

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

NOTA TÉCNICA 23/2016

Procedimento de Apoio a Atividade Fim nº 0024.09.003761-5

1. **OBJETIVO:** Análise do valor cultural da Estação Ferroviária de Carrancas
2. **MUNICÍPIO:** Carrancas
3. **LOCALIZAÇÃO:**



Figura 01 – Localização do município de Carrancas no mapa de Minas Gerais. Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Carrancas#/media/File:MinasGerais_Municip_Carrancas.svg acesso em março de 2016.

4. CONTEXTUALIZAÇÃO:

Na data de 19 de janeiro de 2009, essa Promotoria de Justiça enviou o ofício nº 132/2009 para o Prefeito de Carrancas. O conteúdo deste documento dá ciência sobre ações que visam a adoção de medidas para o resguardo, a recuperação e a utilização, para finalidades sócio-culturais, de imóveis ferroviários de valor cultural integrantes do patrimônio da RFFSA. Também foi dito que a Promotoria havia constatado que no município de Carrancas havia bens ferroviários em mau estado de conservação: estação de passageiros, casa de turma e casa de mestre de linha, integrantes das estações de Carrancas e Traituba. Portanto, solicitou-se que o município informasse se havia interesse em assumir a responsabilidade pela recuperação e a utilização de tal patrimônio.

Em resposta a Administração Municipal informou, por intermédio do ofício nº 18/2009, que havia interesse por parte da Prefeitura, em assumir a responsabilidade pela recuperação e a utilização do patrimônio dos bens descritos. Dando encaminhamento a questão a Promotoria de

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

Patrimônio Cultural enviou o ofício nº 336/2009, datado de 12 de fevereiro de 2009, informando que tendo em vista que o município havia manifestado o interesse em assumir a responsabilidade pela recuperação, requisitou-se que fossem enviados pela Prefeitura: **relatório subscrito por profissional habilitado – preferencialmente com anexo fotográfico – sobre o atual estado de conservação dos imóveis ferroviários de interesse; indicação da destinação que se pretende dar aos imóveis; bem como as medidas para a sua recuperação.**

Na mesma data de expedição desse ofício, foi comunicado ao IPHAN, à Regional da Secretaria do Patrimônio da União em Minas Gerais, à Inventariança da Extinta Rede Ferroviária Federal S A, o interesse do município em assumir a responsabilidade pela recuperação do patrimônio ferroviário. Entretanto, mesmo após solicitação o município permaneceu sem enviar a documentação requisitada. Sendo assim, o ofício contendo os pedidos ao município foi reiterado, por meio do ofício 937/2009, na data de 05 de maio de 2009.

A resposta do município veio por intermédio o ofício nº 118/2009, datado de 27 de maio de 2009. Anexo a este documento foi encaminhado o relatório do estado de conservação das Estações Ferroviárias de Carrancas e Traituba. Por meio do ofício também foi dito que seriam “[...] feitos todos os reparos necessários [...]” nos imóveis. Afirmou-se que o uso se daria “[...] com atividades sócio-culturais, por exemplo: Museu, Núcleo de artesanato e Atrativo Turístico”.

Na data de 25 de setembro de 2009, esta Promotoria enviou ofício nº 2039/2009, ao Promotor de Justiça em Itumirim, informando sobre o interesse do município de Carrancas em recuperar e administrar os bens ferroviários citados anteriormente. Assim, foi sugerida a instauração de Inquérito Civil para adoção das providências cabíveis, mediante celebração de Termo de Ajustamento de Conduta – TAC. Na sequência, enviou-se o ofício nº 2390, de 03 de novembro de 2009, à Promotoria de Justiça de Itamirim, solicitando informações se os termos do acordo já haviam sido estabelecidos junto ao município de Carrancas. Essa comunicação se deveu ao fato de que estava prevista a assinatura de TAC’s com diversos municípios interessados em obter a guarda/cessão provisória de bens ferroviários. O município de Carrancas poderia ser inserido.

