



Patrimônio Ferroviário de Ribeirão Vermelho



Evolução Sócio-político-administrativa:

- 16 de dezembro de 1880 – Inauguração da navegação do Rio Grande.
- 14 de abril de 1888- Inauguração da estação Ferroviária.
- 26 de novembro de 1888 - data em que a estação de lavras recebeu o nome de Estação de Ribeirão Vermelho.
- 12 de setembro de 1901 – Criação do Distrito.
- 27 de dezembro de 1948 – Emancipação Político-Administrativa.

Em 1º de janeiro de 2005, toma posse a prefeita Ana Rosa Mendonça Lasmar, com a proposta de impulsionar o turismo no município e, portanto, recuperar entre outros, o Complexo Ferroviário esquecido pelas administrações passadas. Para que isso se tornasse realidade, adquiriu para a municipalidade o Complexo Ferroviário e reestruturou o município para melhor atender aos moradores locais e visitantes. Entre as principais melhorias podemos citar:

- Ampliação e aquisição de novos equipamentos para o Hospital Municipal Santa Rita de Cássia;
- Pavimentação de toda a cidade;
- Implantação de telefonia móvel (Vivo);
- Reforma das rodovias de acesso à cidade;
- Criação da Secretaria Municipal de Cultura e Turismo.

Por que preservar o Patrimônio Cultural

O valor cultural de um bem está na capacidade de estimular a memória das pessoas historicamente vinculadas a comunidade. O Patrimônio Cultural de um povo confere-lhe a sua identidade e orientação, pressupostos básicos para que possa reconhecê-lo como comunidade, inspirando valores ligados à pátria, à ética e à solidariedade, que promovem diretamente o exercício da cidadania, através de um profundo senso de lugar e de continuidade histórica.

A razão de se preservar o Patrimônio Histórico e Cultural de Ribeirão Vermelho, consiste na melhoria de qualidade de vida da comunidade ribeirense, a proteção dos seus costumes e das suas manifestações culturais.

A implantação do projeto de revitalização do complexo ferroviário, em questão, está diretamente ligado a participação da comunidade local que é a verdadeira responsável e guardiã de seus valores culturais, cabendo ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo às presente e futuras gerações.

Ribeirão Vermelho – Turismo Cultural

O Município de Ribeirão Vermelho possui um dos maiores complexos ferroviário do país. O turismo cultural caracteriza-se como o principal segmento turístico com potencialidades na localidade. Conforme Brasil (2006) Turismo Cultural compreende as atividades turísticas relacionadas à vivência do conjunto de elementos significativos do patrimônio histórico e cultural e dos eventos culturais, valorizando e promovendo os bens materiais e imateriais da



cultura. Ainda de acordo com Brasil (2006) pode-se situar a origem da relação turismo e cultura no *grand tour* europeu, quando os aristocratas e mais tarde a burguesia viajavam principalmente para contemplar monumentos, ruínas e obras de arte dos antigos gregos e romanos.

É real que o Brasil possui um grande potencial para a exploração do Turismo Cultural, mas esse ainda é infimamente aproveitado. A região do Campo das Vertentes, da qual está situada Ribeirão Vermelho, possui considerável tradição nesse segmento turístico, com destaque para as cidades históricas mineiras de São João Del Rei e Tiradentes, localizadas a aproximadamente 100km de Ribeirão Vermelho.

O turismo em Ribeirão ainda está incipiente, mas a localidade possui uma grande vocação para a atividade e outros fatores também contribuem para o desenvolvimento turístico, como sua posição estratégica; o diferenciado patrimônio cultural; a riqueza histórica; as limitações de área, sendo um dos menores municípios do país, o que restringe outras atividades econômicas como a agricultura; e, o total interesse da comunidade local pelo turismo.

É importante ressaltar também que a comunidade ribeirense preserva ricas manifestações culturais populares, como a Banda Lira Joaquim Braga, as Folias de Reis e o Congado.

Além do Turismo Cultural, o Ecológico também merece destaque, com a grande potencialidade do Rio Grande para esportes náuticos como a pesca esportiva e a canoagem, as belíssimas praias e trilhas interpretativas às suas margens, tributários e montanhas ao redor da cidade.

Instruções Legais de Tombamento Municipal

Lei nº 609 de 17 de agosto de 1983 – Estabelece a proteção do patrimônio Cultural de Ribeirão Vermelho.

