

Patrimônio ferroviário de Carlos Euler – Passa Vinte-MG¹

Bruno Sanches Ranzani da Silva^{*}

Claudia Vilela^{**}

Deyse Marinho Abreu^{***}

Luciana Rocha Féres^{****}

Resumo

O presente artigo foi escrito com o objetivo de divulgar, para a comunidade científica e interessados em geral, os resultados das pesquisas sobre aspectos histórico-arquitetônicos do complexo ferroviário do povoado de Carlos Euler. Localizado no município mineiro de Passa Vinte, o povoado se desenvolve ao longo da Estrada Ferro Oeste de Minas – EFOM, com patrimônio ferroviário ainda pouco conhecido. Os trabalhos incluíram pesquisas de campo, realizadas em junho de 2011, com levantamento planialtimétrico das edificações de interesse inseridas nesse ponto da Estrada de Ferro, bem como entrevistas com os habitantes e moradores locais, pesquisas em fontes secundárias e arquivísticas sobre o histórico da ferrovia.

Palavras-chave: Carlos Euler; Patrimônio Ferroviário Mineiro; Passa Vinte-MG.

Introdução

Estrada de Ferro Oeste de Minas: pelos trilhos de um Pouso Alegre, a ferrovia em Carlos Euler

A partir do século XIX, a linha férrea, juntamente com a Maria Fumaça, contribuiu, de maneira ímpar, para o desenvolvimento econômico das cidades brasileiras, encurtou distâncias e possibilitou o acesso de diversas pessoas, residentes nos pequenos distritos, arraiais e ou grandes cidades, a lugares até então quase inatingíveis.

Esse meio de transporte permitiu, à época, que os cafeicultores obtivessem maior rentabilidade na venda de suas mercadorias, tanto pelo baixo custo do traslado como pela

¹ Agradecimentos à Ferrovia Centro Atlântica (FCA) e aos moradores e trabalhadores de Carlos Euler.

^{*} Mestre em Antropologia pela UFMG. Professor da Universidade Federal de Pelotas (UFP).

^{**} Arquiteta urbanista pela UFMG. Arquiteta da Associação dos Engenheiros e Arquitetos (AEA).

^{***} Mestre em História Social pela UFMG.

^{****} Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela UFMG. Professora do Centro Universitário Metodista Izabela Hendrix.

maior facilidade e agilidade em atingir mercados mais longínquos. O comportamento das pessoas também fora alterado, uma vez que visualizavam, nas locomotivas, a chegada do progresso e das últimas novidades provenientes da Europa. Ademais, possibilitou que o Império do Brasil se inserisse na expansão do capitalismo e aumentasse seu contingente de trabalhadores estrangeiros que substituiriam a mão de obra escrava (NEVES; MACHADO, 1999).

A Estrada de Ferro Central do Brasil/EFCB foi a primeira linha ferroviária a ser construída no País, pela antiga Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II, no período imperial, sendo inaugurada em 1864, com o nome de Estrada de Ferro Dom Pedro II/EFDPII (NEVES; MACHADO).

Pelos idos de 1870, era discutida, em São João Del Rei, a possibilidade da criação de um trecho ferroviário que possibilitasse a ligação entre Minas Gerais e a Corte Imperial. O relatório do Império, elaborado em 1875, que versava sobre as linhas férreas do sul mineiro, expunha a melhor opção de trajeto para se chegar da Corte até o Rio Grande, em Minas Gerais, em sua seção navegável (SANTOS, 2006).

Esse seria o ramal oeste, de onde deveriam partir as comunicações com os vales do Rio Grande e Sapucaí. A primeira dessas linhas haveria de bifurcar-se na estrada de ferro em um ponto entre a Barra do Piraí e o arraial dos Remédios e, cortando o vale do Rio Preto, deveria atravessar a serra da Mantiqueira, para depois seguir as águas do Rio Grande até o ponto onde este oferecesse navegabilidade; desse modo, essa linha poderia ser ligada às águas do Rio São Francisco por dois ramais – um passando por São João Del Rey, até chegar à bacia do Rio Pará (afluente do São Francisco) e, outro que atravessando o chapadão do Piumhy, a leste da Serra da Canastra, alcançará as cabeceiras do Rio de São Francisco (SANTOS, 2006).

Dessa maneira, foi inaugurada, em 28 de agosto de 1881, a Estrada de Ferro Oeste de Minas – EFOM – que se servia das estações Sítio, Barroso, São José Del Rei (Tiradentes) e São João Del Rei. Porém, somente em 1893, a Oeste de Minas logrou a concessão definitiva para a expansão da estrada de ferro que chegaria a Angra dos Reis, passando por Barra Mansa (SANTOS, 2006), cujos ramais podem ser observados na figura 1: em vermelho, o ramal original e, em verde, a sua primeira extensão, no qual se encontra Carlos Euler.

Figura 1 - Mapa do traçado da ferrovia Oeste de Minas (1927).



Fonte: MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, 1927.

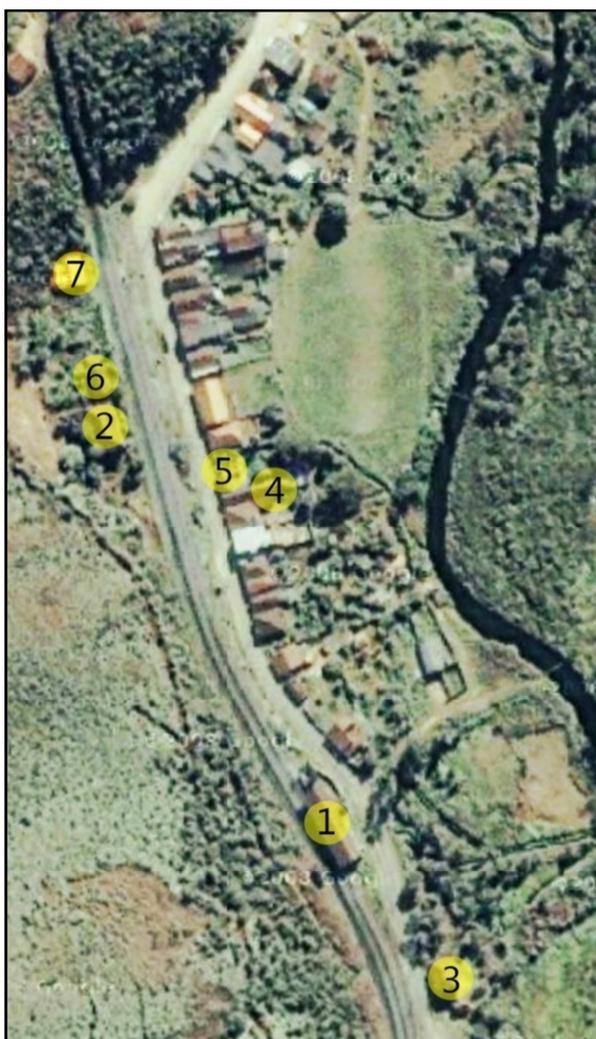
- Estação Carlos Euler
- Trecho inicial
- Trecho posterior

Materiais e Métodos

A fim de atingir os objetivos propostos de resgatar a história da Estrada de Ferro Oeste de Minas e, especificamente, do povoado que se desenvolveu nas proximidades da Estação instalada em Carlos Euler, foi realizado um informe histórico baseado em fontes secundárias e primárias, dando ênfase aos moradores locais que foram entrevistados no ano de 2011.

O levantamento planialtimétrico detalhado das edificações do entorno foi realizado no mesmo período e a localização das edificações foram georeferenciadas na base da foto aérea Google, como representada na Figura 2. Os levantamentos foram digitalizados em AutoCAD, plotados em escala 1:100 e entregues ao IPHAN, os mesmos são apresentados nesse artigo como imagem, em tamanho reduzido, bem como serão descritos seu histórico e sua descrição arquitetônica.

Figura 2 - Mapa do povoado de Carlos Euler com localização dos imóveis levantados.



Legenda

● Imóveis Levantados

1. Estação
2. Subestação
3. Casa comercial
4. Venda
5. Residência
6. Cantina
7. Ruínas da casa do operador

Elaboração: MEMÓRIA ARQUITETURA, 2011.

