

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

NOTA TÉCNICA nº 101/2013

- 1 - Identificação do bem cultural :** Estação Ferroviária de Andrelândia.
- 2 - Município:** Andrelândia.
- 3 - Objetivo:** Demolição de parte da proteção das escadas localizadas no perímetro de entorno de tombamento.
- 4 – Responsáveis :** FCA e Construtora Terraço.
- 5 - Descrição Histórica:**

5.1 – Breve histórico de Andrelândia

A colonização da região foi uma contribuição da exploração de ouro. As descobertas das minas de ouro na região de Aiuruoca e São João del-Rei foram de fundamental importância para o posterior surgimento do então arraial do Turvo, situado no Sul de Minas, no Sopé da Serra do Turvo. Em pleno maciço da Mantiqueira, terras boas, também, para pastagens e lavouras, o município fica na intercessão dos limites de influência de Juiz de Fora, Itajubá e São João del-Rei.

Em 1749, André da Silveira e sua mulher, Maria do Livramento, e Manuel Caetano da Costa requereram ao primeiro bispo de Mariana autorização para erigirem uma capela, no lugar denominado Turvo Grande e Pequeno, da freguesia de Aiuruoca, sob a invocação de Nossa Senhora do Porto do Turvo¹.

Em 22 de junho de 1755, a capela recebeu a benção de Pe. Francisco de Cerqueira Campos. Ao redor da capela:

Ano a ano, pouco a pouco, o arraial do Turvo cresceu e progrediu. No longínquo ano de 1864 já atingia a condição de Vila, uma das mais antigas de Minas Gerais na época do Império. Dois anos mais tarde, em 1866, foi instalado o município com a Câmara funcionando em um sobrado tido como o 3º mais sólido e elegante da Província. Em 1868, adquiriu os foros de Cidade, o último grau na escala da evolução administrativa.”²

A vila cresceu com as novas explorações e povoados que surgiram, transformando em centro comercial. Em meados do século XIX, a Vila foi elevada à categoria de cidade, e economicamente estável, confirmada com os remanescentes da arquitetura setecentista.

¹ BARBOSA, Waldemar de Almeida. Dicionário Histórico-Geográfico de Minas Gerais. Editora Itatiaia Ltda, Belo Horizonte, 1995.

² MIRANDA, Marcos Paulo de Souza. Aspectos Históricos da Terra de André. Andrelândia, 1996.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico



Figura 01 – Igreja Matriz de Nossa Senhora do Porto – 1927.
(Fonte: <http://www.npa.org.br/principal.html>)

5.2 – Histórico da Estação Ferroviária em Andrelândia

No Brasil, a chegada de D. João VI, a abertura dos portos, o incremento do comércio e a necessidade de aproveitar os recursos existentes condicionaram o surgimento das estradas de ferro. Em Minas Gerais, a implantação da ferrovia foi um pouco complicada, devido a topografia do território, permeado de serras e rios. Por volta de 1866, o Governo Federal contratou o especialista John Witaker, para estudar a viabilidade da expansão da Estrada Federal Dom Pedro II em Minas Gerais. Em 14 de janeiro de 1869, Mariano Procópio Ferreira ficou com a responsabilidade das obras que ligavam Rio de Janeiro a Minas.

O potencial das ferrovias se verifica ao passo que quando esta chega em determinado local, a estrutura social se torna mais dinâmica e viabiliza o crescimento nos mais diversos setores sociais. Quando uma determinada região é ponto de parada do trem, é parte integrante da rota, experimenta um fluxo maior de pessoas e mercadorias que contribuem para o “progresso” da localidade.

Conforme consta no livro “Aspectos Históricos da Terra de André”,

Em 1881 foi inaugurado, com a presença do Imperador Pedro II, o primeiro trecho da Oeste de Minas, ligando São João Del-Rei à estação de Sítio, atual cidade de Antônio Carlos. Mais tarde, em 1903, a Oeste foi encampada pelo governo federal, estando suas linhas em várias direções do Estado, com um ramal atingindo Andrelândia no ano de 1914.

Foi o prestígio do ilustre filho desta terra, o Visconde de Arantes, que propiciou a Andrelândia a passagem da Estrada de Ferro Oeste de Minas. Originalmente, foi previsto um traçado que partia de Minduri e seguia rumo ao município de Liberdade, deixando a cidade do Turvo à margem. Inconformado com aquele projeto, o Visconde se pôs em ação e

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

graças à sua grande amizade com o Dr. João Pinheiro da Silva, então Governador do Estado, conseguiu fazer com que a ferrovia passasse por Andrelândia, o que veio a contribuir enormemente para o progresso do município”.³(P.76)



Figura 02 – Visconde de Arantes



Figura 03 – Locomotiva em Andrelândia –1937.

³ Marcos Paulo de Souza Miranda, no livro Aspectos históricos da Terra de André.



Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

A Estação Ferroviária de Turvo foi inaugurada no dia 14 de junho de 1914. A nova estação uniu as linhas da EFOM em Barra Mansa e em Ribeirão Vermelho. Em 1930, o nome da cidade e da estação foi alterado para Andrelândia, em homenagem a André da Silveira, fundador da localidade. E no ano de 1934 foi construída a subestação elétrica da Rede Mineira de Viação (RMV), sendo Andrelândia

(...) a primeira cidade mineira que se ufana em ser servida por uma confortável estrada elétrica, que iniciando o seu trajeto em Paiol, hoje Andrelândia, corta trechos, que outrora ofereciam graves perigos, quando as locomotivas a vapor, galgavam a histórica Mantiqueira, em direção a risonha cidade do Sul do Estado do Rio – Barra Mansa.⁴

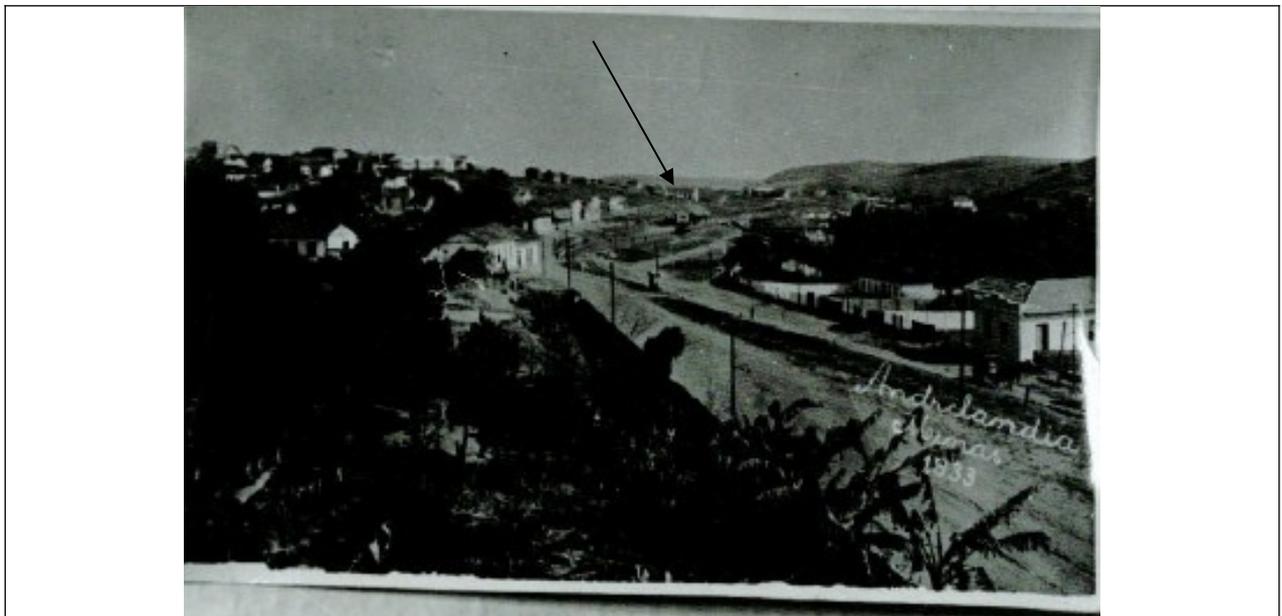


Figura 04 – Fotografia antiga de Andrelândia - 1933 . A seta representa a Estação Ferroviária.



Figura 05 - Estação Ferroviária e os hotéis próximos da Estação à esquerda. Escadas em destaque.

Figura 06 – As senhoras Andrelandenses na Estação Ferroviária para receber os passageiros.

⁴ ALBERTINO, Daniel. Álbum Municipal de Andrelândia. 1937.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

6 – Análise Técnica:

A Estação Ferroviária de Andrelândia é datada do início do século XX.

A edificação possui características de arquitetura eclética e é um interessante exemplar arquitetônico de padrão ferroviário. O prédio tem formato retangular e possui plataforma semi-coberta, com piso de concreto, voltada para os trilhos, que ainda existem. A estação e os trilhos estão localizadas em um platô elevado, com embasamento de pedras. As fachadas são rebocadas e pintadas e possuem ornamentos e frisos na argamassa de revestimento, que circundam todo o perímetro da edificação. Apresenta pilares salientes fazendo marcação vertical e criando ritmo na composição das fachadas. O nome da estação está grafado nas empenas das duas fachadas transversais. A tonalidade da pintura atual é cinza com ornamentos em branco.

A cobertura é de duas águas, possui engradamento de madeira, vedação em telhas francesas e beiral estendido, suportado por mãos francesas para cobertura da plataforma. Há calha em apenas um trecho do telhado, provavelmente uma intervenção contemporânea.

