



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS
Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

LAUDO DE VISTORIA nº 20/2008

1 – CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

Após recebimento de denúncia na Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico, o coordenador desta promotoria, Promotor de Justiça Marcos Paulo de Souza Miranda, solicitou a realização de vistoria técnica na Estação Ferroviária e demais bens imóveis da extinta Rede Ferroviária Federal S.A., situados em Marinhos, povoado pertencente ao distrito de São José do Paraopeba, no município de Brumadinho, com a finalidade de atestar o valor cultural, com base na importância histórica, verificar o estado de conservação e indicar as medidas emergenciais a serem adotadas para a preservação do aludido bem.

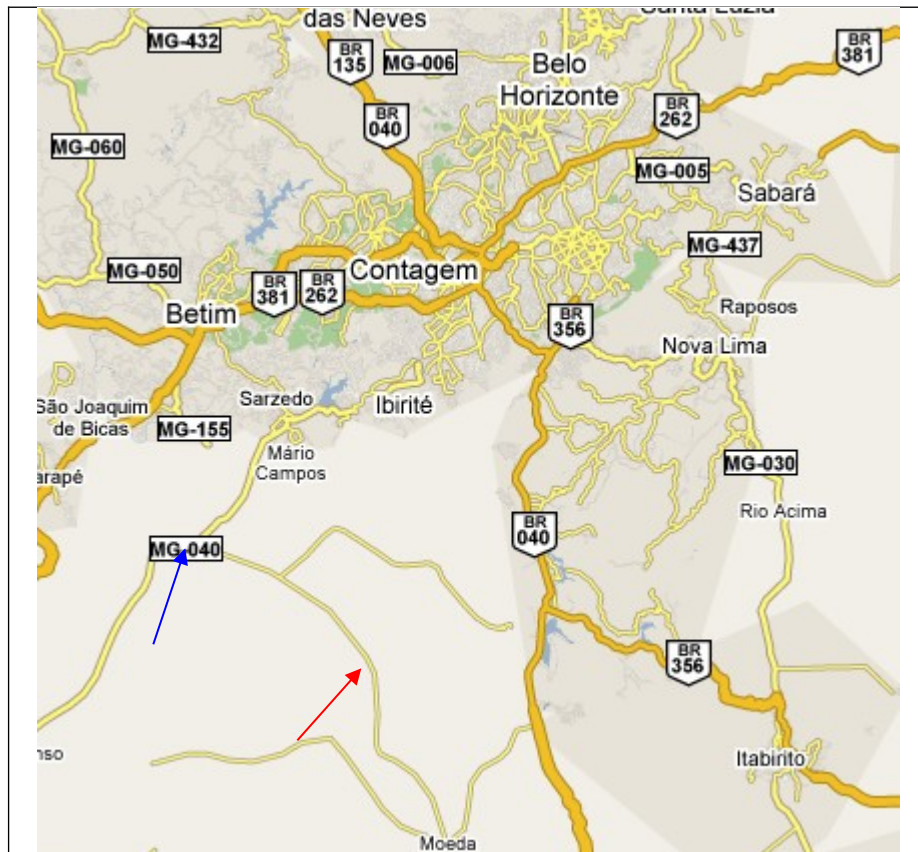


Figura 01 - Mapa de localização da cidade de Brumadinho (seta azul) e povoado de Marinhos (seta vermelha).

2 – METODOLOGIA

Para elaboração do presente Laudo de Vistoria foi feita a inspeção “in loco” no bem cultural, objeto deste laudo.



Rua Timbiras, n.º 2941 - Barro Preto - Belo Horizonte-MG - CEP 30140-062
 Telefax (31) 3250-4620 – E-mail: cppc@mp.mg.gov.br



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS
Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

3 – HISTÓRICO DO BEM CULTURAL

No dia 04 de setembro de 2008, a Arquiteta Andréa Lanna Mendes Novais e a Historiadora Karol Ramos Medes Guimarães, analistas do Ministério Público do Estado de Minas Gerais, realizaram uma vistoria técnica na Estação Ferroviária e demais bens imóveis da extinta Rede Ferroviária Federal S.A., situados em Marinhos, pertencente ao distrito de São José do Paraopeba, no município de Brumadinho – MG.



