

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

LAUDO TÉCNICO nº 35/2010

1 - CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

Em atendimento ao requerimento da 3ª Promotoria de Justiça da Comarca de Barbacena, foi realizada vistoria no dia 04 de maio de 2010 pela arquiteta Andréa Lanna Mendes Novais, analista do Ministério Público, em vários imóveis na cidade de Barbacena. Na oportunidade também foi vistoriado o imóvel da Estação Ferroviária de Barbacena, localizado na Praça Adriano Ferreira s/nº. Este laudo técnico tem como objetivo analisar o estado de conservação e medidas necessárias para sua conservação.

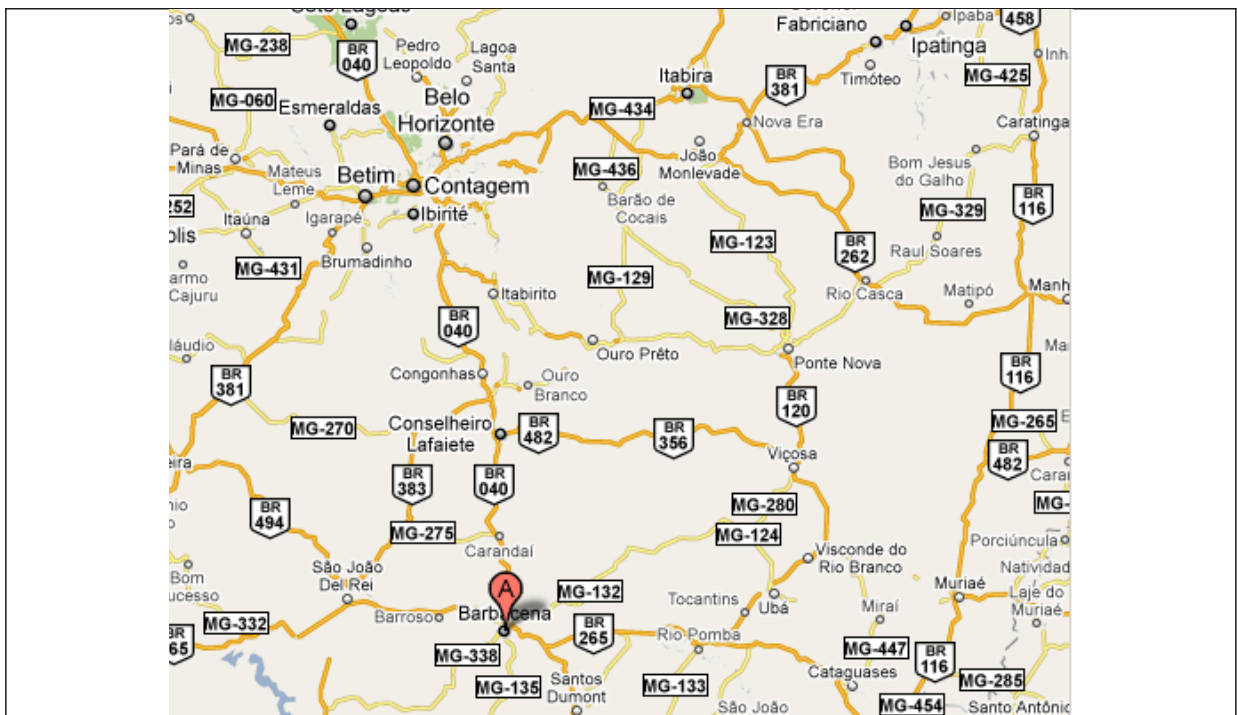


Figura 01 – Imagem contendo a localização do município de Barbacena (indicado por elemento na cor vermelha) em relação à Belo Horizonte. Fonte: *GoogleMaps*. Acesso em: maio 2010.

2 - METODOLOGIA

Para elaboração deste laudo foram utilizados os seguintes procedimentos técnicos: Inspeção “in loco” no bem cultural, objeto deste laudo; informações constantes no Programa Trens de Minas, realizado pelo Iepha; consulta ao site www.estacoesferroviarias.com.br; consulta ao Dossiê de Tombamento do imóvel..

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

3 – HISTÓRICO DO BEM CULTURAL

3.1 - Breve histórico do município de Barbacena

A "cidade das rosas" nasceu na cabeceira do rio das Mortes. Inicialmente, integrava a área de aldeamento dos índios Puris da grande família dos Tupis, quando os primeiros povoadores se estabeleceram no local chamado Borda do Campo, também denominado Campolide, que foi o primeiro núcleo de povoação que originou mais tarde a cidade de Barbacena.