Resultados e discussões

Do Arraial do Cedro à Passa Vinte

Os trilhos do novo ramal da Ferrovia Oeste de Minas em direção Norte alcançaram o Estado de Minas Gerais. O grande interesse da Oeste de Minas em passar por esse local até chegar a Barra Mansa é explicado pelo lucro que o trem geraria. Além de se constituir em uma importante zona econômica, o transporte de gado, via Barra Mansa, para a capital federal e para o Estado do Rio de Janeiro seria facilitado, constituindo uma fonte de renda especial, conforme apontou o diretor da Estrada e engenheiro Augusto Cezar Pino, à época (VAZ, 1922).

O arraial do Cedro, um dos lugarejos escolhidos para implantação de uma das estações do novo ramal da Ferrovia Oeste de Minas, foi criado pela lei provincial nº 2040, de 1º de dezembro de 1873 e, posteriormente, foi subordinado ao município de Aiuruoca pela lei estadual nº 2, em 14 de setembro de 1891.

A Estrada de Ferro Oeste de Minas ali se instala no limiar do século XX, sendo a Estação Ferroviária, inaugurada em 31 de outubro de 1903. Primeiramente, a estação recebeu o nome do arraial, Cedro, porém, devido ao extravio de correspondências para outra localidade homônima, foi solicitado ao diretor da Rede Mineira de Viação – RMV – a alteração do nome para Estação Passa Vinte. E assim o antigo arraial de Cedro, denominado posteriormente Passa Vinte, foi elevado a distrito, em 17 de dezembro de 1938, através do Decreto Estadual nº 148, passando a ser subordinado ao município de Liberdade. Elevado à categoria de município, somente pela lei estadual, nº 1039, de 12 de dezembro de 1953, segundo os dados do IBGE, o município era constituído do distrito sede, assim permanecendo em divisão territorial datada de 2007.

O Pouso Alegre de Carlos Euler

A primeira estação, ao norte de Passa Vinte, seria instalada em um lugar denominado Pouso Alegre. Tal toponímia, segundo as fontes disponíveis, se deve ao fato de que o sítio servia de pouso aos tropeiros e às comitivas que passavam pela região. Eles paravam no local para descansar com sua tropa e ali se estabeleciam temporariamente.

A localidade era constituída de muitas terras com mata virgem, vegetação típica da mata atlântica, além dos córregos Bom Será e Bananal, de cachoeiras, minas, morros e serras que encantam e embelezam ainda mais a paisagem natural.

De acordo com a oralidade, entre os séculos XIX e XX, se estabelecem nessas paragens o casal de italianos Corina e Fortunato Nardelli, que se apossaram das terras circunvizinhas à atual Estação de Carlos Euler, onde edificaram uma casa de morada, criaram uma fazenda, e da qual fizeram seu meio de sustento, lavrando a terra e constituindo pastos para o gado.

Nesse período, a Estrada de Ferro Oeste de Minas já apresentava dificuldades financeiras. Dessa forma, foi decretada a liquidação forçada da Companhia, em abril de 1899, sendo adquirida em hasta pública pelo governo federal, em 13 de junho de 1903 (VAZ, 1922).

Dessa maneira, de 1903 ao ano de 1931, a Estrada de Ferro Oeste de Minas foi uma das ferrovias encampadas pelo governo federal, período no qual o projeto de prolongamento da linha, que passaria por Pouso Alegre, estava em plena atividade.

O engenheiro Carlos Euler era o responsável pela construção da linha férrea e dos imóveis ferroviários no lugarejo, tendo o cargo de diretor da Estrada de Ferro Oeste de Minas, de 3 de maio de 1911 a 22 de setembro de 1913 (VAZ, 1922; DIÁRIO, 1913).

De acordo com a tradição oral, a origem do engenheiro era alemã, mas não foram encontrados registros oficiais que atestem tal hipótese. Sabe-se que ele foi casado com Isabel da Veiga Euler, e que o casal teve um filho que também trabalhou nas estradas de ferro brasileiras. Em 1908, Carlos Euler era ajudante técnico da Estrada de Ferro Central do Brasil, mas no mesmo ano, foi promovido ao cargo de subdiretor da 5ª divisão da mesma companhia (DIÁRIO, 1913).

Na década de 1910, além de trabalhar na edificação de linhas férreas da Estrada de Ferro Oeste de Minas, Carlos Euler foi nomeado Subdiretor da Estrada de Ferro Central do Brasil, em 28 de outubro de 1913, para exercer, em comissão, o cargo de engenheiro chefe da Estrada de Ferro de Itapura até Corumbá (DIÁRIO, 1913). Posteriormente, a Estação de Pouso Alegre, que seria inaugurada em 1914, e o próprio povoado, levariam o nome do engenheiro Carlos Euler em sua homenagem.

Segundo a oralidade, entre 1900 e 1910, época em que foi executada a linha férrea e os imóveis que constituiriam o complexo ferroviário em Pouso Alegre, não havia um aglomerado de pessoas no local. Os imóveis estavam restritos a áreas mais afastadas, eram sitiantes que viviam da agricultura e pecuária de subsistência. Não havia comércio e praticamente não existiam casas de morada no entorno imediato de onde ficariam os trilhos, sabe-se apenas da existência da residência do casal, Corina e Fortunato Nardelli, e as outras poucas casas de morada, que ficavam afastadas, também pertencentes à mesma

família e seus empregados que se instalaram ao longo dos anos, de acordo com entrevistados.

Casa Commercial

Ao longo [das estações] surgiram numerosos núcleos de povoamento [...]. Ao longo dessas estradas, pousos de tropeiros, ranchos, vendas, estalagens, hospedarias e registros deram origem a arraiais e povoados que se desenvolveram e mais tarde alcançaram o status de vilas e cidades. (CAMPOS, 2007a, p. 2).

As estradas de ferro desempenharam um marcante papel colonizador. Tais aspectos podem ser observados quando se mira a história e a origem da atual localidade denominada Carlos Euler, outrora Pouso Alegre. O casal de italianos, Corina e Fortunato Nardelli, com os olhos de empreendedores, ao perceberem a chegada de diversos homens na localidade para trabalhar na construção da linha e das edificações, criaram um comércio local. Eles edificaram, por volta da década de 1910, um imóvel: a Casa Commercial.

Como aponta Geraldo Jacinto², que trabalhou na manutenção da linha férrea do ano de 1953 a 1982, a casa de comércio surgiu em função do movimento de pessoas gerado pela constituição da linha férrea e da Estação no local. O surgimento desse ponto de comércio serviu para atender aos funcionários da Estrada de Ferro Oeste de Minas, aos poucos habitantes locais e àqueles que foram se instalando na localidade e fazendo dali sua morada. Nessa casa de comércio os proprietários vendiam de tudo um pouco, em especial artigos de primeiras necessidades.

Figura 3 – Casa Commercial de Fortunato Nardelli.



Fonte: COSTA, 2011.

² Geraldo Jacinto. Entrevistado por Deyse Marinho de Abreu, jun. 2011.

Figura 4 – Residência anexa à Casa Commercial.



Fonte: COSTA, 2011.

Tal venda era conhecida como casa de “secos e molhados”, nome utilizado para estabelecimentos que vendiam produtos secos, ou seja, produtos não comestíveis – utilidades domésticas, ferramentas, ferragens, tecidos, armarinho e perfumaria – como produtos molhados – alimentos e bebidas (CHAVES, 2005; CAMPOS, 2005). Ademais, eram servidos almoço e merendas, passando a ser também o ponto de encontro dos empregados da Estrada de Ferro Oeste de Minas e parada para viajantes, caixeiros, comitivas e tropeiros que buscavam e vendiam mercadorias no interior do Brasil.

Além de descansarem e fazerem suas refeições no local, os tropeiros aproveitavam para mostrar suas novas mercadorias ao proprietário, que efetuava a compra e abastecia seu comércio com produtos sortidos. Servia de abrigo também para as tropas de muares, pois, na maioria das vezes, eram elas as responsáveis por levar, até a Estação, as mercadorias despachadas para outras cidades e Estados. Todavia, após a inauguração da Estação e o pleno funcionamento dos trens, as mercadorias ali vendidas passaram a chegar também por meio das locomotivas.

