

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

NOTA TÉCNICA nº 121/2012

- I. **Identificação do bem cultural:** Ruínas da Estação Ferroviária Diocleciano de Vasconcellos.
- II. **Município:** Lima Duarte – MG.

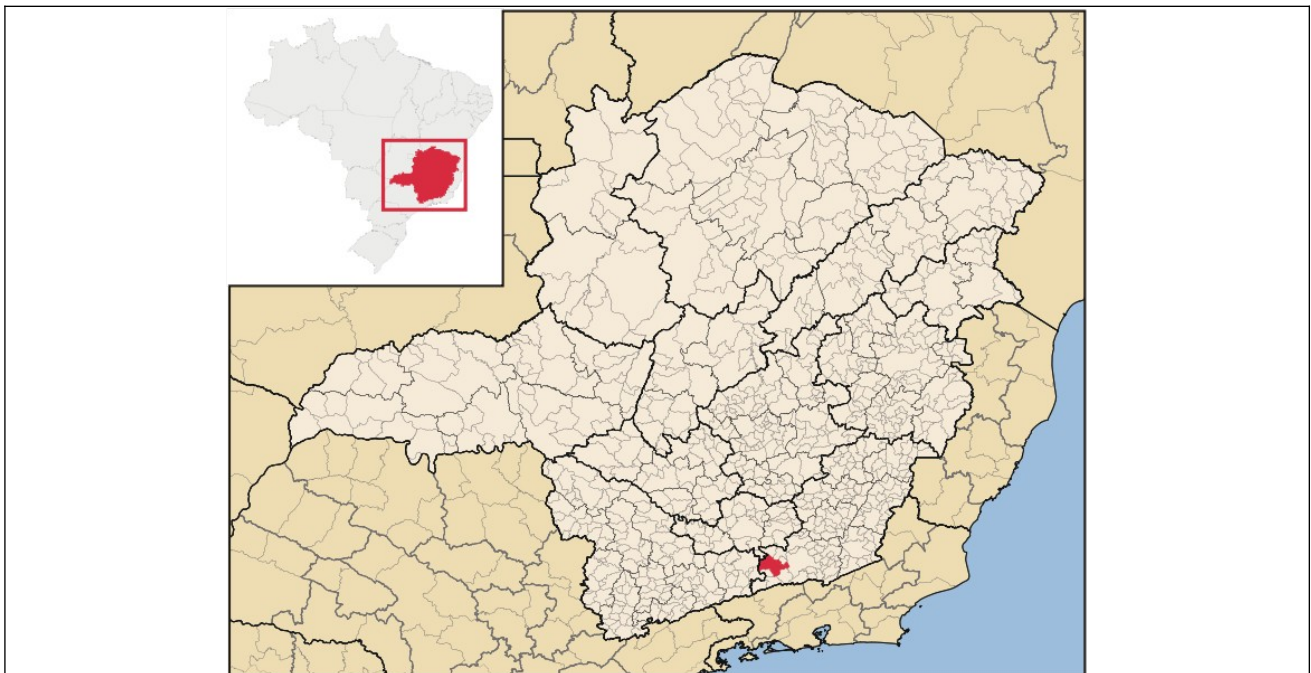


Figura 1 – Acima localização do município de Lima Duarte no mapa de Minas Gerais.
Fonte: [www. wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)

- III. **Objetivo:** Análise do valor cultural do imóvel.

IV. Considerações preliminares:

Em ofício encaminhado a esta Promotoria, datado de 22/06/2012, o representante legal do Instituto Cadeia de Cidadania, Sr. Welliton José Cunha de Souza, apresentou representação requerendo o tombamento das ruínas da Estação Ferroviária Diocleciano de Vasconcelos e sua reconstrução. Informa que houve mobilização da comunidade local que criou o movimento “Paradinha Viva” que recolheu assinaturas em abaixo-assinado e deu início ao movimento em prol da preservação da estação e seu entorno.

Anexos ao expediente ainda constam: Histórico da Estação Ferroviária Diocleciano Vasconcelos; fotografias da Estação Ferroviária e suas ruínas; CD contendo as mesmas fotografias e vídeos sobre o movimento Paradinha Viva; documento de registro do imóvel junto aos arquivos da Inventariança da Extinta RFFSA (Ministério dos Transportes – Unidade Regional de Juiz de Fora – URJUF); documento onde consta cessão de uso do prédio da E. F.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

Diocleciano Vasconcelos à Prefeitura Municipal de Lima Duarte e cópia do termo de cessão ajustado entre os Correios (EBCT) e a Prefeitura Municipal.