Era a Fazenda da Borda do Campo de propriedade, desde o fim do século XVII, dos bandeirantes capitão-mor Garcia Rodrigues Pais e de seu cunhado Coronel Domingos Rodrigues da Fonseca Leme e, por carta de sesmaria, desde 1703. Ficava às margens do caminho novo da estrada real para o Rio de Janeiro, empreendimento iniciado às expensas do capitão-mor Garcia Rodrigues Pais em 1698 e que Domingos Leme ajudou a concluir. Garcia Rodrigues Pais também recebeu carta de sesmaria das suas posses antigas na Borda do Campo em 1727. A propriedade, tempos depois, passou às mãos do inconfidente José Ayres Gomes.

A Igreja Matriz de Nossa Senhora da Piedade foi construída entre 1743-1764. Em 1725, o quarto bispo do Rio de Janeiro, o Frei Dom Antônio de Guadalupe, criou a freguesia de Nossa Senhora da Piedade, que teve a antiga capela como sede provisória até 1730.

Em 19 de agosto de 1728 na primeira visita pastoral de D. Frei Antônio de Guadalupe, foi escolhido o "sítio da Igreja Nova" - a atual Matriz - sendo a 9 de dezembro de 1743, demarcado o local pelo Pe. Manoel da Silva Lagoinha, com uma Cruz de madeira e iniciada na mesma data a edificação do templo. Em 27 de novembro de 1748, a freguesia foi transferida para a Igreja Nova de Nossa Senhora da Piedade (atual matriz), arquitetada por mestre Alpoim. Em torno da igreja, erigiu-se o "Arraial da Igreja Nova de Nossa Senhora da Piedade da Borda do Campo", chamado também de Arraial ou freguesia da Borda do Campo ou ainda de Arraial da Igreja Nova do Campolide. As obras, entretanto, prosseguiram até 1764, ano de sua conclusão.

Pertenciam ao arraial e depois Vila de Barbacena cinco dos inconfidentes: Domingos Vidal Barbosa Lage, Coronel Francisco Antônio de Oliveira Lopes, Padre José Lopes de Oliveira, Padre Manuel Rodrigues da Costa e José Aires Gomes, proprietário da Fazenda da Borda do Campo, onde hospedou Tiradentes e foi local de "conventículos" da Inconfidência.

Após a morte de Tiradentes, a vila de Barbacena recebeu um dos seus braços, que teria sido erguido numa "picota" no adro da Igreja de Nossa Senhora do Rosário onde teria sido sepultado.

Em 14 de agosto de 1791, foi criada a Vila de Barbacena e erigido o respectivo pelourinho e Câmara pelo Visconde de Barbacena, D. Luís Antônio Furtado de Mendonça, então governador e capitão-general da capitania, que deu à vila o seu próprio nome. A vila teve como sede o antigo Arraial da Igreja Nova de Campolide, compreendendo, ainda, os territórios dos arraiais e freguesias de Nossa Senhora da Conceição do Engenho do Matto e de Nossa Senhora da Glória do Simão Pereira. Foi desmembrada dos territórios das Vilas de "Sam João de El Rey" e de "Sam Joze de El Rey", confrontando com as vilas de Mariana, Queluz (atual Conselheiro Lafaiete), "Sam João de El Rey" e "Sam Joze de El Rey" (atual cidade de Tiradentes).

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

Barbacena, por meio de sua Câmara, foi a primeira vila de Minas Gerais a enviar representação a D. Pedro I, então regente, em favor do "Fico" (9 de janeiro de 1822). Em 11 de fevereiro de 1822, dirigiu-se a Câmara de Barbacena ao príncipe regente numa representação em que se propunha para ser a sede da Monarquia portuguesa e se ofereciam os barbacenenses para descer "em massa" ao Rio de Janeiro para tomar armas em defesa do Príncipe. Estes atos lhe valeram o título de "muito nobre e leal vila", conferido por decreto, de 24 de fevereiro de 1823 e Alvará de 17 de março do mesmo ano.

