



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

NOTA TÉCNICA nº 33/2008

1 – CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

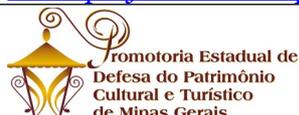
Após recebimento de denúncia na Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico, o coordenador Marcos Paulo de Souza Miranda solicitou a elaboração de Nota Técnica referente à Estação Ferroviária e demais bens imóveis da extinta Rede Ferroviária Federal S.A., situados no distrito de Miguel Burnier, município de Ouro Preto, com a finalidade de atestar o valor cultural, com base na importância histórica, verificar o estado de conservação e indicar as medidas emergenciais a serem adotadas para a preservação do aludido bem.



Figura 01 - Mapa de localização da cidade de Ouro Preto (seta azul) e povoado de Miguel Burnier (seta vermelha).

2 – METODOLOGIA

Para elaboração da presente Nota Técnica foram analisados os documentos enviados pelo Coordenador do Projeto Estação Cultural, Marco Antônio de Almeida Costa, tais como: Proposta do Projeto Estação Cultural para a Estação Ferroviária Miguel Burnier, Atas de Reuniões realizadas para viabilizar o supra projeto e pesquisa nos seguintes sites: www.projetoestacao.xpg.com.br e www.projetoestacao.blogspot.com.



Rua Timbiras, n.º 2941 - Barro Preto - Belo Horizonte-MG - CEP 30140-062
 Telefax (31) 3250-4620 – E-mail: cppc@mp.mg.gov.br



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

3 – HISTÓRICO DO BEM CULTURAL

3.1 – O trem

Em Minas Gerais, a implantação da ferrovia foi um pouco mais complicada, devido a topografia do território, permeado de serras e rios. Por volta de 1866, o Governo Federal contratou o especialista John Witaker, 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.

As estações ferroviárias tiveram um papel preponderante não somente no País, como em todo o mundo. Fundaram cidades, centralizaram a vida das povoações, serviram como agência de correios, trouxeram o progresso e foram em geral construídas com arquiteturas diferentes, desde as mais suntuosas até as mais simples. Porém, até os anos 50 eram, em geral, construções bonitas. Hoje em sua grande maioria abandonadas, somente permanecem ativas aquelas que se transformaram em estações de trens metropolitanos, as que estão no caminho dos poucos trens turísticos e as poucas que são utilizadas como central de recebimento de cargas pelas atuais concessionárias das ferrovias.

3.2 –Estação Ferroviária e demais bens da extinta Rede Ferroviária Federal S.A.

A inauguração da Estação de Miguel Burnier deu-se no dia 17 de junho e 1884 e o nome foi uma homenagem ao diretor da rede ferroviária naquele ano - engenheiro Miguel Noel Nascentes Burnier, diretor da Estrada, no ano da inauguração da estação.¹ A ferrovia teve um papel muito importante na vitalidade do distrito. A principal atividade econômica da região após o declínio do ouro, foi a extração e exportação de manganês e a produção de ferro gusa. Em 1893 o comendador Carlos Wigg, em sociedade com J. Gerspacher e Amaro da Silveira, os mesmos que instalaram o alto forno da Usina Esperança em Itabirito fundam a Usina Wigg.

A Estação Ferroviária de Miguel Burnier foi ponto de venda de ferro gusa, onde toda produção saía do forno da Usina Wigg, a quinhentos metros da Estação. Carlos Wigg, grande

¹ BARBOSA, Waldemar de Almeida. Dicionário Histórico-Geográfico de Minas Gerais. Editora Itatiaia Ltda, 1995, p.202.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

capitalista, foi investidor de 80% dos recursos na construção da Usina Wigg, em Miguel Burnier, 1893. Carlos Wigg viveu quase toda a sua vida em Miguel Burnier, onde explorou o melhor minério do mundo.

O destino do ferro gusa produzido era a moldagem de peças de utilidade comum, como sapatas de freios, chapas de fogão, caixas d'água, engenhos de cana e tubos de ferro fundido para distribuição de água. Depois de seu funcionamento durante dez meses, a Usina Wigg dedicou-se à exploração de minérios de manganês, mantendo, entretanto, em funcionamento os cubilôs de segunda fusão.

