

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

LAUDO DE VISTORIA nº 23/2011

1 - CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

Em atendimento ao requerimento da Promotoria de Justiça da Comarca de Mar de Espanha, foi realizada vistoria na Estação Ferroviária de Chiador, comarca de Mar de Espanha, no dia 03 de março de 2011 pela analista do Ministério Público do Estado de Minas Gerais, a Arquiteta Andréa Lanna Mendes Novais.

Este laudo técnico tem como objetivo verificar o estado de conservação do imóvel e medidas necessárias para sua conservação.



Figura 01 – Mapa de localização.

2 - METODOLOGIA

Para elaboração deste laudo foram utilizados os seguintes procedimentos técnicos: Inspeção no bem cultural com registro fotográfico, consulta à documentação constante do Procedimento de Apoio à Atividade Fim nº 0024.08.001688-4 desta Promotoria, consulta ao Plano Diretor da cidade de Mar de Espanha.

3 - BREVE HISTÓRICO

3.1 – Município de Chiador

Presume-se que por volta de 1842, chegou à localidade, em busca de terras para cultura, o português Antônio Joaquim da Costa, acompanhado de sua família e grande número de escravos, tendo partido da Vila de Barbacena. O desbravador instalou-se nas proximidades das matas que margeavam o rio Paraíba.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

Construída a primeira capela, foram os escravos autorizados a erguer, à volta dela, seus ranchos, formando-se o povoado Santo Antônio dos Crioulos. A ocupação das terras ocorreu logo que o fazendeiro Antônio Joaquim da Costa alforriou inúmeros escravos concedendo-lhes glebas de terrenos para o plantio de lavouras e derrubadas de matas.

Novos pioneiros aportaram ao lugarejo que se desenvolvia, graças também à pecuária que tomava vulto. Veio a seguir, a estrada de ferro, propiciando o escoamento da produção local e recebimento de mercadorias diversas, implantando-se as indústrias de laticínio e cerâmica e o comércio ativo com o Rio de Janeiro. O povoado cresceu e transformou-se na atual cidade.

Razão do atual nome: consta que a Estação Ferroviária fica próxima a uma corredeira do rio Paraíba, que produz um "chiado" perene. Daí o topônimo "Chiador".

Formação administrativa:

Distrito criado por Lei Provincial nº 2586, de 3 de janeiro de 1880 e por Lei Estadual nº 2, de 14 de setembro de 1891.

Em divisão administrativa referente ao ano de 1911 e nos quadros de apuração do Recenseamento Geral de 1-IX-1920 e no quadro fixado pela Lei Estadual nº 843, de 7 de setembro de 1923, bem como na divisão administrativa referente ao ano de 1933, o Distrito de Santo Antônio do Chiador figura no município de Mar de Espanha.

Em divisão territorial datada de 31-XII-1936, o distrito de denomina Chiador; em divisão territorial de 31-XII-1937 e no quadro anexo ao Decreto-Lei Estadual nº 88, de 30 de março de 1938, o distrito se denomina Santo Antônio do Chiador, sempre figurando no Município de Mar de Espanha

Pelo Decreto-Lei Estadual nº 148, de 17 de dezembro de 1938, o Distrito de Santo Antônio do Chiador passou a denominar-se Chiador.

Em 1939-1943, o Distrito de Chiador figura igualmente no Município de Mar de Espanha - assim permanecendo no quadro fixado pelo Decreto Lei Estadual nº 1058, de 31 de dezembro de 1943 que fixou o quadro territorial para vigorar no quinquênio 1944-1948, bem como no fixado pela Lei nº 336, de 27-XII-1948 para vigorar em 1949-53.

Elevado à categoria de município pela Lei nº 1039, de 12-XII-1953, que fixou o quadro territorial para 1954-58, composto dos Distritos de Chiador e Penha Longa, comarca de Mar de Espanha.