Figura 02 – Estação Ferroviária de Marinhos

3.1 – O trem

Em Minas Gerais, a implantação da ferrovia foi um pouco mais 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. A implantação do trecho ferroviário em Minas Gerais se deu a partir de 1869, beneficiando uma parcela do território, principalmente a Zona da Mata e o sul do estado, regiões produtoras de café. As demais áreas passavam por muitas dificuldades e reivindicavam estradas de ferro para dinamizar suas economias. Nesse contexto, começou uma pressão política destas regiões com economias estagnadas em busca de favores e concessões, dando início a movimentos para conquista de estações ferroviárias.

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.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

As estações ferroviárias tiveram um papel preponderante não somente no País, como em todo o mundo. Fundaram cidades, centralizaram a vida das povoações, serviram como agência de correios, trouxeram o progresso e foram em geral construídas com arquiteturas diferentes, desde as mais suntuosas até as mais simples. Porém, até os anos 50 eram, em geral, construções bonitas. Hoje em sua grande maioria abandonadas, somente permanecem ativas aquelas que se transformaram em estações de trens metropolitanos, as que estão no caminho dos poucos trens turísticos e as poucas que são utilizadas como central de recebimento de cargas pelas atuais concessionárias das ferrovias.

3.2 – Povoado de Marinhos e da Estação Ferroviária e demais bens da extinta Rede Ferroviária Federal S.A.

A região começou a ser ocupada no final do século XVII e início do XVIII. No século XIX e XX um quilombo se formou na região, no distrito de São José do Paraopeba, dando origem ao povoado de Sapé.

No início do século XX havia no local a Fazenda Bom Jardim. Nas proximidades desta se estabeleceram dois armazéns de secos e molhados e foram construídas casas para abrigar as famílias dos proprietários. O lugar passou a se denominar “Marinhos”, derivação do nome do proprietário da fazenda, que se chamava José Amaro.

O pequeno comércio estabelecido passou a atender também aos habitantes das comunidades vizinhas. É possível que este comércio tenha motivado a escolha do local para a construção de uma estação ferroviária do Ramal do Paraopeba da Central do Brasil.

A Estação Marinhos foi inaugurada em 1911. A construção do Ramal Paraopeba¹ foi decisiva para aumentar sua ocupação a partir do século XX, afetando o modo de vida dos descendentes quilombolas. Eram comercializados através da estrada de ferro aves, ovos, leite, porcos, bois e cavalos. Diferentemente das outras estações, Marinhos se destacou como ponto de embarque de gado. Nos arredores da estação foi construído um curral, com mourões de trilhos, onde a boiada aguardava a chegada do trem.

Além da comercialização de produtos, a estação era o ponto de lazer das pessoas que moravam no povoado. O pátio que havia ao lado da estação era usado para festas de carnaval, onde as pessoas dançavam até o raiar do sol. Muitos iam ver a passagem dos trens de passageiros, momento onde ocorria o “flerte” e as “paqueras”. Lá também era palco do “footing”, favorecido pelo fato do pátio da estação ser iluminado por lâmpadas de carbureto ou querosene.

¹ A linha do Paraopeba, assim chamada porque durante boa parte de sua extensão acompanha o rio do mesmo nome, foi construída em bitola larga, provavelmente para aliviar o tráfego de trens entre o Rio de Janeiro e Belo Horizonte que até sua abertura tinha de passar pela zona de mineração da Linha do Centro, até General Carneiro, onde saía a linha para a capital mineira. Além disso, até então havia baldeação para bitola métrica em Burnier, o que dificultava as operações principalmente dos trens de passageiros entre as duas capitais. A linha do Paraopeba, saindo da estação de Joaquim Murtinho, foi aberta até a estação de João Ribeiro em 1914 e até Belo Horizonte em 1917. Dali a General Carneiro foi mantida a bitola métrica no trecho já existente. Com isso se estabelecia a ligação direta sem baldeações entre o Rio e Belo Horizonte. O trem de passageiros trafegou por ali até 1979, quando, depois de uma ou duas tentativas rápidas de reativação, foi extinto. O movimento de cargueiros continua intenso até hoje, com a concessionária MRS, até a estação do Barreiro, próxima a BH, e depois com a FCA até General Carneiro, agora sim com bitola mista, métrica e larga.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

No prédio da estação havia a bilheteria, sala de telégrafo, quarto de dormir usado pelo chefe da estação e salão para depósito de mercadorias.