Lei nº 789 de 30 de setembro de 1990 – Dispõe sobre tombamento de prédios Históricos de Ribeirão Vermelho.

Convênio nº 36/96 de junho de 1996 – RFFSA (Programa Ferroviário de Ação Cultural – PROFAC) e a prefeitura Municipal – Estabelece o propósito de desenvolver em conjunto, programas de natureza turístico-cultural e difusão da memória e das tradições ferroviárias.

Decretos Municipais de nº 981 a nº 996 de 12 de março de 2003 – estabelece normas de proteção ao patrimônio Cultural de Ribeirão Vermelho.

Decreto nº 898 de 20 de março de 2003 – Criação do Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Ribeirão Vermelho.

O Complexo Ferroviário de Ribeirão Vermelho, conforme Salviano (2003)

“Entre aquelas importantes cidades que surgiram com o advento da ferrovia, o município de Ribeirão Vermelho também teve por exclusividade seus valores sócio-econômicos e culturais associados, diretamente, à implantação, ascensão e declínio do sistema de transporte ferroviário nacional. Desde os primeiros tempos a ferrovia exerceu papel preponderante na economia local, criando novos hábitos, provocando mudanças sociais e políticas e tornando-se o fator fundamental de progresso. Seus trilhos, pontilhões, pontes, depósitos, bem montadas oficinas e estação representavam o avanço, o arrojo e o símbolo de uma era. Situada no entroncamento das bitolas 0,76m e 1,00m, que promoveram o intenso movimento ferroviário com constantes baldeações e cruzamentos de trens de passageiros, mistos, noturnos e cargueiros, etc., que demandavam os principais centros comerciais, não só do Estado, mas do País,



Ribeirão Vermelho, ao longo dos anos, experimentou o apogeu das ferrovias no Brasil, ostentando importantes conquistas de ordem coletiva no âmbito municipal. Porém, a partir da década de 40, quando da implantação das estradas de rodagem associadas à evolução das indústrias automobilísticas e à popularidade do automóvel, que contribuíram para o declínio e a decadência das ferrovias em geral, havendo uma acentuada transferência de cargas e passageiros para esse tipo de transporte, assim como as deficiências inerentes às construções das linhas ferroviárias, já obsoletas, e crises administrativas, o município, igualmente, também passa a sofrer as conseqüências e os reflexos oriundos da política econômica e de planejamento que passou a vigorar a partir do final da década de 50, com sucessivas mudanças e desativação do setor ferroviário, na medida em que a ferrovia foi perdendo sua importância, estendendo essa transformação pelas décadas seguintes, chegando aos dias atuais com o entristecedor aspecto de abandono e, com eles, os registros de uma arquitetura que marcou a vida de várias gerações de ribeirenses.”

Estação

“A Estação de Ribeirão Vermelho, construída na margem direita do Rio Grande, a uma altitude de 737,5m, no ramal de Aureliano Mourão na posição quilométrica nº 48 e que recebeu o ramal de Barra Mansa a Patrocínio a posição quilométrica nº. 293,895, foi inaugurada pela Cia. Estrada de Ferro Oeste de Minas aos 14 de abril de 1888 com o nome de Estação de Lavras, ocasião em que predominava o capital inglês na construção das principais ferrovias brasileiras, sendo seu primeiro agente José Pedro de Castro e guarda-chaves Bernardo Loureiro Dias. De acordo com a importância econômica da região na qual foi instalada, a estação de Ribeirão Vermelho foi projetada com características e padrão de médio porte, ocupando maior área, o que a diferenciava das estações rurais de arquitetura simples e das estações de grande porte que eram construídas nas capitais ou em cidades de grande fluxo de cargas e passageiros, exibindo formas palacianas. Com o grande evento da libertação dos escravos e avanço da ferrovia, em 26 de novembro de 1889, através do Decreto nº. 9.811, essa estação passou a ser denominada “Estação de Ribeirão Vermelho”. Primitivamente, a estação de Ribeirão Vermelho, construída em posição geográfica estratégica, destacou-se como importante ponto de gerenciamento e operações para o prolongamento da ferrovia na bitola métrica que demandavam, ao norte, o Estado de Goiás, e ao sul, o Estado do Rio, comportando simultaneamente em suas chaves as bitolas 0,76 m e 1,00 m, que serviam a baldeação de materiais via Aureliano Mourão, São João Del Rei e estação de Sítio na Central do Brasil. Seu quadro de empregados, além do chefe da estação e seus auxiliares, compunha-se de vários telegrafistas que trabalhavam no 2º pavimento onde se encontrava instalada a sala de “aparelhos morses”, vários guarda-chaves que faziam os serviços de cancelas, manobras de bagagens, vários conferentes e seus auxiliares que atuavam no armazém de baldeação, o escalador de condutores de trens, etc. Em toda a extensão da Oeste de Minas, a Estação de Ribeirão Vermelho figura ao lado das estações de São João Del Rei, Oliveira e Divinópolis, como uma das principais no movimento de passageiros, transportes de mercadorias, produtos de importação e exportação, ressaltando-se entre eles o sal, o cimento e o café.

