

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

NOTA TÉCNICA N ° 22/ 2016

Procedimento de Apoio a Atividade Fim n.º MPMG – 0024.15.013509 – 3

1. **OBJETIVO:** Análise do valor cultural de uma Ponte de Pedra.
2. **MUNICÍPIO:** Mateus Leme
3. **LOCALIZAÇÃO:**



Figura 01 - Imagem contendo a localização do município de Mateus Leme. Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Mateus_Leme#/media/File:MinasGerais_Municip_MateusLeme.svg, acesso março de 2016.

4. CONTEXTUALIZAÇÃO:

Na data de 21 de outubro de 2014, o Sr. Wilmar Elias Salomão encaminhou para Promotoria da Comarca de Mateus Leme – MG um uma representação versando sobre situação de uma ponte de pedra histórica, existente no município. Foi relatado que essa ponte, em conjunto com uma outra de concreto, servem de passagem sobre o “Ribeirão Mateus Leme”. Afirmou-se que essas pontes dão acesso ao bairro Central, ao povoado de Sítio Novo e a BR 264. Contudo, só dão passagem para um veículo por vez.

Em razão dessa “limitação” envolvendo o acesso de veículos a uma área de grande circulação, compreende-se – a partir do conteúdo da representação – que a Administração Municipal entendeu por bem dar início à construção de uma nova ponte. Não obstante, foram feitas algumas ponderações sobre a forma como a obra está sendo conduzida. Segundo o senhor Wilmar:

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

“[...] vejo somente dois trabalhadores fazendo a concretagem da base com instrumentos comuns, não observei a construção de tubulão, placa indicativa de responsabilidade Técnica, engenheiro responsável, custo da obra financiamento, tempo de construção, a bitola da ferragem, o aclave para o acesso de transposição da ponte parece estar acima de 45° pela aparência ela vai ficar em curva, o que dificulta manobras de veículos longos, além disto, fizeram uma viga da nova ponte, usando a ponte antiga como base, que não foi projetada para receber este tipo de sobrepeso” (sic).

O Sr. Wilmar afirma que a administração removeu as muretas laterais e questiona o destino da ponte, tendo em vista que “[...] é considerada patrimônio municipal [...]”.

Na data de 05 de novembro de 2014, a Secretaria Municipal de Administração enviou o ofício nº 214 para a Promotoria de Justiça de Mateus Leme, informando que a documentação referente à construção da ponte (responsabilidade técnica – projeto e execução, cópias dos procedimentos licitatórios e projetos de engenharia e projetos de engenharia) foi enviada a Promotoria em resposta ao Ofício nº 006/2014. Foi dito que a construção da ponte se encontrava em fase final e que iria passar por análise, em conjunto com a FCA – Ferrovia Centro Atlântica S.A. para verificar a possibilidade de sua manutenção pela referida concessionária, uma vez que se tratava de área de sua responsabilidade.

Na data de 31 de agosto de 2015 a Promotoria de Justiça de Mateus Leme remeteu o ofício nº 177/2015 a esta Promotoria de Justiça, solicitando realização de diligências no sentido de aferir licita ao Dr. Marcos Paulo de Souza Miranda a realização de uma perícia na ponte de pedra, a fim de aferir se, de fato, o bem possui valor histórico e cultural.

5. HISTÓRICO¹

O surgimento do povoado que deu origem ao atual município de Mateus Leme – região metropolitana de Belo Horizonte - ocorreu, como em grande parte dos municípios que compõe o território de Minas Gerais, a partir da penetração de bandeirantes paulistas no interior do Estado, no século XVIII. Em regra foi a descoberta do ouro, com consequente exploração do metal, que propiciou a ocupação do território mineiro.

Com o aumento da exploração os comerciantes viram uma oportunidade de exercer suas atividades com a oferta, para os mineiros, de mercadorias variadas. Assim, a fixação e o crescimento dos povoados também se deu em função do comércio e de outras atividades econômicas que se desenvolviam nos redores da região aurífera.

