

**Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico**

**LAUDO TÉCNICO nº 06/2012**

**1 - CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES**

Em atendimento ao requerimento da Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico de Minas Gerais, no dia 01 de março de 2012 foi realizada vistoria técnica no Viaduto das Almas e seu entorno pelas analistas do Ministério Público Andréa Lanna Mendes Novais, arquiteta, e Neise Mendes Duarte, historiadora.

Este laudo técnico tem como objetivo avaliar o valor cultural do viaduto e seu entorno e o estado de conservação, além de sugerir medidas necessárias para a sua conservação.



**2 - METODOLOGIA**

Para elaboração deste laudo foram utilizados os seguintes procedimentos técnicos: Inspeção “in loco” no bem cultural, objeto deste laudo; consulta ao Procedimento de Apoio à Atividade Fim, nº 0024.11.000932-1, consulta aos documentos existentes no DNIT, entrevista com o engenheiro supervisor do DNIT Alexandre de Oliveira, entrevista com o sr Elzo Jorge Nassarala, e pesquisas na rede mundial de computadores.

**3 – HISTÓRICO DO BEM CULTURAL**

A história do Viaduto das Almas começa bem antes de sua construção, pois a ligação entre Minas Gerais e Rio de Janeiro constituía-se numa preocupação desde o período colonial. As velhas estradas e caminhos percorridos pelos primeiros exploradores do ouro eram importantes elos de ligação que levavam o metal precioso das Minas até os portos litorâneos de onde partia para o mercado europeu.

## Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

O chamado Caminho Velho que ligava Paraty no Rio de Janeiro à cidade de Vila Rica, atual Ouro Preto, tornou-se a principal rota de escoamento do ouro no século XVIII.

Em 1707 o bandeirante Garcia Rodrigues Paes iniciou a criação de uma rota alternativa para a saída do ouro de Minas Gerais. Esta rota, concluída pelo bandeirante Domingos Rodrigues da Fonseca Lima e denominada Caminho Novo, se tornaria em meados do século XIX a Estrada “União e Indústria”.<sup>1</sup>

A Estrada “União e Indústria” é uma das três etapas da BR-3 (hoje BR-040), entre Petrópolis e Juiz de Fora, cuja extensão é de 140 Km. Foi entregue ao tráfego em 1856, tendo sido pavimentada entre 1934 e 1942 pela Comissão de Estradas de Rodagem Federais, hoje Departamento Nacional de Estradas de Rodagem- DNER.

A chamada “Rio- Petrópolis” constitui-se na segunda etapa da BR-3 com uma extensão de 55 Km que foi entregue ao tráfego em 1928.

A terceira etapa da BR-3 corresponde ao trecho de maior expressão nacional com 253 Km de extensão entre Juiz de Fora e Belo Horizonte. A construção desta etapa que atravessa 13 municípios mineiros foi realizada pelo DNER e entregue ao tráfego em 1º de fevereiro de 1957.

É importante ressaltar que na década de 1920 já se discutia a construção de uma estrada de rodagem, porém tal construção significaria uma afronta à Estrada de Ferro Central do Brasil.

Foi Juscelino Kubitschek, então governador de Minas Gerais, que em 1952 se empenhou no sentido de incluir a BR-3 no programa de verbas destinadas a obras de urgência, afinal esta rodovia que ligava Rio de Janeiro, capital federal na época, e Belo Horizonte significava grande desenvolvimento para o estado.

Ao assumir a Presidência da República em 1956, Juscelino Kubitschek colocou em prática o projeto político desenvolvimentista, que implementou amplo programa de obras públicas. Foi lançado o denominado Plano de Metas que estabelecia cinco áreas prioritárias para investimentos do governo: energia, transportes, alimentação, indústria de base e educação. O célebre slogan “Cinquenta anos em cinco” sintetizava a mentalidade desenvolvimentista.

Os investimentos no transporte rodoviário brasileiro foram vultuosos durante o governo JK. A opção pelas rodovias em detrimento ao transporte ferroviário, embora tenha sido criticada por muitos, foi considerada sinônimo de progresso e de crescimento econômico para o país. A partir daí, houve uma aceleração nas obras da rodovia BR-3 que representava a integração da capital mineira ao eixo econômico nacional, sendo a primeira rodovia totalmente pavimentada do estado.

A BR-3, cuja denominação foi alterada na década de 1960 para BR-040, foi entregue ao tráfego em 1º de fevereiro de 1957, após conclusão em tempo recorde pelo DNER, cujo Diretor Geral era o engenheiro Edmundo Régis Bittencourt. Segundo matéria do periódico *Rodovia*<sup>2</sup>:

*“Concentrou-se na BR-3 a maior massa de equipamento pesado, inclusive 12 usinas de asfalto, até hoje reunida no Brasil para pavimentar uma estrada, equipamento que somente parava para*

<sup>1</sup> Matéria juntada aos autos da revista *Rodovia*, n° 206, abril de 1957.

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 16

### Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

*lubrificação. 20 firmas foram mobilizadas, mais de 50 engenheiros e mais de 8.000 trabalhadores redobram esforços e bateram todos os recordes de pavimentação entre nós, concluindo a Rodovia Presidente Juscelino Kubitschek à média de 1 Km de pavimento por dia.”*

A inauguração da rodovia foi um evento que movimentou o cenário político brasileiro. Em 1º de fevereiro de 1957, três anos antes da inauguração de Brasília que era considerada a meta síntese de seu governo, o Presidente JK, acompanhado de sua família e de uma grande comitiva, chegou a Juiz de Fora onde teve início o percurso que culminou com a chegada ao belvedere do Viaduto das Almas.



**Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico**



Figura 03- Imagem antiga do conjunto do viaduto, obelisco e restaurante.