Junto à estação ficava a caixa d'água, trabalhada em pedra e coberta com vedação em venezianas de madeira e telhado de quatro águas. A caixa d'água ainda existe, entretanto, a cobertura não existe mais. Junto ao conjunto, localizavam-se as residências dos funcionários (uma ainda é existente) e um túnel estruturado em pedra (ainda existente). As pedras para construção e revestimento do túnel e da caixa d'água foram retiradas de uma pedreira localizada próxima ao local, alguns metros acima da caixa d'água.

O movimento de implantação do transporte ferroviário foi responsável pela aglutinação de pessoas, que construíram suas moradias, comércio e capela, que originaram povoados que, por vezes, se tornaram municípios, suplantando, em importância, localidades mais tradicionais. Neste contexto foi criado o povoado de Marinhos, situado muito próximo ao povoado do Sapé, e a tentativa dos locais para manter sua identidade.

Desde a desativação da estação do local, com o fim do transporte de passageiros, o povoado de Marinhos sofre intensa estagnação econômica.

A população do local é predominantemente afro-descendente e conserva tradições ligadas ao patrimônio imaterial.



Figura 03 – Fotografia antiga da Estação Ferroviária de Marinhos².

² Nota-se na fotografia antiga a presença de um pequeno trem, conhecido como “Buda”, utilizado para transporte dos funcionários da RFFSA.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS
Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico



Figuras 04 e 05 – Fotos do carnaval.

4 - ANÁLISE TÉCNICA

4.1 – Descrição arquitetônica

A edificação analisada é datada do início do século XX (1919), conforme mostrado numa pequena inscrição sobre a porta principal, e abriga a Estação Ferroviária Marinhos. Localiza-se na zona rural de Brumadinho e em seu entorno há um aglomerado de imóveis residenciais, que forma a comunidade com o mesmo nome da Estação. O endereço é Rua Um sem número, povoado de Marinhos, distrito de São José do Paraopeba, município de Brumadinho.

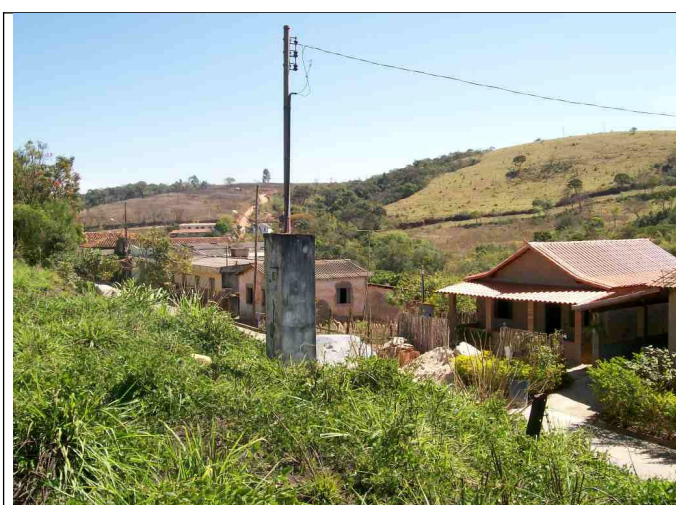


Figura 06 – Comunidade de Marinhos.

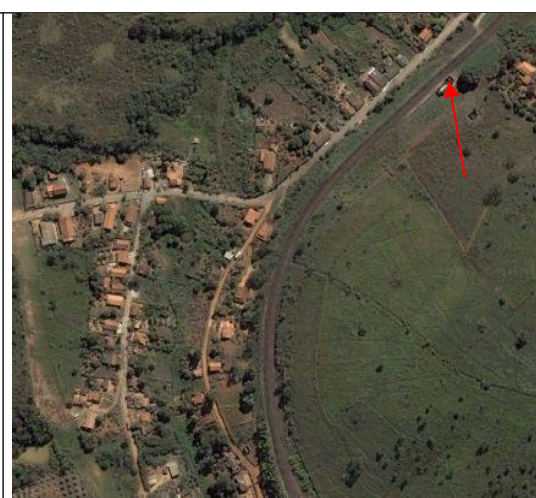


Figura 07 – Vista aérea da Estação (seta)



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS
Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

	vermelha) junto à comunidade de Marinhos.
--	---

Há outros anexos que fazem parte do conjunto da estação: caixa d'água quadrangular, com aproximadamente 5 metros de cada lado, revestida de pedras, localizada sobre a encosta atrás da estação; curral com mourões de trilhos localizado junto à caixa d'água; imóvel residencial e túnel estruturado de pedras.