Fonte: Biblioteca IBGE

3.2 – Estação Ferroviária de Chiador

A Estação Ferroviária de Chiador foi inaugurada em 1869 no antigo povoado de Santo Antônio dos Crioulos. O nome Chiador é atribuído ao chiado que as corredeiras faziam no rio Paraíba e que eram ouvidos por ali - o rio ficava a cerca de 500 metros da estação - no ramal de Porto Novo da E. F. Dom Pedro II.

A estação é considerada a primeira inaugurada em solo mineiro (na verdade, a estação de Santa Fé, também no município, tem a mesma data de inauguração), anterior mesmo às estações da linha do Centro da Central do Brasil, aberta um ano mais tarde.

Em 1960, como todo o antigo ramal de Porto Novo, a estação passou para o controle da Leopoldina. Apesar de ainda ter uma linha operacional passando por ela - transporta cargueiros de minério - está em ruínas, embora tenha sido tombada em abril de 2003 pelo município de Chiador.

Promotora Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

Está situada a 4,5 km da sede do município, totalmente isolada, o que dificulta a sua conservação. Mas em tempos não tão remotos, quando ainda funcionavam os trens de passageiros da Central e depois da Leopoldina, a estação era o centro das festas, mesmo sendo tão afastada da cidade.

Segundo André Colombo, pesquisador da Fundação Cultural Chico Boticário, sediada em Rio Novo, MG, a Estação de Chiador foi construída com recursos do império brasileiro em parceria com companhias inglesas.

"Há poucos meses, a prefeitura local demonstrou interesse em adquirir concessão sobre o imóvel, ainda nas mãos da Rede. Segundo informou o assessor de Infra-estrutura e Desenvolvimento da Prefeitura, Jean Carlos Mariota de Araújo, a estação de Chiador encontra-se há anos como está hoje, deteriorando um pouco mais a cada ano e tendo material furtado pelos vizinhos. Enquanto a negociação com o proprietário não sai do papel, o imóvel fica sem cuidados tanto com a restauração quanto com a futura preservação" (A Tribuna de Minas, 6/12/2006)."



Figura 02 - A estação de Chiador quando ainda funcionava e ainda inteira.
A foto é de 1948.

Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_auxiliar/chiador.htm

4 – ANÁLISE TÉCNICA

A Estação Ferroviária de Chiador encontra-se localizada a aproximadamente 4,5 km da sede da cidade de mesmo nome, na estrada que liga a mesma a Penha Longa e Três Rios, que está sendo asfaltada. Coordenadas geográficas S22°02'36.6" W043°03'32.9".

Seu entorno é composto pela edificação do antigo laticínio da cidade e duas edificações de uso residencial, sendo uma de estilo colonial e outra contemporânea. Nas proximidades há uma capela de arquitetura simples e características neogóticas.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico



Figura 03 – Vista aérea da estação e seu entorno. Estação destacada pela seta vermelha. Fonte: Google Maps, acesso em março de 2010.



Figura 04 – Edificação colonial no entorno.



Figura 05 – Capela no entorno.



Figuras 06 e 07 – Edificação do laticínio no entorno.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

O imóvel foi tombado pelo município através do Decreto Municipal nº 09/2003, de 10 de abril de 2003.

Encontra-se em processo de arruinamento, situação já existente desde antes do tombamento. Em estilo neoclássico, foi construída em alvenarias de pedra e cal e a cobertura se desenvolvia em duas águas com estrutura de ferro e vedação em telhas curvas. A plataforma de embarque possui pilares e estrutura trabalhados em ferro, cobertura em meia água e piso de pedras.

Há plataforma do outro lado da linha férrea, com 22 metros de comprimento e aproximadamente 4,5 metros de largura. Possui pilares e vigas também em ferro e cobertura desenvolvendo-se em duas águas. O piso também é em pedra.

De partido retangular, desenvolve-se de forma alongada, paralela à linha férrea. Possui 7 metros de largura e aproximadamente 50 metros de comprimento. No centro localizavam-se os armazéns e nas laterais dois torreões, sendo um deles a Casa do Agente e o outro abrigava espaços de apoio à Estação Ferroviária.