V. Breve histórico de Lima Duarte:

O município de Lima Duarte está inserido na Mesorregião da Zona da Mata, mais precisamente na divisa da Zona da Mata com o Sul de Minas, localiza-se na microrregião de Juiz de Fora. De acordo com informações extraídas do *site* da Prefeitura de Lima Duarte¹, o povoamento deste município é um dos mais antigos de Minas Gerais. Suas origens remontam os fins do Séc. XVII. Neste sentido, afirma-se que a referência mais antiga a respeito de Lima Duarte tem a data aproximada de 1692. Nesta referência é relatada a descoberta de ouro pela bandeira do Padre João de Faria Fialho, capelão da bandeira, vigário de Taubaté, e um dos pioneiros do descobrimento de Ouro Preto. A partir da extração do ouro surgem e se desenvolvem, por volta de 1740, as primeiras povoações às margens do Rio do Peixe. Em 1781, com a eminente escassez do ouro e a ilustre visita do Governador Dom Rodrigo de Menezes, que distribuiu terras de agricultura, a agropecuária de subsistência tornou-se a principal atividade de desenvolvimento econômico.

Na versão de Paulo dos Reis Modesto², por sua vez, o Padre Fialho não é citado. Em seu texto apenas afirma genericamente que bandeirantes paulistas a procura de ouro se estabeleceram na "Serra Grande", sendo que esta se encontrava na direção da atual Zona da Mata. A serra em questão foi por eles denominada como "Serra de Ibitipoca". Afirma-se que no ano de 1768 foi erguida na localidade ocupada por estes bandeirantes uma igreja tida como uma das mais antigas edificadas em território mineiro. Esta igreja encontra-se no distrito de Conceição de Ibitipoca - Lima Duarte.



Figura 2 – Vista de Lima Duarte
Fonte: MODESTO, Paulo dos Reis.



Figura 3 – Vista da Igreja Matriz
Fonte: MODESTO, Paulo dos Reis.

Apesar dos primeiros moradores terem se estabelecido em Ibitipoca, afirmou-se que a formação do município se deu às margens do Rio do Peixe – versão que corrobora a apresentada anteriormente. Naquele local também foi erguido um templo religioso cujo orago foi Nossa Senhora

¹ Disponível em: <http://www.limaduarte.com/historia/> Acesso em: 24 de setembro de 2012.

² MODESTO, Paulo dos Reis. *Lima Duarte: ano 92 – síntese escrita e ilustrada dos fatos, histórias e tradições do município*. Editora Câmara, 1976. p.1,11.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

das Dores - atual Igreja Matriz da cidade. O povoado desenvolveu-se ao redor deste templo religioso e a localidade passou a denominar-se Nossa Senhora das Dores do Rio do Peixe.

Por fim, figura no livro de Modesto a informação que Rio do Peixe foi Vila e Distrito de Barbacena até dezembro de 1881 quando então foi desmembrado de Barbacena. Ainda a respeito da formação administrativa de Lima Duarte, extraiu-se do livro Minas Gerais em 1925³ a informação que em dezembro de 1884 foi instalado o município com a atual denominação. Esta denominação se deu como homenagem ao senador do império Visconde de Lima Duarte, uma vez que, segundo consta, o senador empregou muitos esforços para a elevação da antiga Vila aos foros de Comarca.



Figura 04 – Foto antiga de Lima Duarte.

Fonte: <http://minas-gerais-brasil.blogspot.com.br/2011/01/lima-duarte-cidade-do-ar-puro.html>, acesso em agosto/2012.

No que se refere ao patrimônio natural de Lima Duarte pode-se destacar a Serra da Ibitipoca. Esta Serra abrange tanto o município de Lima Duarte quanto de Santa Rita de Ibitipoca. Em 1973 foi criado naquela área o “Parque Estadual do Ibitipoca”. Ocupa o alto da Serra do Ibitipoca, uma extensão da Serra da Mantiqueira. Com uma área de 1.488 hectares, a unidade de conservação está no local onde se dividem as bacias do Rio Grande e do Rio Paraíba do Sul.⁴ O Parque possui Picos, Grutas, e exuberante flora e fauna.