Figura 08 – Vista aérea do conjunto: Estação Ferroviária (seta vermelha), caixa d'água (seta amarela), curral (seta cinza), casa do funcionário (seta azul), túnel (seta rosa).

A edificação possui características de arquitetura eclética e é um interessante exemplar arquitetônico de padrão ferroviário. O prédio tem partido em “L”, com 16 metros de comprimento, 5 metros de largura do lado direito e 6,5 metros do lado esquerdo, totalizando uma área de aproximadamente 90 m². Possui uma plataforma coberta, com piso de pedras, voltada para os trilhos, que ainda existem³ e outra plataforma do outro lado dos trilhos, que antigamente era coberta por telhado de duas águas, que não existe mais.

As fachadas longitudinais estão voltadas de um lado para os trilhos e do outro para uma pastagem, onde se localiza a caixa d'água. As paredes externas de tijolos maciços cozidos são rebocadas e pintadas e possuem ornamentos e frisos na argamassa de revestimento, que circundam todo o perímetro da edificação. Nos encontros dos planos da fachada há marcação vertical saliente, com ornamentos em chapisco, que criam ritmo na composição das fachadas. O nome da estação está grafado sob as empenas das duas fachadas transversais.

A cobertura, que já não existe mais, era de duas águas, com engradamento de madeira, vedação em telhas francesas, com chanfro junto à empena, elemento característico da arquitetura ferroviária. Possui beiral estendido para cobertura da plataforma, suportado por mãos francesas metálicas, ainda existentes.

³ Há dois pares de trilhos, onde ainda passam trens.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

Os vãos possuem vergas arqueadas com molduras trabalhadas em argamassa. As esquadrias, que já não existem mais, eram de madeira e vidro.

Internamente, o imóvel é dividido em seis ambientes: do lado esquerdo é dividido em quatro salas, onde funcionava o telégrafo, bilheteria, quarto de dormir e escritório; do lado direito há um pequeno galpão, que antigamente funcionava como depósito de cargas / armazém e outro ambiente com uso não identificado. O imóvel possui pé direito de aproximadamente 4 metros, o piso era de tacos de madeira, exceto no armazém que possuía piso cimentado e os forros eram de lambris de madeira, exceto no armazém, onde era telha vã.

O imóvel encontra-se abandonado e em péssimo estado de conservação e necessita de obras de restauração⁴, visando ações criteriosas e tecnicamente adequadas à conservação⁵ e manutenção⁶.

Acredita-se que a falta de uso do imóvel agrava esta situação, pois não há manutenção e conservação periódica.

Segue abaixo o levantamento fotográfico, bem como comentários a respeito da situação constatada.

A ausência da cobertura favorece a infiltração de águas pluviais. Sem o telhado, a edificação fica completamente exposta ao tempo (sol, chuva e vento) e ainda facilita ações de vandalismo. O forro de lambris de madeira não existe mais e há apenas vestígios do antigo piso de tacos de madeira. O piso cimentado encontra-se trincado e com plantas invasoras.



Figuras 09 e 10 – Edificação sem cobertura.

Figura 11 – Vestígios do piso de tacos.

As alvenarias encontram-se com sujidades, inscrições, trincas, fissuras, descolamento de reboco e de pintura, deixando os tijolos aparentes, expostos à umidade, o que colabora com a aceleração da degradação do imóvel. Há trechos arruinados o que desestabiliza as alvenarias remanescentes. Além disso, há indícios de que houve alterações na estrutura original do

⁴ Restauração: 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 n.º 1/2003 – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN.

⁵ Conservação: intervenção voltada para a manutenção das condições físicas de um bem, com o intuito de conter a sua deterioração. Instrução Normativa n.º 1/2003 – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN.

⁶ Manutenção: Operação contínua de promoção das medidas necessárias ao funcionamento e permanência dos efeitos da conservação. Instrução Normativa n.º 1/2003 – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS
Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

imóvel, devido aos remendos na fachada lateral, onde possivelmente existia uma janela, tirando as características originais do imóvel.

Há plantas invasoras no piso de pedras da plataforma principal, ocorrendo o mesmo na plataforma existente do outro lado dos trilhos. Percebe-se também que houve desnivelamento e abatimento de trechos da plataforma, o que reforça a hipótese de existência de trepidação. Este fato pode acarretar a desestabilização e deformação da estrutura da edificação e, conseqüentemente, nas alvenarias, o que ocasiona as fissuras / trincas. Além disso, pode causar deslocamento das telhas, levando à formação de goteiras. A provável causa destas patologias é o tráfego de trens pesados no entorno do imóvel.