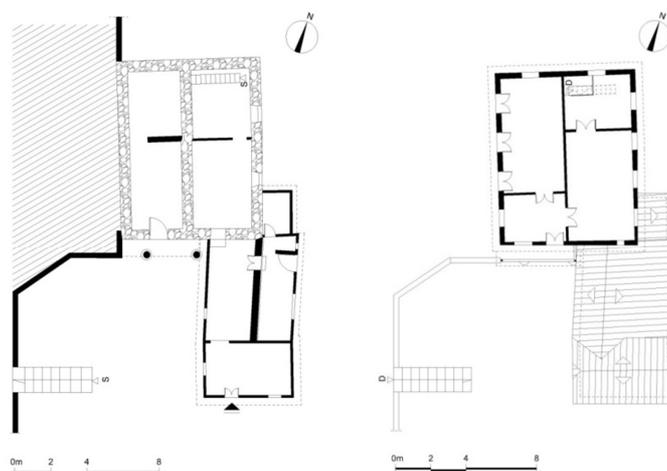
Como apontam Campos e Faria, Minas contaria exclusivamente com as tropas de bestas para transportar sua produção pelas precárias estradas, até que o apito da locomotiva fizesse parte da rotina de muitas cidades mineiras, ao final do século XIX. Porém, mesmo com as estradas de ferro, as tropas continuaram indispensáveis, pois elas é que levavam e buscavam as cargas nas estações ferroviárias ou se encarregavam do transporte em áreas não atendidas pela ferrovia (CAMPOS; FARIA, 2005).

Fortunato Nardelli esteve à frente desse estabelecimento até 1942, ano de seu falecimento. Após esse evento, o imóvel passou a pertencer à sua esposa e ao seu filho

Antônio Nardelli, que alugaram o empreendimento para o comerciante José Melquíades. Por volta de 1945, um senhor conhecido como “Tãozinho” alugou a venda e deu continuidade ao comércio. Após este, em 1948, foi comerciante na Casa Commercial o senhor Sebastião Aristides. Logo, por volta de 1962, o comerciante Gilson Carreiro alugou o espaço e o último locador foi Édio Nardelli, em 1966. Internamente, a Casa Commercial se divide em térreo e porão como pode ser observado. Seu espaço físico constituía-se apenas de um grande salão com banheiro nos fundos. De 1935 em diante, sabe-se que a maior parte do piso era em assoalho, sendo a outra parte de cimento na cor chumbo, assim como o piso do banheiro. As paredes internas e externas eram brancas. As portas e janelas eram de madeira com folhas de abrir na cor marrom avermelhado. O forro era de madeira e o telhado era de telhas cerâmicas francesas. Até o presente essa tipologia de telhas e cores permanece.

Na parte debaixo havia o porão, feito de pedra com portas e janelas de madeira, seguindo as mesmas cores das portas e janelas de cima. O porão era utilizado como depósito para guardar as mercadorias vendidas na casa comercial. De acordo com as fontes orais, esse estabelecimento passou por algumas reformas para sua conservação, como por exemplo, substituição de telhado e novas camadas pictóricas nas paredes, janelas e portas. Em época não determinada, uma das janelas de madeira, do andar superior, foi substituída por basculante e as janelas do porão foram trocadas por janelas metálicas com vedações de vidro e grades. Na porção posterior da edificação estão janelas de madeira azul acinzentado, mas não se sabe a origem das mesmas.

Figura 5 – Planta do Pavimento térreo (À direita) e subsolo (À esquerda) da Casa Commercial de Fortunato Nardelli.



Fonte: COSTA, 2011.

Anexa à Casa Commercial, foi construída, também pelos idos de 1910, uma residência que pode ser observada na Erro! Fonte de referência não encontrada., cujo primeiro morador foi Antônio Nardelli, que se mudou quando se casou, em época não recordada pela oralidade, e passou a viver no imóvel com a esposa. Em 1942, quando Fortunato faleceu, os imóveis passaram a pertencer a Antônio, que viveu no local até 1966, quando alugou a casa de morada e a casa de comércio a Édio Nardelli. Este morou na residência até 1986, quando Antônio Nardelli doou ao sobrinho, Marcos Nardelli, todo o imóvel e passou a viver na casa. Desde então, a Casa Comercial ficou desativada e a casa de morada somente é utilizada para passeio da família Nardelli.

De 1935 em diante, sabe-se que o piso da residência era totalmente de cimento na cor chumbo. Eram dois quartos, cozinha, banheiro e sala. As paredes internas e externas eram brancas com detalhes vermelhos. As portas e as janelas de madeira eram na cor azul acinzentado e as telhas eram francesas. Até o presente, essa tipologia de telhas e cores permanece, como pode ser observado nas figuras acima.

Com relação às intervenções, sabe-se apenas que o imóvel recebeu novas camadas de tintas em suas paredes, janelas e portas, para melhor conservação. Ambos os imóveis receberam as devidas instalações hidráulicas e elétricas disponíveis no momento. Havia esgoto implantado pelo próprio construtor, assim como em todos os outros imóveis do lugarejo.

Infraestrutura em Carlos Euler: adventos da Ferrovia

A Companhia férrea erigiu uma caixa d'água para abastecer suas edificações e as máquinas a vapor ou Marias Fumaças. Esse dispositivo de fornecimento de água, além de servir à Estrada Oeste de Minas, beneficiou os imóveis particulares que foram levantados pela população ao longo dos anos. A água vinha de uma mina localizada a cerca de 800 metros da Estação.

A iluminação provinha da energia fornecida pela Estrada de Ferro Oeste de Minas que também fornecia iluminação a todo o povoado de Pouso Alegre, instalando postes de madeira nos logradouros recém-abertos. Somente, em 1955, a rede de esgoto pública foi implantada no local pela Prefeitura de Passa Vinte e, em 1982, a Cemig passa a fornecer luz elétrica em postes de concreto.

O calçamento foi construído parcialmente na rua principal do local, em 1982, pelo prefeito José Gomes Timóteo. No mesmo ano, a prefeitura também construiu outra caixa

d'água, cuja água vinha de uma mina situada a um quilômetro da Estação. O sistema de telefonia por rádio chegou apenas na década de 1990, disponibilizando linhas para toda a localidade.

Figura 6 – Rua José Gomes Timóteo na década de 1970: edificações cujos detalhes arquitetônicos remetem à arquitetura ferroviária do início do séc. XX.



Fonte: FARIA, 1970.

A estação ferroviária e o desenvolvimento local

A Estação ferroviária do então Pouso Alegre, posicionada no quilômetro 169.454 da Estrada de Ferro Oeste de Minas, foi inaugurada em 15 de junho de 1914 e representou o período tecnológico industrial emergido na segunda metade do século XIX e início do século XX, no Brasil.

Estudiosos da história e da arquitetura das estações ferroviárias brasileiras classificam-nas de diferentes formas. Comentam que os aspectos funcionais da estação, que atendem à operação de um trem, são os elementos que definem o seu programa básico. Esses variavam conforme a dimensão da estação, que era determinada pela importância econômica do lugar onde foi edificada. Ademais, aspectos como a presença de plataforma de embarque e desembarque de passageiros e mercadorias; local de espera em cobertura para abrigo de passageiros e mercadorias no embarque; presença de compartimento específico para os trabalhos de administração e de licenciamento dos trens e bilheteria, assim como armazém de cargas e mercadorias, também definiam o porte desses espaços.

Analisando tais aspectos, pode-se considerar que a Estação Ferroviária de Carlos Euler apresentava grande importância local e para as adjacências. Foi edificada com dimensões generosas, de acordo com a importância que detinha para o mercado e para as

necessidades da Estrada Oeste de Minas, ainda que tenha sido construída em um local praticamente deserto.

Depois da ferrovia já instalada, Pouso Alegre recebeu outros comércios que também serviram à comunidade local, porém, o mais famoso e frequentado e, que, ainda está na memória e no imaginário dos habitantes locais, foi a Casa Commercial.

Com o desenvolvimento do comércio de forma gradativa ao longo dos anos, outras edificações residenciais foram erigidas e a maioria delas era de filhos e parentes dos primeiros moradores da localidade e dos trabalhadores da linha que ali se instalaram. Por volta de 1935, podiam-se contar cerca de quinze casas de morada no entorno imediato da linha férrea, além das edificações do próprio conjunto ferroviário. Pelos idos de 1958, o número de habitantes locais era de aproximadamente 400. Assim, deu-se o processo de ocupação local e alteração do espaço.

Figura 7 - Vista Lateral da Estação de Carlos Euler.