Foram enviados ofícios ao IPHAN requisitando análise sobre o valor cultural dos bens, tendo em vista que essa informação se mostrava como de fundamental importância para a celebração do TAC. A resposta do Instituto veio por meio do OFÍCIO/GAB/IPHAN/MG nº 1854/11, datado de 16 de janeiro de 2012. Entretanto, solicitou-se que fosse encaminhada ao órgão carta de intenção contendo, no mínimo, a abordagem de 7 (sete) itens. Não foi dado encaminhamento dessa solicitação do IPHAN, por parte do município.

5. BREVE DESCRIÇÃO HISTÓRICA DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CARRANCAS:

Segundo se depreende do *site* “Estações Ferroviárias”¹ a estação de Carrancas foi inaugurada pela E. F. Oeste de Minas, em 1903, e incorporada pela Rede Mineira de Viação - RMV em 1931. A linha-tronco da RMV foi construída originalmente pela Estrada de Ferro Oeste de Minas - EFOM a partir da estação de Ribeirão Vermelho. A partir desse contexto a EFOM

¹ Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/rmv_tronco/carrancas.htm acesso em março de 2016.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

deu início ao projeto de ligar o sul de Goiás a Angra dos Reis, passando por Barra Mansa. Em 1928 a EFOM chegou a Angra dos Reis e no início dos anos 1940 a Goiandira, em Goiás.

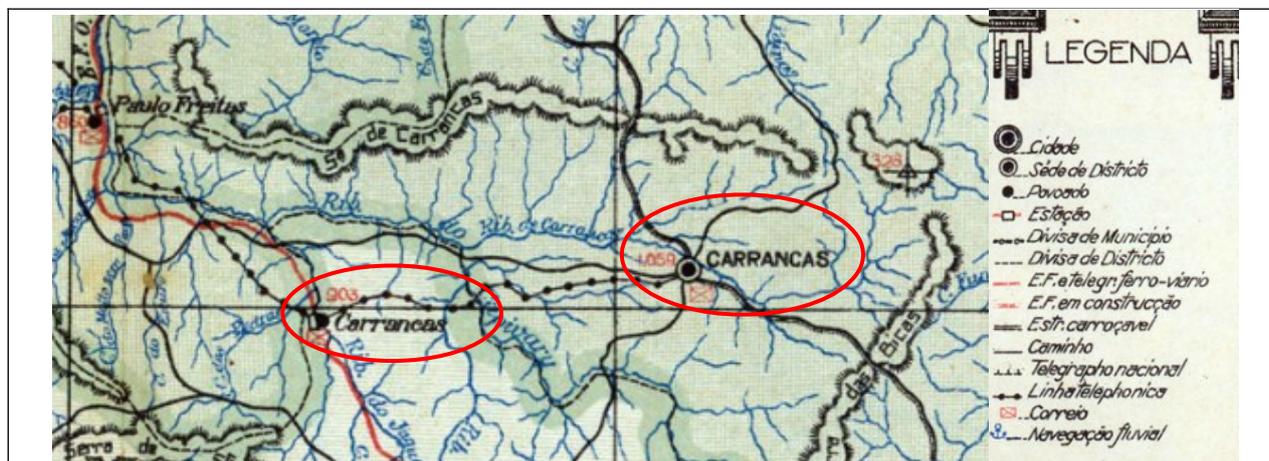


Figura 02 – Verifica-se, no mapa de Lavras, que a estação está distante da sede do município de Carrancas. Nota-se na legenda que a estação está sinalizada como implantada no povoado (observar as marcações para sede de Distrito e povoado). A linha vermelha demarca o percurso Estrada de Ferro. Mapa datado de 1927.

Fonte: <http://www.albumchorografico1927.com.br/indice-1927/lavras> acesso em março de 2016.

De acordo com informações extraídas do livro *Estrada de Ferro Oeste de Minas*², datado de 1922, a Estrada de Ferro Oeste de Minas ocupava o terceiro lugar em extensão, atrás, apenas, da Leopoldina e da Central do Brasil, naquele contexto. Afirmou-se, também, que ao longo de todas as suas linhas havia, naquela época, 120 estações, 28 paradas, 10 abrigos para carros, 2 rotundas, 6 oficinas e outros edifícios.