Os vãos são em verga reta e a vedação é feita com esquadrias de madeira pintada de duas folhas, exceto as esquadrias do armazém / depósito que são metálicas. Tanto as portas quanto as janelas possuem bandeira fixa de madeira e vidro na parte superior. A vedação das janelas é feita com folhas de madeira com venezianas e vidro e as portas são de madeira almofadadas. Há molduras em massa apenas na parte superior dos vãos.

O imóvel da Estação Ferroviária de Andrelândia foi tombado integralmente através do Decreto nº 022/2009, pelo seu valor histórico, arquitetônico, urbanístico e paisagístico. O Dossiê de Tombamento foi elaborado em 2009 e encaminhado ao Iepha em 2010, sendo aprovado no mesmo ano.

Em 27/08/2013 chegou ao conhecimento desta Promotoria que houve intervenção indevida no perímetro de entorno de tombamento. Foram assentados dois dormentes cujo comprimento extrapola o eixo da linha de trem, resultando na demolição de parte das muretas de proteção da escada de pedras existente defronte à estação, que dá acesso à rua Ribeiro Salgado. Sobre os dormentes foram instalados aparelhos de mudança de via (AMV) necessários ao funcionamento da linha férrea.

Também foi verificada intervenção junto à outra escada existente defronte ao “Bar do Maurício”, que também teve parte das muretas de proteção demolidas, havendo alguns dormentes dispostos próximo ao local. Verificou-se também que houve desestabilização do talude existente devido às obras de intervenção no local.

Segundo o Boletim de Ocorrência nº 2013-017769653-001, lavrado em 29/08/2013, a intervenção foi realizada pela empresa Terraço, responsável pela obra na linha férrea.

Em análise às fotografias do local, verificou-se que o imóvel está recebendo nova pintura nos tons bege e azul. Foi feita pichação no piso de pedras existente junto ao prédio da estação utilizando tinta azul cuja tonalidade é muito próxima da tinta azul utilizada na pintura da fachada, nos fazendo acreditar que foi feita com este material, provavelmente esquecido no local pelos responsáveis pela pintura.

O perímetro de entorno de tombamento foi definido no Dossiê objetivando nenhuma construção ou equipamento pudesse afetar a visibilidade e / ou a integridade do bem tombado e a ambiência da área a ele contígua.

Dentre as diretrizes constantes no Dossiê de Tombamento, podemos destacar:

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

- 1 - Não será permitida, em hipótese alguma, a descaracterização do bem tombado.
- 2 - Na área de entorno do bem tombado não serão permitidas quaisquer construções ou outras formas de intervenção que interfiram e / ou criem obstáculos para o mesmo. Os projetos relativos a estas intervenções deverão ser analisados e aprovados pelo Conselho Deliberativo Municipal do Patrimônio Cultural de Andrelândia.
- (...)
- 9 – Somente serão permitidas atividades no edifício e no seu entorno imediato se as mesmas não ameaçarem a integridade física do mesmo.

Segundo o Decreto de Tombamento da Estação Ferroviária e a Lei nº 1540/07, retificada pela Lei nº 1544/07, o bem cultural não pode ser destruído, mutilado ou sofrer intervenções sem prévia deliberação e aprovação do Conselho Deliberativo Municipal do Patrimônio Cultural de Andrelândia.



Figuras 07 e 08 – Imagens da intervenção realizada junto à escada.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico



Figuras 09 e 10 – Imagens da intervenção realizada junto à escada.



Figura 11 – Desestabilização do talude existente.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico



Figuras 12 e 13 – Demolição de trecho da mureta de proteção da outra escada e disposição de dormentes junto à mesma.

7 - Conclusões

As intervenções foram realizadas indevidamente, pois houve descaracterização da área de entorno de tombamento e não houve análise e autorização prévia do Conselho Deliberativo Municipal do Patrimônio Cultural de Andrelândia.

Sugere-se a FCA e a Construtora Terraço procedam à remoção dos dormentes e equipamentos existentes sobre os mesmos, e reconstituam as muretas de proteção das escadas, retornando às características anteriormente existentes. Deve-se tomar como referência as fotografias e demais documentos do imóvel para que sejam refeitos todos os elementos que foram suprimidos na intervenção.

Os dormentes e equipamentos poderão ser instalados em outro local, a ser acordado conjuntamente com o Conselho Deliberativo Municipal do Patrimônio Cultural de Andrelândia, desde que não causem impactos negativos ou descaracterize o bem tombado e sua área de entorno.

Deverá haver estabilização do talude existente, prevendo conformação do terreno e plantio de vegetação rasteira no local e nas adjacências, valorizando a paisagem circundante.

8 - Encerramento

São essas as considerações deste setor técnico, que se coloca à disposição para o que mais se fizer necessário.

Belo Horizonte, 23 de setembro de 2013.

Andréa Lanna Mendes Novais
Analista do Ministério Público – MAMP 3951
Arquiteta Urbanista – CAU 53880-9