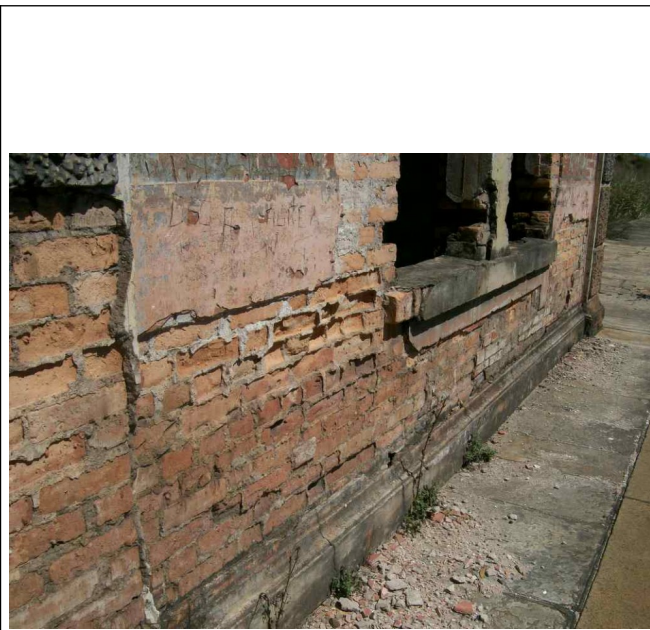


Figura 12 – Alvenaria sem reboco com tijolos aparentes.



Figura 13 – Alteração na estrutura original, inscrições e vandalismo..



Figuras 14 – Paredes arruinadas.

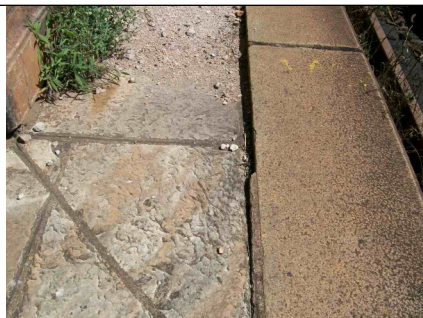


Figura 15 – Abatimento e desnivelamento do piso da plataforma e plantas invasoras.



Figura 16 – Plantas invasoras na plataforma secundária.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS
Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

Há acúmulo de lixo e de resíduos, o que, aliado à presença de mato tanto no interior quanto na parte externa da edificação, facilita a proliferação de insetos, roedores, répteis e escorpiões e a propagação de incêndios.



Figura 16 – Acúmulo de lixo e resíduos.



Figura 17 – Vegetação.

Não há instalações elétricas e hidráulicas. A bica existente junto à escada de acesso à plataforma ainda permanece no local, entretanto, sem água.

A caixa d'água encontra-se sem a cobertura original e escondida por grande quantidade de vegetação. A estrutura encontra-se estável e em boas condições. O revestimento de pedras apresenta eflorescências e manchas de umidade.

O túnel apresenta trincas, partes arruinadas e muita vegetação, tanto no seu entorno quanto dentro do mesmo.

O curral apresenta os mourões de trilhos oxidados. A casa dos funcionários (Patrimônio RFFSA 3200537) está ocupada por uma família, não sendo possível visitá-la. Externamente, encontra-se em bom estado de conservação.



Figura 18 – Caixa d'água.



Figura 19 – Curral.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS
Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico



Figura 20 – Casa do funcionário.



Figura 21 – Túnel, com trecho arruinado.

5 – CONCLUSÕES

Reconhecer que a Estação Marinhos 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, singram 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.

O bem cultural vistoriado, além de ser um importante exemplar arquitetônico, é um espaço considerado lugar de memória, de significado valor cultural para a comunidade de Marinhos e Brumadinho, o que se confirma com o tombamento do imóvel através do Decreto nº 57 / 2004. A Estação Marinhos foi um elemento muito importante para o desenvolvimento da comunidade, além de ter emprestado seu nome ao povoado.

Transcrevemos abaixo alguns trechos do Plano Diretor do Município de Brumadinho, instituído pela Lei Complementar nº 56/2006.