O cortejo presidencial realizou várias paradas para que o chefe da Nação pudesse receber as homenagens da população que se aglomerava às margens da BR-3. De acordo com a edição de 1957 da revista *Rodovia*<sup>3</sup>:

*“ O júbilo da população- sinonimizado na presença de milhares de pessoas- muitas das quais vindas especialmente de Municípios bem distantes- a aplaudirem calorosamente o Presidente Kubitschek esse jubilo tinha muitos e naturais motivos. Havia gente por todos os lados, fosse na pista e nos acostamentos, fosse na crista dos cortes. Gente que se locomovera a pé, em charretes ou a cavalo...”*

O DNER havia construído um arco comemorativo na localidade denominada Barreira do Triunfo, onde o Presidente JK realizou o ato simbólico do desatamento da fita verde-amarela, abrindo oficialmente a Rodovia BR-3.

O governador de Minas Gerais neste período era Bias Fortes que entrou no cortejo presidencial a partir de Barbacena, onde esperava a comitiva no local denominado “Chácara das Irmãs” que servira de acampamento para os trabalhadores durante as obras da rodovia.

Nova parada aconteceu em Ressaquinha onde o DNER erguera um monumento em homenagem a Tiradentes, considerado o primeiro guarda rodoviário do país, uma vez que carta de D. Maria I, datada de 1781, determinava que Joaquim José da Silva Xavier fosse responsável pelo patrulhamento do Caminho Novo.<sup>4</sup>

Por volta das 15:00 horas, a comitiva presidencial chegou ao viaduto construído sobre o córrego das Almas, assim apelidado devido à crença popular de que a neblina que se formava junto ao Riacho Monjolos atraía almas que vagavam.<sup>5</sup>

O palco da solenidade oficial de abertura da Rodovia Presidente Kubitschek foi junto ao obelisco erguido no belvedere do Viaduto das Almas. Foram proferidos discursos pelas

<sup>3</sup> Ibidem, p. 17.

<sup>4</sup> Ibidem, p. 18.

<sup>5</sup> Site [www.em.com.br](http://www.em.com.br)

### **Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico**

seguintes autoridades: Comandante Lúcio Meira, Ministro da Viação e Obras Públicas, Governador Bias Fortes e Presidente JK que encerrou a cerimônia no restaurante do belvedere.

Matéria publicada pela Revista Rodovia em abril de 1957 descreve da seguinte forma a chegada de Juscelino Kubitschek ao Viaduto das Almas:

*“ ... Ao viaduto sobre o córrego da Almas chegariam 498 automóveis e ônibus da comitiva presidencial e daqueles que desejavam acompanhar o Chefe do governo na sua rota pela rodovia federal que estava sendo entregue ao tráfego.”<sup>6</sup>*

---

<sup>6</sup> Ibidem, p. 17.

**Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico**



Cerimônia da entrega ao tráfego da BR.3, realizada no belvedere do viaduto sobre o córrego das Almas

# Rodovia

ANO XVIII

ABRIL, 1957

N.º 206

★  
 NESTE NÚMERO:

RODOVIA FEDERAL BR.3, RIO-BELO HORIZONTE

**UNICA REVISTA BRASILEIRA DE TÉCNICA E DIVULGAÇÃO RODOVIA**

**Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico**

Figura 04 – Capa da revista Rodovia, de abril de 1957, ilustrando a cerimônia de entrega ao tráfego da BR 3.



Figura 05- Imagem do Governador Bias Fortes e do Presidente JK durante a solenidade de inauguração do Viaduto das Almas. Fonte: [www.uai.com.br](http://www.uai.com.br). Acesso janeiro de 2012.

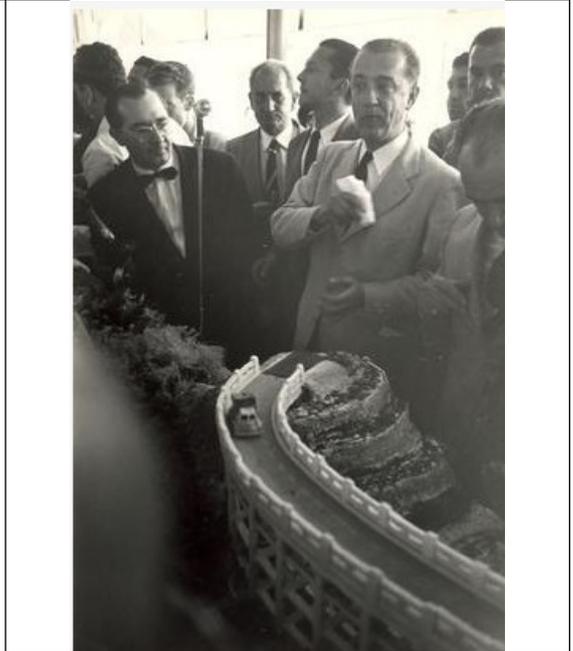


Figura 06- Imagem do Presidente JK observando a maquete do Viaduto das Almas no dia de sua inauguração. Fonte: [www.uai.com.br](http://www.uai.com.br). Acesso janeiro de 2012.

O Viaduto das Almas fica localizado a 50 quilômetros de Belo Horizonte, mais precisamente no Km 592 da atual BR-040, entre as cidades de Itabirito e Congonhas, na região central do estado de Minas Gerais. Desde sua inauguração o elevado teve sua história marcada pela ocorrência de graves acidentes, por isso muitas pessoas associam a denominação Viaduto das Almas às tragédias ocorridas no local, quando, na realidade, a denominação do viaduto originou-se do nome do córrego sobre o qual foi construído.<sup>7</sup>

A primeira morte no Viaduto das Almas ocorreu em julho de 1958, pouco mais de um ano após sua inauguração. O fazendeiro José Alves de Resende, da cidade de Entre Rios de Minas, teve sua caminhonete lançada do viaduto por um caminhão que vinha em sentido contrário. Mas outros desastres de maiores proporções marcaram a história do pontilhão. Em 13 de setembro de 1967, foram 14 vítimas fatais, incluindo Zélia Marinho, apresentadora da extinta TV Itacolomi. No dia 02 de agosto de 1969 ocorreu o mais violento dos acidentes, totalizando 30 mortos. Ambos os acidentes envolveram ônibus da empresa Viação Cometa e teve grande repercussão nacional, tornando o viaduto uma passagem temida pelos motoristas.