Fonte: COSTA, 2011.

Figura 8 - Empena da Estação apresentando seu nome.

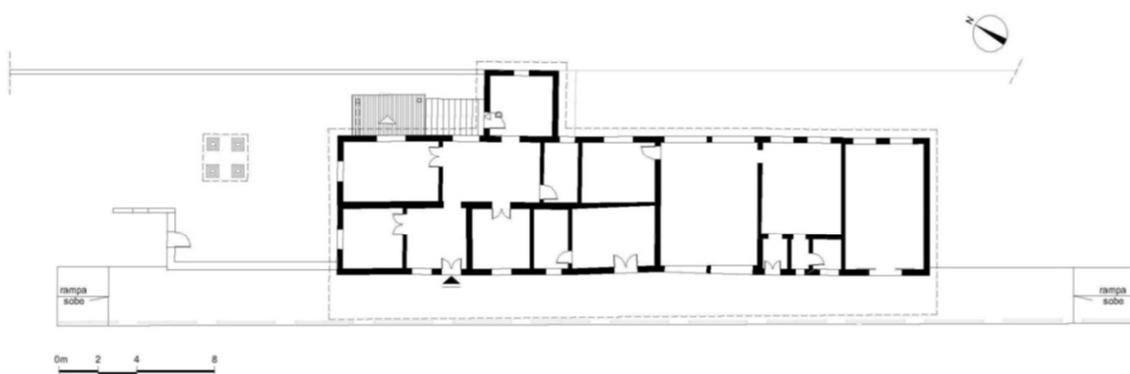


Fonte: COSTA, 2011.

A Estação Ferroviária de Carlos Euler teve por finalidade servir de ponto de embarque e desembarque de cargas e passageiros, bem como local de trabalho para os chefes ou agentes da Estação que autorizavam as locomotivas a passarem pelas diferentes estações, até chegarem a seu destino. A comunicação era feita através dos telégrafos.

No interior da estação havia três cômodos: um voltado ao escritório da Estação, onde ficava o telégrafo e a bilheteria; o armazém, de onde eram despachadas as mercadorias e onde ficava o carrinho de transportar os produtos e a balança, e o banheiro. O piso da estação era ladrilhado e havia forro de madeira. O levantamento da estação de Carlos Euler pode ser observado, a seguir, na Figura 9.

Figura 9 - Planta da Estação Carlos Euler.



Fonte: COSTA, 2011.

Externamente, suas características arquitetônicas remetem à tipologia típica das estações ferroviárias levantadas no país no limiar do século XX. Contam que, desde a sua construção até mais ou menos o ano de 1996, suas paredes externas eram amarelas e internamente brancas. As portas e janelas eram de madeira com folhas de abrir na cor azul e o telhado coberto por telhas cerâmicas francesas.

A residência do chefe da estação, construída como anexo da estação pelos idos de 1912, detinha três quartos, sala e copa com pisos taqueados e banheiro e cozinha ladrilhados com paredes revestidas por tinta branca. As portas e janelas seguiam o mesmo padrão da estação ferroviária. Internamente, possuía forro de madeira e telhado de telhas cerâmicas francesas.

Com relação a mudanças nesses imóveis, no ano de 1986, duas janelas de madeira da casa de morada do antigo agente da estação, já carunchadas, foram trocadas por janelas metálicas de correr com vedação de vidro. Nesse mesmo ano foi retirado o forro de madeira e colocada laje em toda a edificação, tanto na casa de morada como na Estação Ferroviária. Após esse ano, houve apenas pintura externa e interna no prédio da Estação.

Ao lado da residência foi edificado na mesma época um cômodo que servia de cantina aos agentes e demais funcionários da estação que eram solteiros. Suas características externas eram as mesmas da estação. No interior, o piso era de cimento queimado vermelho. Não se sabe da existência de forro, mas o telhado era de telhas cerâmicas francesas. O primeiro chefe da Estação de Carlos Euler e morador da casa foi Dinalte Rosa. Este morou com sua esposa dona Maria, professora da Escola Fortunato Nardelli, de primeiras letras. Fortunato Nardelli mandou erigir um imóvel para que Dona Maria ministrasse aulas para as crianças cujos pais foram atraídos pela chegada da linha férrea, e assim começaram a se instalar no Pouso Alegre.

O segundo Chefe da Estação foi José Vital, o terceiro senhor Aduino, em seguida Antônio de Pádua e, por último, a partir de 1987, Manoel Francisco da Costa que reside na casa até hoje.³ Os senhores de nome Nostradamus, Silmar Luis Trombine, José Alves e Rubens Pereiras também foram agentes da estação, mas não residiram na casa de morada. Os habitantes se concentravam nessa Estação, em frente à bilheteria, para comprar suas passagens e, em sua plataforma, esperavam ansiosos os trens para embarcarem ou para receberem seus visitantes e parentes. Em frente ao armazém, aguardavam as correspondências, notícias e mercadorias. Pelo fato de a Estação ser um ponto de encontro, embarque, desembarque e concentração de gente, o comércio implantado em

³ Manoel Francisco da Costa. Entrevistado por Deyse Marinho de Abreu, jun. 2011.

suas adjacências foi beneficiado, uma vez que as pessoas, para terem acesso aos trens, teriam que passar pelos estabelecimentos comerciais e poderiam comprar um lanche enquanto esperavam o trem passar. Dessa maneira, essa gente gerava renda para o setor comercial e possibilitava o crescimento econômico local.

A oralidade afirma que os trilhos do trem que chegaram à localidade somente trouxeram prosperidade local, dinamismo econômico, melhorias infraestruturais, aumento populacional e movimento social. Desde a inauguração da Estação de Carlos Euler, sabe-se que o fluxo de pessoas e mercadoria era intenso.

Ainda que inicialmente o trem que passava em Carlos Euler tenha sido somente de passageiros, a circulação de pessoas na Estação e no pequeno lugarejo era considerável. As lojas de secos e molhados estavam sempre cheias de interessados em fazer refeições ou pequenas compras. Depois que o trem passou a ser misto, de passageiros e de carga, o movimento de pessoas aumentou ainda mais. Dirigiam-se à Estação proprietários de roças e fazendas para despachar suas mercadorias que iam para Barra Mansa e outros locais do Rio de Janeiro, para abastecerem os mercadores de lá.

Dentre os produtos despachados estavam frango, gado, leite, queijo, verduras, banha, carvão, toras de madeira e sacos de lenha. O carvão e os sacos de lenha eram vendidos, em sua maioria, para a própria Companhia da Estrada de Ferro, para abastecer as Marias Fumaças, e as toras de madeira eram fornecidas para a Companhia montar os postes de iluminação pública nos lugares onde eram criadas as novas estações. Essa tipologia de mercadoria foi despachada na estação de Carlos Euler até 1996.

Do Rio de Janeiro e de Maria da Fé chegavam à Estação de Carlos Euler arroz, milho, feijão, demais produtos ensacados, bebidas e cortes de tecidos. As taxas pagas para despachar mercadorias eram consideradas baixas, o que facilitava o acesso a esse serviço pelos pequenos produtores e aumentava a renda dos mesmos. Esse movimento, especialmente o de mercadoria, se deu em constante até o término da circulação dos trens desse tipo de carga pelos idos da década de 1990.

Os trens expressos, aqueles que paravam na estação para pegar somente passageiros, faziam o trajeto Ribeirão Vermelho a Barra Mansa, e vice versa, e passavam todos os dias na Estação de Carlos Euler às 5 horas da manhã pra levar os passageiros a seu destino. Os trens mistos saíam de Andrelândia às 5 horas da manhã e chegavam à Estação de Carlos Euler às sete horas e trinta minutos, indo em direção à Barra Mansa.

Com esses trajetos, além de despachar as mercadorias e arrecadar rendas, a população de Carlos Euler tinha a possibilidade de conhecer outros lugares, passear, fazer

compras dos produtos que chegavam ao lugarejo, estudar fora e conhecer novas pessoas. Da mesma forma, pessoas egressas de outras cidades e estados, por onde passava a Oeste de Minas, também tinham a oportunidade de conhecer o pouso alegre de Carlos Euler.