Ainda de acordo com a fonte mencionada, o trecho de Carrancas a Livramento foi o que recebeu a “[...] maior atenção das primeiras administrações [...]” para sua conclusão, tendo em vista ser considerado de grande importância. Isso se deve, não só, às vantagens econômicas*, mas também à possibilidade de encurtar caminho para a Capital da República, que era feito por São Paulo, a partir da “Oeste de Minas”. A consequência seria a economia de tempo e de dispêndio de fretes. Argumentou-se, também, que a linha seria estratégica, por permitir à autoridade militar, “[...] na dolorosa emergencia de uma guerra, cobrir rapidamente e defender com efficacia a fronteira de Matto Grosso [...]”.

Sabe-se, a partir da leitura da fonte mencionada, que em virtude do Decreto nº 7033 o denominado traçado “primitivo” do trecho de Carrancas a Livramento (atual município de

² VAZ, Mucio Jansen (org). *Estrada de Ferro Oeste de Minas: Trabalho histórico-descriptivo 1880-1922*, 1922.p 40; 43; 59; 61; 77.

✉ Em razão de o trecho estar em uma zona importante, bem como por facilitar o transporte de gado (via Barra Mansa para a Capital Federal e Estado do Rio) constituía-se como especial fonte de renda.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

Liberdade, localizado no Sul de Minas), possuía 92 km prontos de uma extensão total de 120 km - já em 1908.

Na fonte consultada foi feita uma descrição das estações, trechos de Traituba e Carrancas. Foi dito que "[...] Transpondo o rio Paiol, em duas pontes de 15 metros, a linha sobe para galgar a serra da Traituba, atingindo a estação desse nome, no kilometro 200,382 e altitude 1.098 metros". E continua "De Traituba, desce para as aguas do rio Capivary, apresentando, no lugar denominado Cabritos, uma tangente ou recta de 2.516,47. A estação de Carrancas é atingida no kilometro 213,981, numa altitude de 903 metros³".

Acerca dessa e de outras estações da EFOM, localizou-se ponderação considerada pertinente por este setor técnico. De domínio virtual, que versa especificamente sobre Carrancas⁴, extrai-se trecho com uma reflexão acertada sobre a influência das estações, nos lugares onde são construídas. Foi dito que "As estações da antiga Estrada de Ferro Oeste de Minas - EFOM serviram de ponto inicial para povoados em todo o interior do estado".

Ainda nesse sítio eletrônico, afirmou-se que o povoado de Estação Carrancas está cerca de 20 km de Carrancas e surgiu no final do século XIX, justamente em função da presença da estação. O local servia como pouso dos trabalhadores que mantinham as locomotivas a vapor. Essas necessitavam de abastecimento constante de água e lenha no trajeto até Barra Mansa/RJ. Aos poucos surgiram as primeiras casas e a capela dedicada a São Sebastião.



Figura 03 – Registro fotográfico da Estação Ferroviária de Carrancas, em 1989.

Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/rmv_tronco/carrancas.htm acesso em março de 2016.

³ Registrado na alvenaria da própria edificação está a informação de que a estação se encontra na altura 903,000 KM 321,981.

⁴ Disponível em: <http://www.carrancas.com.br/historia/estacaocarrancas.shtml> acesso em março de 2016.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

A linha chegou a ser eletrificada entre Barra Mansa e Ribeirão Vermelho, e transportou passageiros até o início dos anos 1990. Nos anos 1970, o trecho final norte entre Monte Carmelo e Goiandira foi erradicado devido à construção de uma represa no rio Paranaíba, e a linha foi desviada para oeste encontrando Araguari. Atualmente a linha é operada pela concessionária FCA e já não é mais eletrificada. A região onde se encontra a estação é de mineração, por este motivo fica um pouco distante da cidade⁵.

Algumas informações sobre o bem em análise foram obtidas em documento produzido pelo IEPHA. Trata-se de relatório, por assim dizer, produzido a partir de vistorias realizadas em Estações Ferroviárias. Entre as estações vistoriadas estava a de Carrancas, objeto do presente trabalho técnico.