<sup>7</sup> Site [www.uai.com.br](http://www.uai.com.br)

**Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico**



Figuras 07 e 08- Imagens do acidente ocorrido no Viaduto das Almas em 1969, envolvendo ônibus da Viação Cometa. Fonte: [acidenteviacaocometa1969.blogspot.com](http://acidenteviacaocometa1969.blogspot.com). Acesso janeiro de 2012.

No ano seguinte a esse trágico acidente, o cantor Toni Tornardo venceu o Festival Internacional da Canção com a música *BR-3* que fazia referência ao alto índice de acidentes que ocorriam na rodovia onde se localizava o Viaduto da Almas:

*“...E a gente corre na BR-3  
E a gente morre na BR-3  
Há um crime  
No longo asfalto dessa estrada  
E uma notícia fabricada  
Pro novo herói de cada mês”*<sup>8</sup>.

Na tentativa de minimizar a imagem negativa da perigosa passagem, o Viaduto das Almas teve sua denominação alterada para Viaduto Vila Rica em 1974. No entanto, o nome Viaduto das Almas continuou sendo amplamente utilizado pela mídia e pela população em geral. Além disso, a mudança na nomenclatura não foi acompanhada de redução nas estatísticas dos acidentes que eram atribuídos à estrutura estreita e em curva acentuada do elevado, com seu abismo de 30 metros.

No início da década de 1980 começou a ser cogitada a hipótese de substituição do Viaduto Vila Rica por uma construção mais moderna e que oferecesse maior segurança aos motoristas que trafegavam pelo local.<sup>9</sup> No entanto, o primeiro projeto para construção de um novo viaduto na BR-040 ficou pronto somente em 1998 e a construção teve início no ano de 2006.

Nesse ínterim, em 1994, outro grave acidente marcou a história do Viaduto das Almas: um ônibus da empresa Adtur que transportava trabalhadores de uma mina na cidade de

<sup>8</sup> Trecho da música BR-3 de Antonio Adolfo e Tibério Gaspar.

<sup>9</sup> [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)

### Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

Itabirito foi lançado do elevado, após o choque com um caminhão. Este acidente deixou um saldo de 13 mortos.<sup>10</sup>

Decorridos 53 anos de sua inauguração, suportando um tráfego cada vez mais pesado e já contando com a presença de modernos equipamentos de segurança no trânsito, como radares e redutores de velocidade, o Viaduto das Almas foi desativado. De acordo com dados do DNIT, a BR-040 é considerada como um dos principais corredores de transporte de cargas de passageiros do Brasil e o segmento onde se localizava o Viaduto Vila Rica, contava, na época de sua desativação, com um tráfego de mais de 15 mil veículos por dia.<sup>11</sup> Segundo a Associação Brasileira de Caminhoneiros, a história do viaduto deixou a estatística de aproximadamente 200 mortes.

O novo viaduto foi construído a 2 Km do antigo Viaduto das Almas, tendo sido inaugurado em 26 de outubro de 2010 com a denominação de Viaduto Márcio Rocha Martins em homenagem a um renomado engenheiro de Minas Gerais. A nova obra, cuja inauguração foi adiada por seis vezes, devido a atrasos no cronograma de execução dos trabalhos, foi construída em linha reta, com pistas duplas e acostamentos. O novo viaduto possui 460m de comprimento por 21m de largura e traçado em linha reta.

