE ARQUITETÔNICA*:

* Considerar, para esta análise, um transbordo de 100m, em relação à ferrovia.

Edificação de médio a baixo porte. Tendência à contiguidade média e malha viária reticulada. Algumas edificações são mais elaboradas que outras, a depender do grau de complexidade do programa de necessidades.

BREVE HISTÓRICO DA CIDADE E SUA INTERAÇÃO COM A FERROVIA:

Segundo a historiadora Jussara França : Já se sabia da existência de Itabira em 1705 quando segundo relato do Cônego Raimundo Trindade - "o Padre Manoel do Rosário e João Teixeira Ramos ali descobriram ouro de aluvião e construíram uma pequena capela" - (em texto do livro Imagem ,Terra, Memória com poema de Carlos Drummond de Andrade sobre fotos de Brás Martins da Costa). O minério de Ferro, devido a proibição existente por parte da Corôa portuguesa, manteve seu aproveitamento restrito a confecção de instrumentos para uso doméstico. Somente no final do século XXVIII o ouro agregado ao ferro dos picos de Conceição, Itabira e Santana, vieram a ser explorados por pequenas companhias de mineradores utilizando-se de mão de obra escrava. Este 2º ciclo do ouro estende-se até meados do século XIX.

AMBIÊNCIA/PRESENÇA DA FERROVIA NA PAISAGEM:

A ferrovia não se destaca tanto na paisagem, já que a cidade, bem desenvolvida, com edificações de porte elevado, bem como dispostas "de costas" para estação contribuem para o irrelevante destaque da ferrovia no contexto urbano.

VALORES*:

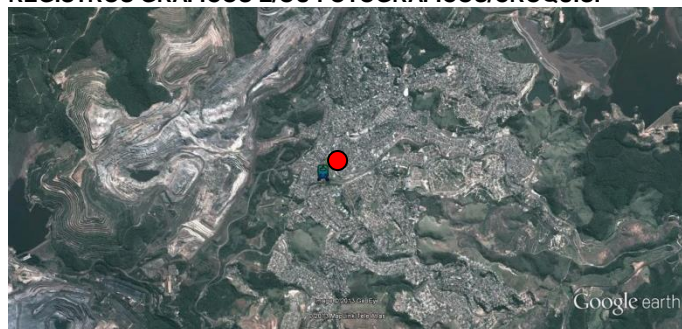
* Fonte: **RIEGL, Alois**. O Culto moderno dos monumentos: sua essência e sua gênese. Tradução Elaine Ribeiro Peixoto e Albertina Vicentine. Goiânia. 2006.

REMEMORAÇÃO

- () Histórico
() Antiguidade
(x) Documental

CONTEMPORANEIDADE

- () Etnográfico
() Arquitetônico
(x) Contemporaneidade

REGISTROS GRÁFICOS E/OU FOTOGRÁFICOS/CROQUIS:**REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:**

CARVALHO, Henrique Duarte.; **BRASIL**, Elvécio Ribeiro. Conjuntura Socioeconômica do Município de Itabira. Itabira-MG: Funcesi, 2009. 161p.
IBGE:Cidades <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/painel/painel.php?codmun=313170#> acesso em 28/12/09. Produção agrícola e presença de indústrias: FIEMG (2000) em: http://licht.io.inf.br/mg_mapas/mapa/cgi/iga_comeco1024.htm acesso em 28/12/09.
<http://www.achetudoeregiao.com.br/mg/itabira/historia.htm>
<http://pt.wikipedia.org/wiki/Itabira>
<http://www.itabira.mg.gov.br/novoportal/index.php/o-municipio>
<http://www.defatonline.com.br>

*O trecho escolhido se refere ao *caminho do minério de ferro*, cujas jazidas foram descobertas, a partir de estudos mineralógicos, em 1909.