Os vãos possuem vergas retas e as vedações eram em esquadrias de madeira. Há óculos nas empenas dos dois torreões laterais e o nome da estação gravado em relevo em uma das fachadas transversais.

Atualmente o imóvel encontra-se totalmente abandonado, exposto às ações das intempéries e de vandalismo, como a retirada das pedras por parte de alguns moradores vizinhos ao local. Encontra-se em ruínas, restando no local as alvenarias de pedras, pilares, vigas e estruturas de ferro das plataformas, piso em pedra das plataformas.

O telhado e as esquadrias não existem mais, assim como o piso do segundo pavimento dos torreões laterais. No interior da edificação há muito entulho resultante do arruinamento.

As alvenarias de pedra encontram-se aparentes em vários locais e o reboco restante apresenta-se solto, com fungos e bolor. Algumas já arruinaram deixando as pedras soltas pelo terreno.

As poucas telhas ainda existentes na plataforma estão quebradas e a estrutura metálica apresenta portos de oxidação.

Há crescimento de vegetação no entulho existente no interior da edificação e nas paredes de pedra, contribuindo com o desprendimento das mesmas e aceleração do arruinamento. O terreno adjacente foi limpo recentemente pela prefeitura local, mas devido as constantes chuvas favorecem o crescimento rápido da vegetação.



Figura 08 – Vista geral da estação.



Figura 09 – Torreão lateral direito.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico



Figura 10 – Plataforma isolada.



Figura 11 – Fachada frontal.



Figura 12 – Início dos trabalhos de escoramento.



Figura 13 – Torreão esquerdo em processo de arruinamento.



Figura 14 – Estrutura metálica da cobertura da plataforma.



Figura 15 – Interior da edificação.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico



Figuras 16 a 18 – Interior da edificação.

Em 01 de dezembro de 2009 foi assinado Termo de Compromisso objetivando a proteção e preservação da Estação Ferroviária de Chiador, definindo obrigações para cada um dos signatários, ou seja, município de Chiador, SPU e Iphan.

Conforme é informado nos autos, a prefeitura local não possui recursos necessários para elaboração de um projeto e obras de restauração do imóvel, entretanto tem interesse de utilizar o espaço.

Através do convênio firmado entre a Prefeitura de Chiador, o instituto Metodista Bennett e o Movimento de Preservação Ferroviária, foi elaborado um projeto preliminar de restauração e requalificação da Estação Ferroviária de Chiador, denominado Projeto Estação Cidadania de Chiador. Este projeto prevê a utilização do prédio da Estação, com restauração conforme a arquitetura original, e da área de entorno, com construção de novos prédios e áreas de lazer livres e descobertas. O valor orçado para execução dos serviços foi R\$3.399.705,00 (três milhões trezentos e noventa e nove mil setecentos e cinco reais). Entretanto, em contato com a Secretária de Educação e Cultura do município de Chiador, a sra Maximina Maria Pereira Itaboraí, este projeto é muito extenso e complexo e a mesma acredita que isto dificulta a obtenção de recursos para restauração do prédio da Estação Ferroviária.

Também nos foi informado que há tentativas de obtenção de recursos para restauração junto a algumas empresas, como Furnas Centrais Elétricas, por exemplo, entretanto ainda não obtiveram nenhum retorno.

Pelo que pudemos verificar na data da vistoria, houve atraso no cumprimento das cláusulas acordadas pelas partes, conforme Termo de Compromisso assinado em dezembro de 2009. Somente em março de 2011 foram iniciadas as obras de escoramento das alvenarias da estação, tendo sido concluídas em maio do corrente ano. O terreno adjacente já havia sido limpo, entretanto, devido às constantes chuvas, a vegetação cresceu rapidamente. A limpeza do imóvel estava sendo realizada para possibilitar a instalação das escoras de madeira.