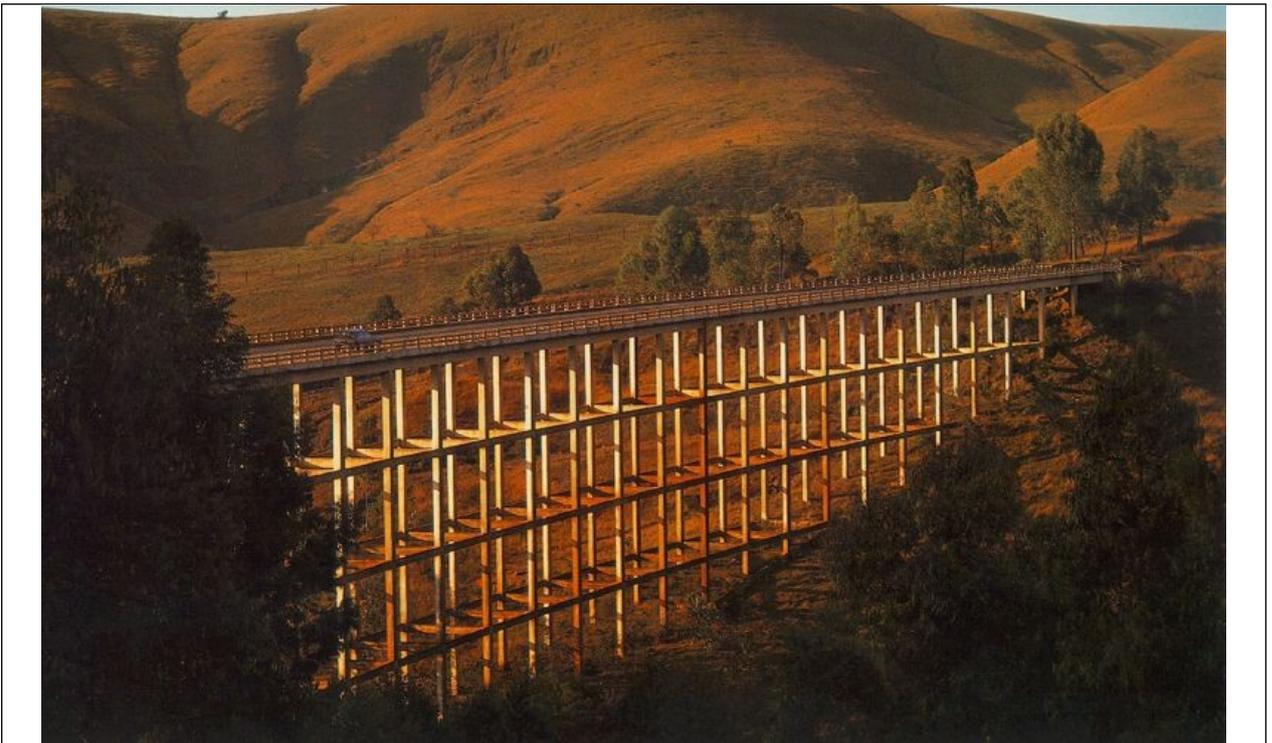


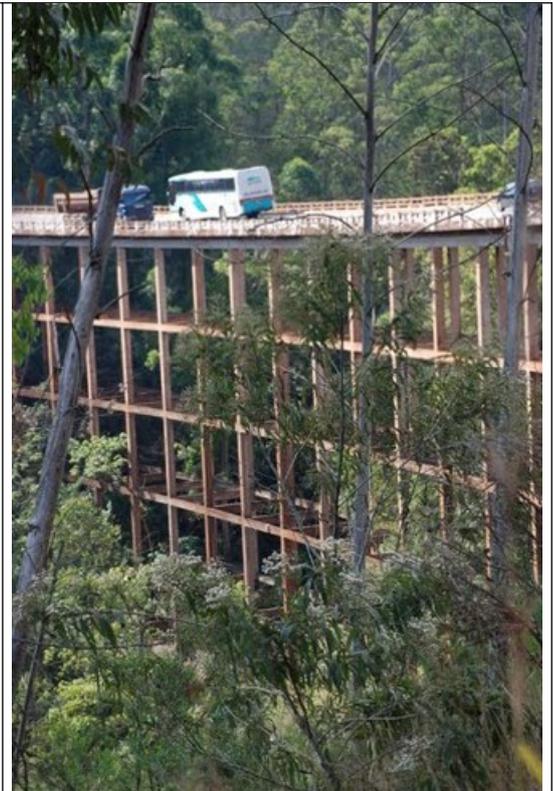
Figura 09- Viaduto Vila Rica e sua estrutura. Fonte:

<http://www2.transportes.gov.br/bit/02-rodo/9-pontes-viadutos/pontes/MG/viaduto-das-almas/viadutovilarica.htm>

<sup>10</sup> Site [viadutodasalmasoficial.blogspot.com](http://viadutodasalmasoficial.blogspot.com)

<sup>11</sup> Site [www.det.ufc.br](http://www.det.ufc.br)

**Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico**



Figuras 10 e 11- Imagens do Viaduto das Almas. Fonte: [www.panoramio.com](http://www.panoramio.com). Fotógrafo: Carlos Eugênio Ribeiro Acesso janeiro de 2012.



Figura 12- Imagem aérea do Viaduto das Almas. Fonte: [viadutodasalmasoficial.blogspot.com](http://viadutodasalmasoficial.blogspot.com). Acesso janeiro de 2012.

**Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico**



Figuras 13 e 14- Imagens da construção do novo viaduto que substituiu o Viaduto das Almas. Fontes: [www.panoramio.com](http://www.panoramio.com) e [www.em.com.br](http://www.em.com.br). Acesso janeiro de 2012.



Figuras 15 e 16 - Chico Gomes, com seu Mercedes-Benz 1957, fabricado na mesma data de conclusão do viaduto das Almas.

## V - ANÁLISE TÉCNICA

O Viaduto Vila Rica, mais conhecido como Viaduto das Almas, localizado-se na BR-040, Km 592, entre as cidades de Itabirito e Congonhas, na divisa entre os municípios de Itabirito e Ouro Preto.

Durante a vistoria e em análise às fotografias antigas, verificou-se que próximo ao viaduto há estruturas que são integrantes da sua história, pois foram construídas na mesma época. São elas: o restaurante, o monumento, além de largo com tratamento paisagístico com espelho d'água no terreno interligando a estrada, o restaurante e o viaduto. Este conjunto é denominado no projeto de “Parque do Viaduto Córrego das Almas”. No local também há sítio arqueológico, conhecido como “Pouso Belvedere”.

O Viaduto das Almas foi inteiramente projetado pelo Eng. Sérgio Marques de Souza em 1953 e foi construído pela Construtora Rabello Ltda. Trata-se de viaduto curvo em planta, com 262 metros de extensão, por 9 de largura, sendo em mão dupla. Fica a 30 metros do córrego sobre o qual foi construído. Caracteriza-se por arquitetura de estilo moderno e foi considerado uma das obras mais charmosas da época em que foi construído.

### Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

O tabuleiro possui ao todo cinco juntas de dilatação. O comprimento maior entre juntas é o central que atinge 106,6 m. A infra-estrutura é constituída de 38 pares de tubulões pré-moldados de comprimento variável, que servem de apoio a igual número de pilares de seção quadrada 50 x 50 cm. Os pilares tão numerosos deixam entre si o vão de 7 m do que resulta o comprimento de 259 m. O total de 262 m resulta da adição de dois pequenos balanços de 1,5 m que completam o tabuleiro. Segundo informações constantes na revista Rodovia, de abril de 1957, na obra foram gastos: 2.850 m<sup>3</sup> de concreto e 170 toneladas de ferro, com um custo global de Cr\$ 9.593.358,00.