Edifício de grande importância, porque caracteriza os aspectos que simbolizam uma época de progresso com o advento das ferrovias no Brasil e marco do surgimento e desenvolvimento de muitas cidades do interior; a Estação representa para os ribeirenses os indicativos sociais e econômicos pela qual se difundiu a motivação agrícola, o povoamento local, a fixação da classe operária e suas influências nos principais processos político-sociais do município.

Oficinas

“O conjunto arquitetônico que constituía as Oficinas da Estrada de Ferro Oeste de Minas em Ribeirão Vermelho,



cuja atividades operacionais iniciaram-se em março de 1896, também data de 1895, sendo supervisor da obra Antônio Rodrigues Oliveira Castro, que dirigiu com proficiência os trabalhos, tendo às suas ordens grande número de homens, a maioria espanhóis. As oficinas montadas pela Brazilian Contracts Corporation possuíam as formas utilizadas nas construções industriais da época, variando apenas seus interiores. Eram construções com pés direitos altos, sendo empregadas em suas coberturas, além de estruturas metálicas importadas de Glasgow, na Escócia, as telhas francesas importadas de Marseille na França. As oficinas de Ribeirão Vermelho eram divididas em vários setores, destacando-se: caldeiraria, fundição de ferro-bronze, ferraria, marcenaria, carpintaria, tinturaria, etc., chegando a empregar, em seu apogeu, algo em torno de 800 trabalhadores ferroviários. Em suas instalações eram feitas reformas, reparos e montagens de carros e locomotivas, sendo muitas peças de reposição fabricadas pelos próprios técnicos e operários, assim como as montagens de carcaças de madeiras em peroba e cedro para o esqueleto, estrado e revestimentos laterais dos carros que eram preparados sobre as estruturas de ferro vindas do exterior. No setor de fundição, eram forjadas rodas para locomotivas e outros veículos, recebendo equipamentos de acordo com as necessidades e a diversificação do transporte. Na década de 10, as oficinas de Ribeirão Vermelho haviam sido melhoradas com a instalação de um grande torno de rodas, dois tornos menores, uma plaina horizontal, uma máquina de furar radial, de grande potência e um aparelho de soldagem oxy-acetileo. A oficina, que era movida a vapor nessa ocasião, foi substituída por um motor elétrico, em razão da construção da linha de transmissão de força de Lavras a Ribeirão Vermelho, numa extensão de 10 km. Para se ajuizar das possibilidades dos serviços nessa oficina, figura como exemplo a construção da Locomotiva 55 Tipo Consolidation para a bitola 0,76 m, construída nessa oficina por operários nacionais e que prestavam tão bons serviços quanto as importadas, tendo custado 82:457\$000(oitenta e dois contos, quatrocentos e cinquenta e sete mil réis), cerca da metade do que custaria uma do mesmo tipo, adquirida no estrangeiro, conforme Mucio Jansen Vaz, em Estrada de Ferro Oeste de Minas (ob.cit.). Em 1935, após o arrendamento da Oeste de Minas pelo governo do Estado de Minas, a rede Mineira de Viação pensou em centralizar as fundições da ferrovia e, com isso, o setor de fundição de Ribeirão Vermelho foi desativado, transferindo todo seu equipamento para as oficinas de Divinópolis. Na década de 50, com a transformação do sistema de transporte, algumas locomotivas a vapor passaram a sofrer adaptações para funcionar a óleo, sendo a primeira experiência em Ribeirão Vermelho realizada em 1951, em uma locomotiva Consolidation nº 430. Já em 1958, a tração a vapor começou a ceder lugar às elétricas e diesel, sendo, em 1975, extinta totalmente do país, com exceção das empregadas no turismo. Porém, com essas transformações, as oficinas de Ribeirão Vermelho passaram a ser designadas como depósitos e no ano de 1968, foi confirmada a sua desativação, passando seu acervo para o distrito de Engenheiro Bhering, no município de Lavras.