Miguel Burnier se beneficiou com a Usina Wigg e com Estação Ferroviária que ligava a cidade aos grandes pólos:

*Escreve Manoel Bernardez em 1907, após visita a Miguel Burnier: “A mais antiga das minerações de Manganês é a Usina Wigg. Esta mina possui um mineral inigualável, em veios praticamente inesgotáveis. Presenciei boas casas com seus pequenos jardins, seus galinheiros, escola gratuita, escola de música, tudo atende a empresa”.*²

A parada em Miguel Burnier era obrigatória, pois ali era feita a baldeação dos trens, fazendo com que os passageiros descessem na estação e ali permanecessem por algum tempo, e conforme o destino, até pernoitassem. Tais circunstâncias influenciaram o desenvolvimento urbano local, resultando na construção de novas edificações e abertura de novos estabelecimentos comerciais, tais como o hotel e o restaurante que atendiam aos viajantes. Em 1934, inaugura-se a Igreja do Sagrado Coração de Jesus, cujas dimensões e arquitetura demonstram que naquela época o distrito encontrava-se bastante desenvolvido.

A esposa do Comendador Carlos da Costa Wigg, Alice da Silveira Wigg, se tornou grande personagem na história de Miguel Burnier. Com sua fé e devoção, deu a todos de Miguel Burnier, a riqueza da religiosidade, fazendo com que seu marido, com toda sua fortuna, prestasse assistência religiosa à comunidade, na importância de manter os empregados sempre ordeiros e fieis. A mulher do comendador mandou erguer a igreja de Nossa Senhora Auxiliador de Calastróis que, em 16 de julho de 1918, foi instituída como paróquia.

A lei N ° 1085, de 8 de outubro de 1929, determinou que a sede do distrito seria São Julião, povoado da usina onde havia a capela de São Julião. Somente em 17 de dezembro de 1948 que, por força da lei n° 336, o distrito passa a se chamar Miguel Burnier, sendo onde funcionava a Usina Wigg e a igreja Nossa Senhora Auxiliador de Calastróis. Na década de 70, um novo grupo empresarial assume as usinas de Miguel Burnier e várias mineradoras se instalam próximas à rodovia que liga a região de Belo Horizonte à Conselheiro Lafaiete.

Em 30 de dezembro de 1995, o forno da antiga Usina Wigg foi abafado. A economia da cidade entrou em decadência, e a partir daquela data, apenas algumas famílias permaneceram na localidade. A interrupção do transporte ferroviário de passageiros contribuiu para a estagnação do distrito, pois por ali não circulavam mais pessoas, somente cargas, inutilizando a estação ferroviária e seu entorno.

² Retirado do site: www.projetoestacao.xpg.com.br





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

4 - ANÁLISE TÉCNICA

4.1 – Descrição arquitetônica

O presente documento foi feito tendo como base as fotografias fornecidas pelo Coordenador da Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico, Dr. Marcos Paulo de Souza Miranda, o inventário da Estação Miguel Burnier e documentação fornecida por Marco Antônio de Almeida Costa, presidente do Projeto Estação Cultural..

A edificação analisada abriga a Estação Ferroviária de Miguel Burnier, datada de 1884. O entorno é constituído de outras edificações mais recentes, caracterizando um pequeno núcleo urbano.

O conjunto arquitetônico da Estação Ferroviária Miguel Burnier é composto pelo conjunto dos seguintes bens: a estação ferroviária propriamente dita, algumas residências, um alojamento, galpão ferroviário, oficinas de trens e caixa d'água. Pela análise das fotografias antigas percebe-se que havia outros bens no conjunto, porém alguns deles não existem mais.

Estação Ferroviária

O atual conjunto ferroviário é fruto de uma série de construções e ampliações graduais. Em fotos antigas podemos perceber uma outra estação, menos pragmática que a atual: sobre o patamar de pedra erguia-se uma pitoresca edificação de madeira e barro, à moda européia, com pináculo e esqueleto de madeira aparente. À frente desta estrutura desaparecida, havia um anexo de madeira, diferente de tudo que remanesceu até hoje - pela forma construtiva delicada, quase oriental. Hoje o conjunto é dominado, no mesmo lugar, por uma ampla construção de duas águas, maior do gênero nos distritos de Ouro Preto.