Segundo informações prestadas pelos trabalhadores que se encontravam no local e pela senhora Maximina, o projeto e as obras de escoramento estavam sendo acompanhados pelo engenheiro da Prefeitura de Chiador, o sr Marco Antônio, seguindo as orientações da Nota Técnica nº 65/2010, do Setor Técnico desta Promotoria.

Promotora Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

Não foi possível na data da vistoria verificar a correta execução do escoramento das alvenarias, uma vez que estavam se iniciando. O engenheiro responsável e ou o projeto não se encontravam no local para verificação e/ou orientação.

Entretanto, foram encaminhadas pelo engenheiro responsável, fotografias após a conclusão das obras de escoramento, onde foi possível verificar que foram cumpridas as orientações constantes na Nota Técnica nº 65/2010 do Setor Técnico desta Promotoria.



Figuras 19 e 20 – Imagens do escoramento realizado.

5 – FUNDAMENTAÇÃO

Patrimônio cultural é o conjunto de todos os bens, materiais ou imateriais, que, pelo seu valor próprio, devam ser considerados de interesse relevante para a permanência e a identidade da cultura de um povo. O patrimônio é a nossa herança do passado, com que vivemos hoje, e que passamos às gerações vindouras.

A identidade de uma população se faz, também, através da preservação do Patrimônio Cultural. Este patrimônio deve ser visto como um grande acervo, que é o registro de acontecimentos e fases da história de uma cidade. O indivíduo tem que se reconhecer na cidade; tem que respeitar seu passado.

A edificação em questão possui valor cultural¹, 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. Além disso, trata-se de primeira Estação Ferroviária construída em solo mineiro e inaugurada por D. Pedro II. Sua importância foi reconhecida pelo município ao realizar o tombamento no ano de 2003.

Apesar de toda sua importância, o imóvel encontra-se em precário estado de conservação. Acredita-se que um conjunto de fatores contribuiu com a deterioração do imóvel, entre eles a exposição dos materiais construtivos às intempéries e ações de vandalismo, a antiguidade da edificação, a falta de uso. Além disso, houve omissão dos

¹ “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.

Promotora Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

responsáveis pelo imóvel e do poder público, autor do tombamento, que deixaram de praticar ações de conservação² preventiva e manutenção³ permanente no bem edificado.

Muito já se perdeu, permanecendo no local algumas alvenarias de pedras, pilares, vigas e estruturas de ferro das plataformas, piso em pedra das plataformas. Entretanto, o que se percebe é que apesar do estado de deterioração avançado do imóvel, estas alvenarias remanescentes têm resistido à exposição às intempéries ao longo de vários anos, sendo imprescindível a sua manutenção e recuperação.

6 - CONCLUSÕES

Dados os fatos citados acima, é urgente a restauração da Estação Ferroviária de Chiador, que já se encontra em estado de abandono há vários anos.

Conforme já dito acima, algumas medidas emergenciais já foram realizadas no imóvel, como a capina na área de entorno e início da limpeza interna e obras de escoramento. Sobre as medidas emergenciais necessárias, sugere-se:

- A capina na área do entorno deverá ser realizada com frequência, uma vez que devido às constantes chuvas há crescimento rápido da vegetação.
- Sobre as obras de escoramento, verifica-se que foram seguidas as orientações prestadas por este Setor Técnico através da Nota Técnica nº 65/2010. O engenheiro responsável pelo projeto e obra deverá emitir a ART (Anotação de Responsabilidade Técnica) dos serviços prestados.
- Na limpeza interna do imóvel, todo material original encontrado que seja passível de aproveitamento deverá ser armazenado em local seguro para sua futura utilização nas obras de restauração.
- Deverá haver vigilância constante no local, 24 horas, para coibir as ações de vandalismo.