As oficinas representam para os ribeirenses a instrução, a disciplina, o ofício, a dignidade e a honra do trabalhador ferroviário. A princípio, fruto da mão de obra proletária farta de uma nação em transformação, que empregava os operários ainda crianças, entre 9 e 12 anos de idade, lotados em uma escola prática de aprendizes para a formação de mão de obra especializada, em que se misturavam aulas de desenho, geometria e aritmética, entre outras matérias, correspondentes aos vários setores e departamentos operacionais.

Rotunda

“As obras da construção da Rotunda de Ribeirão Vermelho, anexa às oficinas, foram concluídas em 1895 pela Cia. Estrada de Ferro Oeste de Minas, também sob a supervisão do português Antônio Rodrigues de Oliveira Castro, entrando em atividades somente em março de 1896. Destinada a depósitos, manutenções, montagens e reparações de bitolas métricas, a Rotunda, assim como as oficinas, teve suas estruturas montadas pela Brazilian Contracts Corporation, sendo todo material importado de Glasgow na Escócia, bem como utilização de telhas francesas originalmente importadas de Marseille, na França, além dos equipamentos, máquinas e projetos procedentes da Inglaterra. Em relatório apresentado pelo diretor da Estrada de Ferro Oeste de Minas, engenheiro José de Almeida Campos Júnior ao Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, a Rotunda de Ribeirão Vermelho é citada como tendo sofrido uma limpeza e aparece no quadro “Relações de Usinas e oficinas na bitola de 1,00 m” com os seguintes



dados: Quilômetro - 293,985; Comprimento – diâmetro 75 m; largura- 6,45 m; sistema de Construção- alvenaria de pedra, tijolos, telhas francesas; Valor- 90.000\$000(noventa contos de réis). A partir da década de 60 , quando entraram em operação as locomotivas a diesel, em substituição às máquinas a vapor, num processo gradativo, a Rotunda passou a ser utilizada exclusivamente para depósito de locomotivas a vapor, abrigando em seu interior várias dessas locomotivas até o ano 1981, quando, então, a RFFSA, com a criação do Centro de Preservação da História Ferroviária de Minas Gerais em São João del Rei, resolveu recuperá-las para constituir o seu acervo. Segundo Sérgio Santos Moraes, em reconstrução da Rotunda de São João Del Rei (ob.cit.), “a rotunda é uma oficina radial, possuindo forma circular, tendo ao centro um dispositivo chamado girador de onde irradiam linhas como se fossem raios em círculos. Os espaços internos são divididos em boxes individuais, com linhas para onde são conduzidas as locomotivas, através do girador. As paredes externas não são na realidade em forma circular, mas de forma poligonal, formando um prisma de 30 faces ou lados, com grandes janelas distribuídas duas a duas em cada plano e nove portões que dão acesso ao edifício, possuindo pé direito em torno de 6m, diâmetro de 75 m e 30 colunas de ferro fundido ricamente trabalhadas, possuindo aberturas para passagem de tubulação de águas pluviais, apoiadas em cantaria de pedras. Um único portão é encimado por um frontão característico que cria um eixo de simetria na fachada. O telhado em duas águas, acompanha o formato poligonal do edifício, formando planos em forma de trapézio.”

A Rotunda é o orgulho dos ribeirenses. De inquestionável valor histórico, a Rotunda lembra construções romanas, ostentando-se, em especial a magia do seu interior todo constituído de elementos inteiramente oriundos da cultura européia. Ali dentro, sob o batente duro das ferramentas, dos insistentes apitos das locomotivas, da caldeira e do carvão, tramavam-se as melhores chances de um futuro melhor para Ribeirão Vermelho. Suas conquistas, malogradas ou não, tais como a organização político-administrativa, a criação de clubes litero-recreativos, a fundação das escolas, corporações musicais, clubes de futebol e igrejas, entre outros, foram iniciativas florescentes que nasceram no seio da família ferroviária ribeirense que, unida, construiu a cidade. Sua forma arquitetônica curiosa e pouco comum estimula e provoca a atenção de muitos visitantes que questionam a história local.