No início do século XVIII, o bandeirante chamado Mateus Leme, genro de Borba Gato, se instalou próximo ao Morro de Mateus Leme (ou Morro do Elefante). A descoberta de ouro nessa região levou ao estabelecimento dos exploradores no “pé da serra”, constituindo o primeiro povoado do qual originou a cidade. O povoado se constituiu então, com a instalação de garimpeiros nas redondezas. Porém, com o aumento do número de garimpeiros houve escassez da garimpagem, o que culminou no desenvolvimento da agropecuária no local.

O povoado denominado **Arraial do Morro de Mateus Leme** em 1739, passou a categoria de freguesia, sob a denominação **Santo Antônio do Morro de Mateus Leme** por intermédio do Decreto de 14 de julho de 1830, confirmado pela lei estadual nº 2, de 14 de

¹ As informações apresentadas neste tópico fundamentam-se em dados extraídos do Inventário de Proteção ao Acervo Cultural - IPAC do município de Mateus Leme (Quadro II - exercício de 2012). O referido documento foi consultado na Gerência de Documentação e Informação do IEPHA.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

setembro de 1891. Em 1830 o arraial de Mateus Leme consta da relação de cidades, vilas e povoados da província de Minas Gerais, em razão da quantidade de metais e de sua importância econômica.

Em 1877, José de Joaquim da Silva cita Santo Antônio do Morro de Mateus Leme em seu "Tratado e geografia descritiva especial da Província de Minas Gerais" como freguesia da Vila do Pará que havia sido desmembrada do município de Pitangui. Após ter pertencido aos municípios de Sabará, Pitangui e, posteriormente, Para de Minas, Mateus Leme tornou-se um município independente. O distrito de Mateus Leme se tornou um município emancipado em 17 de dezembro de 1938, a partir do Decreto-Lei Estadual nº 148. Em 1954 foi criada a Comarca de Mateus Leme. O município conta com os seguintes povoados rurais: Varginha, Sítio Novo, Freitas, Cachoeira, Caxambu, Jardim, Sesmaria e Alto da Boa Vista.

Mateus Leme possui uma economia diversificada, composta de indústrias e comércios. A agropecuária continua figurando como uma das atividades mais importante para a economia, tendo se especializado em hortifrutigranjeiros. Esses abastecem a região metropolitana. Além das atividades agrícolas, a cidade também desenvolveu atividades industriais, junto ao setor de comércio e serviços. O município possui empresas ligadas à produção de máquinas, autopeças, material elétrico, construção de móveis, mineração, entre outras.

O principal ponto turístico da cidade é a praça, na qual se encontram o coreto e a Igreja Matriz de Santo Antônio, do século XVIII. Nesse logradouro ocorrem atividades culturais variadas, entre elas as festas de Santo Antônio e São Sebastião (junho). Também ocorre no município a cavalhada (julho) – festa tradicional de Mateus Leme.



Figura 02 – Igreja Matriz de Santo Antônio.

Fonte:

<http://aventuraseexpedicoes.blogspot.com.br/2011/09/hiking-na-serra-do-elefante-2011.html> acesso em março de 2016.



Figura 03 – Cavalhada em Mateus Leme.

Fonte:

<http://www.otempo.com.br/galeria-de-fotos/cavalhada-em-mateus-leme-1.641759> acesso em março de 2016.

6. ANÁLISE TÉCNICA:

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

O acesso a “ponte de pedra” se dá a partir do seguinte trajeto: Rua Pereira Guimarães – Rua Serra Verde (figura 04). Esse é o caminho de quem deseja se deslocar até do centro aos bairros Serra Verde e Residencial Sítio e o contrário.