A chegada das locomotivas ao então Pouso Alegre certamente trouxe muita expectativa aos poucos habitantes, pois era o símbolo da modernidade e do progresso de uma região à época. Sem dúvida, os trens contribuíram para o desenvolvimento urbano, econômico e comercial local. O conjunto da Estação Ferroviária se tornou a porta de entrada e saída de mercadorias, viajantes e notícias, dinamizou os espaços, modificou o cenário paisagístico, a rotina do pacato núcleo populacional e de sua população, que ouvia, constantemente, o ruído da Maria Fumaça e via, de longe, a fumaça sendo expelida, alertando a sua entrada. As pessoas de outras localidades tinham a oportunidade de conhecer aquele núcleo populacional, quando os trens paravam nessa estação.

As locomotivas e a eletrificação da via férrea

De acordo com Geraldo Jacinto⁴, eram as Marias Fumaças que passavam pela Estação de Carlos Euler de 1914 até mais ou menos 1926. No primeiro carro da locomotiva, que pertencia ao condutor, havia uma parte dedicada ao escritório, onde se emitia e picotava os bilhetes de passagem. Ali também eram feitas a contabilidade e anotados o tipo de mercadoria transportada. Havia nos trens o vagão de primeira e o de segunda classe.

A tipologia de locomotivas que percorreram os trilhos de Carlos Euler na década de 1920 foram as Shay. Elas eram máquinas leves, facilitando a subida íngreme da serra da Mantiqueira. Comentam que o pior trecho da Estrada de Ferro Oeste de Minas era a transposição da Serra da Mantiqueira a partir de Barra Mansa.

Passando por Passa Vinte, no kilometro 51,338 e Carlos Euler no kilometro 61,454, a linha começa a subir, procurando a serra da Mantiqueira. Logo adiante da estação de Carlos Euler, atravessa, em uma ponte Metálica de 20 metros de vão, o rio Bananal, que nasce na serra, da Mantiqueira e é afluente do rio Preto. Da estação de Carlos Euler, já na serra da Mantiqueira, numa altitude de 1.020 metros, continua a subir até a estação de Augusto Pestana. (VAZ, 1922, p. 76).

Se, por um lado, as Shay tinham a facilidade de subirem as íngremes serras, por outro, elas se revelavam bastante vagarosas, não atingindo mais que 8 a 10 quilômetros

⁴ Geraldo Jacinto. Entrevistado por Deyse Marinho de Abreu, jun. 2011.

por hora. Esse foi um dos motivos pelos quais esse trecho da linha férrea foi eletrificado. Outro motivo pelo qual a linha passou a ser elétrica foi o altíssimo custo do carvão e da lenha que alimentavam as máquinas a vapor.

Os estudos para a eletrificação da Estrada de Ferro Oeste de Minas tiveram início em 1921, e tinham a intenção inicial de eletrificar o trecho da Serra da Mantiqueira e o da Serra do Mar, entre Barra Mansa e Angra dos Reis. Tais pesquisas foram concluídas em 1922, mas, por se tratar de uma ferrovia sob jurisdição do governo federal brasileiro, a linha não foi eletrificada naquela época. Somente no ano de 1925 que o governo federal autorizou a abertura de concorrência para a eletrificação do trecho de 73 quilômetros entre Barra Mansa e Augusto Pestana, por meio do artigo 26 da lei nº 4911, referente ao orçamento da União. Tal competição foi vencida pela empresa inglesa Metropolitan Vickers, que eletrificou outras ferrovias nacionais como a Estrada de Ferro Central do Brasil e a RMV – Rede Mineira de Viação (1931-1965).

O contrato para a prestação do serviço foi assinado em 1926 e a inauguração oficial do sistema de eletrificação da linha, bem como as edificações que compuseram seu acervo, ocorreu em dezembro de 1928. O abastecimento de energia para o sistema de eletrificação da Estrada de Ferro Oeste de Minas foi realizado por meio de uma usina hidrelétrica própria instalada em Carlos Euler, em plena Serra da Mantiqueira – a 62 Km de Barra Mansa.

A usina era abastecida a partir da água contida na represa edificada próximo à cachoeira dos Pilões, no Rio Bananal. A água da barragem era conduzida por um canal até outro reservatório em uma cota a 213 metros da casa de máquinas. Um aqueduto de 650 metros de extensão transportava a água até as três turbinas Escher Wyss Pelton. A corrente elétrica era elevada em transformadores trifásicos para 33 kV e a energia era distribuída a circuitos que alimentavam três sub-estações retificadoras localizadas em Glicério (a aproximadamente 9 km de Barra Mansa, no quilômetro 120), Afra (próximo de Quatis, no quilômetro 141) e Carlos Euler (no quilômetro 169). Essa linha de transmissão de 33 kV, com mais de 45 quilômetros de extensão, era sustentada por postes de madeira.

A sub-estação de Carlos Euler, bem como as outras duas, gerava uma corrente contínua por meio de grupos motor-gerador. A voltagem adotada pela Estrada de Ferro Oeste de Minas de 1500 volts foi diferente do padrão nacional, assim, dois grupos deveriam ser acionados em série para gerar a voltagem necessária. Cada sub-estação dispunha de três grupos conversores, gerando 500 kW de potência com dois grupos e

mantendo um terceiro de reserva, exceto na unidade de Carlos Euler, que dispunha de cinco grupos, pois gerava 1000 kW de potência com quatro grupos mantendo o quinto de reserva. Segundo consta, a catenária para alimentar as locomotivas elétricas era sustentada por postes de madeira aroeira. Com relação ao parque de tração elétrico fornecido pela Metropolitan-Vickers para a Estrada de Ferro Oeste de Minas, este consistia em cinco locomotivas conhecidas como B+B de 600 HP: comentam que sua cor original era "vinho escuro". Em 1968, essas já se encontravam desativadas em Barra Mansa.

A grande vantagem da substituição de uma locomotiva a vapor para a elétrica podia ser vista na prática operacional. Esta mostrou que era possível usar duas locomotivas elétricas para rebocar trens com até 300 toneladas com tração dupla no trecho mais difícil, entre a ponte do Rio Preto e Augusto Pestana. Tal sistema foi um grande sucesso devido a redução de custos decorrente da substituição do uso da lenha pela eletricidade como fonte energética das locomotivas.

Conta a oralidade que foi nesse momento favorável para a Estrada de Ferro Oeste Minas e de furor local causado pelo novo sistema, pelas inovadoras máquinas, novas construções e, por conseguinte, desenvolvimento econômico, essa localidade passou a ser denominada de Carlos Euler, em homenagem ao engenheiro e diretor da Estrada de Ferro Oeste de Minas. De acordo com Geraldo Jacinto⁵, essa foi uma justa homenagem àquele que esteve no comando da construção da linha férrea em um Pouso Alegre e que, devido à sua presença, transformou a localidade em um espaço territorial de grande importância para a cidade e para a ferrovia.

Todavia, um ano após a inauguração desse grande empreendimento, a situação financeira da Estrada de Ferro Oeste de Minas e outras ferrovias mineiras tomavam um rumo negativamente econômico. O colapso econômico decorrente da crise de 1929 agravou sua situação financeira. A multiplicidade de bitolas, traçados sinuosos e pesados e a própria concorrência entre as diferentes ferrovias foram fatores que alimentaram essa situação crônica.

Diante desse quadro, o governo do Estado de Minas Gerais, em 1931, começou a arrendar as ferrovias mineiras que eram controladas pelo governo federal. Assim surgiu a Rede Mineira de Viação – RMV, formada pelas antigas Estrada de Ferro Oeste de Minas, Estrada de Ferro Minas e Rio, Estrada de Ferro Sapucaí, Estrada de Ferro Muzambinho e Rede Sul Mineira. A partir daí, a Estação Ferroviária de Carlos Euler, bem como todas as

⁵ Geraldo Jacinto. Entrevistado por Deyse Marinho de Abreu, jun. 2011.

edificações que constituem seu conjunto ferroviário, que serão descritas a seguir, passaram a pertencer à RMV.

A Subestação

A sub-estação de Carlos Euler detinha enorme importância para as novas locomotivas e a nova tipologia de linha férrea local, pois esta era responsável pela alimentação elétrica dos trens. A partir dela eram controlados os trens elétricos e era onde se ligava e desligava a eletricidade. Em seu interior trabalhava o operador da sub-estação, responsável pela operação de todo o sistema elétrico ferroviário.