Os pilares com 50 x 50 cm não poderiam alcançar a altura máxima de 30 m sem algum contraventamento. Foi então previsto um quadriculado de vigas longitudinais e transversais que dividem o espaço em baixo do tabuleiro em cubos, dando à estrutura um aspecto inteiramente original. As vigas longitudinais são todas de seção 20 x 50 cm e as transversais são ligeiramente mais altas, com 20 x 60 cm. Nos extremos do viaduto, para garantir melhor resistência às ações longitudinais, foram previstas diagonais que aumentam consideravelmente a rigidez da mesoestrutura<sup>12</sup>.

A edificação do restaurante e o monumento foram projetados pelos arquitetos Philuvio Rodrigues Filho e Victor Canogia Barboza<sup>13</sup> em 22/05/1956, tendo sido aprovado pelo Conselho Rodoviário Nacional, cujo presidente era Jerônimo Monteiro Filho, em 03/10/1956. A edificação do restaurante possui área construída de 330,00 m<sup>2</sup>, distribuídas em varanda, sala de estar, salão do restaurante, copa, cozinha, despensa, sanitários, depósito e quarto. De características modernistas, possui cobertura inclinada com vedação em telhas “eternite” e telhas de vidro sobre jardim interno. As fachadas frontal e posterior possuem grandes esquadrias metálicas com vedação em vidro para descortinar a bela paisagem existente. Algumas alvenarias são revestidas por pedras e o piso interno atualmente é revestido em ardósia.

Fazendo a ligação entre a edificação do restaurante ao monumento, há um grande painel de concreto armado, revestido por cerâmica e pastilhas coloridas formando desenhos geométricos. O projeto do painel é de Rubem Mauro Ludolf<sup>14</sup>. O painel avança 24 metros além da edificação do restaurante e possui a altura de 2,10 metros.

O monumento é um obelisco que se localiza defronte ao painel de pastilhas de vidro em seu trecho final, interligado a este por platibanda em laje plana e formato trapezoidal. Provavelmente em concreto armado, possui altura de 18 metros, largura variando entre 15 e 80 centímetros e espessura de 15 centímetros.

A autoria do projeto paisagístico é desconhecida, mas em análise às imagens antigas, percebe-se que era composto por canteiros em formas sinuosas, local para estacionamento de veículos e espelho d'água.

O Sítio Arqueológico “Pouso do Belvedere”, localizado entre o restaurante modernista e a antiga “parada do pão com lingüiça” é constituído por vestígios de um antigo pouso de

<sup>12</sup> Texto extraído do livro: PONTES, VIADUTOS E PASSARELAS NOTÁVEIS de Augusto Carlos de Vasconcelos e de pontes e viadutos Brasil - Autor: Mercedes Benz do Brasil - S.A

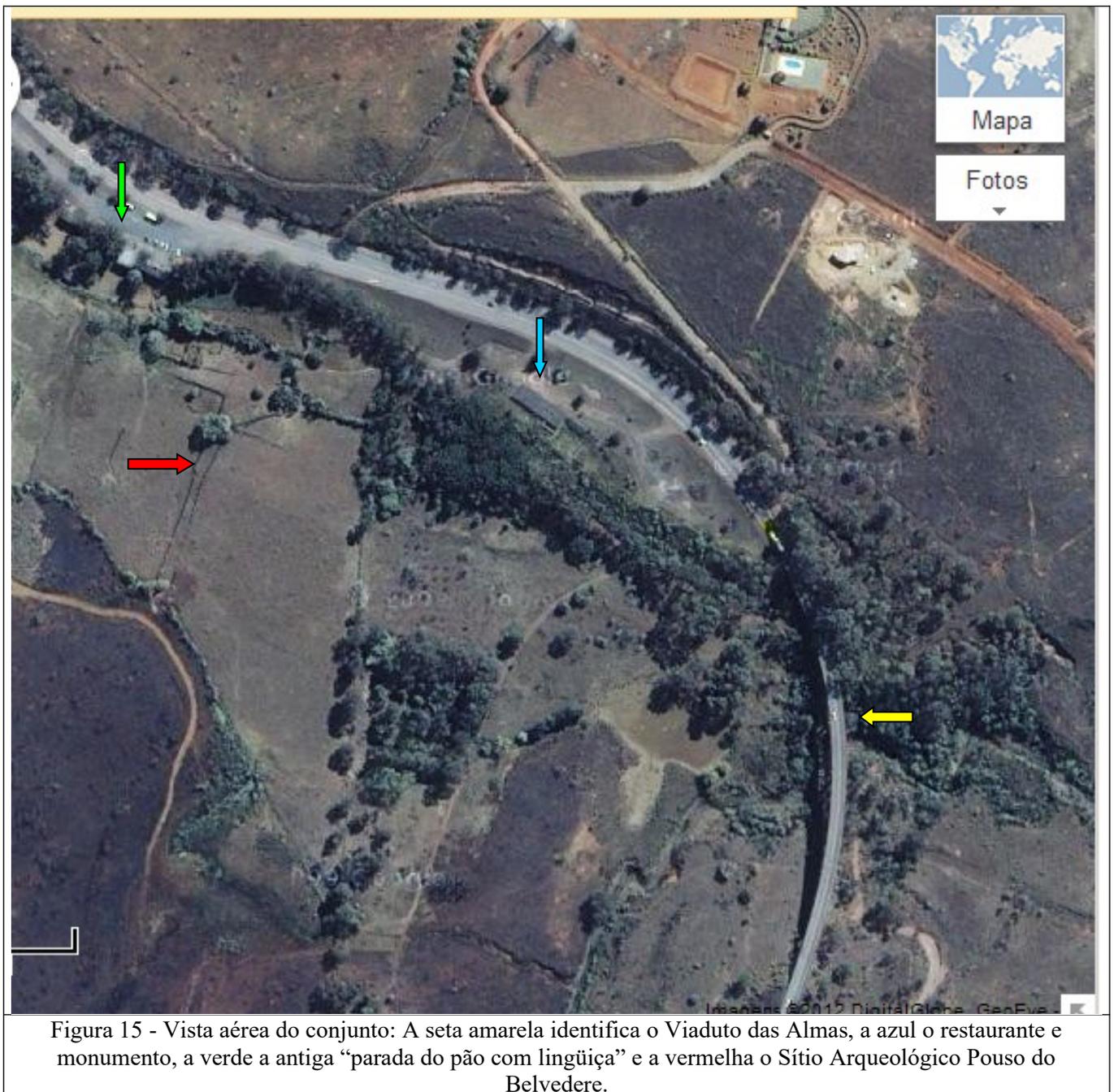
<sup>13</sup> Arquitetos do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