Barbacena foi elevada a cidade pela Lei Provincial nº. 163, de 9 de março de 1840. Em 10 de junho de 1842, a cidade aderiu à Revolução Liberal. Instada pela Guarda Nacional e o povo, a Câmara Municipal declarou a cidade sede do governo da província e deu posse a José Feliciano Pinto Coelho da Cunha, depois Barão de Cocais, como "presidente interino da Província". Depois deste episódio, ficaram presos vários dos revolucionários na "Cadeia Velha", dentre eles o Conde de Prados, político do Império.

Por ocasião da Guerra do Paraguai, a cidade forneceu 152 voluntários e 77 guardas nacionais para o esforço de guerra. Em 1889, Barbacena hospedou o Imperador D. Pedro II em sua última viagem a Minas Gerais e, em 1893, sediou a sessão extraordinária do Congresso Mineiro que deliberou sobre a mudança da capital do estado de Ouro Preto para Belo Horizonte.

A cidade teve participação ativa na Revolução de 1930 e na Revolução de 1932. Localizada estrategicamente às margens da estrada que levava à Capital, Rio de Janeiro, a cidade foi sede do "Quartel-General da 4ª Região Militar Revolucionária", em 1930. O avanço dos revolucionários de Barbacena sobre Juiz de Fora e a tomada desta praça, com a rendição e adesão das tropas legalistas, tornou livre o acesso dos mineiros à capital da República. Esse fato foi decisivo para a deposição de Washington Luís e a vitória da Revolução. A cidade participou, ainda, dos combates contra os revoltosos paulistas de 1932, fornecendo dois batalhões provisórios.



Figura 02 – Barbacena em 1906



Figura 03 – Rua XV de Novembro – 1929.

Fonte : site da Prefeitura Municipal de Barbacena e dossiês de tombamento de imóveis da cidade.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

3.2 – Breve histórico da Estação Ferroviária

O Engenheiro Henrique Dumont, pai de Santos Dumont, foi empreiteiro na construção do trecho João Ayres-Barbacena. A estação ferroviária original foi inaugurada em 27 de junho de 1880, sob a administração do Engenheiro Herculano Veloso Ferreira Pena, tendo sido demolida quando, em 15/11/1931, foi inaugurada a atual estação, construída pela firma Dolabela, Portela & Cia. De lá saía, desde 1910, um dos entroncamentos da linha do Paraopeba, da antiga E. F. Oeste de Minas, que, embora até 1931 possuísse sua própria estação, a partir daí passou a dividir a nova estação da Central. Esse ramal tinha a bitola de 0,76 m e parte dele encontra-se em operação até hoje, entre Tiradentes e São João D'El Rey, para fins turísticos. Parou de funcionar (a partir de Barbacena) em 1966. Os trens de passageiros da RFFSA não passam por Barbacena desde o fim do lendário Vera Cruz, em 1991.



Figuras 04 e 05 - Estação Ferroviária em 1880



Figura 06 – Postal com a imagem da estação original de Barbacena.

Figura 07 - Estação Ferroviária em 1911

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico



Figura 08 – Praça da Estação em 1930



Figura 09 – Posto de gasolina e Praça da Estação em 1930



Figura 10 - Praça da Estação em 1932



Figura 11 – Estação em 1948

4 – ANÁLISE TÉCNICA

Localizada no centro da cidade de Barbacena, a estação abre-se para grande largo que a coloca em situação de destaque no local. O seu entorno é caracterizado por construções menores e mais antigas que se integram ao conjunto da estação.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico



Figura 12 – Vista aérea da estação.



Figura 13 – Estação ao centro.

A antiga estação de embarque e desembarque de passageiros apresenta arquitetura com características do eclético tardio, de partido longitudinal, marcada por corpo central ricamente decorado na platibanda e cunhais, sobressaindo torre central com relógio, brasão¹ e cobertura de grande inclinação em ardósia. Há belíssimo portão em ferro fundido no estilo *art decó* destacado por cobertura metálica do mesmo estilo, sustentada por mãos francesas decoradas.

O volume horizontal de grande extensão e é marcado por mãos francesas metálicas com perfil elaborado apoiando a cobertura da plataforma, cuja vedação é feita em telhas de amianto.

O prédio da estação foi restaurado em 1992 pela Prefeitura Municipal para instalação do Centro Ferroviário de Cultura de Barbacena, ocorrendo algumas alterações internas para adequação do espaço. No local são desenvolvidas atividades culturais como aulas de dança e de música. Lá também está instalada a sede da Associação Regional de Pessoas Portadoras de Deficiência de Barbacena.