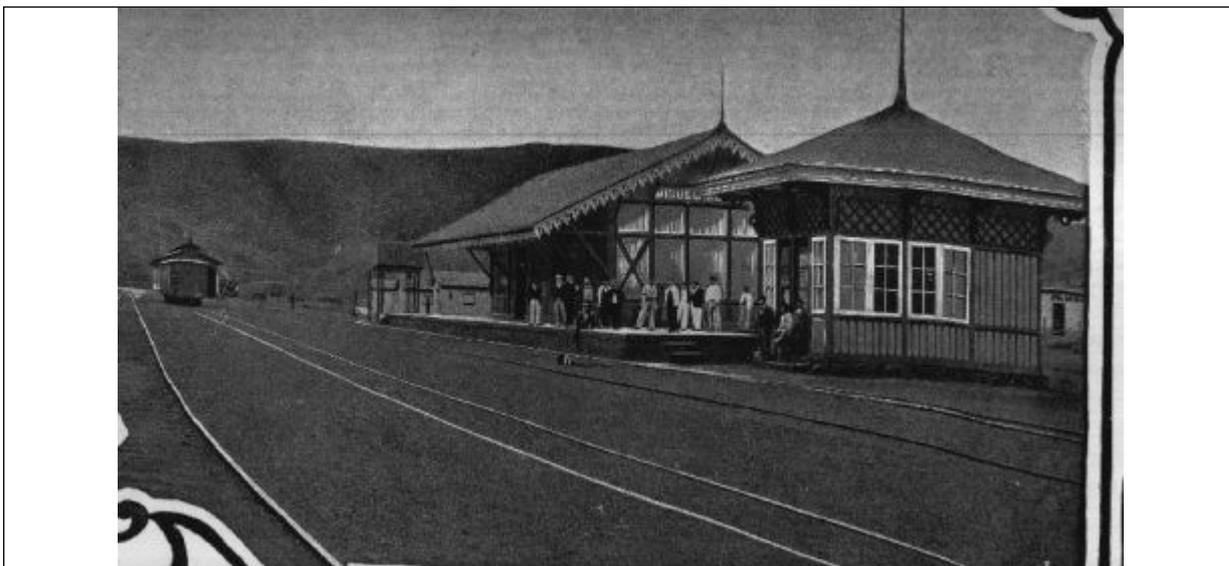


Figura 02 - Fonte: www.estacoesferroviariasdobrasil.com.br , Bruno Tropia Caldas



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

Atualmente a estação possui uma construção grandiosa, com 11 cômodos, sendo três deles de tamanhos bem maiores que os demais. A edificação possui características de arquitetura eclética e é um interessante exemplar arquitetônico de padrão ferroviário. O prédio tem formato retangular e possui plataformas semi-cobertas, com piso de concreto, voltadas para os trilhos, que ainda existem, em ambos os lados da estação. Em ambas as extremidades há uma área aberta, porém coberta.



Figura 03 – Vista geral do prédio da estação ferroviária.

Apresenta pilares salientes fazendo marcação vertical e criando ritmo na composição das fachadas. O nome da estação está grafado nas empenas das duas fachadas transversais. A tonalidade da pintura atual é cinza com ornamentos em branco.

A cobertura é de duas águas, possui engradamento de madeira, vedação em telhas francesas e beiral estendido, suportado por mãos francesas para cobertura das plataformas.

Os vãos são em verga reta e a vedação é feita com esquadrias de madeira. Há molduras em massa emoldurando os vãos.

Não é possível, através das fotografias disponíveis, fazer a descrição da distribuição interna de ambientes.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

O imóvel encontra-se abandonado e em mau estado de conservação e necessita de obras de restauração³, visando ações criteriosas e tecnicamente adequadas à conservação⁴ e manutenção⁵.

Acredita-se que a falta de uso do imóvel agrava esta situação, pois não há manutenção e conservação periódica. Atualmente não possui uso definido, o imóvel está abandonado e servindo de local para práticas de comportamentos inaceitáveis, uso de drogas, relações sexuais, necessidades fisiológicas, entre outras.