³ SILVEIRA, Victor (org). *Minas Geraes em 1925*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1926. p.1.044.

⁴ Disponível em: <http://www.ief.mg.gov.br/component/content/192?task=view>. Acesso em: 24 de outubro de 2012.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico



Figura 05 - Trilha no Parque do Ibitipoca.

Fonte: <http://www.ibitipoca.tur.br/fotos/piao/> Acesso em: 24 de outubro de 2012.

De acordo com censo realizado no ano de 2010, o município conta com 16.149 habitantes.⁵

O município de Lima Duarte está subdividido em quatro distritos, sendo eles a Sede, Conceição do Ibitipoca, São Domingos da Bocaina e São José dos Lopes. Também possui algumas vilas e povoados rurais, sendo eles: Capitães, Capoeira Grande, Capoeirão, Manejo, Mogol, Monte Verde, Orvalho, Palmital, Rancharia, Rosa Gomes, Souza e Várzea do Brumado.

O roteiro turístico do município é abrangido pelos atrativos presentes em seus distritos. Inicialmente pode-se falar da Cachoeira do Arco Iris no povoado de Monte Verde. Neste local existem quedas d' água de mais de 50m, além de grutas quartzíacas, paredões, matas e mirantes com 360° de visão para várias serras da região. Encontra-se em Monte Verde também uma capela centenária. No distrito de Ibitipoca, por sua vez, os principais atrativos turísticos apontados foram a cavalgada ou caminhada pela Serra da Rancharia e a visita às cachoeiras encravadas nas montanhas daquela localidade. O passeio na Serra de Lima Duarte também foi citado. Este passeio passa por antigas fazendas e paredões até no alto da Boa Vista, nesta localidade é possível apreciar vistas panorâmicas para o Vale do Rio do Peixe e diversas serras e montanhas da região. O Cântion das Andorinhas com suas quedas d' água e corredeiras foi indicado para esporte de aventura. O Parque Estadual da Serra do Ibitipoca, anteriormente citado, também é uma atração turística de relevância.⁶

VI. Breve histórico do bem cultural:

⁵ Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1> Acesso em: 25 de setembro de 2012.

⁶ Disponível em: <http://www.limaduarte.com/roteiros/> acesso em: 25 de setembro de 2012.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

A construção de ferrovias no Brasil remonta a segunda metade do século XIX quando foi inaugurada a “Estrada de Ferro Mauá” na província do Rio de Janeiro. Esse fato só foi possível porque, na década de 1840, Irineu Evangelista de Sousa, empresário brasileiro de destaque, futuro “Barão de Mauá”, resolveu investir em diversos setores da economia brasileira.

O setor Ferroviário recebeu investimentos de Sousa que desejava, por sua vez, estabelecer uma ligação ferroviária entre a praia da Estrela, na Baía da Guanabara, e a raiz da Serra de Petrópolis. As obras foram iniciadas em 1852. Em setembro do ano seguinte ocorreu o primeiro teste com uma locomotiva, mas a viagem de inauguração da mesma só se deu em 30 de Abril de 1854. A locomotiva recebeu o nome de Baronesa e em sua primeira viagem contou com a presença do Imperador D. Pedro II⁷.

A inauguração da “Estrada de Ferro Mauá” representou o início de uma era gloriosa para o transporte ferroviário que só iria entrar em declínio com o aparecimento dos automóveis. Segundo Giesbrecht:

Entre o final do século XIX e os anos 50 do século XX, a ferrovia tinha uma importância tão grande para as cidades que [...] municípios surgiram e outros foram extintos tomando por base a existência de uma linha férrea que passasse por suas sedes. O chefe da estação, por sua vez, tinha um cargo tão ou mais importante que o do Prefeito [...]⁸

A partir desse período diversos grupos e companhias receberam o incentivo do governo brasileiro para implantarem ferrovias em todo o país. A ferrovia permitiu que inúmeros municípios prosperassem, bem como foi responsável pela criação de tantos outros.

