



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

LAUDO nº 29/2008

LAUDO DE VISTORIA E CONSTATAÇÃO DE VALOR CULTURAL

1 – CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

Foi solicitada pela Coordenadoria das Promotorias de Justiça de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico de Minas Gerais a realização de vistoria técnica na locomotiva Maria Fumaça, localizada na Praça do Areão, na cidade de Itabira, com a finalidade de verificar o estado de conservação do bem cultural.



Figura 01 - Mapa de localização

2 – METODOLOGIA

Para elaboração do presente Laudo de Vistoria foram usados os seguintes procedimentos técnicos: Inspeção “in loco” no bem cultural, objeto deste laudo; consulta ao Plano de Inventário de Patrimônio Cultural do município de Itabira.

3 – HISTÓRICO DO BEM CULTURAL

No dia 02 de dezembro de 2008, a Arquiteta Andréa Lanna Mendes Novais e a Historiadora Karol Ramos Medes Guimarães, analistas do Ministério Público do Estado de Minas Gerais,



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

realizaram uma vistoria técnica no Conjunto Paisagístico da Praça do Areão, onde está localizada a Maria Fumaça, na cidade de Itabira – MG.

3.1- Breve histórico do Município de Itabira¹

A ocupação do município de Itabira dá-se nas duas primeiras décadas do século XVIII. Segundo relato do cônego Raimundo Trindade, por volta de 1705, padre Manoel do Rosário e João Teixeira Ramos descobrem ouro de aluvião nas proximidades do Córrego da Penha. A partir de então, ergue-se uma capela e logo após, as primeiras casas, pertencentes aos exploradores do ouro. Assim como em todo lugarejo minerador, o povoado se inicia no entorno da igreja e próximo desse córrego.

Em 1720, os irmãos Farias de Albernaz “paulistas de espírito arrojado”, já estavam estabelecidos nas minas do Itambé, ao norte de Itabira. Nas suas expedições encontraram, em uma nascente, que denominaram Fonte de Prata, grande quantidade de ouro. O que poucos sabiam é que o solo, rico em minério de ferro, traria mais progresso que o ouro, no entanto a Coroa Portuguesa proibia qualquer exploração e beneficiamento daquele metal.

Paralelas a extração aurífera, surgem as primeiras explorações do minério de ferro que, a partir de 1808, são liberadas pela Coroa Portuguesa. O isolamento, devido a distância e às dificuldades de transporte, permite o desenvolvimento das forjas que, em 1817, somam 13. Inicialmente a fabricação de ferro era caseira e rudimentar com o ferro forjado em pequena quantidade. A nova atividade, pouco a pouco, substituiu a exploração do ouro, que em meados do século XIX, começa a acabar.

A fábrica do Girau, inicialmente chamada Girau dos Torres, foi uma das fábricas mais conhecidas do século XIX em Itabira. Durante mais de um século, a partir de 1813, produziu ferramentas para indústria do ouro e para agricultura e também armas para guerra. As minas subterrâneas de ouro eram uma das grandes consumidoras de ferro. A proximidade de outros centros mineradores importantes desempenhou importante papel na aglomeração das forjas em Itabira e outras cidades da região central de Minas.

Em 1825, o povoado é elevado a categoria de freguesia. Surge a necessidade de um templo maior para suprir a demanda demográfica. Por ser uma região de topografia acidentada, o crescimento urbano dá-se nos locais mais próximos das áreas de mineração e nas estradas de acesso ao povoado, em vista da posição comercial. No encontro das ruas formam praças irregulares e mal-alinhadas e os grandes sobrados fazem parte da paisagem urbana, juntamente com igrejas, chafarizes, hospital e teatro. No ano de 1833, o povoado é elevado a categoria de vila, recebendo finalmente o título de cidade, em 1848. Isso a torna independente de Caeté, a quem até então, respondia administrativamente.

No início do século XX, começam os investimentos estrangeiros; europeus e norte-americanos; determinados a explorar o minério de ferro. Uma empresa de capital inglês, a Brazilian Hematite Syndica, é a primeira a se instalar no município, em 1909. Um ano depois, essa empresa

¹ Para elaboração do breve histórico foram utilizadas as seguintes fontes: BARBOSA, Waldemar de Almeida. Dicionário Histórico-Geográfico de Minas Gerais. Editora Itatiaia Ltda, 1995. Atlas de Itabira. Prefeitura Municipal de Itabira, 2006.





MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

passa a ser a Itabira Iron Ore Company Limited. Ao término da 1ª Guerra Mundial o controle dessa indústria passa para as mãos de investidores europeus e norte-americanos, liderados pelo empresário americano Percival Farquhar. Nesse período, Percival tem como objetivo "implantar um complexo siderúrgico e manter um sistema integrado mina-ferrovia-porto".

3.2- Breve histórico da locomotiva Maria Fumaça e da Praça do Areão.

O Conjunto Arquitetônico e Paisagístico do Areão foi projetado pela arquiteta Dayse Barbosa Viana. O Conjunto é composto do edifício do Areão, praça, uma quadra poliesportiva e uma vila. A construção do edifício se deu, devido à uma campanha liderada pelos itabiranos com o apoio do poeta Carlos Drummond de Andrade, do escritor João Camilo de Oliveira Torres e de José Hindemburgo Gonçalves, que teve início em dezembro de 1954. O edifício foi construído para abrigar a Superintendência da empresa Cia Vale do Rio Doce, sendo inaugurado em julho de 1965. Em 1995 o complexo foi vendido para a Prefeitura Municipal de Itabira.

A praça é uma ampla área gramada de declive suave, com jardins esparsos. A praça é circundada pela rodovia de acesso à cidade, pela Rua do Areão e pela Avenida Rio Doce. No centro da praça encontramos uma escadaria que gera uma plataforma onde foi instalado uma das primeiras locomotivas à carvão, quando transportava o carregamento de minério de ferro na ferrovia Vitória-Minas e esta locomotiva possui um arco de aço que a emoldura.

A Maria Fumaça foi fabricada na década de 40 e instalada na Praça do Areão desde 1990. A locomotiva a carvão operou de 1945 a 1960 e foi uma das primeiras máquinas a transportar o minério extraído pela Vale de Itabira até o porto de Tubarão.

Depois de desativada, a mineradora Vale decidiu colocá-la nos jardins em frente aos escritórios de administração da empresa que hoje pertence à prefeitura municipal e uma instituição de ensino. O espaço, antes particular, se tornou aberto ao público ao ser transformado em praça.

O conjunto arquitetônico e paisagístico do Bairro Areão foi tombado pelo Decreto Municipal 2050/1998 com outros bens culturais, sendo encaminhado para o IEPHA para fins de pontuação no ICMS cultural no ano de 2000, exercício 2001. Entretanto, apesar da importância da Praça e da locomotiva, o espaço encontra-se abandonado e exposto à ação dos vândalos.

4 - ANÁLISE TÉCNICA



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



Figura 02 – Vista aérea da Praça do Areão, com Maria Fumaça ao centro.

Análise do estado de conservação da praça

Atualmente a conservação da praça é de responsabilidade da Prefeitura Municipal e Itaúna, feita pela empresa de conservação denominada Itaurb, que disponibiliza um funcionário que é responsável pela limpeza e conservação dos canteiros.

Falta manutenção nos canteiros da praça, cuja vegetação precisa de poda. Há plantas invasoras no piso de bloquetes, que também apresenta muitas sujidades aderidas. Há pichações em alguns canteiros no interior da praça.



Figura 03 – Grama necessitando de poda.



Figura 04 – Plantas invasoras no piso de bloquetes.



Figura 05 – Pichações nos canteiros.

Quanto aos pisos, há emendas no piso de pedra São Tomé, que também se encontra com muita sujidade aderida. Algumas tampas de caixas de passagem não existem mais, deixando lacunas no piso, podendo causar acidentes. Alguns degraus das escadas estão quebrados.



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

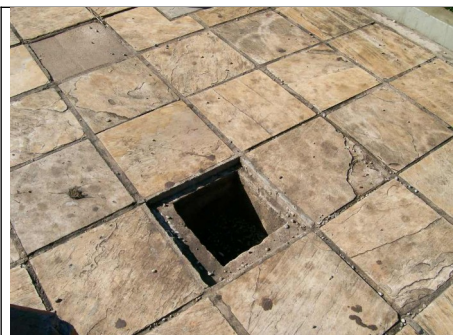


Figura 06 – Ausência da tampa da caixa de passagem.



Figura 07 – Degraus quebrados.



Figura 08 – Emendas no piso de pedra São Tomé.

Quanto ao mobiliário urbano, devido a falta de lixeiras (não foi verificada a presença de nenhuma lixeira no local), há bastante lixo no ambiente interno da praça. Vários bancos estão quebrados, com as ferragens expostas e com descolamento da camada pictórica.