Internamente, possui hall de entrada ricamente decorado, com lustres originais da época. As bilheterias ainda permanecem no local.

O prédio está sob a responsabilidade da Fundação Municipal de Cultura de Barbacena.

O Conjunto da Estação Ferroviária² foi tombado pelo município através do decreto nº 3784 de 29 de setembro de 1995 e a documentação foi encaminhada para o Iepha em 1998, com complementação em 2003 para fazer jus à pontuação do ICMS Cultural.

O trecho é utilizado como pátio de manobra de trens e vagões e transporte de cargas pela Concessionária MRS Logística.

¹ Símbolo da República Federativa do Brasil.

² O tombamento inclui o prédio da estação, armazéns, plataformas, escadas, sacadas, adereços de fachada, luminárias, grades, portas e outros elementos decorativos.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico



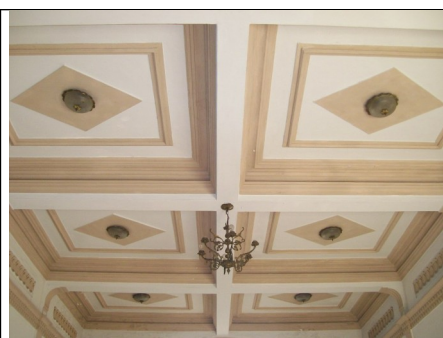
Figura 14 – Vista do corpo central da estação.



Figura 15 – Vista das plataformas.



Figuras 16 a 18 – Detalhes da torre central.



Figuras 18 a 20 – Detalhes do hall de entrada

O prédio encontra-se em regular estado de conservação, com algumas descaracterizações. A principal patologia encontrada é a presença de umidade, que atinge tanto o interior quanto o exterior da estação ferroviária, principalmente no trecho junto à torre central.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico



Figuras 21 a 23 – Presença de umidade.

Na data da vistoria foi verificada a presença de fiação exposta, junto à umidade, o que expõe a edificação a riscos de incêndio.

Também foi verificado que há estacionamento de veículos em uma das plataformas da Estação, não autorizado pelo Conselho Municipal de Patrimônio Cultural.

Além disso, verificou-se que algumas das portas de enrolar da edificação encontram-se corroídas pela ferrugem e danificadas.

Há sujidades, pichações e inscrições e presença de plantas invasoras nas alvenarias.



Figura 24 – Fiação exposta junto à umidade



Figura 25 – Estacionamento de veículos em uma das plataformas.



Figura 26 – Inscrições nos pilares das plataformas.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico



Figuras 27 e 28 – Alvenarias com manchas de umidade e descolamento de pintura.

Foi verificada a existência de edificação de interesse cultural no entorno imediato da Estação Ferroviária. Trata-se do “**Posto de Telégrafo da RFFSA**” localizado à Rua Engenheiro José Custódio Carvalho Drumond, que se desenvolve paralela aos trilhos, nos fundos do prédio da estação. Na fachada da edificação há inscrição em massa “5° Districto do Telegrapho”. Esta edificação é tombada através do Decreto 6037/2007 e seu dossiê foi encaminhado para o Iepha para fazer jus à pontuação do ICMS Cultural em 1998.

Esta edificação encontra-se abandonada, tomada pela vegetação, sem esquadrias, com a cobertura comprometida e patologias no reboco.



Figuras 29 e 30 – Imagens do Posto do Telégrafo em total estado de abandono.

5- CONCLUSÕES

O patrimônio cultural ferroviário pode ser classificado, por sua natureza, como material ou imaterial. No primeiro caso, é identificado principalmente por meio das edificações, trilhos, pontes, viadutos, túneis e locomotivas. É composto também por outros

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

bens de grande valor histórico e cultural, como mapas, registros de tráfego, plantas e fotografias.

O patrimônio ferroviário imaterial, por sua vez, refere-se a um sentimento de orgulho, de pertencimento à modernidade, resultante da engenhosidade e técnica para a implantação de ferrovias no País, que exigiu a superação de obstáculos naturais e resultou na rápida comunicação entre centros urbanos e áreas distantes. Também diz respeito à nostalgia em relação a um tempo em que o transporte não era apenas um veículo facilitador do ir e vir, mas um meio de sociabilidade e interação.