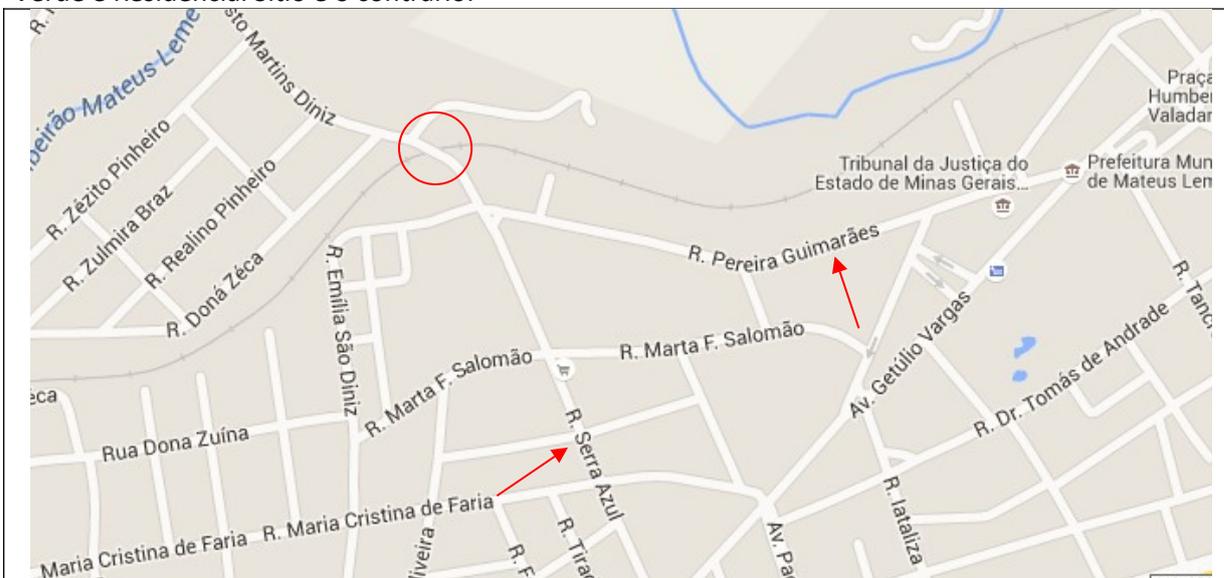


Figura 04 – No mapa está a indicação das ruas Pereira Guimarães e Rua Serra Azul. Em destaque está a área onde se encontra a ponte, sobre os trilhos da linha férrea.

Fonte: Disponível em <https://www.google.com.br/maps/place/Mateus+Leme,+MG/@-19.986859,-44.436746,16z/data=!4m2!3m1!1s0xa7285dab7b60f9:0x88041cdcf03a6903> acesso em março de 2016.



Figura 05 – A visada da ponte demonstrada nesse registro antecede o acesso por sobre a ponte.

Fonte: https://www.google.com.br/maps/@-19.9871414,-44.4367321,3a,75y,305.38h,79.93t/data=!3m6!1e1!3m4!1s_j_8A6iPw8fAEkEUtozHRQ!2e0!7i133!2!8i6656!6m1!1e1
Acesso em março de 2016.

Nas figuras 05 e 06 pode-se verificar a visada que se tem da ponte ao final do percurso mencionado.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico



Figura 06 – Vista sobre a ponte.

Fonte: https://www.google.com.br/maps/@-19.9871414,-44.4367321,3a,75y,305.38h,79.93t/data=!3m6!1e1!3m4!1s_j_8A6iPw8fAeKEUtozHRQ!2e0!7i13312!8i6656!6m1!1e1 Acesso em março de 2016.

Após realizar as devidas identificações quanto à ponte: localização e aspecto geral, o setor técnico desta Promotoria de Justiça realizou pesquisa na Gerência de Documentação e Informação do IEPHA a fim de levantar o histórico do bem em questão. Entretanto, em razão de não incidir **nenhum tipo de proteção sobre o bem (inventário/tombamento)** não foram encontradas informações. Ante essa situação procurou-se entrar em contato com o senhor Wilmar Elias Salomão, anteriormente mencionado, ao qual esclareceu alguns aspectos.



