

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

NOTA TÉCNICA 24/2016

Procedimento de Apoio a Atividade Fim nº 0024.09.003761-5

1. **OBJETIVO:** Análise do valor cultural da Estação Ferroviária de Traituba
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 TRAITUBA:

Segundo se depreende do *site* “Estações Ferroviárias”¹ a estação de Traituba foi inaugurada pela E. F. Oeste de Minas, em 1903, e incorporada pela Rede Mineira de Viação - RMV. 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 deu

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

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.

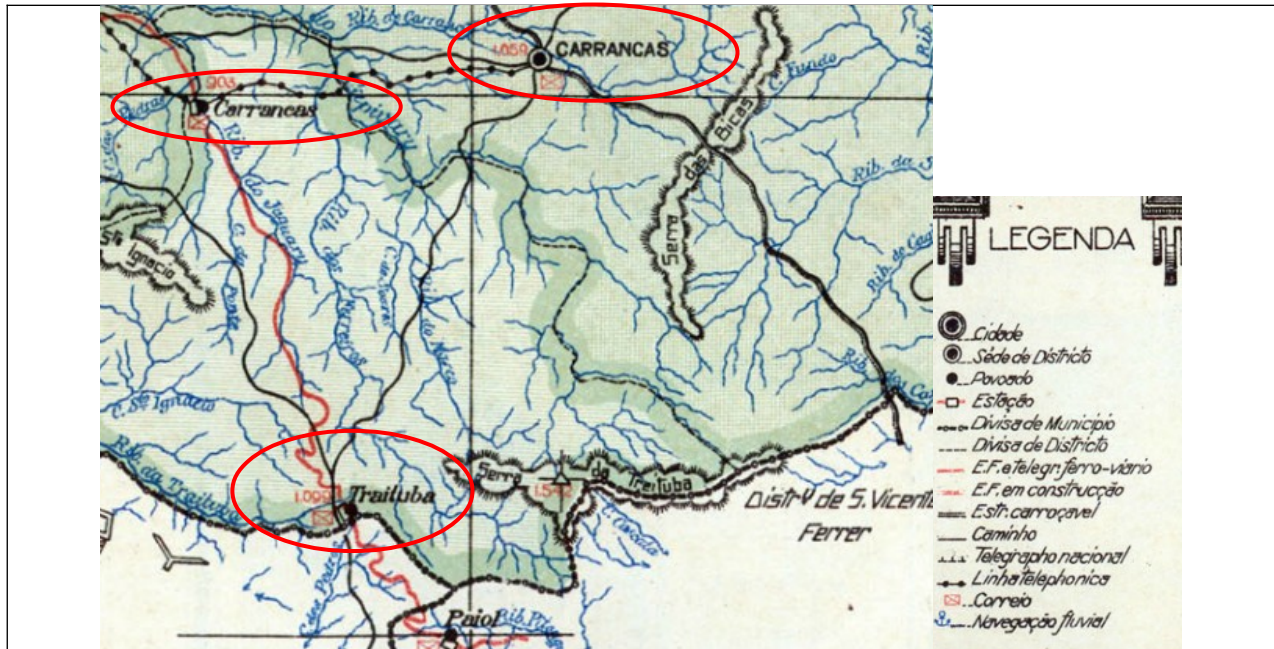


Figura 02 – Verifica-se, no mapa de Lavras, o posicionamento da estação de Traituba em relação à estação de Carrancas e à sede do Distrito. Nota-se na legenda que a estação está sinalizada como implantada em um povoado (observar as marcações para sede de Distrito e povoado). A linha vermelha demarca 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 emergência de uma guerra, cobrir rapidamente e defender com eficácia a fronteira de Matto Grosso [...]”.

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

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 Liberdade, localizado no Sul de Minas), possuía 92 km prontos de uma extensão total de 120 km - já em 1908. **Para chegar até livramento a linha passava por Traituba.**

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”³. 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 metros”.

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”.

Assim como ocorreu no povoado de Estação Carrancas, que está relativamente distante da sede do município de Carrancas, o povoado de Traituba também surgiu em decorrência da presença de uma estação.



Figura 03 – Registro fotográfico da Estação Ferroviária de Traituba datada, possivelmente, de 1970. No pátio está uma elétrica *Metropolitan Wickeres*.

Fonte: Acervo Memorial Ferroviário de Lavras in:

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

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

³ Registrado na alvenaria da própria edificação está a informação de que a estação se encontra na altura 1.098,00, KM 308,82.

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

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 eletrificada⁵.

A estação pode ser descrita como em pavimento único, partido retangular, alvenaria de tijolos maciços, estrutura auto portante, com anexo em uma das laterais. A cobertura desenvolve-se em duas águas e estende-se sobre a plataforma apoiando-se em mãos francesas com detalhes metálicos. A vedação é em telhas cerâmicas tipo francesa. Os vãos possuem vergas retas e são emoldurados por ornamentos em massa. As esquadrias são em madeira, com bandeiras fixas na parte superior e portas de abrir. Nas empenas há ornamento em forma de frontão com a inscrição do nome da estação em destaque na parte central.