As luminárias existentes junto à escada de acesso à locomotiva estão quebradas e sem lâmpadas.

O arco metálico existente sobre a locomotiva encontra-se com inscrições, pichações e trechos oxidados, com descolamento da camada pictórica.

A corrente anteriormente existente em torno da locomotiva, objetivando a proteção da mesma, já não existe mais.

A tela existente junto a uma das escadas de acesso encontra-se deteriorada.



Figura 09 – Banco em mau estado de conservação.



Figura 10 – Luminárias quebradas e sem lâmpadas.



Figura 11 – Sacos de lixo depositados no interior da praça.



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

Figura 12 – Oxidação do arco metálico.	Figura 13 – Inscrições no arco metálico.	Figura 14 – Ausência da corrente de proteção da locomotiva.	Figura 15 – Tela com falhas.

Análise do estado de conservação da locomotiva

A locomotiva encontra-se situada num ponto central da praça, em local de destaque, sobre um platô, cujo acesso se dá através de escadas nos quatro lados. Está implantada sobre um leito de pedriscos e sob um arco em estrutura metálica.

Não há acessibilidade aos portadores de deficiência, pois não há rampas de acesso à locomotiva, apenas escadas. Não há guarda-corpos juntos às escadas.

Há sinais de vandalismo na locomotiva, com várias inscrições e pichações. Alguns pedriscos existentes na base da locomotiva foram lançados na mesma e estão presentes nas suas engrenagens e no seu interior.

Figuras 16 e 17 – Pichações e inscrições.	Figura 18 – Pedriscos no interior da locomotiva.

Há vários trechos com descolamento da camada pictórica, oxidados e com perda de material devido à oxidação e corrosão. Em alguns locais há musgos, devido à presença de umidade. Há trechos com descolamento dos letreiros.



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



Figura 19 – Oxidação e descolamento da camada pictórica.



Figura 20 – Presença de musgos devido à umidade.



Figura 21 – Perda de material devido a oxidação e corrosão.



Figura 22 – Oxidação e corrosão.



Figura 23 – Descolamento dos letreiros.

O bico da locomotiva encontra-se com a madeira deteriorada e há emenda na tubulação existente junto a este. Os faróis encontram-se oxidados, sem lâmpadas e sem vidros.



Figura 24 – Madeira deteriorada no bico da



Figura 25 – Emenda em



Figura 26 – Farol sem



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

locomotiva.	tubulação.	vidro e sem lâmpadas.
-------------	------------	-----------------------

Na parte interna da locomotiva, devido ao constante acúmulo de água e à exposição às intempéries, houve deterioração do piso, que se encontra oxidado e com perda de material devido à corrosão. Há colônia de insetos na lataria da locomotiva.



Figuras 27, 28 e 29 – Parte interna da locomotiva.



Figura 30 – Colônia de insetos.

Há no ambiente da praça um “Analisador de concentração de partículas totais em suspensão”, que são equipamentos instalados pela Vale para monitoramento da qualidade do ar. O equipamento fica protegido por tela metálica e destaca-se dentro do ambiente da praça pelo fato de estar todo cercado e por se configurar em um elemento vertical num local praticamente plano.



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



Figuras 31 e 32 – “Analisador de concentração de partículas totais em suspensão” instalado dentro da área da Praça.

5 – CONCLUSÕES

A importância do conjunto Paisagístico do Areão, que inclui a Praça do Areão e a locomotiva, teve sua importância reconhecida pelo poder público quando realizado o seu tombamento.

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.

Apesar disto, o local encontra-se abandonado e a locomotiva em avançado estado de degradação. A locomotiva necessita urgentemente de restauração² e a Praça deverá receber obras de conservação³ e manutenção⁴. **Para que ocorra a permanência e a preservação de um bem, é necessário atribuir uso ao mesmo, compatível com suas características, e a população deve ser estimulada a usufruir o espaço. Senão, de nada adiantará a iniciativa de resgatar o monumento enquanto exemplar do passado e inseri-lo no presente para, através de sua funcionalidade, alcançar os tempos futuros.** Por isto, são necessárias algumas intervenções no local, que deverão ser definidas em projeto e serem aprovadas pelo órgão de preservação competente. São elas:

² Conjunto de intervenções de caráter intensivo que, com base em metodologia e técnica específicas, visa recuperar a plenitude de expressão e a perenidade do bem cultural, respeitadas as marcas de sua passagem através do tempo. Instrução Normativa nº 1/2003 – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN.