Figura 07 – Ponte de pedra, antes de ser coberta com capa de concreto. Fotografia datada de 1980, segundo informado.

Fonte: Autor desconhecido. Registro fotográfico enviado por Wilmar Salomão.

Foram remetidas a esta Promotoria de Justiça, por intermédio do senhor Salomão, fotografias da ponte, entre elas um registro da década de 1980 – segundo informado. De

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

acordo com Salomão, a ponte foi construída como elevação para passar sobre a linha férrea, ou seja, trata-se de um melhoramento necessário para o usufruto da ferrovia.

Atualmente, conforme se pode verificar, a parte de cima da ponte, em arco, foi modificada com a inserção de armação de concreto. Essa intervenção pode ser observada nos registros fotográficos a seguir.



Figuras 08 e 09 – Nota-se, no registro fotográfico, a armação de concreto sobre a estrutura em arco da ponte. Na foto seguinte, o detalhamento dessa situação.
Fonte: Wilmar Salomão

Em consulta ao livro intitulado "Estrada de Ferro Oeste de Minas"², datado de 1922, tomou-se conhecimento do percurso que faz a linha férrea que se vê no município de Mateus Leme. Foi dito que a linha passa pelas vertentes do córrego Paciência, descendo por sua margem esquerda até atravessar o rio no quilômetro 76. Em seguida, afirmou-se, passa para a margem direita do ribeirão da Praia, por onde desce até atravessar o rio Paraopeba, no quilômetro 98. Esclareceu-se que o rio é transportado sobre uma "bela" ponte metálica de 90 metros de extensão, dividida em 2 vãos de 45 metros cada um. Nesse percurso, no quilômetro 83,473, está a estação de Mateus Leme.

Estrada de Ferro Oeste de Minas			
Estações, situações, altitudes e datas de inauguração			
ESTAÇÕES	Posição kilométrica	Altitudes	Data da inauguração
Sant'Annense	51,330	822,26	15 de junho de 1920
Itauna	55,316	809,28	1 de julho de 1911
Soledade do Para.	77,450	794,00	1 de julho de 1911
Matheus Leme	83,473	769,88	1 de julho de 1911
Juatuba	94,980	716,05	14 de julho de 1911
Santa Quitéria	98,221	703,60	1 de julho de 1911
Capella Nova	117,844	822,01	1 de julho de 1911
Bernardo Monteiro	135,545	939,00	1 de julho de 1911
Gários Prates	152,010	848,87	16 de dezembro de 1916
Belo Horizonte	156,314	836,63	3 de outubro de 1920

Figura 10 – Informações sobre a Estação de Mateus Leme, nota-se a data da inauguração. Fonte: Estrada de Ferro Oeste de Minas: Trabalho histórico-descriptivo 1880-1922. Livro datado de 1922

² VAZ, Mucio Jansen (org). **Estrada de Ferro Oeste de Minas: Trabalho histórico-descriptivo 1880-1922**, 1922.p.91

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

Em razão da informação obtida, de que a ponte foi construída na mesma época que a ferrovia, envidou-se pesquisas acerca desse ponto de vista. Depreende-se do *site* “estações ferroviárias” que a linha Belo Horizonte - Garças de Minas foi aberta entre 1911 e 1916 pela E. F. Oeste de Minas, ligando a capital a Garças. Conforme se depreende da fonte consultada, a linha funciona até hoje para cargueiros. Com o tempo essa linha foi “fundida” com a do Paraopeba, da Estrada de Ferro Central do Brasil, havendo trechos na região metropolitana de Belo Horizonte. A estação de Mateus Leme foi inaugurada em 1911³.

