

NOTA TÉCNICA N ° 08/2018

Ref: PAAF 0024.16.002526-8 e IC 0394.16.000437-7

1. **Objeto:** Antiga Estação Ferroviária
2. **Município:** Manhuaçu
3. **Objetivo:** Análise de valor cultural da Estação Ferroviária já demolida
4. **Considerações preliminares:**

Em 15 de março de 2016, após vistoria realizada no município de Manhuaçu nos dias 17 e 18 de fevereiro daquele mesmo ano, foi elaborada Certidão pelas analistas deste Setor Técnico, a arquiteta urbanista Andréa Lanna Mendes Novais, e a historiadora Neise Mendes Duarte, informando que, ao longo dos anos, o município sofreu diversas perdas e demolições de bens de valor cultural, entre eles, a antiga Estação Ferroviária.

Em 14 de setembro de 2016, em resposta à promotoria local, a Prefeitura Municipal de Manhuaçu informa que a Estação Ferroviária funcionava onde é hoje o Terminal Rodoviário Municipal, construído entre 1989 e 1992, no governo do então prefeito, Sr. Eduardo Xavier, e que no governo do ex prefeito Mario Assad, entre 2000 e 2004, foi construída uma praça ao lado do terminal. O ofício informa que no ano de 2013, quando este governo assumiu a prefeitura, já não existiam vestígios da Antiga Estação Ferroviária, tampouco essa se encontrava elencada como bem inventariado pelo município.

Em 01 de dezembro de 2016, em resposta ao questionamento da Promotoria local, foi encaminhado e-mail por esta analista acerca da situação da Antiga Estação Ferroviária. Foi informado que a Estação Ferroviária foi demolida antes da existência de uma política efetiva de proteção do patrimônio cultural no município. Visto que no entendimento deste Setor Técnico a edificação possuía grande valor cultural e que a chegada da ferrovia contribuiu para o desenvolvimento do município, recomendava-se a instalação de um memorial na praça onde se implantava a estação, como memória da edificação e da sua época. Recomendou também que fosse elaborado registro documental da antiga estação, encaminhando roteiro a ser seguido e utilizado como referência para os conteúdos a serem inseridos no memorial.

5. Histórico do Bem¹

A Estação Ferroviária de Manhuaçu, originalmente pertencente à Companhia Alto Muriaé, foi inaugurada em dezembro de 1915. A linha Manhuaçu ligava a estação de Recreio a

¹Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_mg_manhuacu/manhuacu.htm e <http://ferroviamanhuacu.blogspot.com.br/>



Santa Luzia (Carangola). De 1911 a 1915, a Leopoldina prosseguiu a linha até Manhuaçu, seu ponto final.

Consta que os altos índices de produção de café que haviam motivado o advento da ferrovia, subiram de tal sorte que em 1922 Manhuaçu merecia o galardão de ser a “Capital do Café” no Estado de Minas Gerais.

Em 1970, o trem de passageiros que partia da estação de Recreio todos os dias às 6 da manhã chegava em Manhuaçu às 20:10, e saía de volta para Recreio e Rio de Janeiro às 5:50 da manhã do dia seguinte.

Em 1975 o trecho Manhuaçu-Carangola teve suas atividades encerradas pela companhia. Com o encerramento das atividades da linha, também se encerraram as atividades da Estação.

Durante um período de 60 anos o município pôde desfrutar da Estrada de Ferro que o principal meio de comunicação, além de levar os produtos, principalmente o café, que na época era maior riqueza da região. A Estrada de ferro contribuiu para o progresso de Manhuaçu e fez com que evoluísse o sistema de educacional facilitando a ida e vinda de alunos e professores que eram recebidos na estação com banda de música. Chegavam os produtos comercializados na cidade tais como remédios, farinha de trigo, açúcar, sal, calçados, artigos de selaria, tecidos, encomendas de parentes que enviavam do Rio de Janeiro. Esta ligação com a capital do Brasil fez com que Manhuaçu não ficasse em isolamento, mas em contato direto que aquilo que era atual e mais moderno.

Sem dúvida alguma foi o ponto de partida para o grande desenvolvimento da cidade, pois após a chegada da ferrovia, o crescimento foi notório em todas as áreas, e Manhuaçu se preparava para ser uma cidade pólo na região da zona da mata mineira.