Setores Complementares

Completando o conjunto ferroviário de Ribeirão Vermelho, existem os prédios destinados especificamente às instalações do restaurante, conserva externa, posto médico ferroviário, estação rádio-telegráfica, armazém de baldeação e casa do agente, todos construídos simultaneamente e após o período da construção da Estação, exceto a casa do agente. A literatura ferroviária nos informa que tais edifícios tiveram em suas construções o emprego de uma tecnologia muito avançada para os padrões brasileiros da época e utilização de um material quase todo importado, sendo esses madeiras para vedações, telhas francesas nas coberturas, ardósias e ferro em algumas estruturas.

Posto Médico Ferroviário

Edifício destinado ao ambulatório para atendimento médico aos ferroviários e seus familiares, foi construído alguns anos após a instalação das oficinas e mantido no decorrer dos anos pelas administrações da ferrovia. Retrata as condições primitivas da assistência médica implantada no município, esboçando suas atenções, especialmente dos ferroviários e suas famílias, em tempos totalmente adversos aos recursos da medicina moderna compatível com as situações financeiras do operário, cuja responsabilidade profissional do médico, ultrapassava os limites da filantropia, principalmente no que diz respeito ao atendimento às gestantes e no combate à mortalidade infantil, além dos primeiros socorros em acidentes e tratamentos às enfermidades existentes.



Restaurante

Edifício cuja construção serviu, especificamente, ao refeitório da Estrada de Ferro Oeste de Minas, sendo administrado em sistema de concessão. Alguns de seus proprietários foram Maria Rita de Jesus, José Pereira de Abreu, Xisto Loureiro Patto e Francisco Borges, o último concessionário em 1961, quando, então, o restaurante foi desativado. Posteriormente, ainda na primeira metade da década de 60, esse edifício sofreu adaptações para ser utilizado como escritório do setor de “Turma de Pontes”, também sediado em Ribeirão Vermelho, sendo também desativado em 1981, quando o setor de Turma de Pontes transferiu-se para as oficinas e, em seguida, para o edifício que serviu à Cooperativa do Serviço de Subsistência Reembolsável da Rede Mineira de Viação, na Rua Joaquim Braga. Estabelecimento complementar aos serviços de embarque e desembarque de passageiros da estação, o Restaurante atendia aos viajantes que pernoitavam ou que faziam baldeação de trens mistos ou noturnos, procedentes de Uberaba, Belo Horizonte, São João del Rei, Barra Mansa, Cruzeiro, etc., em conexão com outras ferrovias em diversos horário, que cruzavam as chaves de Ribeirão Vermelho. Tem sua importância histórica peculiar como ponto de paragem dos viajantes, associados à culinária local dos primeiros decênios do século XX, onde comiam os variados pratos que constituíam a mesa da tradicional família ferroviária, destacando-se a bacalhoadada ao azeite de oliva, regada ao “Vinho do Porto”, trazida pelos portugueses e muito apreciada pelos viajantes, além dos que acompanhavam a carne assada de animais silvestres, entre os quais figuram a paca e a capivara, na ocasião, bastante comuns nesta zona, os pescados, tais como o dourado e a traíra, além da goiabada, do melado com queijo, do canudo de doce de leite, primitivamente moldados com “bambu do reino” e a tradicional geléia de mocotó produzida nos arredores rurais do município.

Conserva Externa

Conserva era o termo empregado ao setor da turma de operários que trabalhavam na conservação e manutenção das locomotivas, carros e vagões da ferrovia. Era dividido em duas turmas; conserva interna, que trabalhava na recuperação das locomotivas internamente nas oficinas e rotundas e a conserva externa, que trabalhava na vistoria e revisão superficial das locomotivas, carros e vagões em operação de viagens, sendo seu edifício destinado ao depósito operacional desse setor. Sua edificação tem grande valor por constituir a organização e estrutura do sistema ferroviário ligado ao setor de segurança complementar às atividades operacionais da Estrada de Ferro Oeste de Minas.