A partir do exposto, pode-se inferir – por lógica - que se a estação de Mateus Leme foi inaugurada em 1911 e a ponte foi construída na mesma época (com um melhoramento), trata-se de um bem do primeiro quartel do século XX. Cabe ressaltar que Salomão declarou recordar da ponte ainda “menino”, de poucos anos. O declarante informou estar na faixa dos 60 (sessenta) anos de idade. Portanto, ao ponderar a primeira hipótese, a ponte teria 105 anos. Ao levar em consideração o que o senhor Wilmar informou, a ponte estaria presente no município desde a década de 1950. Nessas duas situações não existe equívoco em afirmar que a inserção da ponte, na paisagem de Mateus Leme, em razão dos dois períodos mencionados já está consolidada.

A esse respeito cabe dizer que possui **valor histórico e de antiguidade**, uma vez que se configura como testemunho, no tempo, das benfeitorias necessárias para a implantação da Estrada de Ferro no município, fato que ocorreu na primeira metade do século XX.

Associado a essas questões também se verifica o **valor paisagístico** da ponte. Esse valor destaca-se quando se analisa a relevância da implantação de um bem imóvel em um contexto. Corresponde a ampliação do conceito de patrimônio arquitetônico no qual se considera o entorno e a ambiência. A ponte dá acesso – um carro por vez - aos bairros Central; Serra Verde; Residencial Sítio e a BR 264. Configura-se como o **principal acesso** a esses locais. Assim, faz parte do cotidiano de um número significativo de pessoas que precisam se locomover dentro do território municipal. A ponte, como conexão, vinculou a paisagem a sua presença como um marco que individualiza aquele local, torna-o único. A preservação da ponte nesse contexto relaciona-se com a proteção de uma referência instituída. Colabora para o fortalecimento da identidade cultural local.

A ponte é formada por blocos de pedra, blocos de pedra emparelhados (esses blocos foram trabalhados com cortes - aspecto semelhante ao da cantaria) e “tijolinhos”. Esta conformação confere a ponte, em específico, características peculiares. Sua conformação robusta indica a necessidade de associar resistência a volume. Isso indica que, no contexto em que foi feita, não existiam os materiais atuais, cuja tecnologia construtiva permite a construção de elementos urbanos esguios com capacidade de suportar grandes cargas de peso.

De acordo com o afirmado por Antônio Gilberto Costa, inicialmente as rochas tiveram utilidade como abrigo ou refúgio, ou seja, não se tornava necessário trabalhar o material, esse era usufruído em estado bruto. A partir dessas utilizações o homem “[...] visualizou outras possibilidades e vantagens de aplicações para as rochas, e desde então, seus descendentes [...] passaram a compreender sua diversidade [...]”. Argumentou-se ainda que as técnicas para extração foram aperfeiçoadas, bem como avanços tecnológicos permitiram uma grande expansão do uso desses materiais”.

As rochas são formações muito antigas na terra, a partir dessa compreensão pode-se dizer que o uso que o ser humano faz do material é recente. Assim, pode-se

³ Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/rmv_garcas/mateus.htm acesso em março de 2016.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

afirmar que - de um modo geral - todo e qualquer bem ou artefato produzido em rochas, independente da época, já se configura como muito antigo, em razão da idade da rocha.⁴

A utilização da pedra nas construções no Brasil remonta à primeira metade do século XVI e está registrada no "Regimento" passado a Tomé de Souza em 1548, segundo esclarece Costa. No processo de ocupação do núcleo urbano o uso da pedra foi privilegiado na arquitetura religiosa e civil. Essas construções normalmente dispensavam o uso de argamassas, ocorrendo uma justaposição de pedras maiores e menores. Em alguns casos foram empregados grandes blocos de pedra mais ou menos do mesmo tamanho⁵.

Extrai-se da fonte consultada que a descoberta de ouro no final dos seiscentos em Minas Gerais levou a um processo acelerado de prosperidade. Assim, em menos de trinta anos, longe do litoral, Minas possuía “[...] núcleos urbanos consolidados, com estrutura administrativa e militar, justiça e físico, poder civil e eclesiástico”. Assim houve "um surto de construção de igrejas, prédios públicos e melhorias urbanas, ruas, pontes, chafarizes"⁶. Essas eram construções consideradas como de utilidade pública.