Aparentemente, a estrutura encontra-se em bom estado de conservação, entretanto as alvenarias internas e externas encontram-se com sujidades, pichações, fissuras, descolamento de pintura, o que colabora com a degradação e descaracterização do imóvel.



Figura 04 – Sujidades nas alvenarias e destelhamento.

Figura 05 - Descolamento de pintura.

A cobertura apresenta-se com algumas telhas quebradas e parte das madeiras do engradamento encontram-se deterioradas. As lacunas na cobertura favorecem a infiltração de águas pluviais, deixando a edificação exposta ao tempo (sol, chuva e vento).

³ 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.

⁴ Conservação: intervenção voltada para a manutenção das condições físicas de um bem, com o intuito de conter a sua deterioração. Instrução Normativa n.º 1/2003 – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN.

⁵ Manutenção: Operação contínua de promoção das medidas necessárias ao funcionamento e permanência dos efeitos da conservação. Instrução Normativa n.º 1/2003 – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN.



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



Figuras 06 e 07 – Mau estado de conservação do telhado.

As esquadrias encontram-se péssimo estado de conservação, com descolamento de pintura, manchas de umidade, vidros quebrados, necessitando de reparos generalizados.



Figura 08 a 11 – Esquadrias.

O piso cimentado da plataforma encontra-se com fissuras, plantas invasoras e necessita de reparos.



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



Figura 12 – Fissuras e plantas invasoras no piso da plataforma.

Internamente, os forros e pisos encontram-se com sujidades aderidas e algumas peças depreedadas.



Figuras 13 e 14 – Vista dos ambientes internos da estação.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

O Conjunto

Conforme o inventário do distrito de Miguel Burnier, há no local algumas residências dos antigos funcionários da extinta RFFSA. Algumas encontram-se ocupadas por invasores e outras abandonadas. Encontram-se em diferentes estados de conservação, mas a maior parte encontra-se em estado regular, principalmente por falta de ações de conservação e manutenção.



Figuras 15 a 18 – Residências.

O Alojamento

Conforme o inventário do distrito de Miguel Burnier, o alojamento é um imóvel com seis divisões, quartos, banheiros e cozinha. Abandonado, serve como depósito de lixo e como local para atitudes semelhantes às praticadas na Estação.

A edificação encontra-se com a cobertura deteriorada, manchas de umidade e esquadrias em mau estado de conservação.



Figuras 19 e 20 – Alojamento.

Oficinas

A 1ª Oficina de trens possui uma área aberta e outra área fechada com dois cômodos. Abandonada, serve como alternativa de refúgio para famílias que não têm onde viver. Hoje não há ninguém morando no local.



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

A 2ª Oficina de trens possui apenas uma área aberta e abandonada.



Figuras 20 e 21 - Oficinas

A Caixa d'água é uma estrutura bastante forte, tendo em seu tanque a inscrição do ano de 1900. Há acréscimo de alvenaria junto a alguns arcos. Também encontra-se abandonada e em regular estado de conservação.



Figuras 23 e 23 – Caixa d'água.

É interessante também destacar um certo abandono da linha férrea e de alguns túneis próximos – em trechos onde não trafegam mais os trens.

5 – CONCLUSÕES

As estações ferroviárias tiveram um papel preponderante não somente no país, como em todo o mundo. Fundaram cidades, centralizaram a vida das povoações, serviram como agência de correios, trouxeram o progresso e foram em geral construídas com arquiteturas diferentes, desde as mais suntuosas até as mais simples. Hoje as Estações Ferroviárias, em sua grande maioria, estão abandonadas. Somente permanecem ativas aquelas que se transformaram em estações de trens metropolitanos, as que estão no caminho dos poucos trens



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

turísticos e as poucas que são utilizadas como central de recebimento de cargas pelas atuais concessionárias das ferrovias.

Nossas ferrovias dão um tom característico à nossa paisagem, fazem parte do cenário mineiro, o compõe. Nossas linhas férreas entrecortam montanhas, singram municípios, marcam momentos. Por isso suas estações são muito mais do que apenas ponto de parada de passageiros, descarga de bagagem, são relatos palpáveis e visíveis de um cotidiano, de modos de vida.