³ 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

⁴ Operação contínua 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.



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

- Deverão ser instalados no local mobiliário urbano⁵ adequado (bancos, lixeiras, etc) com design apropriado;
- Deverá ser promovida a acessibilidade dos deficientes ao local onde está instalada a locomotiva, prevendo a construção de rampas e instalação de corrimãos, entre outras intervenções necessárias;
- Constante poda e manutenção da vegetação dos canteiros;
- Manutenção dos pisos, com retirada de plantas invasoras, lavagens periódicas para evitar a adesão de sujeira, substituição de peças faltantes ou deterioradas;
- Manutenção e substituição de peças faltantes ou deterioradas das luminárias existentes nas escadas;
- Deve-se verificar as causas da oxidação da estrutura metálica em arco existente na praça e procurar soluções para solucionar o problema;
- Deverá haver policiamento ou constante monitoramento no local, através de câmeras, por exemplo, buscando evitar o vandalismo;
- Deverá ser verificada a possibilidade de transferência dos equipamentos instalados no interior da praça para monitoramento da qualidade do ar para outro local, buscando preservar a harmonia e a ambiência do interior da praça. Devem ser preservadas as características ambientais, culturais e históricas que fazem parte do conjunto, uma vez que a área é de interesse ambiental e paisagístico;
- Sugere-se a previsão de arborização no interior da praça, de forma a garantir a estabilidade climática por meio da diminuição da temperatura e aumento da umidade do ar, melhoria das condições do solo urbano e do ciclo hidrológico e o aumento da diversidade e quantidade da fauna. Ainda, confere identidade e qualidade aos espaços, criando referenciais simbólicos ou reforçando aqueles já existentes.

Quanto à locomotiva, é urgente a restauração devido a oxidação e corrosão da estrutura metálica. **Deverão ser restaurados tanto os componentes estéticos quanto as partes mecânica e estrutural, sempre adotando-se como norma a restauração mais apurada e fiel possível.**

É necessário busca de recursos para promover a restauração, que poderá ser patrocinada por empresas, pela própria Prefeitura ou através das Leis de Incentivo à Cultura. A Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, organização da sociedade civil de interesse público – OSCIP - mantém uma oficina de restauração de locomotivas na sua regional de São Paulo. Esta Oscip foi responsável pela restauração da locomotiva que faz o trecho Ouro Preto – Mariana e tem larga experiência em restauração do patrimônio ferroviário. Segundo o diretor e coordenador da operação na cidade de São Paulo, o Sr. Sidnei Gonçalves, a organização poderá fazer o orçamento de restauração da locomotiva, que poderá ser realizada no próprio local. Para isto será necessária uma visita ao local para verificação dos trabalhos que deverão ser realizados. Os contatos do Sr. Sidnei são : telefone 011 97552727 e e-mail sidnei@abpfsp.com.br.

Enquanto não são realizadas as intervenções de restauração, sugere-se como medidas preventivas:

⁵ Conjunto de equipamentos localizados em áreas públicas de uma cidade destinados à prestação de serviços, à comodidade e ao conforto exterior dos habitantes, que podem ser autofinanciados pela publicidade e que têm como preocupação a qualidade da vida social e respeito ao meio ambiente.



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

- Aplicação de banho de óleo queimado nas partes metálicas da locomotiva, que retarda a ação da ferrugem e da corrosão;
- Cobertura da locomotiva com lona ou outro material impermeável, evitando ação das intempéries e conseqüente aceleração da degradação.

Após a restauração, é aconselhável que seja projetado abrigo coberto para proteção da locomotiva buscando protegê-la do sol e das intempéries, o que irá conferir ao bem uma sobrevida muito maior. É necessário isolar a relíquia do acesso do público, buscando evitar o vandalismo e degradação do bem. Todos os projetos deverão ser elaborados por profissionais habilitados e deverão receber a anuência do órgão de proteção do patrimônio, que também deverá acompanhar a realização de todos os trabalhos.

6- ENCERRAMENTO

Sendo só para o momento, colocamo-nos à disposição para outros esclarecimentos. Segue este laudo, em 10 (dez) folhas escritas em um só lado, todas rubricadas e a última datada e assinada.

Belo Horizonte, 11 de dezembro de 2008.

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

Karol Ramos Medes Guimarães
 Analista do Ministério Público – Historiadora – MAMP 3785