Dos princípios básicos do plano diretor de desenvolvimento municipal de Brumadinho

Art 4º - Esta Lei apóia-se nos assentamentos humanos e na adequada distribuição de suas atividades no território municipal, de acordo com os seguintes princípios básicos:

V. o patrimônio natural, histórico e sócio-cultural é produto da sociedade e, sua importância e qualidade se afirmam para defesa e utilização coletiva;

Dos objetivos e diretrizes da política urbana

Art. 7º Na promoção da política urbana, o Município observará e aplicará as diretrizes gerais estabelecidas no Estatuto da Cidade, e as seguintes diretrizes locais:



Rua Timbiras, n.º 2941 - Barro Preto - Belo Horizonte-MG - CEP 30140-062
 Telefax (31) 3250-4620 – E-mail: cppc@mp.mg.gov.br



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

XII. preservar e recuperar o meio ambiente natural e construído, o patrimônio cultural, histórico, artístico e paisagístico.

Concluímos que o Patrimônio Histórico e Cultural do Município é contemplado no Plano Diretor da cidade, devendo o município cumprir tal legislação, defendendo, preservando e recuperando o patrimônio cultural. A prefeitura reconhece a importância da Estação de Marinhos que foi tombada pelo município através do Decreto nº 57 de abril de 2004 e inscrito no livro do tomo sob o número 03/04. O perímetro de tombamento e de entorno⁷ coincidem e englobam todo o conjunto formado pela estação ferroviária, caixa d'água, curral, túnel e casa do funcionário; desta forma **todo o conjunto encontra-se protegido.**

Houve aparente omissão da administração pública quanto à proteção do patrimônio cultural da Estação de Marinhos, uma vez que a importância do imóvel foi reconhecida e nada foi feito para recuperá-lo. Ainda é possível reparar o dano causado ao imóvel, entretanto, **deverá ser dada prioridade na restauração da estação ferroviária de Marinhos e do seu conjunto, dado o avançado estado de deterioração que os bens se encontram.**

O trecho e o imóvel da estação ferroviária são operacionais e utilizados pela MRS logística, conforme informação do Dr. João Zazineel, representante dos bens não operacionais da extinta RFFSA, e há constante tráfego de trens com vagões cheios de minério, o que pode ter contribuído com a degradação do imóvel, devido às trepidações causadas.

A edificação e os demais bens da extinta RFFSA necessitam de intervenção de restauração⁸. Assim, faz-se necessária a elaboração e execução de um projeto de restauração da edificação, com acompanhamento, nas duas etapas, do órgão de proteção.

- Cobertura - Como medida emergencial, sugere-se a colocação imediata de lona sobre a cobertura, de modo a conter as infiltrações, que aceleram o processo de degradação do imóvel e também o vandalismo. A cobertura que não existe mais deverá ser refeita, tendo como referência fotos e documentos antigos.
- Alvenaria – Como medida emergencial é necessário o escoramento das paredes remanescentes, que apresentam risco iminente de ruir. É possível a recuperação do imóvel, com a reconstituição das paredes arruinadas e com a estabilização e recuperação das alvenarias remanescentes.
- Esquadrias – Como medida emergencial, sugere-se a vedação com madeirite dos vãos de portas e janelas, visando conter o vandalismo e má utilização do bem imóvel. Posteriormente, as esquadrias faltantes deverão ser executadas, seguindo os modelos pré-existentes, tendo como referência fotos e documentos antigos.
- A capina da área no entorno do bem imóvel e a limpeza do imóvel também são medidas emergenciais, para evitar a proliferação de animais.

⁷ A área de entorno de um bem cultural é a área de proteção localizada na circunvizinhança, delimitada no processo de tombamento e não deve ser considerada apenas um anteparo do bem tombado, mas uma dimensão interativa a ser gerida tanto quanto o objeto de conservação. Portanto, quando algo é tombado, aquilo que está próximo, em torno dele, sofre a interferência do processo de tombamento, embora em menor grau de proteção.

⁸ Restauração: 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 n.º 1/2003 – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS
Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

- Retirada de plantas invasoras das plataformas e investigação da causa do desnivelamento do piso, buscando solução para o problema.
- Os forros de madeira e os pisos devem ser recuperados.
- Recuperação das alvenarias, reparos generalizados de consolidação com recomposição dos rebocos e trincas. As paredes demolidas deverão ser reconstruídas. Sugere-se também que seja retomada a distribuição e os acabamentos originais dos ambientes.
- Deverá ser feita prospecção pictórica da alvenaria da edificação, por técnico especializado, para posterior recuperação das pinturas externas e internas.