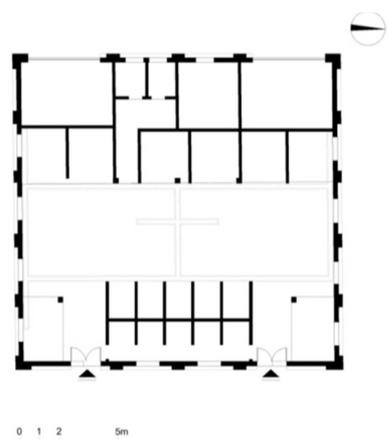
A sub-estação dessa localidade foi edificada na mesma época da represa, pelos idos de 1926, em um terreno alto, no alinhamento da linha férrea. À sua frente foi feito um jardim que era grande e belo, evidenciado à noite pelas luzes que marcavam a paisagem daquele pouso alegre.

A tipologia arquitetônica predominante da sub-estação é a eclética, com características que a remetem às edificações industriais inglesas. Foi erigida com sistema construtivo de alvenaria autoportante, com tijolos aparentes detendo janelas, portas de aço laminado e vidro texturizado. O piso era de cimento e parte revestida com cerâmica, foi colocado forro de madeira e em outra parte havia laje massada e pintada de branco. A cobertura era telhado em quatro águas com telhas francesas. Em seu interior, além do grande espaço para o maquinário elétrico, havia um quarto com área de banheiro destinado ao operador substituto da sub-estação que apenas assumia essa função para cobrir a folga do operador efetivo. O piso desse cômodo era ladrilhado e as paredes pintadas de branco. A janela e porta eram de aço. A área de banheiro constituía-se apenas em chuveiro, uma privada e um lavabo, brancos. Atualmente, essa área de banheiro não existe mais. De modo geral a sub-estação não está em bom estado de conservação.

Figura 10 – Vista geral da Subestação.



Figura 11 – Planta da Subestação.



Fonte: COSTA, 2011.

O almoxarifado

O almoxarifado constituía-se em um cômodo, no qual eram guardados materiais de papelaria, artigos de escritório, fiações elétricas, isolantes elétricos e outros produtos voltados à operação da sub-estação. Foi construído em alvenaria de tijolos, revestido por camadas pictóricas amarelas, na parte externa, e branca, na parte interna. As portas e janelas eram de madeira, o piso era de taqueado e a cobertura do telhado, de telhas francesas.

Após a desativação da sub-estação, no limiar da década de 1980, o almoxarifado foi também desativado. Mas, como forma de aproveitar o imóvel, o mesmo foi transformado em uma cantina para os funcionários da linha férrea e em alojamento, cujo fogão ainda guarda o testemunho desse uso, Figura 12. Para tanto, essa estrutura passou, na mesma época, por intervenções para se adaptar à sua nova função. O piso taqueado foi removido e cimentado. Foi construído um fogão à lenha, uma pia de cimento do lado de fora do imóvel, que serviu para lavar as vasilhas. Além disso, foram levantadas duas paredes, de modo que resultassem em dois cômodos que serviram de alojamento para funcionários da linha e os separasse da cantina.

A Companhia férrea passou, nesse período, a fornecer o almoço aos funcionários que faziam a manutenção da linha. Anteriormente a essa época, cada trabalhador era responsável por seu próprio almoço. Assim, um deles ganhou a função de cozinheiro. Dentre os cozinheiros da ferrovia, pode-se mencionar Ademar, o primeiro a ocupar esse cargo, Enivaldo Joquita, José Vicente e Antônio de Paula. Pelos idos da década de 1990,

quando a Estação de Carlos Euler foi desativada, esse imóvel deixou de ser utilizado. Atualmente, essa estrutura arquitetônica encontra-se em processo de arruinamento.

Figura 12 – Fogão construído utilizado na antiga cantina. Figura 13 - Planta Almojarifado.



Fonte: COSTA, 2011.

A casa do operador da sub-estação

A casa do operador da sub-estação foi implantada isoladamente, a cerca de 40 metros ao norte da subestação elétrica, seguindo o alinhamento edificável da linha férrea. Apresentava características arquitetônicas semelhantes às edificações ferroviárias levantadas no limiar do século XX, como o telhado chanfrado que possui pequenas tacaniças voltadas para as fachadas laterais. Foi erigida com sistema construtivo de alvenaria com pintura na cor amarela na face externa e, na interna, branco. O piso era de cimento e o telhado de telhas francesas. As portas eram de madeira e as janelas de dois tipos, umas com vedação em madeira e vidro, e outras, em vidro e venezianas. Portas e janelas eram pintadas de azul acinzentado. Detinha banheiro, cozinha, varanda, três quartos, sala e área de lavanderia. A cozinha, o banheiro, as varandas, a sala e dois quartos tinham piso de cimento enquanto que um dos quartos tinha piso assoalhado. Não havia forro e a cobertura se fazia por telhas cerâmicas francesas. Não havia revestimentos cerâmicos nas paredes da cozinha e banheiro, que possuía louças brancas. Em época desconhecida, as paredes desses cômodos ganharam revestimento cerâmico na cor branca.

O primeiro morador dessa residência, e também primeiro operador da sub-estação, foi Antônio Linhage. Os seguintes, conhecidos mais pelo primeiro nome ou

apelidos, foram Dorico, Geraldo Nardelli, Luis Nardelli, Alderico, Teu Nardelli, Geraldo Ferreira, Manoelito, Jaci, Miguel Marcelino, Gastão Maia, Ivo Americano (conhecido como Ivan). Esses operadores da sub-estação exerceram sua função entre o final da década de 1920 ao início da década de 1980.

Quando a sub-estação foi desativada, Ivo Americano foi demitido, mas, mesmo assim, continuou a residir na edificação com sua família. Inicialmente, ele pagava um aluguel ao responsável pelo imóvel que era, naquele momento, o chefe da Estação de Barra Mansa, de nome desconhecido. Entre 1991 e 1992 Ivo faleceu e sua esposa e filho continuaram a residir no local. A casa foi demolida no primeiro semestre de 2011 para construção da ampliação do desvio que encontra-se em atividade.

O tempo da Rede Mineira de Viação (RMV) em Carlos Euler (1931-1965)

O trecho da linha férrea de Carlos Euler foi operado pela Rede Mineira de Viação de 1931 a 1965 (SANTOS, 2006). Essa rede ferroviária teve como primeiro trabalho a execução de obras para melhorar a operação de seus trens. A extensão da eletrificação da antiga Estrada Ferro Oeste de Minas teve prioridade. No ano de 1933, a Rede Mineira de Viação logrou financiamento para prolongar esse trecho por mais 108 quilômetros entre Augusto Pestana e Andradina (atual cidade de Minduri).

Ainda sob o período áureo de desenvolvimento de Carlos Euler, ocasionado pelas atividades ferroviárias da Rede Mineira de Viação, o núcleo urbano ganhou duas edificações construídas em 1938, pelo senhor José Firmino. A maior delas recebeu uso residencial e a outra, uso comercial, onde funcionava uma venda de secos e molhados. Foram implantadas lado a lado, na rua paralela à linha férrea, chamada Rua José Gomes Timóteo. Ambas as casas detêm características arquitetônicas muito semelhantes aos imóveis ferroviários erigidos no início do século XX, a empena chanfrada na parte frontal, evidenciam tal semelhança.

Em 1940, a residência contribuiu de forma ímpar para a população local, pois parte da sala foi utilizada para instalar o correio onde trabalhou sua esposa Zelinda. Da janela, dona Zelinda atendia a população de Carlos Euler, recebia as correspondências e despachava os malotes para a Estação.

Na década de 1950 foi edificado um anexo na lateral esquerda do imóvel que serviu para ser a Barbearia do Senhor Inhonhô, que trabalhou no local por cerca de três anos, e seus serviços foram de grandes préstimos aos moradores do núcleo urbano. O

espaço serviu de ponto de encontro entre os homens da localidade. Dali era possível saber de notícias locais, quem chegava e saía da Estação, entre outros. Após o fechamento da barbearia esse cômodo ficou desocupado e, com o tempo, sofreu processo de arruinamento até desabar há cerca de 10 anos quando uma enchente assolou o núcleo populacional.