Estação Rádio-Telegráfica

Foi instalada pela Diretoria da Estrada de Ferro Oeste de Minas em 06 de novembro de 1922, com o objetivo de tornar mais fáceis as comunicações da administração, sediada no Rio de Janeiro, com as diferentes zonas da estrada. Posteriormente foi desativada, passando o pequeno edifício a ser utilizado como dormitório. Instalada de acordo com as necessidades de comunicação da época, o pequeno edifício da Estação Rádio-Telegráfica exprime com alarde a sua utilização quando, então, foram empregados pela Estrada de Ferro Oeste de Minas os sistemas tecnológicos aplicados na telegrafia sem fios através das ondas hertzianas ligando Ribeirão Vermelho a Belo Horizonte, São João Del Rei e Barra Mansa.



Armazém da Baldeação

Grande edifício destinado ao depósito e armazenamento de produtos e mercadorias procedentes de várias regiões e estados, exportados e importados através da ferrovia que, na Estação de Ribeirão Vermelho, eram baldeados dos trens de cargas de bitola métrica para 0,76 m e vice versa. Sua construção reproduz a atividade mercantil e o mercado atacadista em conformidade com o abastecimento da região, desde utensílios domésticos, especiarias, alimentos, tecidos, gêneros secos e molhados, até materiais de construção civil, tais como cimento, cal, tijolos, telhas, etc., desenvolvidos por capitalistas e, principalmente, por parte da colônia sírio-libanesa, que com a margem para bons negócios, instalaram-se no município desde os primeiros decênios do século XX.

Casa do Agente

Residência ferroviária destinada a servir de moradia ao Chefe da Estação e seus familiares. Essa residência foi construída no ano de 1926 e é conhecida como Casa do Agente, cujo nível na classe ferroviária estava abaixo do Chefe de Estação. A Casa do Agente, situada em local semi-aberto, com alpendre, horta e chaminé, esboça a naturalidade de uma família ferroviária típica, a sua franqueza e hospitalidade, que, no desempenho infatigável do trabalho ferroviário, deu provas de patriotismo esclarecido e sincero no decorrer dos anos, cujo merecimento profissional adquiriu elevado conceito moral.

Locomotiva nº 315

A Locomotiva a vapor tipo Pacific nº 315, marca Baldwin Works, ano 1920, foi concedida ao município de Ribeirão Vermelho graças à atenção do Dr. Sérgio Santos Moraes, arquiteto, coordenador do Programa de Preservação do Patrimônio Histórico da RFFSA através do termo aditivo nº 02 ao convênio 036/96, celebrado em 21 de junho de 1996, entre a RFFSA/PROFAC e a Prefeitura Municipal, através do Prefeito Dr. Nilton Lasmar, com o objetivo de recuperar, manter e preservar para fins culturais e ser colocada em local público.

Desativada com o advento das locomotivas diesel-elétrica no final da década de 50, a Locomotiva nº 315 encontrava-se encostada no distrito da RFFSA de Engenheiro Bhering (Estação de Prudente), sendo restaurada nas oficinas de Lavras por uma equipe de profissionais ferroviários qualificados, previamente contratada pelo Departamento de Cultura da Prefeitura Municipal de Ribeirão Vermelho. Aos 31 de agosto de 1996, o município de Ribeirão Vermelho recebia a Locomotiva nº 315, que deixava as oficinas de Lavras e retornava em definitivo para esse importante conjunto ferroviário, constituindo atualmente uma das principais peças da memória ferroviária de Ribeirão Vermelho.

A estrada de ferro que atravessa vales e planícies e que interviu diretamente na vida diária de todos os ribeirenses, tem feito com que sejam poucos aqueles que permaneçam indiferentes ante a visão de um magnífico instrumento constituído por uma estrada de ferro. E, como um bem que marcou a instalação do transporte ferroviário, a Locomotiva nº 315 documenta com exatidão a evolução da tecnologia dos transportes no Brasil, além de conter a riqueza que ostenta em seus adornos, de notável importância histórico-cultural para Ribeirão Vermelho.

- No ano de 2009, o arquiteto Cassiano Alcantra identificou que os ladrilhos do restaurante são provenientes da Alemanha.



- Conforme Salviano (2003), o Patrimônio Cultural de Ribeirão Vermelho ficou esquecido pelas autoridades durante anos. Mas, é importante ressaltar que a atual administração municipal tem tratado com total carinho e empenho a questão envolvendo a recuperação desse complexo ferroviário.