Reconhecer que a Estação Ferroviária de Barbacena não é apenas lugar de passagem, possibilita a visualização do todo social e do reconhecimento que somos parte integrante deste. Nossas ferrovias dão um tom característico à nossa paisagem, fazem parte do cenário mineiro, o compõe. Nossas linhas férreas entrecortam montanhas e municípios, marcam momentos. Por isso suas estações são muito mais do que apenas ponto de parada de passageiros, descarga de bagagem, são relatos palpáveis e visíveis de um cotidiano, de modos de vida.

O reconhecimento de um bem como parte integrante da cultura de um povo é elemento formador da noção de cidadania, da consciência coletiva e da idéia de pertencimento a uma comunidade. Devemos buscar a manutenção das tradições culturais para que elas sejam transmitidas para as próximas gerações. E, conseqüentemente passam a compartilhar de uma memória coletiva que se coloca frente ao tempo e estabelece uma ponte entre passado e presente.

A edificação em questão possui valor cultural³, ou seja, possui atributos e significados que justificam a sua permanência.

Acumula valores formais (estético, arquitetônico), turísticos, afetivos, históricos (de antiguidade), testemunho, raridade e identidade. Constitui-se referencial simbólico para o espaço e memória da cidade com significados histórico e arquitetônico dignos de proteção. O município reconheceu a importância deste imóvel ao inventariá-lo e posteriormente tombá-lo.

Apesar de toda sua importância, o imóvel encontra-se em regular estado de conservação.

A Estação Ferroviária mantém suas características estético-formais preservadas, houve poucas intervenções descaracterizantes no decorrer dos anos, mantendo as características originais do bem. Hoje ele sofre com o processo de degradação, sendo urgente a solução dos problemas apresentados, evitando que eles se agravem e causem maiores danos à edificação.

A água e a umidade nos materiais são graves problemas que afetam as construções. Elas não só são problemas por si mesmas, criando ambientes úmidos, frios e insalubres, como servem de veículos para outros ataques ao edifício. Assim, a presença de água e a conseqüente umidade:

- dissolve os materiais de construção, diminuindo a sua resistência;
- transporta sais que ao perderem a água secam (cristalizando-se) aumentam de volume e danificam a superfície de paredes, azulejos e outros revestimentos;

³ “O valor cultural não é intrínseco, mas criado, instituído historicamente, no seio da interação social e, por isso, nem é imutável, nem homogêneo. Mais ainda: o conflito é seu berço e trajetória naturais, pois não está desvinculado de interesses de indivíduos, grupos e sociedades e assim, por sua natureza política, precisa ser declarado, proposto, legitimado, tornado aceitável ou desejável”. BEZERRA DE MENESES. Valor cultural, valor econômico: encontros e desencontros.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

- em climas frios, congela dentro dos materiais de construção destruindo-os;
- favorece o crescimento de fungos e mofo que primeiro escurecem as superfícies e depois favorecem a desagregação do material;
- propicia o desenvolvimento de micro flora nas paredes acelerando seu desgaste;
- possibilita o crescimento de plantas cujas raízes danificam a construção;
- apodrece as peças de madeira e torna mais fácil a invasão de fungos e cupins.

Evitar a umidade é difícil. Ela pode ser encontrada sob a forma de vapor e no ar que envolve e preenche o edifício. Encontra-se na forma líquida, na chuva que atinge os telhados e paredes e que se infiltra e acumula no terreno. Encontra-se em maior ou menor quantidade, dentro dos próprios materiais de construção e finalmente, dentro das paredes, nas instalações de água e esgoto que são uma fonte possível de vazamentos⁴.

Com tantas formas possíveis de entrada de água numa construção, antes de mais nada:

- É preciso descobrir a fonte de umidade, isto é, de onde vem a água que está causando o dano.
- Após a solução dos problemas de umidade e de minuciosa inspeção dos sistemas hidráulicos e de esgoto, deverá ser substituído o reboco e realizada nova pintura.
- Também é necessária a retirada de qualquer revestimento impermeável que impeça a evaporação da umidade.
- Deverá ser previsto sistema de drenagem de águas pluviais eficiente na área externa, de forma a prevenir infiltrações na edificação.

Após a solução dos problemas de umidade é necessário selar as fissuras, retirar todas as plantas invasoras existentes nas alvenarias e, por fim, realizar nova pintura.