Em 1855 foram expedidos decretos autorizando a construção da Estrada de Ferro D. Pedro II, atual Estrada de Ferro Central do Brasil. Foi organizada a Companhia D. Pedro II e eleita sua primeira diretoria naquele mesmo ano. Tratava-se da primeira ferrovia construída no Brasil com investimento do Governo Federal. A ferrovia em questão vinha a atender os interesses e as reivindicações de produtores que desejavam facilitar o transporte do café.

O primeiro trecho, construído na Província do Rio de Janeiro, foi inaugurado em 29 de março de 1859. Neste sentido, destaca-se também a Estação de Barra do Piraí -RJ, posto que desta partiam duas linhas – uma para a Província de São Paulo e outra que seguia para Porto Novo do Cunha nos limites com a Província de Minas Gerais. A Estrada de Ferro partindo de Barra do Piraí atingiu a localidade de Entre Rios, que teve sua estação inaugurada em outubro de 1867. A linha prosseguiu descendo o Rio Paraíba em direção à Zona da Mata – divisa de Minas e Rio de Janeiro. Esta região havia se tornado um dos principais centros de abastecimento da Capital do Império.

Os primeiros municípios mineiros penetrados pela linha da Estrada de Ferro D. Pedro II, atual Estrada de Ferro Central do Brasil, foram Mar de Espanha, em 1º de maio de 1869, e Santa Fé e Chiador cujas estações foram inauguradas em 27 de junho de 1869, constituindo, dessa forma, o primeiro trecho ferroviário em Minas Gerais.

Mas pode-se afirmar que o prolongamento da Estrada em território mineiro ocorreu sob a gestão de Mariano Procópio Ferreira, ex - presidente da Companhia União e Indústria, quando em agosto de 1871 foram inaugurados os trabalhos de construção da Linha do Centro de Minas. A

⁷ INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DE MINAS GERAIS – IEPHA. *Diretrizes para a proteção do Patrimônio Cultural Ferroviário*. 2006, p. 47

⁸ GIESBRCHT, Ralph Mennucci. Um dia o trem passou por aqui – A história e as estórias dos trens de passageiros no Estado de São Paulo e as saudades que eles deixaram. São Paulo: Estudio4, 2001.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

citada Linha partiria de Entre Rios/RJ e seguiria para o interior do da Província mineira. Sabe-se que as primeiras estações foram instaladas entre 1874 e 1880. A expansão da Estrada de Ferro Dom Pedro II durou até o ano de 1950, ocasião na qual se inaugurou, no dia 15 de novembro, a Estação de Monte Azul. É importante ressaltar que após a proclamação da República a Estrada passou a ser denominada como Estrada de Ferro Central do Brasil.⁹

A chamada Linha do Centro foi a primeira linha a ser construída pela E.F. Dom Pedro II, esta era a espinha dorsal de todo o sistema da E.F. Dom Pedro II. O primeiro trecho foi entregue em 1858, da estação Dom Pedro II até Belém (Japeri) e daí subiu a serra das Araras, alcançando Barra do Piraí em 1864. Dali a linha seguiria para Minas Gerais, atingindo Juiz de Fora em 1875. Pela linha do Centro passavam os trens para São Paulo (até 1998) até Barra do Piraí, e para Belo Horizonte (até 1980) até Joaquim Murinho, estações onde tomavam os respectivos ramais para essas cidades. O ramal de Lima Duarte, em bitola de 1,60m, foi aberto ao tráfego em 1914 até a estação de Penido e somente em 1924 chegaria à estação seguinte, Valadares. Em 1926 alcançou sua extensão máxima, em Lima Duarte - 56 km. O projeto previa bitola métrica e para tanto foi construída bitola mista entre as estações de Juiz de Fora e de Benfica, na linha do Centro, pois o trem partia da primeira. Porém, acabou sendo aberto com bitola larga. O ramal deveria alcançar Bom Jardim de Minas, na linha da RMV, mas nunca foi completado. Em 01/09/1974, o ramal foi suprimido. Aparentemente desde 1972 os trens de passageiros não mais circulam no ramal.¹⁰

A parada Diocleciano Vasconcellos foi erguida próxima ao centro de Lima Duarte, e inicialmente levava o mesmo nome da cidade (Parada de Lima Duarte). Foi inaugurada em 01/03/1926 para atender aos interesses dos que iam desembarcar no centro da cidade. Foi nesta parada que chegou pela primeira vez a locomotiva, unindo Lima Duarte à capital do Estado e da República.