O proprietário é a Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA e a concessionária é a Ferrovia Centro Atlântica - FCA. A Linha perfaz o trajeto de Angra dos Reis a Goiandira - antiga Rede Mineira de Viação.

A estação, em pavimento único, foi descrita pelo IEPHA como sendo de partido retangular, alvenaria de tijolos maciços, estrutura auto portante, com área murada em anexo. Afirmou-se que pequena varanda foi construída em uma das extremidades. A cobertura é em duas águas e sobre a plataforma apóia-se em mãos francesas de madeira; telhas francesas. Os vãos com vergas em arco abatido são emoldurados por perfis em massa. Esquadrias originais de madeira, bandeiras fixas portas de abrir, forros em tabuado (friso), pisos em taco e cimentado. As fachadas também foram descritas como emolduradas por perfis em massa. Nas empenas o perfil recebe acabamento escalonado. Foi dito que apresenta mesma tipologia arquitetônica de algumas estações de outro trecho: Tamanduapava, Estevão Lobo (Araxá), conforme se verifica na figura 03. O alojamento, por sua vez, foi descrito como tendo adotado o padrão da concessionária com partido retangular, esquadrias metálicas e cobertura com fibro de cimento.



Figura 04 – Estação Ferroviária de Estevão Lobo. Verifica-se

Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/rmv_uberaba/fotos/estevao911.jpg acesso em março de 2016.

⁵ Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/rmv_tronco/carrancas.htm acesso em março de 2016.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

De acordo com informações extraídas da ficha de inventário do bem, a estação de Carrancas está localizada nas proximidades da Capela de São Sebastião. Esse templo se destaca no entorno do bem em análise. No levantamento feito pelo IEPHA, em tópico destinado ao entorno, também foi dado destaque à igreja. Para além, foi dito que a estação está assentada próxima a um conjunto de edificações de interesse de preservação.

6. ANÁLISE TÉCNICA:

O setor técnico desta Promotoria de Justiça realizou consulta à “Relação de Bens Protegidos em Minas Gerais apresentados ao ICMS Patrimônio Cultural até o ano de 2015 - exercício de 2016”. Verificou-se que o município de Carrancas possui apenas dois bens tombados em nível municipal, não constando entre eles a Estação de Carrancas. Também se enviou exame à documentação encaminhada pelo município ao IEPHA, disponível para fins de consulta na Gerência de Documentação e Informação. Trata-se de documentação necessária para pontuação no ICMS, critério Patrimônio Cultural. Constatou-se que a estação de Carrancas foi contemplada no IPAC Municipal do exercício de 2012.

O inventário constitui **forma de proteção ao patrimônio cultural**, figura no artigo nº 209 da Constituição do Estado de Minas Gerais e nos termos da Constituição Federal de 1988:

Art. 30 - Compete aos Municípios:

IX – promover a proteção do patrimônio histórico-cultural local, observada a legislação e a ação fiscalizadora federal e estadual.

Art. 216, § 1º - O Poder Público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação. (grifo nosso).

Assim sendo, os bens materiais inventariados como patrimônio cultural **gozam de especial proteção**, com vista a evitar o seu perecimento ou degradação, apoiar a sua conservação e divulgar sua existência. **Portanto, trata-se de bem cultural protegido pelo inventário**. A realização de inventário deste bem sinaliza que o município reconheceu o valor cultural⁶ da Estação.