Quadro de Edificações Ferroviárias de Ribeirão Vermelho			
Imóvel	Existentes		Demolidos
	Desat.	Em func.	
1. Estação da navegação do Rio Grande	-	-	x
2. Galpão de mercadorias em trânsito da nav.(baldeação)	-	-	x
3. Galpão de oficinas da navegação do Rio Grande	-	-	x
4. Residência do escalador de maquinistas	-	-	x
5. Escritório Central das oficinas	-	-	x
6. Galpão de máquinas operatrizes	-	-	x
7. Galpão de carpintaria e marcenaria	-	-	x
8. Galpão de almoxarifado anexo ao escritório da turma de pontes	-	-	x
9. Galpão da Fundição	-	-	x
10. Galpão da ferraria	x	-	-
11. Galpão de Manutenção de vagões (conserva interna)	-	-	x
12. Engenho Central da Cia. Oeste de Minas	-	-	x
13. Rotunda	x	-	-
14. Posto Médico	x	-	-

15. Restaurante	x	-	
16. Conserva Externa	x	-	-
17. Estação Rádio-Telegráfica	x	-	-
18. Galpão de Mercadorias em trânsito (arm. baldeação)	x	-	-
19. Balanças de carros, vagões e locomotivas	-	-	x
20. Galpão do Setor de Iluminação	-	-	x
21. Estação Ferroviária	x	-	-
22. Residência do chefe de estação(casa do agente)	x	-	-
23. Residência do chefe de depósito*	-	x	-
24. Cooperativa do serv. de subsist. reembolsável	x	-	-

* Residência de proprietário particular

Quadro das Rotundas no Brasil RFFSA					
Localização	Estado	Superintendência Regional da RFFSA	Existentes		Demolidos
			Desat.	Em func.	
1. Natal	RN	Recife SR-I	-	-	x
2. Natal	RN	Recife SR-I	-	-	x
3. Natal	RN	Recife SR-I	-	x	-
4. Recife	PE	Recife SR-I	-	-	x
5. Fortaleza	CE	Recife SR-I	-	-	x
6. São Luiz	MA	Recife SR-I	-	-	x
7. Rosário	MA	Recife SR-I	-	-	x

8. São João Del Rei	MG	Belo Horizonte SR-2	-	x	-
9. Ribeirão Vermelho	MG	Belo Horizonte SR-2	x	-	-
10. Sete Lagoas	MG	Belo Horizonte SR-2	-	-	x
11. Cruzeiro	SP	Belo Horizonte SR-2	x	-	-
12. Barra do Piraí	RJ	Juiz de Fora SR-3	-	x	-
13. Porto Novo do Cunha	RJ	Juiz de Fora SR-3	-	x	-
14. Três Rios	RJ	Juiz de Fora SR-3	-	x	-
15. Rio de Janeiro	RJ	Juiz de Fora SR-3	-	-	x
16. Bauru	SP	São Paulo SR-4	-	x	-
17. Três Lagoas	SP	São Paulo SR-4	-	x	-
18. Lins	SP	São Paulo SR-4	-	-	x
19. Campo Grande	MS	São Paulo SR-4	-	x	-
20. Curitiba	PR	Curitiba SR-5	-	-	x
21. Cruz Alta	RS	Porto Alegre SR-6	-	x	-
22. Salvador	BA	Salvador SR-7	x	-	-
23. Alagoinhas	BA	Salvador SR-7	-	x	-
24. Aracaju	SE	Salvador SR-7	x	-	-

Fonte: Ministério dos Transportes



Referências Bibliográficas

- BRASIL, Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. Ministério do Turismo, Coordenação - Geral de Segmentação. – Brasília: Ministério do Turismo, 2006. 44 p. : il.
- Circular nº 1 – Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Ribeirão Vermelho, 2003
- Dossiês de Tombamento – Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Ribeirão Vermelho, 2003
- MORAIS, Sérgio Santos. Preserfe / RFFSA, Rio de Janeiro, 1987
- VAZ, Mucio Jansen. Estrada de Ferro Oeste de Minas – Trabalho Histórico Descritivo. 1880-1922 [S.L. s, n]
- VILELA, Márcio Salviano. Sobre Trilhos: Subsídios para a História de Ribeirão Vermelho. Lavras. Indi, 1998. 226p.:il
- VILELA, Márcio Salviano. Ementário da História de Ribeirão Vermelho. Lavras. Indi, 2003. 256p. il

- Esse documento foi elaborado por Cassiano Alcantra. Revisado e complementado por Lincoln Daniel de Souza.