Tratava-se um prédio simples, dotado de estação telegráfica, bilheteria e plataforma para carga e descarga acrescida mais tarde, de armazém de carga. Essa simples parada gerou muita confusão, uma vez que os que nela chegavam pela primeira vez julgavam não estar ainda em Lima Duarte e iam desembarcar na Barreira, dois quilômetros adiante.

Até então designada Parada Lima Duarte o seu nome foi alterado mais tarde para Parada Diocleciano de Vasconcellos conservou-se assim até a extinção do ramal em 1968.

Com a extinção do ramal, o prédio funcionou como agência telegráfica e depois, com o advento do telefone, entrou em ruínas. Permaneceram de pé as estruturas de ferro da cobertura da área de carga e descarga e a plataforma de embarque e desembarque.

A Paradinha, como foi e vem sendo chamada, ficou na memória dos mais jovens apenas como local do Descendimento da Cruz, encenação da Sexta-feira da Paixão, que durante muitos anos aconteceu em Lima Duarte e que teve como palco as encostas fronteiras ao pátio ferroviário, largo e ideal para o ajuntamento de pessoas.

A última agressão ao prédio histórico aconteceria por volta de 1984, durante a administração Carlos Alberto Barros, que efetuaría um corte lateral em toda a extensão da plataforma de embarque e desembarque, para obras de alargamento da Rua Francisco Valadares.¹¹

⁹PIMENTA, Dermeval José. Caminhos de Minas Gerais. In: PIMENTA, Dermeval José; ELEUTÉRIO, Arysbur Batista; CARAMURU, Hugo. *As ferrovias em Minas Gerais*. Belo Horizonte: SESC/MG, 2003. p. 15-17.

¹⁰ Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_linhacentro/efcb_linhadocentro_mg.htm Acesso em 21 de setembro de 2012.

¹¹ Fonte: Histórico da Estação Ferroviária Diocleciano Vasconcellos, constante no Procedimento – Preservação das Ruínas da Estação Diocleciano de Vasconcelos – em Lima Duarte.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

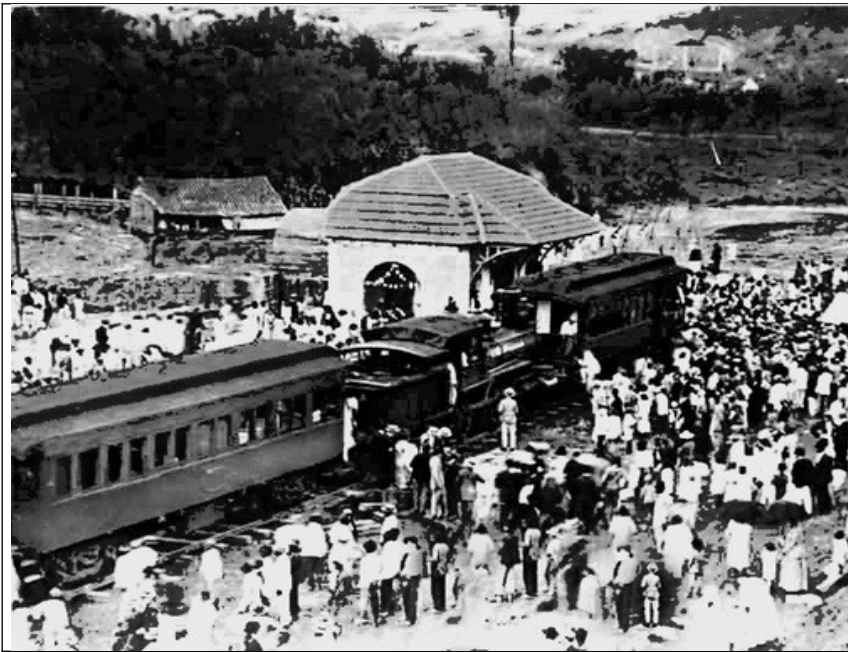


Figura 06 – Imagem antiga do imóvel, na data da inauguração em março de 1926.