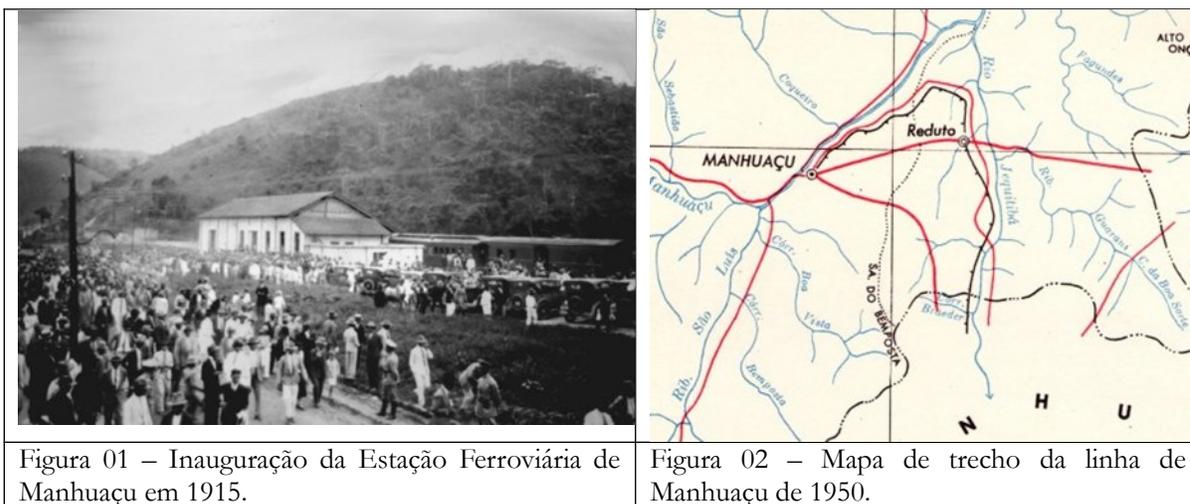




Figura 03 - A estação de Manhuaçu em 1927 .

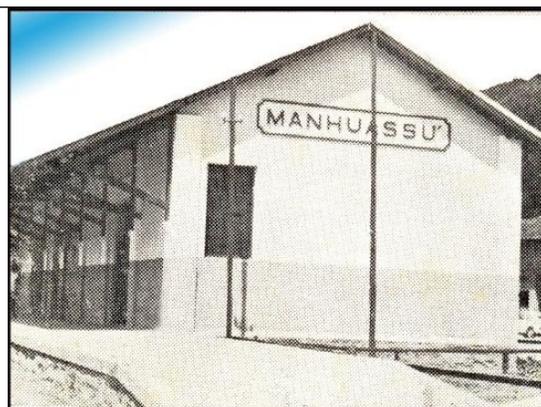


Figura 04 – A estação de Manhuaçu, sem data.



Figura 05 - A Estação e a locomotiva.



Figura 06 – A estação na data da inauguração.

Não constam informações precisas sobre a data de sua demolição, mas sabe-se que se localizava onde hoje se encontra o Terminal Rodoviário do Município de Manhuaçu.

Em 26 de abril de 1973, chegou a Manhuaçu um trem com vários vagões e pranchas, puxado pela locomotiva a vapor 342, que iniciou os serviços de retirada dos trilhos, dormentes e todos os materiais da ferrovia: em diversos os finais de semana seguintes vinham até Manhuaçu locomotivas diesel para levar as mercadorias. Com isso, foram desaparecendo os vestígios da estrada de ferro, demorando em média uma semana para desmanchar um quilômetro: e acompanhei todos esses trabalhos de desmanche até a cidade de Reduto. Desta forma eu como admirador de ferrovias tenho hoje só a lamentar, pois não temos mais nenhum vestígio dela em nossa cidade, ficando somente as lembranças que o passado deixou. Até mesmo a estação foi totalmente destruída, ficando só no local um terminal rodoviário e uma praça.

6. Análise Técnica:

A inauguração da primeira ferrovia no Brasil aconteceu no ano de 1854, por iniciativa de um dos principais empresários brasileiros do Império, o Barão de Mauá. O primeiro trecho



construído ligava o porto de Mauá, na Baía de Guanabara, à Serra da Estrela, e objetivava chegar eventualmente à Petrópolis e ao Vale do Paranaíba.

Em Minas Gerais, a implantação da ferrovia foi complicada, devido a topografia do território, permeado de serras e rios. Por volta de 1866, o Governo Federal contratou o especialista John Wítaker, para estudar a viabilidade da expansão da Estrada Federal Dom Pedro II em Minas Gerais.

Em 14 de janeiro de 1869, Mariano Procópio Ferreira ficou com a responsabilidade das obras que ligavam Rio de Janeiro a Minas. A implantação do trecho ferroviário em Minas Gerais se deu a partir de 1869, beneficiando uma parcela do território, principalmente a Zona da Mata e o sul do estado, regiões produtoras de café. As demais áreas passavam por muitas dificuldades e reivindicavam estradas de ferro para dinamizar suas economias. Nesse contexto, começou uma pressão política destas regiões com economias estagnadas em busca de favores e concessões, dando início a movimentos para conquista de estações ferroviárias.