<sup>14</sup> Rubem Mauro Cardoso Ludolf (Maceió AL 1932 - Rio de Janeiro 2010). Pintor, arquiteto, paisagista. Formase pela Escola Nacional de Arquitetura da Universidade Brasil, atual Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ, em 1955. Paralelamente a sua atividade como artista plástico, Rubem Ludolf atua como arquiteto, entre 1954 e 1990, no Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), dedicando-se principalmente ao paisagismo.

### Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

tropeiros remanescente do século XVIII. O sítio foi identificado a partir dos trabalhos de prospecção realizados durante o Projeto Arqueológico da Serra da Moeda e Entorno, coordenado pelo Professor Carlos Magno Guimarães, em 2008, tendo sido evidenciadas duas edificações e currais de muros de pedras.

Também há no local a edificação antiga “parada do pão com lingüiça”, desativada após a abertura do tráfego para o novo viaduto construído em substituição do antigo Viaduto das Almas.



**Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico**

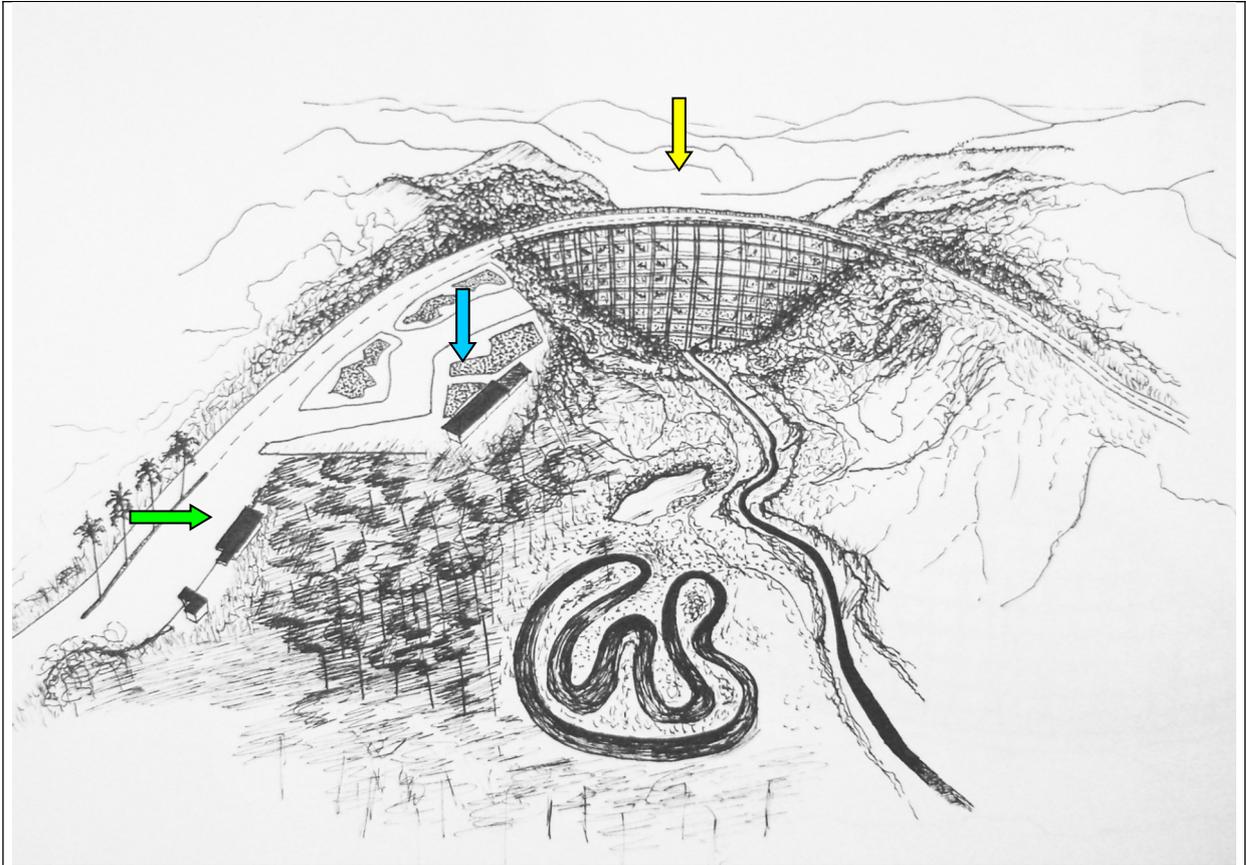


Figura 16 - Croqui do conjunto: A seta amarela identifica o Viaduto das Almas, a azul o restaurante e monumento, a verde a antiga “parada do pão com lingüiça”. Desenho de Lídia Andrioni.