Sobre o projeto de restauração da edificação:

- Deverá ser elaborado projeto de restauração da edificação, podendo-se optar pela manutenção do conjunto em seu estado de ruína ou prevendo a restauração do prédio conforme suas características originais, para abrigar um novo programa arquitetônico, buscando não comprometer a integridade e autenticidade da estação. Devem ser respeitadas as recomendações da Carta de Atenas⁴, onde é sugerido que nas intervenções em

² Conservação : intervenção voltada para a manutenção das condições físicas de um bem , com intuito de conter a sua deterioração. Instrução Normativa nº 1/2003 – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN.

³ Manutenção : operação continua de promoção das medidas necessárias ao funcionamento e permanência dos efeitos da conservação . Instrução Normativa nº 1/2003 – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN

⁴ Documento elaborado durante o Congresso internacional de arquitetura moderna, realizado em Atenas, em Novembro de 1933. “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.”

Promotora Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

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.

- É importante que o projeto atenda aos anseios da população local e seja viável financeira, ambiental e socialmente. Também é necessário facilitar o acesso ao local, para que seu uso seja efetivo.
 - O projeto deverá ser elaborado seguindo as normas do Iepha ou a metodologia exigida pelos editais das Leis de Incentivo à Cultura, devendo conter, pelo menos, o levantamento cadastral, levantamento topográfico, levantamento fotográfico, diagnóstico com representação gráfica e a proposta de intervenção, com projeto arquitetônico, estrutural e complementares, além do memorial descritivo. Numa segunda etapa deverá ser elaborado o projeto executivo contendo representação gráfica e planilha orçamentária.

Quanto às alvenarias de pedra, as mesmas apresentam níveis diferenciados de degradação. Algumas peças começam a se danificar e ter sua função estrutural comprometida, principalmente devido à ação de agentes de origem química, física e biológica, em ação isolada ou conjunta.

Inicialmente, é necessário detectar as causas de deterioração para eliminá-las ou minimizá-las na medida do possível. Deve-se identificar os materiais empregados na edificação, efetuar um rigoroso levantamento de todas as patologias que estão afetando a obra, realizar o reconhecimento da influência dos agentes atmosféricos e ambientais no processo de deterioração da pedra e, quando se suspeita da influência de ataque biológico no processo de deterioração da pedra, os agentes biológicos (algas, bactérias, fungos, plantas, etc.) também devem ser analisados.

As principais operações de tratamento inerentes à conservação da cantaria são⁵:

- Limpeza – remoção de todas as substâncias que efetivamente causam o processo de deterioração da pedra ou contribuem para isso.
- Reconstituição - consiste na reconstituição das perdas ocorridas, através da aplicação de pedras com as mesmas características físicas da original.
- Consolidação – consiste na impregnação de produtos que penetram na pedra, melhorando e aumentando a coesão do material alterado em seu substrato, resultando na melhor resistência aos processos de deterioração.
- Proteção - pode ser feita através do uso de produtos químicos ou de uma efetiva ação externa para eliminar as fontes de degradação da pedra.
- Devem ser utilizadas técnicas de consolidação e recomposição estrutural visando a estabilidade do bem e sua permanência por outro longo período.

É importante lembrar que estes trabalhos devem ser realizados por profissionais com comprovada capacitação técnica, para que ocorra uma correta escolha das técnicas a serem utilizadas e que as intervenções sejam bem executadas.

Quanto à vegetação existente nas paredes de pedras, a existência da mesma fragiliza a estrutura podendo também danificar as fundações. Deste modo, as espécies arbustivas crescentes nas alvenarias, cimalthas, interior e terreno adjacente à edificação devem ser cautelosamente removidas. Entretanto, ressalta-se que esta vegetação deve ser removida de forma controlada, retirando apenas as espécies de porte e características que prejudiquem a

⁵ Manual de conservação de cantarias – Programa Monumenta.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

estrutura da edificação, sugerindo-se sua manutenção em alguns trechos para preservar o caráter antigo e transpositor do tempo.

7 - ENCERRAMENTO

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

Segue este laudo em 11 (onze) folhas, todas rubricadas, sendo a última assinada e datada.

Belo Horizonte, 23 de maio de 2011.

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