O potencial das ferrovias se verifica ao passo que quando esta chega em determinado local a estrutura social se torna mais dinâmica e viabiliza o crescimento nos mais diversos setores sociais. Quando uma determinada região é ponto de parada do trem, é parte integrante da rota, experimenta um fluxo maior de pessoas e mercadorias que contribuem para o “progresso” da localidade.

O surgimento da ferrovia, então, marcou profundamente a sociedade da época e dos anos que viriam a frente, com fortes reflexos na expansão geográfica, no comércio, nas relações humanas, e também no traçado urbano e na arquitetura. Os estilos arquitetônicos importados principalmente da Inglaterra, utilizados na construção das estações, tiveram grande influência nas técnicas adotadas nas construções da época. Para mais, além das cidades que tiveram seu crescimento dinamizado pela proximidade com as linhas férreas, alguns povoados passaram a existir em função dela, se desenvolvendo em novos núcleos urbanos que resistem até a atualidade.

Além de agilizar o escoamento das produções, principalmente do café, e diminuir o tempo entre o local de produção e os portos, as ferrovias serviram como agência de correios, proporcionariam também o contato da população com inovações técnicas desenvolvidas durante o século XIX, eram as grandes responsáveis pela comunicação e o transporte do povo.

A estação ferroviária de Manhuaçu foi demolida há muitos anos, época em que o município não tinha uma política de proteção ao seu acervo cultural e ainda não desenvolvia os trabalhos relacionados ao ICMS Cultural.

No seu local original encontra-se implantada a Rodoviária e uma praça, sem vestígios do antigo prédio da Estação. Entretanto, as características urbanas da época da ferrovia ainda permanecem presentes no local, onde ainda encontram-se alguns exemplares arquitetônicos remanescentes daquela época.

7. Conclusões:



Por todo o exposto, conclui-se que a Estação Ferroviária de Manhuaçu, assim como a maior parte das estações ferroviárias do Brasil, possuía valor cultural, uma vez que teve grande influência nas mudanças urbanas e sociais ocorridas na época da sua inauguração e nos anos do seu funcionamento, que repercutem efeitos na realidade do Município até os dias atuais.

Entretanto, a edificação foi demolida há muitos anos, quando ainda não havia uma efetiva política de preservação dos bens culturais no estado de Minas Gerais e no município de Manhuaçu. No seu lugar original, há uma praça e a rodoviária da cidade, sem nenhum vestígio da antiga ferrovia ora existente.

A antiga estação ferroviária ainda se faz presente nas lembranças de parte dos manhuaçuenses, que se recordam daquele tempo com grande saudosismo.

Para preservar a memória da antiga estação para as atuais e futuras gerações, este Setor Técnico recomenda:

- a instalação de um memorial à ferrovia no seu local original, ou seja, onde hoje se implanta o terminal rodoviário e uma praça, como referência ao antigo uso do local. O modelo de memorial deverá ser previamente analisado e aprovado pelo COMPAC (Termo de referência anexo).
- a elaboração de registro documental da antiga estação (termo de referência anexo) , que auxiliará na definição de conteúdos a serem inseridos no memorial e poderá ser disponibilizado para consulta nas bibliotecas e seja arquivada pela Prefeitura e disponibilizada para consulta², sempre que necessário, para permitir acesso de pesquisadores e interessados, servindo de fonte documental. Desta forma, os dados serão preservados de forma secundária e se garante que a informação sobre a memória cultural e a história do município não se perderá.
- Incentivo a visitação ao local e realização de ações de educação patrimonial junto à comunidade a fim de conscientizar sobre a importância da preservação do patrimônio cultural local.

1. Encerramento

São essas as considerações do Setor Técnico desta Promotoria, que se coloca à disposição para o que mais se fizer necessário.

Belo Horizonte, 27 de fevereiro de 2018.

Andréa Lanna Mendes Novais

² Arquivo Municipal, Centro de Memória Municipal, Secretaria de Cultura e para as bibliotecas.



Coordenadoria
das Promotorias de Justiça de
Defesa do Patrimônio Cultural
e Turístico



Analista do Ministério Público – MAMP 3951
Arquiteta Urbanista – CAU A 27713-4



TERMO DE REFERÊNCIA REGISTRO HISTÓRICO DOCUMENTAL MODELO BELO HORIZONTE

APRESENTAÇÃO DO DOCUMENTO

- Pasta catálogo do formato A4
- Etiqueta de capa com endereço do imóvel (rua, número, bairro) sessão, quadra e lote

CONTEÚDO

O Registro Documental deverá atender, de forma completa, aos seguintes requisitos:

Apresentação

- Responsável pelo levantamento histórico
- Responsável pelo levantamento arquitetônico
- Responsável pelo levantamento fotográfico
- Cópia da carta de grau de proteção na qual é solicitada a elaboração do registro documental do imóvel

Identificação do imóvel

- Nome(s) do(s) proprietário(s) atual(s)
- Apresentação das cópias em papel do projeto original ou cópia em papel do microfilme³ das modificações posteriores (se for o caso) e levantamento arquitetônico atual em escala com plantas, 2 cortes, 4 fachadas e indicação de materiais, tais como piso, teto, paredes, cobertura (telhado cerâmico, laje, telha plana, etc)
- Cópia do registro do imóvel no Cartório competente

Obs. : O levantamento arquitetônico deve ser elaborado seguindo normas da ABNT.