No que diz respeito a construção de pontes foi dito que para a construção desse melhoramento seguia-se o mesmo critério de arrematação das demais obras. Entre as condições impostas estava a descrição dos materiais, tais como: “[...] quartizito das lajes para os assentos, cascalho de córrego para os enchimentos, lajes de pedra Itacolomy para capeamento, pedra do Itacolomy lavrada para capeamento, moirões de pedra do Itacolomy, pedra de cantaria rija do Itacolomy”⁷. Ou seja, o emprego das rochas não era aleatório, ao contrário, era precedido de alguns parâmetros para sua utilização.

Dessa forma, e por todo o exposto, a ponte possui **valor arquitetônico**, uma vez que se configura como um testemunho das soluções técnico-constructivas de um determinado período e do emprego da pedra na construção civil de melhoramentos urbanos.

Relacionado aos fatores que caracterizam o valor arquitetônico do bem há outro **valor**, o de **raridade**. Segundo o senhor Wilmar Salomão esta ponte é a única com essas características constructivas, no município. A ponte configura-se como um testemunho histórico do passado, no qual a paisagem urbana era totalmente diferente da que se vê no presente. Por fim, nota-se, ainda, a presença de **valor cognitivo**, que é associado à possibilidade de conhecimento. A existência da ponte permite que se conheça a técnica construtiva utilizada em estruturas do início do século XX.

Ainda no que se refere ao valor cultural da ponte cabe dizer que ao realizar pesquisa no IEPHA, este setor técnico localizou no IPAC municipal posicionamento da prefeitura sobre a proteção de seus bens. Extrai-se do texto:

[...] o município de Mateus Leme, nos últimos tempos, tem se preocupado cada vez mais com a definição de seu próprio patrimônio cultural. Essa intenção pode ser observada na medida em que a cidade preocupa-se em ampliar o número de espaços nos quais possam ser desenvolvidas diferentes manifestações artísticas e educacionais.

[...]

⁴ COSTA, Antônio Gilberto. Rochas e Histórias do Patrimônio Cultural do Brasil e de Minas. São Paulo: Bem Te Vi. 2009. p. 5-6.

⁵ *Ibidem*, p. 63.

⁶ *Ibidem*, p. 45.

⁷ *Ibidem*, p. 130-132.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

A preocupação pela escolha de bens e práticas culturais e, seu reconhecimento como parte do patrimônio histórico do município, já tem figurado como uma das iniciativas do poder público local.

[...]

Iniciativas que buscam a preservação de bens reconhecidos pela comunidade local como patrimônio podem ser observadas como demandas atuais da população mateuslemense.

E segundo se depreende do Jornal Gazeta Mateus-Lemense:

Mateus Leme não perdeu o 'trem da história' e hoje luta para salvar seu patrimônio. Muitas casas, igrejas e construções importantes foram demolidas e se perderam no tempo, mas é preciso lutar pelo que ainda temos, salvar o que faz parte do nosso passado, das nossas raízes [...] é preciso que cada um de nós, morador e amante de Mateus Leme, se torne passageiro desta viagem e personagem da trajetória histórica de nossa cidade.

Em razão do exposto, o setor técnico dessa Promotoria de Justiça conclui que a “ponte de pedra” possui relevância para o município de Mateus Leme, apresentando os seguintes valores: valor histórico e de antiguidade, valor paisagístico, valor arquitetônico, valor de raridade e valor cognitivo. Atribuir valor cultural implica fazer uma reflexão sobre o significado dos bens culturais. A existência desses “bens” está vinculada à leitura que o ser humano faz do mundo. Isso significa que ao interpretar e modificar o espaço ao seu redor o homem acaba por criar manifestações e objetos nos quais estão expressos seus valores. Essas criações resultam de um determinado modo de vida, cultura. **A ponte se constitui referencial simbólico para o espaço e memória da cidade, conforme se argumentou. Possui atributos e significados que justificam a sua proteção, visando sua permanência.**

- **Estado de conservação da ponte de pedra**

Na representação feita ao Ministério Público toma-se conhecimento que a construção de uma nova ponte compromete a integridade da ponte histórica.