Mesmo antes da desativação do tráfego pelo Viaduto Vila Rica, a região encontrava-se em total estado de abandono.

O Viaduto Vila Rica apresenta alguns trechos da estrutura com ferragens expostas, há vários trechos faltantes da mureta de segurança e locais onde a mesma se encontra deteriorada e / ou solta da estrutura, há patologias no revestimento asfáltico, presença de desnivelamentos e de plantas invasoras.

O Conjunto formado pelo restaurante, monumento e painel, apesar do total estado de abandono, apresenta-se com a estrutura em bom estado de conservação, entretanto os materiais de acabamento encontram-se deteriorados, os vidros quebrados e as esquadrias danificadas. Há indícios que alguns materiais de acabamento foram furtados, restando entulhos resultantes da retirada no local. Há várias pichações e muito mato no entorno. Ainda há no local a delimitação do espelho d’água do projeto paisagístico.

O Sítio Arqueológico “Pouso do Belvedere” encontra-se em péssimo estado de conservação, apresentando pedras soltas e encobertas pela vegetação. Na data da vistoria somente foi possível visualizar um pequeno trecho das alvenarias de pedras, sendo que grande parte se confundia com a vegetação existente.

### Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

Atualmente apenas a edificação da antiga “parada do pão com lingüiça” e um trecho da pista de rolamento vem sendo utilizados como oficina de estacionamento de caminhões de propriedade de mineradora que explora na região.

A seguir, levantamento fotográfico da situação encontrada.



Figura 17 – Viaduto Vila Rica à esquerda da imagem e Viaduto Márcio Rocha Martins à direita.



Figura 18 – Ausência da mureta de segurança.



Figura 19 – Danos à mureta de segurança.

**Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico**



Figura 20 – Plantas invasoras.



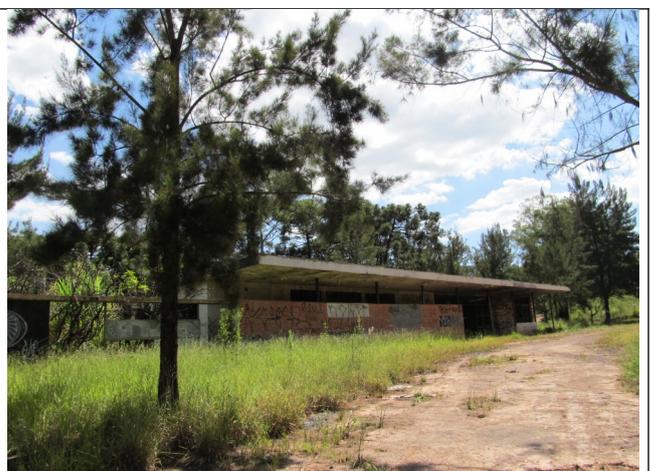
Figura 21 – Danos e desnivelamento no asfalto.



Figura 22 - Viaduto Vila Rica em primeiro plano e Viaduto Márcio Rocha Martins no fundo da imagem.



Figura 23 – Viaduto Vila Rica visto por baixo.



Figuras 23 e 24 – Restaurante, painel e monumento.

**Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico**



Figura 25 – Interior do restaurante.



Figura 26 – Pannel.



Figura 27 – Pannel e monumento.



Figura 28 – Antigos tanques de combustível sobre o poço do espalho d'água.



Figuras 29 e 30 – Caminhões na pista de rolamento e junto à edificação da antiga “Parada do Pão com Lingüiça”.

**Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico**



Figuras 31 e 32 - Sítio arqueológico Pouso do Belvedere.



Figuras 33 e 34 - Sítio arqueológico Pouso do Belvedere encoberto pela vegetação.

## VI - 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 ou de um país. O indivíduo deve se reconhecer no espaço; deve ter consciência de seu passado.

Nos últimos anos, as políticas e práticas desenvolvidas na área de preservação vêm adquirindo nova abrangência. O enfoque dado anteriormente apenas aos monumentos

## Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

considerados de excepcional valor histórico, arquitetônico ou artístico amplia-se ao adotar o conceito de “patrimônio cultural” estendendo-se à memória social da coletividade.

O Viaduto das Almas e seu entorno possuem valor cultural<sup>15</sup>, ou seja, possuem atributos e significados que justificam a sua permanência. Acumulam valores formais (estético, arquitetônico), turísticos, históricos (de antiguidade), de testemunho, de raridade e identidade, não somente para o município de Itabirito, mas também para o estado de Minas Gerais.

Os bens em questão inserem-se no universo dos bens culturais relevantes, sendo parte importante da história rodoviária do país. São bens culturais expressivos que se tornaram referência na paisagem, não apenas do município de Itabirito, mas de Belo Horizonte, Congonhas e outros municípios que durante décadas utilizaram-se dessa passagem.

Neste contexto, é fundamental o papel que os municípios desempenham na salvaguarda do seu “patrimônio ambiental urbano”, uma vez que é a comunidade que identifica e define os símbolos e referências no espaço vivenciado por ela. O direito à cidade, à qualidade de vida, não pode estar apenas ligado às necessidades estruturais, mas também às necessidades culturais da coletividade.