Histórico do imóvel

- Indicação do arquiteto/engenheiro responsável pelo projeto e/ou construção, bem como data da sua edificação e/ou aprovação⁴.
- Usos originais e posteriores, tais como residencial, serviço, comercial ou misto (no caso de uso comercial ou de serviço, identificar as atividades realizadas e o nome do estabelecimento comercial)
- Identificação do primeiro proprietário e de todos os posteriores, com a data em que ocuparam o imóvel

³ Caso a prefeitura não localize o microfilme, apresentar certidão negativa do mesmo, que deve ser expedida pela própria prefeitura.

⁴ Essa informação pode ser obtida através de leitura de fichas de obra e microfilme do imóvel.



- Informações históricas sobre as famílias que ocuparam o imóvel, tais como membros que compunham o núcleo familiar, atividades profissionais, relações estabelecidas com o bairro (lugares que freqüentavam como igreja, escolas, espaços de lazer e comércio)
- Descrição histórica sobre o entorno imediato do imóvel (rua e vizinhança), seu processo de ocupação, transformações (físicas e sociais)
- Reprodução de fotos antigas do imóvel, do seu entorno imediato e das famílias que ocuparam
- Para os imóveis que são ou já foram de uso coletivo (bares, teatros, cinemas, escolas, casas comerciais e industriais, galerias de arte, por exemplo) apresentar material histórico informativo referente ao período de funcionamento, desde sua inauguração (cartazes, programação, propagandas, fotos antigas, artigos de jornais e revistas, entrevistas, entre outros)
- No caso de imóveis que possuem acervo (mobiliário de época, painéis, vitrais, quadros, esculturas, entre outros) identificar, se possível, dimensões, materiais, autoria e fotos.

Obs. : Para realização da pesquisa histórica, as informações devem ser obtidas primeiramente a partir da entrevista com os moradores e/ou ex moradores do imóvel e com a antiga vizinhança. As entrevistas realizadas devem ser transcritas na íntegra e anexadas ao registro documental. Todas as informações obtidas devem ter a sua fonte (entrevista, artigos de jornais, livros) devidamente citadas com referencia bibliográfica. As cópias dos artigos de jornais e revistas, se possível, devem ser anexadas ao registro.

Registro fotográfico

- Vista geral do conjunto, mostrando a edificação entre as construções vizinhas mais próximas. Se possível deve ser feita fotografia a partir de algum edifício vizinho mais alto, mostrando sua implantação.
- Fachadas frontal, laterais e posterior, destacando os elementos compositivos, tais como acesso, esquadrias, varandas, sacadas, colunas, pisos, revestimentos, ornamentos, etc.
- Interior: devem ser fotografados todos os cômodos, sem exceção, destacando-se também todos os elementos característicos do imóvel, inclusive mobiliário.
- Devem ser indicadas em planta a posição e o ângulo de onde foi feita a foto.

Obs: Todas as fotos devem apresentar legendas de identificação do espaço e elemento fotografado, além de data de sua realização.



TERMO DE REFERÊNCIA PARA MEMORIAL

Localização: O memorial deverá ser instalado em local de destaque e de fácil acesso ao público, sem conter barreiras que dificultem a sua visualização.

Material: Deverá ser confeccionado em material durável e resistente às intempéries e às ações de vandalismo.

Conteúdo: Deverá conter imagens antigas e recentes do imóvel, anteriores à demolição, tanto das fachadas quanto da área interna, e texto contendo o histórico da edificação, dos usos e da trajetória da edificação durante os anos, e descrição arquitetônica do imóvel. Além do conteúdo gráfico, poderá ser executado monumento em memória da antiga edificação.

Aprovação: O projeto do memorial deverá ser previamente analisado e aprovado pelo Conselho Municipal de Patrimônio Cultural.

Exemplos:



Figuras 01 e 02 - Imagem de memorial na cidade de Belo Horizonte, localizado na Avenida do Contorno, esquina com rua Prudente de Moraes, executado em aço cortén e vidro, com base de pedra.





Figura 03 – Memorial localizado na cidade de Itabirito – MG, executado em madeira e acrílico.



Figura 04 – Memorial existente na cidade de Recife, executado em aço inox e vidro .



Figura 05 - Monumento em homenagem à antiga igreja que foi demolida na Praça Milton Campos em Betim – MG.