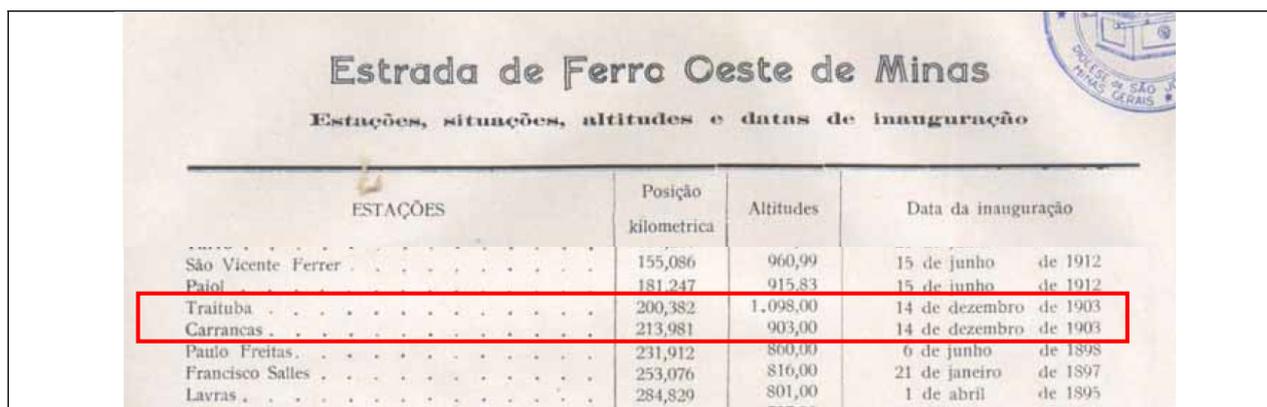
A esse respeito cabe dizer que o setor técnico reconheceu alguns valores no bem em análise. A Estação possui **valor histórico e de antiguidade**, uma vez que se configura como testemunho, no tempo, das principais benfeitorias necessárias para a implantação da Estrada de Ferro no município, fato ocorrido nos primeiros anos do século XX. Trata-se da estação de passageiros, do alojamento e da casa do mestre de linha.

Associado a essas questões também se verifica o **valor paisagístico** da estação. Esse valor destaca-se quando se analisa a relevância da implantação de um bem imóvel em um

⁶ “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

contexto. Corresponde a ampliação do conceito de patrimônio arquitetônico no qual se considera o entorno e a ambiência. Conforme foi dito no histórico do bem, a edificação da estação culminou na criação de um povoado no local em que se instalou. A localidade de "Estação Carrancas" surgiu em razão da presença da estação. Aos poucos surgiram as primeiras casas e a capela dedicada a São Sebastião. **A estação é intrínseca à paisagem do povoado.**



Estrada de Ferro Oeste de Minas			
Estações, situações, altitudes e datas de inauguração			
ESTAÇÕES	Posição kilométrica	Altitudes	Data da inauguração
São Vicente Ferrer	155,086	960,99	15 de junho de 1912
Paiof	181,247	915,83	15 de junho de 1912
Traituba	200,382	1.098,00	14 de dezembro de 1903
Carrancas	213,981	903,00	14 de dezembro de 1903
Paulo Freitas	231,912	800,00	6 de junho de 1898
Francisco Salles	253,076	816,00	21 de janeiro de 1897
Lavras	284,829	801,00	1 de abril de 1895

Figura 5 – Nota-se, em evidência, a data de inauguração das Estações Ferroviárias de Carrancas e Traituba.

Fonte: VAZ, Mucio Jansen (org). **Estrada de Ferro Oeste de Minas**: Trabalho histórico-descriptivo 1880-1922, 1922 (anexo, página 188 da mídia digital).

Por estar vinculada à paisagem do povoado, desde sua origem, e por ter sido uma estação de passageiros, faz parte do cotidiano de um número significativo de pessoas. A estação, como lugar de partida e chegada, vinculou a paisagem a sua presença como um marco que individualiza aquele local, torna-o único. A sua preservação nesse contexto relaciona-se com a proteção de uma referência instituída. Colabora para o fortalecimento da identidade cultural local.

A estação com suas características: partido retangular, alvenaria de tijolos maciços, telhas francesas, vãos com vergas em arco abatido - emoldurados por perfis em massa, esquadrias originais de madeira, forros em tabuado (friso), pisos em taco, possui tipologia arquitetônica de algumas estações de outro trecho da Ferrovia. Por este motivo, também possui **valor arquitetônico**.

Nota-se a que a estação possui **valor cognitivo**, que é associado à possibilidade de conhecimento. A existência da estação permite que se conheça sobre a história da formação daquela comunidade na qual está inserida.

Por fim, **valor afetivo**, pois se constitui referencial simbólico para o espaço (paisagem) e memória da cidade, conforme se argumentou.