Na venda de José Firmino e de seus sucessores eram comercializados produtos de secos e molhados. Eles recebiam suas mercadorias através do transporte ferroviário e atendiam principalmente as pessoas que viajavam pelos trens e os trabalhadores da Rede Ferroviária. Na época, o movimento era muito bom, conta Geraldo Jacinto, e os comerciantes locais conseguiam sustentar suas famílias por meio daquele trabalho.

Em 1946, José Firmino vendeu o imóvel para Horácio Ferreira, que ocupou a residência e a vendeu por cerca de três anos. Após isso, a edificação foi vendida para José Gomes Timóteo Junior que continuou com o comércio, mas o transformou em um bar e morou na casa dos fundos. Ele aproveitou para fazer modificações na casa, ampliando-a ainda mais para os fundos, foi construído mais um quarto, outra cozinha de fora com fogão à lenha e varanda, além de aumentar o banheiro que existia. A esposa de José Gomes Timóteo Junior, dona Virgínia Pacífica Gomes, era responsável pelo bar, onde trabalhou por aproximadamente cinco anos.

Entre 1954 a 1964, o espaço do bar foi alugado para Valdivino Miguel da Costa, que realizou uma reforma no imóvel, substituindo o piso de assoalho por cimento. O bar foi fechado na década de 1960, desde então esse espaço está desocupado.

Figura 24 – Residência à Rua José Gomes Timóteo



Fonte: COSTA, 2011.

Figura 35 – Antiga venda à Rua José Gomes Timóteo



Fonte: COSTA, 2011.

A Rede Ferroviária Federal em Carlos Euler (1975-1996)

Em 1975, a Estação e o complexo ferroviário de Carlos Euler passaram a pertencer à Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA). Essa sociedade de economia mista, integrante da Administração Indireta do Governo Federal e vinculada ao Ministério dos Transportes, foi criada pela Lei nº 3115, de 16 de março de 1957. Surgiu da consolidação de 18 ferrovias públicas, entre elas, as três mais extensas do Brasil e que atendiam Minas Gerais, a Rede Mineira de Viação, a Estrada de Ferro Central do Brasil e a Estrada de Ferro Leopoldina (CAMPOS, 2007b). O objetivo dessa união foi promover e gerir os interesses do país no setor de transportes ferroviários.

Sob a gestão da RFFSA, as linhas eletrificadas começaram a ser desativadas no início de 1982, na região de Belo Horizonte, atingindo o antigo trecho da Estrada de Ferro Oeste de Minas, em especial a estação de Carlos Euler, no final do mesmo ano, sendo substituída pela tração diesel-elétrica que consumia petróleo importado. Assim, a rede de fiação elétrica aérea foi removida, mas os prédios da estação, da sub-estação elétrica, a linha ferroviária, bem como as edificações nas quais viveram os funcionários ainda permanecem no local, alguns em abandono, outros, ainda utilizados como residência e cumprindo sua função utilitária como a Estação Ferroviária.

Em compensação, à época, a sub-estação de Carlos Euler deixou de cumprir a sua função de abastecimento de energia para os trens elétricos. O maquinário foi vendido para lojas e ferro velhos. Hodiernamente, em seu interior, se encontra onze tambores de

parafusos de ponte da antiga linha férrea e outros objetos pertencentes a Geraldo Jacinto, ex-funcionário da linha ferroviária e responsável pelos cuidados do edifício.

A Rede Ferroviária Federal S. A – RFFSA continuou atendendo tanto a passageiros como o traslado de mercadorias. O armazém localizado no interior do prédio da Estação Ferroviária de Carlos Euler permaneceu sendo utilizado para receber as mercadorias despachadas:

Todavia, nos idos das décadas de 1960 e 1970 iniciou-se um processo de mudanças ocorridas pelas conjunturas econômicas e sociais. O desenvolvimento da mineração e da siderurgia, um maior investimento nas rodovias e na indústria automobilística e o grande processo de urbanização alteraram o perfil dos transportes da RFFSA. A partir daí, ela se especializou em atender, principalmente, os interesses da mineração e da siderurgia. À medida que os antigos passageiros deixavam de utilizar esse meio de transporte para migrarem para o mais ágil transporte rodoviário, os trens de maiores extensões, tracionados por mais de uma locomotiva diesel-elétrica, transformaram a principal linha da RFFSA em um "mineroduto".

A essa época, os trens que passavam pela Estação de Carlos Euler transportavam mais minério e cargas pesadas que passageiros. Entretanto, especialmente na década de 1970, ainda se podia ver muita gente desembarcar e embarcar na Estação de Carlos Euler. Muitos do Rio de Janeiro e municípios vizinhos desciam na Estação para rever a família, os velhos amigos e conhecer o lugarejo de pousos alegres e paisagens deslumbrantes. Comentam que turmas escolares também chegavam, através das locomotivas, ao núcleo urbano para conhecê-lo. Desse modo, havia ainda muito movimento no comércio local. Da década de 1970 ao limiar da de 1990, a localidade podia contar com a Casa Commercial – que funcionou até 1986 –, a mercearia do senhor Francisco de Assis Faria, três bares, açougue e a pensão do senhor Garcia⁶.

⁶ Francisco de Assis Faria. Entrevista por Deyse Marinho de Abreu, jun. 2011.

Figura 16 – Rua José Gomes Timóteo



Fonte: FARIA, 1970.

Figura 17 – Rua José Gomes Timóteo e habitantes



Fonte: FARIA, 1970.

Em 1992, a Rede Ferroviária foi incluída no Programa Nacional de Desestatização, que a transferiu, entre 1996 e 1998, para o setor privado dos serviços de transporte ferroviário de carga. Nessa transferência foi estabelecida a segmentação do sistema ferroviário em seis malhas regionais, sua concessão, mediante licitação, pela União, por 30 anos, e o arrendamento dos ativos operacionais da RFFSA aos novos concessionários, pelo mesmo período.

A Rede Ferroviária Federal S.A foi dissolvida, de acordo com o Decreto de nº 3277, de 7 de dezembro de 1999, e sua liquidação iniciou-se em 17 do mesmo mês e ano, supervisionada pelo ministério do Planejamento.

A Ferrovia Centro Atlântica e a atualidade em Carlos Euler

A Ferrovia Centro Atlântica (FCA) surgiu, em fins da década de 1990, da união de três superintendências. Ela deu início às suas atividades logo após o processo de desestatização da RFFSA. Quanto à utilização das locomotivas, o foco principal da FCA é o transporte de cargas, como continua até os dias de hoje, não havendo desde então o transporte de passageiros. A Estação Ferroviária de Carlos Euler então troca seu uso original, servindo de apoio a essa atividade. As locomotivas que passam transportam diversos tipos de cargas, como o calcário.

Uma das edificações, antiga casa de morada do agente foi demolida, de acordo com a Resolução nº3669/11, de 12 de maio de 2011, a Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT autorizou “a Ferrovia Centro Atlântica – FCA a executar as obras de ampliação do desvio de cruzamento do pátio ferroviário de Carlos Euler no fluxo de calcário entre Arcos – Barra Mansa, linha Ferrovia Centro Leste”.

Com relação ao casario, percebem-se mudanças em seus traçados estilísticos. Se anteriormente a tendência das edificações era seguir o modelo arquitetônico dos imóveis ferroviários, posteriormente e atualmente as construções apresentam uma arquitetura com traços mais simples e de tendência atual. Como exemplo, antes os telhados, de duas ou quatro águas, tendiam a possuir detalhes chanfrados. Os imóveis recentes ou aquelas que passaram por intervenções detêm um telhado simples. Pode-se ainda revelar que houve, em muitas edificações, a substituição das portas e janelas de madeira por metálicas e vedações em vidro.

Considerações finais

Atualmente, Carlos Euler é uma localidade pacata, com poucos habitantes, e com quantidade reduzida de edificações. A Estação Ferroviária de Carlos Euler, bem como os outros bens imóveis que surgiram em função do traçado da estrada de ferro, configura-se como um patrimônio representativo da história e da cultura da localidade e de seus habitantes. Esse conjunto arquitetônico faz parte da identidade dos moradores locais, pois o núcleo urbano surgiu a partir da chegada da ferrovia e as edificações construídas, que tenderam a seguir as mesmas características arquitetônicas dos prédios ferroviários, originaram-se em função do movimento populacional local.