O reconhecimento de um bem como parte integrante da cultura de um povo é elemento formador da noção de cidadania, da consciência coletiva e da idéia de pertencimento a uma comunidade. Devemos buscar a manutenção das tradições culturais para que elas sejam transmitidas para as próximas gerações. E, conseqüentemente passam a compartilhar de uma memória coletiva que se coloca frente ao tempo e estabelece uma ponte entre passado e presente.

O bem cultural analisado, além de ser um importante exemplar arquitetônico, é um espaço considerado lugar de memória, de significado valor cultural para a comunidade de Miguel Burnier e Ouro Preto, o que se confirma com o inventário elaborado pela Prefeitura de Ouro Preto. A Estação Ferroviária de Miguel Burnier foi um elemento muito importante para o desenvolvimento da comunidade, além de ter emprestado seu nome ao distrito.

Transcrevemos abaixo alguns trechos do Plano Diretor do Município de Ouro Preto, Lei Complementar N° 01/96:

Art. 4º - E função social da cidade garantir:

III - a oferta de espaços públicos e de um ambiente urbano que propiciem o exercício da cidadania, através do convívio social e da formação, preservação e difusão de valores, referências e expressões histórico-culturais.

Art. 14 - O Poder Público Municipal deverá atuar nos distritos que compõem o Município dando-lhes condições que viabilizem a sua vitalidade econômica, a melhoria da qualidade de vida, devendo:

I - estimular a permanência da população, com a manutenção do vínculo sócio-econômico-cultural;

VII - preservar o patrimônio cultural, ambiental e as manifestações da cultura local, e
Da Proteção do Patrimônio

Art. 55 - A preservação do patrimônio cultural e ambiental é considerada fator de crescimento e desenvolvimento sócio-econômico do Município, devendo suas ações estarem articuladas e em consonância com as demais ações previstas para a política urbana do Município.

Seção I

Do Patrimônio Cultural

Art. 56 - São diretrizes da política de preservação do patrimônio cultural:

I - tratar o espaço urbano como patrimônio cultural dinâmico, no qual os bens naturais e culturais se relacionam entre si;

II - proteger o patrimônio cultural do Município, propiciando o desenvolvimento de estudos, pesquisas, inventários, registros, tombamento, desapropriações além de outros meios e



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

instrumentos previstos em Lei, destinados ao acautelamento, preservação e repressão aos danos e às ameaças a este patrimônio;

III – considerar, na gestão do meio ambiente urbano, a percepção e representação dos moradores e usuários sobre os espaços cotidianamente utilizados;

IV – criar mecanismos que permitam efetiva participação dos usuários e demais agentes envolvidos, na elaboração, implantação e gestão de projetos relativos à proteção do patrimônio cultural;

V – garantir a permanência da população residente nas áreas de preservação, priorizando o bem estar dos moradores e usuários;

VI – consolidar o Arquivo Público Municipal como referência documental à identidade, à ação e à memória do Município.

Concluimos que o Patrimônio Histórico e Cultural do Município é contemplado no Plano Diretor da cidade, devendo o município cumprir tal legislação, defendendo, preservando e recuperando o patrimônio cultural. A prefeitura reconhece a importância da Estação Ferroviária de Miguel Burnier que foi inventariada pela mesma.

*“Mesmo que bastante deteriorado e descaracterizado, o conjunto de construções ferroviárias existente no distrito de Miguel Burnier é o mais importante do município de Ouro Preto. A edificação de estações ferroviárias e de casas anexas para serviços de manutenção e infra-estrutura das linhas férreas, tem capítulo à parte na história da arquitetura de Minas do século XIX e início do século XX”.*⁶

A estação e os demais bens da extinta RFFSA que fazem parte do conjunto arquitetônico da estação Miguel Burnier necessitam de intervenção de restauração⁷. Assim, faz-se necessária a elaboração e execução de um projeto de restauração da edificação, com acompanhamento, nas duas etapas, do órgão de proteção.