Em razão do exposto, o setor técnico dessa Promotoria de Justiça conclui que a Estação de Carrancas possui relevância para o município de Carrancas, apresentando os seguintes valores: valor histórico e de antiguidade, valor paisagístico, valor arquitetônico, valor cognitivo e valor afetivo.

Atribuir valor cultural implica fazer uma reflexão sobre o significado dos bens culturais. A existência desses “bens” está vinculada à leitura que o ser humano faz do mundo. Isso

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

significa que ao interpretar e modificar o espaço ao seu redor o homem acaba por criar manifestações e objetos nos quais estão expressos seus valores. Essas criações resultam de um determinado modo de vida, cultura. **A Estação possui atributos e significados que justificam a sua proteção, visando sua permanência.**

- **Estado de conservação da Estação de Carrancas:**

No livro *Estrada de Ferro Oeste de Minas*, foi dito que as condições em que se encontram as "obras darte" e os edifícios, "[...] construções do tempo da Companhia, não são boas, muito se tendo a fazer par amehoral-as [...]"⁷. Importante relembrar que o livro data de 1922.

Acerca do estado de conservação da estação, este setor técnico consultou três documentos: o inventário do bem, realizado pelo município de Carrancas; o relatório da estação feito pelo IEPHA e o relatório de vistoria feito pelo município (as informações apresentadas neste documento dizem respeito às estações de Carrancas e Traituba). Do inventário, feito provavelmente em 2011, extrai-se que o prédio principal estava em estado regular de conservação, apresentando pequenas trincas nas paredes, sendo que o reboco externo apresentava pontos de desgaste e desabamento. A pintura externa apresentava estado regular de conservação, assim como o forro apresentava pintura desgastada. Algumas janelas estavam infestadas por xilófagos (a madeira). Foram considerados como fatores de deterioração o abandono e o vandalismo. Como medida emergencial sugeriu-se a recuperação da estrutura e da cobertura.



Figuras 06 e 07 – Fotografias inseridas na ficha de inventário da Estação de Carrancas. Observa-se nos registros que uma das janelas está quebrada e que o reboco externo da estação caiu.

No que diz respeito ao relatório produzido pelo IEPHA tomou-se conhecimento que a estação de passageiros encontrava-se abandonada. O alojamento (casa de turma), estava em uso pela FCA. Foi dito que a casa do mestre de linha havia sido demolida pela FCA, afirmação feita

⁷ VAZ, Mucio Jansen (org). *op.cit.* p 59.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

de acordo com informações orais obtidas junto aos moradores. Por fim, caracterizou-se que o grau de conservação do bem era ruim - de 51% a 80%.

Por parte do município foi dito que, em 2009, a estação ferroviária de Carrancas estava em bom estado estrutural e arquitetônico. Foi dito que a parte externa do prédio necessitava de pequenos reparos no revestimento (reboco) e esquadrias. Os pisos externos apresentavam perdas de algumas peças e desgastes. A pintura externa estava desgastada pelo tempo. A cobertura - estrutura de madeira - estava em bom estado, devendo ser trocadas duas peças e alguns caibros. Afirmou-se que deveriam ser trocadas telhas danificadas. A parte interna do prédio necessitava de pequenos reparos nos revestimentos (reboco), afirmou-se que os pisos se encontravam em bom estado, mas os assoalhos precisavam de pequenos reparos.

No presente ano aportaram, nesta Promotoria de Justiça, fotografias que denunciam o estado de conservação da estação. Verificou-se, a partir dos registros, que o estado de dessa edificação apesar de há muito tempo ser ruim, em nada se alterou. O bem se encontra em franco processo de deterioração, tendo em vista que nenhuma medida tem sido adotada para a sua preservação.



Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

Figuras 08 e 09 – Atual estado de conservação da Estação Ferroviária de Carrancas. Fonte: CPPC.

Conforme se pode observar, a situação descrita em 1922, pouco se alterou.

Apesar do seu valor cultural, verifica-se que a estação encontra-se desvalorizada, abandonada. Apesar dessa situação, o bem preserva os elementos originais existentes, aparentando integridade e estabilidade estrutural, condição que facilita a sua restauração.