Além disso são necessárias as seguintes intervenções :

- Cobertura - Deverá ser feita revisão geral em todo engradamento e telhas, com substituição dos materiais deteriorados e manutenção dos elementos em bom estado de conservação. Acredita-se que a telha atualmente utilizada não é a original da edificação. Sugere-se que ocorra o resgate dos materiais utilizados à época, como o vidro sobre a estrutura metálica da cobertura sobre a porta principal e a utilização de telhas francesas nas plataformas (acredita-se que este foi o material utilizado, pois é característico à época da construção e às edificações de uso ferroviário). Deverá haver inspeção das mãos francesas, com identificação de pontos de fissura e ferrugem, que devem ser tratados, limpos e posteriormente pintados.
- Revisão das esquadrias e ferragens, incluindo todas as portas metálicas e de madeira, que devem ser restauradas;
- Imunização de todas as madeiras com ataque de insetos xilófagos;
- Internamente deverão ser recuperados todos os materiais originais ainda existentes;

⁴ Manual de Conservação Preventiva para Edificações, elaborado pelo GT-IPHAN –Programa Monumenta/Bid – com a colaboração de técnicos do IPHAN e consultores autônomos, com apoio da UNESCO, através do Acordo de Cooperação Técnica entre o MinC e este organismo

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

- Deverão ser desenvolvidos projetos elétrico, hidráulico e de prevenção e combate a incêndios;
- Não deverá ser permitido o estacionamento de veículos nas plataformas;
- Deverá ser dado uso cultural também às plataformas como, por exemplo, exposições permanentes ou temporárias, apresentações teatrais, de música, etc.

Também, é necessário que ocorram ações de conservação preventiva, que são intervenções de menor complexidade e baixo custo que possibilitam prevenir danos maiores e, freqüentemente, irreversíveis. São elas:

- revisão de telhado, calhas e condutores;
- drenagem pluvial de terreno adjacente;
- imunização contra insetos xilófagos;
- reboco e pintura interna e externa de alvenarias e esquadrias;
- revisão de instalações elétricas e hidráulicas;
- estabilização de recalques estruturais de pequenas proporções;
- reconstituição de alvenarias arruinadas;
- revisão de esquadrias, com ênfase nos aspectos de segurança contra roubo e vandalismo;
- instalação de sistema de alarmes contra roubo e/ou prevenção contra incêndio.

Além de intervenções no prédio da Estação Ferroviária, deverá haver restauração⁵ do Posto do Telégrafo, que além de ser tombado, encontra-se no entorno imediato da estação, além de ser um elemento integrante do complexo ferroviário instalado na área.

Como medidas emergenciais, sugere-se:

- Limpeza da área, com a retirada de toda a vegetação existente junto à edificação,
- Cobertura com lona (evitar a lona preta que possui pouca resistência) para evitar entrada de água e ações de vandalismo,
- Separação e guarda de todos os materiais originais encontrados para sua utilização quando da restauração do imóvel.

Deverá haver integração entre o prédio da Estação Ferroviária e o Posto do Telégrafo, prevendo um acesso que facilite a transposição da linha férrea existente entre as duas edificações. É necessário propor uso ao imóvel, compatível com as características do edifício, da vizinhança e dos atuais costumes e anseios da população local, de forma a se garantir sua manutenção periódica. A preservação é de suma importância para a perpetuação do bem e uma das formas de preservar é atribuir um uso ao imóvel, a fim de incorporá-lo ao cotidiano dos habitantes, fazendo com que o imóvel cultural cumpra sua função social. A esse respeito, a Carta de Atenas⁶ prevê: “(...) A conferência recomenda que se mantenha uma utilização dos monumentos, que assegure a continuidade de sua vida, destinando-os sempre a finalidades que respeitem o seu caráter histórico ou artístico (...)”.

⁵ Conjunto de intervenções de caráter intensivo que, com base em metodologia e técnica específicas, visa recuperar a plenitude de expressão e a perenidade do bem cultural, respeitadas as marcas de sua passagem através do tempo. Instrução Normativa nº 1/2003 – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN

⁶ A Carta de Atenas foi solenemente promulgada pela Sociedade das Nações. Atenas, Outubro de 1931.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

6- ENCERRAMENTO

Sendo só para o momento, nos colocamos à disposição para outros esclarecimentos que se julgarem necessários. Segue este laudo, em 12 (doze) folhas escritas em um só lado, todas rubricadas e a última datada e assinada.

Belo Horizonte, 02 de agosto de 2010.

Andréa Lanna Mendes Novais
Analista do Ministério Público – MAMP 3951
Arquiteta Urbanista – CREA-MG 70833/D