Figura 07 – Imagem antiga do imóvel, datada de 1972, contendo o imóvel da antiga estação e os acréscimos posteriores – armazém de carga e cobertura.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

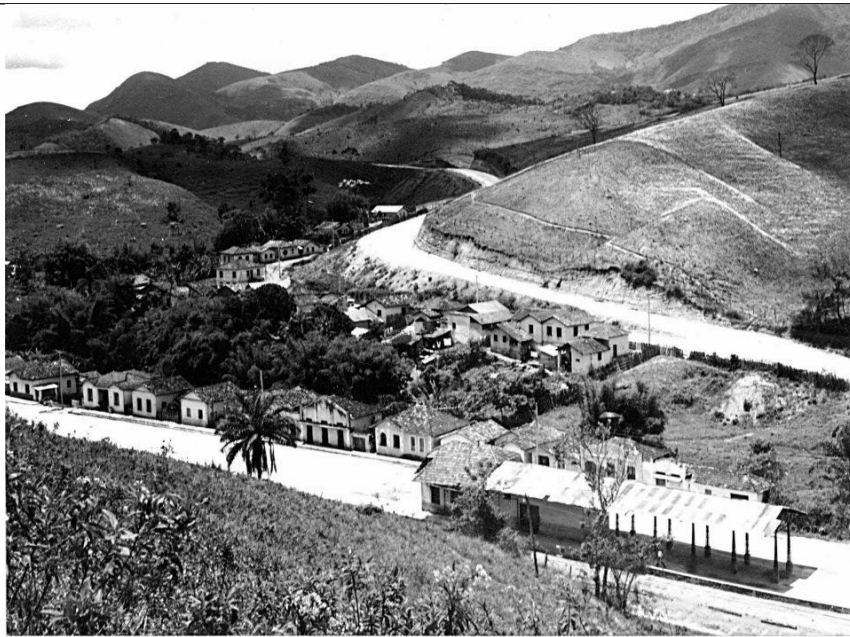


Figura 08 – A estação e seus acréscimos vista do alto.

VII. Análise técnica:

O bem cultural localiza-se entre as ruas Francisco Valadares, João Martins e Avenida Centenário, fechando circuito no sopé da montanha que abriga o bairro Serra Azul, na cidade de Lima Duarte. Implantado em lote grande e plano, apresentava-se em pavimento único. O bem cultural em questão não é protegido pelo inventário ou pelo tombamento.

A extinta RFFSA cedeu e transferiu os direitos do imóvel à Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (EBCT)¹² que, por sua vez, mediante termos de cessão e uso, cedeu o imóvel à Prefeitura Municipal de Lima Duarte, assinado no dia 01/08/2005, vigente pelo prazo de 60 meses contados a partir da data de assinatura do termo. Este mesmo documento pontua em sua Cláusula Sexta a seguinte informação: *Fica ressalvado à CEDENTE o direito de extinguir a presente Cessão de Uso caso a utilização do referido patrimônio venha a comprometer a sua integridade arquitetônica ou venha a lhe ser dada destinação diversa da prevista na Cláusula Primeira, salvo acordo entre as partes*. E na Cláusula Oitava consta que o Concessionário se compromete a manter o imóvel.

Houve omissão do poder público municipal, que deixou de praticar ações de conservação preventiva¹³ e manutenção¹⁴ permanente no bem edificado. Tal fato é comprovado pela ação

¹² Segundo informações constantes no ofício do Ministério dos Transportes – Inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal S. A. – Unidade Regional de Juiz de Fora, datado de 04/05/2009, os imóveis da Parada Diocleciano Vasconcellos e Estações Ferroviárias de Orvalho e Lima Duarte constam na Escritura de Cessão e Transferência de Direitos, lavrada no Cartório do 23º Ofício de Notas, da cidade do Rio de Janeiro, Livro 4713, Folha 66, Ato 21, firmada pela extinta Rede Ferroviária Federal S/A, com a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, em 15/06/1984.

¹³ 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.

¹⁴ Manutenção : 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

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

agressiva do município de soterramento dos canais de drenagem do pátio ferroviário e demolição de parte da plataforma no ano de 1984. Também por omissão do seu dever de guardião do bem histórico, permitiu que o prédio fosse vandalizado e demolido com furtos de tijolos, telhas e parte da estrutura metálica.