É necessário propor uso ao imóvel, compatível com as características da edificação, 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 Atenas⁸ 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 [...].”

No tocante aos recursos financeiros para restauração, sugere-se que os projetos sejam enviados para a aprovação através das leis de incentivo à cultura, como por exemplo, Lei Estadual de Incentivo a Cultura e Lei Federal de Incentivo a Cultura (Lei Rouanet) e fundos de incentivo à cultura, como, por exemplo, Fundo Estadual de Cultura e Fundo Nacional de Cultura, entre outros programas de incentivo. Ressalta-se que o tombamento do imóvel facilita a obtenção destes recursos.

Em consulta ao Sistema de Registro Único – SRU do Ministério Público de Minas, este setor técnico verificou que foi instaurado Inquérito Civil na Comarca responsável, no caso, Itumirim, a fim de se buscar a salvaguarda das Estações Ferroviárias de Carrancas.

Lista de Feitos Encontrados - Total: 66							Página 2 de 7
Número	Tipo / Classe	Comarca / Promotoria	Instauração / Denúncia	Andamento	Unidade Atual	Descrição	
MPMG-0343.15.000082-0	IC	ITUMIRIM - PROMOTORIA DE JUSTIÇA ÚNICA	03/07/2015	EM ANDAMENTO	ITUMIRIM - SECRETARIA DA PROMOTORIA DE JUSTIÇA	VISA O FEITO À TOMADA DE PROVI...	



Figura 10 – Nota-se que foi Inquérito Civil, na Comarca de Itumirim, a fim de se buscar a salvaguarda das Estações Ferroviárias de Carrancas.

Fonte: <https://aplicacao.mpmg.mp.br/sru/paginaInicialSru.do> acesso em março de 2016.

⁸A Carta de Atenas foi solenemente promulgada pela Sociedade das Nações. Atenas, Outubro de 1931.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

7. CONCLUSÃO:

Considerando que a estação existente no povoado de “Estação de Carrancas” possui valor cultural, ou seja, atributos e significados que justificam a sua permanência, **sugere-se**:

- Que a Administração Municipal realize o tombamento da estação de Carrancas, considerando-se tratar de bem detentor de relevante valor cultural local;
- Que, após, seja elaborado, pelo órgão tombador, Dossiê de Tombamento da estação de Carrancas por meio de extensa pesquisa e levantamento histórico. O Dossiê deve ser elaborado nos moldes sugeridos pelo IEPHA, para que o bem faça jus à pontuação no ICMS critério Patrimônio Cultural. Esta documentação deve constar delimitação do perímetro de tombamento, delimitação do perímetro de entorno e as diretrizes para intervenções, de forma a evitar ações que descaracterizem o bem e sua ambiência. Esse cuidado com a delimitação e a preservação do bem e do entorno deve considerar, ainda, **que a estação está assentada próxima a um conjunto de edificações de interesse de preservação**, conforme se argumentou;
- Que se promova a inserção do bem nas atividades de Educação Patrimonial do município, de forma que as pessoas possam tomar conhecimento da existência da estação e sobre a sua relevância, adquirindo interesse em sua preservação;
- Que seja feita a instalação de placa de sinalização indicativa e interpretativa da estação, uma vez que se configura como um bem cultural do município. A placa deve conter algumas informações sobre a estação como, por exemplo, a data e o responsável por sua construção e outros dados considerados relevantes;

Para além:

- Que se providencie a elaboração e execução de um projeto de restauração⁹ da estação por profissionais habilitados - conforme DN 83/2008 do Confea - com acompanhamento, nas duas etapas, do órgão de proteção municipal competente;
- Que seja proposto uso ao imóvel e que esse seja compatível com as características da edificação.

⁹ 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.



Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

Sendo o que se apresenta para o momento o setor técnico desta Promotoria de Justiça se coloca à disposição para o que mais se fizer necessário.

Belo Horizonte, 05 de abril de 2016.

Paula Carolina Miranda Novais
Analista do Ministério Público – Mamp 4937
Historiadora