Foram localizadas, por este setor técnico, duas reportagens sobre a construção da ponte nova. Em ambas foi dado destaque aos seguintes fatos: a ponte nova seria uma alternativa para o acesso aos locais atualmente viabilizados pela ponte de pedra, tendo em vista que esta última, apesar de atender a dois sentidos, só comporta um carro por vez. E embora tenha sido considerada uma obra de grande utilidade pública, ela não havia sido executada de forma adequada e concluída dentro do prazo estimado, encontrando-se paralisada⁸.

⁸ Disponível em: <http://www.mateusleme.mg.gov.br/index.php/pt/principal/noticias-2/115-secretaria-de-obras-publicas/218-prefeitura-de-mateus-leme-investe-r-126-mil-em-obras-para-conclusao-da-ponte-no-bairro-central.html> acesso em março de 2016.

Disponível em: <http://g1.globo.com/minas-gerais/noticia/2015/02/ponte-em-mateus-leme-em-obras-desde-2012-ainda-nao-foi-entregue.html> acesso em março de 2016.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico



Figura 11 - <http://www.mateusleme.mg.gov.br/index.php/pt/principal/noticias-2/115-secretaria-de-obras-publicas/218-prefeitura-de-mateus-leme-investe-r-126-mil-em-obras-para-conclusao-da-ponte-no-bairro-central.html> acesso em março de 2016.

Na data de 10 de março de 2015, a Ferrovia Centro Atlântica – FCA encaminhou uma notificação para a Prefeitura de Mateus Leme, no que diz respeito à realização de obra de ampliação de ponte no KM 827+500. Foi dito que a Administração Municipal iniciou as obras sem apresentar documentação e sem prévia autorização da ANTT. Afirmou-se que qualquer intervenção que se pretenda fazer no trecho da malha ferroviária deve-se contar – NECESSARIAMENTE – com a aprovação prévia da FCA e da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. Em razão desse trâmite não ter sido seguido, a FCA notificou a Prefeitura informando que não estava autorizada a realizar a referida intervenção, bem como que deveria paralisar, imediatamente, as obras. Ao que se deu.

De acordo com o apurado por técnico da CEAT a licitação da obra da ponte teve como vencedora a empresa Engenharia, Construções e Paisagismo Ltda., com o valor de R\$ 190.016, 63. A ponte foi vistoriada pelo analista Orlando Campos Maciel Júnior, no dia 02/12/2015. Constatou-se que a ponte se encontrava inacabada, tendo sido executadas as fundações, contenções, lançamento das vigas e painéis pré-moldados. Em conclusão foi dito que houve erro no posicionamento das vigas e das placas de concreto. Foi dito que para o término da obra fazia-se necessário a recolocação das vigas e placas pré-moldadas. O referido parecer técnico está datado de 14 de dezembro de 2015.

Assim, nota-se que o projeto da ponte nova **não foi** executado de forma correta, podendo ter colocado em risco a integridade da ponte de pedra. Isso se deve aos seguintes fatos: a ponte nova está muito próxima da antiga; no processo de construção, na etapa de fundação da ponte, são realizados procedimentos que provocam trepidações, ao quais podem ter afetado a ponte antiga; no relato do senhor Walmir foi dito que a ponte nova parece usar a ponte antiga como apoio em um determinado ponto.

De uma forma geral, verifica-se que a ponte precisa de manutenção. Atualmente encontra-se encoberta pelas placas pré-moldadas de concreto. Esse fato não permite que o

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

bem seja visualizado e apreendido em seu todo, passando despercebido pela população, em geral, e visitantes. Além dessa intervenção o senhor Walmir salientou que a Administração Municipal removeu as muretas laterais da ponte, mais uma ação descaracterizante.