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 Traituba. 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 Traituba foi contemplada no cronograma do IPAC Municipal de Carrancas - exercício de 2015.** A área denominada como "Estação de Traituba" foi identificada como sendo de número 05. O inventário dessa área teria início no primeiro trimestre de 2015 e finalizaria no quarto trimestre de 2017. Ou seja, **embora ainda não tenha sido inventariada o município sinalizou, com a intenção de inventaria-la, que se trata de bem cultural relevante para a memória e história local.**

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.

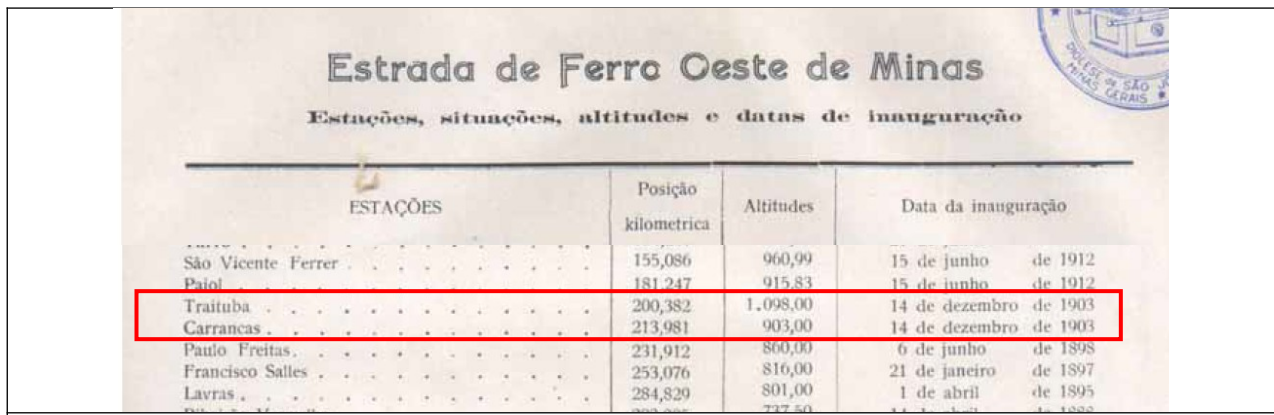
A esse respeito cabe dizer que o setor técnico reconheceu alguns valores no bem em análise. A Estação possui **valor histórico e de antiguidade**, uma vez que se configura como

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

testemunho, no tempo, de uma das principais benfeitorias necessárias para a implantação da Estrada de Ferro – estação de passageiros, fato ocorrido nos primeiros anos do século XX.

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 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 contribuiu para a formação de um povoado no local em que se instalou. **A estação é intrínseca à paisagem do povoado.**



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	284,820	801,00	1 de abril de 1895

Figura 04 – 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 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 retas - emoldurados por perfis em massa. Cobertura em duas águas que se estende sobre a plataforma apoiando-se em mãos francesas, insere-se em uma tipologia construtiva muito característica. 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 Traituba possui relevância para o município de Carrancas, apresentando os seguintes valores:

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

valor histórico e de antiguidade, valor paisagístico, valor arquitetônico, valor cognitivo e valor afetivo.

Atribuir valor cultural⁶ 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 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 Traituba:**

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 amelhoral-as [...]”⁷. Importante relembrar que o livro data de 1922.

Acerca do estado de conservação da estação, este setor técnico consultou o relatório de vistoria feito pelo município (as informações apresentadas neste documento dizem respeito às estações de Carrancas e Traituba).

Foi dito que, em 2009, a estação ferroviária de Traituba 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.

Algumas fotografias localizadas pelo setor técnico, na rede mundial de computadores, permitem observar o estado de conservação do imóvel ao longo do tempo.

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.

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

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico



Figura 05 – Registro fotográfico da estação no ano de 2001.

Fonte: Foto de Roberto Mansur

http://www.estacoesferroviarias.com.br/rmv_tronco/fotos/traituba0111.jpg. Acesso em março de 2016.



Figura 06 – Registro fotográfico da estação no ano de 2005.

Fonte: Foto do livro Estrada Real - Caminho do Ouro nas Minas Gerais

http://www.estacoesferroviarias.com.br/rmv_tronco/fotos/traituba0111.jpg. Acesso em março de 2016.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico



Figura 07 – Registro fotográfico da estação no ano de 2015.

Fonte: <https://estradarealbike2015.wordpress.com/2015/10/07/dia-24-06102015-terca-feira-carrancas-a-fazenda-traituba/> acesso em março de 2016.

No presente ano (2016) 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.



Figuras 08 e 09 – Registros fotográficos da estação no ano de 2016. Fonte: CPPC.

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

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

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	
MEMG-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.

7. CONCLUSÃO:

Considerando que a estação de Traituba possui valor cultural, ou seja, atributos e significados que justificam a sua permanência, **sugere-se:**

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

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

- Que a Administração Municipal realize o tombamento da estação de Traituba, considerando-se tratar de bem detentor de relevante valor cultural local;
- Que, após, seja elaborado, pelo órgão tombador, Dossiê de Tombamento da estação de Traituba 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;
- 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.

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

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.