Assim sendo, os imóveis elencados nesse texto constituem, até o presente, um documento que testemunha a história local. Tais exemplares da arquitetura ferroviária

tornaram-se um raro vestígio da presença das estradas de ferro brasileiras, legado às gerações futuras, representativo da vida e da forma de organização social desse núcleo, que impulsionou o desenvolvimento urbano, comercial, econômico e populacional do local, a partir do limiar do século XX.

Railway heritage buildings in Carlos Euler, Passa Vinte-MG Brazil

Abstract

This study presents the results of a research about historic and architectural elements of railway heritage describing the buildings in Carlos Euler, where is located one station of Estrada Ferro Oeste de Minas – EFOM. These aspects are quite unknown in Brazil and we aim to spread information to academic and the all public interested in. The study was developed based on primary and secondary sources, such as archives about railway, surveys, interviews with local inhabitants during the year of 2011.

Key words: Railway; Heritage; Minas Gerais.

Referências

ARAÚJO, Délio. **EFOM – Estrada de Ferro Oeste de Minas. As locomotivas Shay.** 1ºAgo. 1989. Disponível em: <www.vfco.brazilia.jor.br/vapor/efom.Locomotivas.Shay.shtml>. Acesso em: 18 jun. 2011.

AGÊNCIA Nacional de Transportes Terrestres. **Resolução nº 3669/11 de 12 de maio de 2011.**

BASTOS, R. L. Arqueologia Pública no Brasil: novos tempos. In: V. H. MORI, M. C. SOUZA, & R. L. BASTOS (Org.). **Patrimônio: atualizando o debate.** São Paulo: 9ª SR/IPHAN.

CAMPOS, Helena Guimarães; FARIA, Ricardo de Moura. **História de Minas Gerais.** Rio de Janeiro: Editora Lê, 2005.

CAMPOS, Helena Guimarães. Estradas reais e estradas de ferro: cotidiano e imaginário nos caminhos de Minas. **Revista de História Comparada**, Belo Horizonte. v. 1, n. 1, p. 1-29, jun., 2007a.

CAMPOS, Helena Guimarães. Economia e trabalho nas estradas reais e nas estradas de ferro de Minas Gerais. **Cadernos de História**, Ouro Preto, Ano 2, v. IV, n 2, p. 180-207, set. 2007b.

CAMPOS, Helena Guimarães. **150 anos da Estrada de Ferro Central do Brasil (1858-2008)**. Disponível em: <www.ongtrem.org.br/artigos/arquivos/5/artigo_150_EFCB.htm>. Acesso em: 11 jun.2011.

CHAVES, Cláudia Maria das Graças. **Perfeitos negociantes: mercadores das Minas Setecentistas**. 1995. Dissertação (Mestrado em História). Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.

COSTA, Paulo de Andrade Martins. **Introdução a Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil**. Comemorativo de seu centenário. Lucas – D.F.: Oficina do Serviço Gráfico do IBGE, 1958.

COSTA, Joseana. **Casa Commercial de Fortunato Nardelli**. Passa Vinte, 2011. 1 fotografia.

COSTA, Joseana. **Residência anexa à Casa Commercial**. Passa Vinte, 2011. 2 fotografia.

COSTA, Joseana. **Planta do Pavimento térreo (À direita) e subsolo (À esquerda) da Casa Commercial de Fortunato Nardelli**. Passa Vinte, 2011. 3 fotografia.

COSTA, Joseana. **Planta da Estação Carlos Euler**. Passa Vinte, 2011. 4 fotografia.

DIÁRIO Oficial da União de 01 de Novembro de 1913. **Ministerio da Viação e Obras Publicas. Expediente de 30 de outubro de 1913**. Disponível em: <www.jusbrasil.com.br/diarios/1969663/dou-secao-1-01-11-1913-pg-20>. Acesso em: 13 jun. 2011.

DRIGOP20. **Patrimônio Histórico de Passa Vinte – A história da Cidade 1/8**. YouTube 12 de março de 2011. Disponível em: <http://www.youtube.com/watch?v=BzcCeXd5_Es>. Acesso em: 22 maio 2011.

DRIGOP20. **Patrimônio Histórico de Passa Vinte - Carlos Euler 7/8**. YouTube 16 de março de 2011. <www.youtube.com/watch?v=6m4xUeQakA8&feature=player_embedded>. Acesso em: 22 maio 2011.

E. F. BRASIL. **Álbun de Fotografias das Ferrovias Brasileiras**. Disponível em: <www.pell.portland.or.us/~efbrazil/>. Acesso em: 27 jun. 2011.

FARIA, Francisco de Assis. **Rua José Gomes Timóteo na década de 1970**. Passa Vinte, 1970. 1 fotografia.

FARIA, Francisco de Assis. **Rua José Gomes Timóteo**. Passa Vinte, 1970. 2 fotografia.

FARIA, Francisco de Assis. **Rua José Gomes Timóteo e habitantes**. Passa Vinte, 1970. 3 fotografia.

FCA. **Sobre a FCA**. Disponível em: <<http://www.fcasa.com.br/sobre-a-fca/>>. Acesso em: 17 jun. 2011.

FONSECA, Maria Cecília Londres. **O Patrimônio em processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil**. 2. ed. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2005.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. Estações ferroviárias. Disponível em: <www.estacoesferroviarias.com.br>. Acesso em: 13 jun. 2011.

GORNI, Antônio Augusto. **A Eletrificação nas Ferrovias Brasileiras. Estrada de Ferro Central do Brasil**. Disponível em: <www.tsfr.org/~efbrazil/electro/efcb.html>. Acesso em: 17 jun. 2011.

GORNI, Antônio Augusto. **A Eletrificação nas Ferrovias Brasileiras. Estrada de Ferro Central do Brasil**. Disponível em: <www.reocities.com/SiliconValley/5978/electro/efom.html>. Acesso em: 13 jun. 2011.

IBGE. **Passa Vinte – MG**. <www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>. Acesso em: 13 jun. 2011.

INVENTÁRIO do Patrimônio Artístico e Cultural de Passa Vinte – IPAC. Passa Vinte, 2009.

LEE, Paulo. **Máquinas a Vapor e Motores a Explosão**. Disponível em: <www.adorofisica.com.br/trabalhos/fis/equipes/maquinasavapor>. Acesso em: 17 jun. 2011.

LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. **Máquina, tração do progresso**. Memórias da Ferrovia no Oeste de Minas: entre o sertão e a civilização 1880-1930. 2003. 202 f. Dissertação (Mestrado em História). Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Mapa do traçado da ferrovia Oeste de Minas (1927)**. [S.l.]: [s.n.], 1927. 1 fotografia.

MEMÓRIA ARQUITETURA. **Mapa do povoado de Carlos Euler com localização dos imóveis levantados**. Belo Horizonte, 2011. 1 fotografia.

NEVES, Lúcia Maria Bastos Pereira das; MACHADO, Humberto Fernandes. **O Império do Brasil**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA. **Histórico**. Disponível em: <www.rffsa.gov.br/principal/historico.htm>. Acesso em: 13 jun. 2011.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA. **Histórico**. Disponível em: <www.rffsa.gov.br/principal/historico.htm>. Acesso em: 13 jun. 2011.

SANTOS, Welber L. **Manutenção do Velho no Mundo do Novo (1950-1984)**. 2006. Monografia (Conclusão de curso em História) – Universidade Federal de São João Del Rei, São João Del Rei.

SEBRAE/RJ. **A Arquitetura dos caminhos de ferro**. Disponível em: <http://www.sebraerj.com.br/custom/pdf/cam/cafe/05_AAArquiteturaDosCaminhosDeFerro.pdf>. Acesso em: 18 jun. 2011.

UMA das veteranas metropolitan vickers na estação carlos euler em maio de 1934. **Álbum do Passado**. <<http://www.amantesdaferrovia.com.br/photo/uma-das-veteranas-metropolitan?context=latest>>. Acesso em: 26 maio 2011.

VAZ, Mucio Jansen (Org.). **Estrada de ferro Oeste de Minas**. Trabalho histórico – descritivo, organizado pelo Secretário interino da Estrada Mucio Jansen Vaz, por determinação do Director, Engenheiro Caetano Lopes Junior. (Commemoração do 1º Centenário da Independência Pátria). Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1922.

VASCONCELLOS, Max. **Estrada de Ferro Central do Brasil. Linha do centro e ramaes. Vias brasileiras de comunicação**. 5. ed. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1934.