- 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. Existe um projeto de recuperação e proposição de uso já iniciado pelo engenheiro Frederico Alexandre Costa Alves e em anexo a este documento e há interesse da comunidade local em utilizar o imóvel para fins culturais. É necessária a celebração de convênio entre a empresa responsável pelo trecho⁹, a Prefeitura Municipal de Brumadinho e associação de bairro, objetivando a recuperação e adaptação do espaço e a cessão do mesmo para utilização para fins culturais.

- Deverá ser desenvolvido um projeto elétrico, hidráulico e outros complementares necessários ao novo uso do imóvel após a recuperação. A bica existente deverá ser recuperada.
- Sugere-se que seja instalada iluminação noturna, que além de valorizar o bem cultural, promove maior segurança ao local.
- Deverá ser previsto sistema de drenagem de águas pluviais eficiente na área externa, de forma a prevenir infiltrações na edificação.
- Deverá ser prevista a recuperação dos demais bens, prevendo a limpeza e capina de toda área, recuperação das partes faltantes do túnel, recuperação das pedras de revestimento do túnel e caixa d'água, recuperação do curral e da plataforma de embarque complementar.
- Deverá ser previsto projeto paisagístico para o conjunto.

6 – CONSIDERAÇÕES FINAIS

- Como os bens se localizam no entorno da linha férrea, onde passam locomotivas com vagões carregados de minério de ferro, a proposta de restauração deve considerar as trepidações causadas pela passagem do trem reforçando as fundações, estruturas de sustentação e amarrando as telhas para evitar escorregamentos.

⁹ O imóvel é operacional, utilizado pela Concessionária MRS – Logística.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS
Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

- Devem ser respeitadas as recomendações da Carta de Atenas¹⁰, onde é sugerido que nas intervenções em bens de valor histórico e arquitetônico, devem ser utilizados materiais e técnicas modernas sem alterar o aspecto e o caráter do edifício, “marcando a época” em que as intervenções foram realizadas. “Nunca foi constatado um retrocesso, nunca o homem voltou sobre seus passos. As obras-primas do passado nos mostram que cada geração teve sua maneira de pensar, suas concepções, sua estética, recorrendo, como trampolim para sua imaginação, à totalidade de recursos técnicos de sua época. Copiar servilmente o passado é condenar-se à mentira, é erigir o "falso" como princípio, pois as antigas condições de trabalho não poderiam ser reconstituídas e a aplicação da técnica moderna a um ideal ultrapassado sempre leva a um simulacro desprovido de qualquer vida. Misturando o "falso" ao "verdadeiro", longe de se alcançar uma impressão de conjunto e dar a sensação de pureza de estilo, chega-se somente a uma reconstituição fictícia, capaz apenas de desacreditar os testemunhos autênticos, que mais se tinha empenho em preservar.”

Observação :

Segundo relato dos moradores do povoado ocorre constantemente interrupção da estrada de terra de acesso ao povoado, pois o trem que trafega na região pára sobre a passagem de nível. Isto causa transtornos aos moradores e visitantes que ficam impedidos de ir e vir, pois a estrada de terra é a única comunicação entre o povoado e o município de Brumadinho. Pessoas com problemas de saúde e mesmo o médico que atende a população local já foram prejudicados devido a ocorrência do fato narrado acima. Sugere-se que a empresa que opera a linha férrea na região, MRS Logística, escolha outro local para a parada do trem onde não cause transtornos ou prejuízos.

7- ENCERRAMENTO

Sendo só para o momento, colocamo-nos à disposição para outros esclarecimentos. Segue este laudo, em 13 (treze) folhas escritas em um só lado, todas rubricadas e a última datada e assinada.

Belo Horizonte, 06 de outubro de 2008.

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

Karol Ramos Medes Guimarães

¹⁰ Documento elaborado durante o Congresso internacional de arquitetura moderna, realizado em Atenas, em Novembro de 1933.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS
Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

Analista do Ministério Público – Historiadora – MAMP 3785



Rua Timbiras, n.º 2941 - Barro Preto - Belo Horizonte-MG - CEP 30140-062
Telefax (31) 3250-4620 – E-mail: cppc@mp.mg.gov.br