A preservação do patrimônio cultural não está envolvida em um saudosismo, muito menos tem a intenção de “congelar” as cidades, ao contrário esta ação visa garantir que a população através de seus símbolos possa continuar ligando o seu passado a seu presente e assim exercer seu direito à memória, à identidade, à cidadania.<sup>16</sup>

A identidade de um local o torna singular em vários aspectos e esses podem, por sua vez, funcionar como atrativos turísticos. De acordo com Maria Cristina Rocha Simão<sup>17</sup>:

*“O processo de desvalorização do passado e das referências da memória pelo qual passou o homem moderno (...) impôs à sociedade um enorme desconhecimento de sua história. (...). A população, na maioria das vezes, desconhece o valor de seus bens e ainda não compreende as possibilidades que o turismo oferece.”*

## VII- CONCLUSÕES E SUGESTÕES

**Por todo o exposto, sugere-se a efetivação da proteção do “Conjunto Paisagístico do Viaduto das Almas”, por meio de tombamento específico.** O perímetro de tombamento deve incluir o viaduto, o restaurante, o painel, o obelisco, o largo com tratamento paisagístico e o Sítio Arqueológico Pouso do Belvedere, devendo ser previsto também área de entorno de tombamento para preservação da paisagem adjacente, evitando-se que sejam realizadas

<sup>15</sup> “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 MENEZES. Valor cultural, valor econômico: encontros e desencontros.

<sup>16</sup> BOLLE, Willi. Cultura, patrimônio e preservação. Texto In: ARANTES, Antônio A. Produzindo o Passado. Editora Brasiliense, São Paulo, 1984.

<sup>17</sup> SIMÃO, Maria Cristina Rocha. Preservação do Patrimônio Cultural em cidades. 1ª edição, Belo Horizonte: Autêntica, 2006.

### Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

intervenções que comprometam a harmonia da paisagem e que interfiram negativamente na visibilidade dos bens tombados.

#### Portanto, sugerimos para os referidos bens que:

- Deve-se elaborar o dossiê de tombamento, por meio de pesquisa e levantamento, seguindo a metodologia sugerida pelo Iepha, considerando as características e particularidades dos bens. Deverá conter delimitação do perímetro tombado e de entorno de tombamento e as diretrizes de intervenção para sua conservação e manutenção, evitando-se assim, maiores descaracterizações.
- Deverá ser elaborado e executado por profissional habilitado projeto de revitalização<sup>18</sup> e obras de restauração<sup>19</sup> dos bens integrantes do “Conjunto Paisagístico do Viaduto das Almas”. As edificações em análise devem manter suas características originais sendo importante respeitar os critérios da sua proporção, volume, textura, cor, material e técnica, além de respeito às recomendações das Cartas Patrimoniais.
- Para o Sítio Arqueológico Pouso do Belvedere, sugere-se o aprofundamento das pesquisas, a limpeza da área onde está inserido e a sinalização dos vestígios para permitir ao visitante o perfeito entendimento daquele bem como parte da história de Minas Gerais.
- O projeto deverá ser analisado e aprovado previamente pelo Conselho de Patrimônio Cultural de Itabirito, baseado em parecer técnico de profissional habilitado. Devido à presença do sítio arqueológico no entorno, também é necessária uma rigorosa avaliação prévia por parte dos órgãos de proteção estadual e federal.
- É necessário propor uso ao local, compatível com as suas características, de forma a se garantir sua manutenção periódica. A preservação é de suma importância para a perpetuação dos bens e uma das formas de preservar é atribuir um uso, a fim de incorporá-lo ao cotidiano dos habitantes, fazendo com que os bens culturais cumpram sua função social. A esse respeito, a Carta de Atenas<sup>20</sup> 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 caso do Viaduto das Almas, verifica-se que o espaço já tem uma vocação, ou seja, tem sido utilizado como local para a prática de esportes de aventura, como o skate, o rapel<sup>21</sup>, pit bike<sup>22</sup> e o motocross<sup>23</sup>.** Para isto deverá se elaborado projeto turístico que contemple a

<sup>18</sup> O termo revitalização remete a um conjunto de medidas que visam a criar nova vitalidade, a dar novo grau de eficiência a alguma coisa, em suma, reabilitar.

<sup>19</sup> 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

<sup>20</sup> A Carta de Atenas foi solenemente promulgada pela Sociedade das Nações. Atenas, Outubro de 1931.

<sup>21</sup> No local há “carimbo” da Morcegos Adventure Grupo de Rapel

<sup>22</sup> Pequenas motos.

<sup>23</sup> Há pista junto ao Córrego das Almas, entretanto não foi verificada a legalidade da mesma.

### **Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico**

prática de esportes de aventura, aproveitando a estrutura do local. É uma estratégia para agregar valor à paisagem, tornando-a um produto atrativo e rentável.

#### **6- ENCERRAMENTO**

Sendo só para o momento, colocamo-nos à disposição para outros esclarecimentos que se julgarem necessários. Segue este laudo, em 20 (vinte) folhas escritas em um só lado, todas rubricadas e a última datada e assinada.

Belo Horizonte, 15 de março de 2012.

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

Neise Mendes Duarte  
Analista do Ministério Público – Historiadora – MAMP 5011

**Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico**

**Ao senhor Alexandre de Oliveira**

Engenheiro Supervisor do DNIT

Praça da Cemig – Contagem - MG

Senhor Alexandre,

Vimos através desta agradecer o empréstimo do material referente ao Viaduto Vila Rica e aproveitamos para encaminhar CD contendo fotos novas e antigas do local.

Na oportunidade estamos devolvendo o material emprestado composto por:

- 1 – Duas pranchas em papel vegetal, contendo o projeto do restaurante.
- 2 – Uma prancha contendo o detalhamento do painel.
- 3 – Uma prancha com detalhes do painel e obelisco.
- 4 – Uma prancha com detalhes do viaduto.
- 5 – Uma prancha com curvas de nível da região.

Sendo só para o momento, colocamo-nos à disposição para o que for necessário .

Belo Horizonte, 15 de março de 2012.

Andréa Lanna Mendes Novais

Analista do Ministério Público – MAMP 3951

Arquiteta Urbanista – CREA-MG 70833/D