Apresenta estado de arruinamento avançado, não existindo mais o antigo prédio da estação. Atualmente permanecem no local em piso elevado, somente parte da plataforma de embarque, e o antigo acréscimo em estrutura metálica, completamente destelhado, com cerca de 14 pilares sobre base em concreto e aproximadamente 7 tesouras metálicas com algumas terças no mesmo material. No terreno ainda existem partes do sistema de drenagem, como cabeça de bueiro e canal de drenagem, todos em concreto; a maior parte está soterrada.



Figuras 09 e 10 – Vistas do que resta da estação ferroviária (estrutura metálica e plataforma).



Figura 11 – Ala de canal de drenagem soterrada.



Figura 12 – Inscrição em cabeça de bueiro.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico



Figura 13 – Detalhe da coluna.

VIII. Conclusões:

Não tem como se pensar na história da cidade de Lima Duarte sem a história da ferrovia. A Estação Ferroviária possui valor arquitetônico, histórico, afetivo e de referência, não reconhecido pelo município até então. A finalidade do tombamento é a conservação da integridade dos bens acerca dos quais haja um interesse público pela proteção em razão das suas características especiais. E neste caso, a edificação em questão possui valor cultural¹⁵, 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 com significados histórico e arquitetônico dignos de proteção.

Apesar da sua importância, o imóvel encontra-se em precário estado de conservação, apresentando arruinamento quase total. No entanto, é possível e necessário que se faça a proteção dos elementos remanescentes e um projeto de recuperação da edificação, que deverá ser elaborado por profissional habilitado, conforme DN 83/2008 do Confea, que deverá ser previamente analisado e aprovado pelo órgão de proteção competente e pelo Conselho de Patrimônio Cultural local.

¹⁵ “O valor cultural não é intrínseco, mas criado, instituído historicamente, no seio da interação social e, por isso, nem é imutável, nem homogêneo. Mais ainda: o conflito é seu berço e trajetória naturais, pois não está desvinculado de interesses de indivíduos, grupos e sociedades e assim, por sua natureza política, precisa ser declarado, proposto, legitimado, tornado aceitável ou desejável”. BEZERRA DE MENESES. Valor cultural, valor econômico: encontros e desencontros.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

A proteção das ruínas da Estação Ferroviária Diocleciano de Vasconcellos deve acontecer o mais brevemente possível, visando sua proteção legal, assegurando sua existência e obrigando seu responsável a realizar periodicamente sua manutenção. É necessária a elaboração de Dossiê de Tombamento 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 nestas áreas.

O tombamento é importante também quando se analisa a relevância da implantação da estação ferroviária no contexto urbano. Sua construção atendeu às necessidades dos que iam desembarcar no centro da cidade possibilitou a ligação mais rápida e eficiente com as cidades de Juiz de Fora e Rio de Janeiro, acolheu a primeira locomotiva a chegar em Lima Duarte e foi um marco do progresso promovido pela chegada da ferrovia (na época principal meio de trocas de mercadoria e serviços).

Em relação a sua reconstrução tal como existia, esta não é aconselhável por se tratar de uma falsificação do patrimônio, ou seja, “falso histórico”. No entanto é sugerida a construção de um espaço contemporâneo, que harmonize com as ruínas existentes que deverão ser contempladas e incluídas no projeto, localize no terreno da antiga estação e mantenha a volumetria original (ou seja, pavimento único e dimensões moderadas), podendo conter elementos que remetam à antiga estação. Esta edificação poderá abrigar o Memorial Urbano da cidade de Lima Duarte juntamente com o Memorial da Antiga Estação Diocleciano Vasconcellos.

No entorno imediato, é necessário prever urbanização adequada de maneira a evitar a degradação do local, prevendo a implantação de projeto de iluminação e paisagístico, bem como instalação de mobiliário urbano com características que harmonizem com o local.

A recuperação do sistema de drenagem deve acontecer de maneira adequada, acompanhada por profissional habilitado, e precedida de projeto.

IX - Encerramento:

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

Belo Horizonte, 15 de outubro de 2012.

Andréa Lanna Mendes Novais
Analista do Ministério Público – MAMP 3951
Arquiteta Urbanista – CAU 53880-9

Paula Carolina Miranda Novais
Analista do Ministério Público – MAMP 4937

Hebert Gerson Soares Júnior
Estagiário de Arquitetura