Apesar do seu valor cultural⁹, verifica-se que a ponte encontra-se desvalorizada. Apesar dessa situação, o bem preserva grande parte dos elementos originais existentes e, aparentemente, a estrutura permanece estável, o que facilita a sua restauração.

7. CONCLUSÃO

A ponte de pedra existente no município de Mateus Leme possui valor cultural. Ou seja, possui atributos e significados que justificam a sua permanência. Acumula os seguintes valores: **histórico e de antiguidade, paisagístico, arquitetônico, raridade e cognitivo**. Constitui-se referencial simbólico para o espaço e memória da cidade com significado histórico e paisagístico dignos de proteção.

Considerando que a proteção de bens culturais é uma das ações prioritárias do município, conforme se destacou anteriormente, a Administração municipal deve realizar a proteção da ponte de pedra de Mateus Leme.

Ante o exposto, **sugere-se:**

- Que seja realizado o tombamento *ex officio* da ponte de pedra. Por tratar-se de bem público municipal, a Prefeitura de Mateus Leme pode realizar o tombamento por lei - Decreto. Essa ação tem fundamento no Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937.
- Que, após, seja elaborado, pelo órgão tombador, Dossiê de Tombamento da ponte de pedra por meio de extensa pesquisa e levantamento histórico. O Dossiê deve ser elaborado 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, de forma a evitar ações que descaracterizem o bem e sua ambiência;
- Que se promova a inserção do bem nas atividades de Educação Patrimonial do município, de forma que as pessoas possam tomar conhecimento da existência da ponte e sobre a sua relevância, adquirindo interesse em sua preservação;
- Que seja feita a instalação de placa de sinalização indicativa e interpretativa da ponte, uma vez que se configura como um bem cultural do município. A placa deve conter algumas informações sobre a ponte como, por exemplo, a data e o responsável por sua construção e outros dados considerados relevantes;

⁹ “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

Para além:

- Que se providencie a elaboração e execução de um projeto de restauração¹⁰ da ponte por profissionais habilitados - conforme DN 83/2008 do Confea - com acompanhamento, nas duas etapas, do órgão de proteção municipal competente. O projeto deve objetivar a recuperação das características originais do bem, atualmente encobertas ou descaracterizadas, bem como deve prever estudos estruturais da ponte, que versem sobre o limite de carga suportada, bem como sobre a necessidade de reforços em sua constituição. Essas medidas permitirão segurança ao trafegar (em veículos automotores) por sobre a ponte histórica até que outra seja providenciada;
- Que seja viabilizada outra ponte, para acesso aos bairros Serra Verde e Residencial Sítio. Essa outra ponte trará como benefícios não só melhora na qualidade de vida dos moradores locais, ao facilitar o deslocamento, como também permitirá a preservação da ponte de Pedra. Após deve ser vetado o trânsito de veículos na ponte histórica;
- Que se zele para que a ponte alternativa **não** ofereça risco à ponte histórica. Para tal sugere-se a realização de estudos detalhados. Caso se constate que a manutenção da ponte no atual local é uma fonte de impacto para a ponte de pedra, deve-se realocar a estrutura em área mais afastada. Intervenções desse porte devem ser planejadas e executadas por uma equipe técnica composta por profissionais habilitados da área de engenharia, bem como deve ser avaliada pelo Conselho Municipal de Patrimônio Cultural, bem como pelos órgãos competentes;
- Que o referido projeto da ponte alternativa seja apresentado, para aprovação prévia, à Ferrovia Centro Atlântica - FCA e à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

Sendo o que se apresenta para o momento o setor técnico desta Promotoria de Justiça se coloca à disposição para o que mais se fizer necessário.

Belo Horizonte, 29 de março de 2016.

Paula Carolina Miranda Novais
Analista do Ministério Público – Mamp 4937
Historiadora

¹⁰ 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.