Estação

- Cobertura - Como medida emergencial, sugere-se a colocação imediata de lona sobre a cobertura, de modo a conter as infiltrações, que aceleram o processo de degradação do imóvel e também o vandalismo. Deverá ser feita revisão geral em todo madeiramento e telhas, com substituição de peças e telhas comprometidas e / ou em mau estado de conservação.
- Recuperação das alvenarias, reparos generalizados de consolidação com recomposição dos rebocos e trincas. Deverá ser feita prospecção pictórica da alvenaria da edificação, por técnico especializado, para posterior recuperação das pinturas externas e internas.
- Esquadrias – Como medida emergencial, sugere-se a vedação com madeirite dos vãos de portas e janelas, visando conter o vandalismo e má utilização do bem imóvel. As esquadrias devem sofrer reparos generalizados, com substituição de peças danificadas e vidros quebrados ou inexistentes e as ferragens deverão ser recuperadas, com eliminação das oxidações, caso existam. A esquadrias faltantes deverão ser

⁶ Ficha de inventário 2007 da Estação Ferroviária de Miguel Burnier – Prefeitura de Ouro Preto.

⁷ 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.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

executadas, seguindo os modelos pré-existentes, tendo como referência fotos e documentos antigos.

- A capina da área no entorno do bem imóvel e a limpeza do imóvel também são medidas emergenciais, para evitar a proliferação de animais e a propagação de incêndios.
- Internamente, os forros de madeira e os pisos devem ser recuperados.
- Recuperação do piso cimentado da plataforma, com retirada das plantas invasoras.
- É necessário propor uso ao imóvel, compatível com as características do edifício, da vizinhança e dos atuais costumes e anseios da população local, de forma a se garantir sua manutenção periódica. A preservação é de suma importância para a perpetuação do bem e uma das formas de preservar é atribuir um uso ao imóvel, a fim de incorporá-lo ao cotidiano dos habitantes, fazendo com que o imóvel cultural cumpra sua função social. Existe o Projeto Estação Cultura para a Estação Ferroviária Miguel Burnier e proposição de uso elaborado pelo Coordenador Marco Antônio de Almeida Costa e há interesse da comunidade local em utilizar o imóvel para fins culturais. É necessária a celebração de convênio entre a empresa responsável pelo trecho, a Prefeitura Municipal de Ouro Preto e associação de bairro, objetivando a recuperação e adaptação do espaço e a cessão do mesmo para utilização para fins culturais.
- Deverá ser desenvolvido um projeto elétrico, hidráulico e outros complementares necessários ao novo uso do imóvel após a recuperação.
- Sugere-se que seja instalada iluminação noturna, que além de valorizar o bem cultural, promove maior segurança ao local.
- Deverá ser previsto sistema de drenagem de águas pluviais eficiente na área externa, de forma a prevenir infiltrações na edificação.
- Os demais bens integrantes do conjunto também deverão ser recuperados.
- Deverá ser previsto projeto paisagístico para o conjunto.

6 – CONSIDERAÇÕES FINAIS

- Devem ser respeitadas as recomendações da Carta de Atenas⁸, onde é sugerido que nas intervenções em bens de valor histórico e arquitetônico, devem ser utilizados materiais e técnicas modernas sem alterar o aspecto e o caráter do edifício, “marcando a época” em que as intervenções foram realizadas. “Nunca foi constatado um retrocesso, nunca o homem voltou sobre seus passos. As obras-primas do passado nos mostram que cada geração teve sua maneira de pensar, suas concepções, sua estética, recorrendo, como trampolim para sua imaginação, à totalidade de recursos técnicos de sua época. Copiar servilmente o passado é condenar-se à mentira, é erigir o "falso" como princípio, pois as antigas condições de trabalho não poderiam ser reconstituídas e a aplicação da técnica moderna a um ideal ultrapassado sempre leva a um simulacro desprovido de qualquer vida. Misturando o "falso" ao "verdadeiro", longe de se alcançar uma impressão de conjunto e dar a sensação de pureza de estilo, chega-se somente a uma

⁸ Documento elaborado durante o Congresso internacional de arquitetura moderna, realizado em Atenas, em Novembro de 1933.



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

reconstituição fictícia, capaz apenas de desacreditar os testemunhos autênticos, que mais se tinha empenho em preservar.”

7- ENCERRAMENTO

Sendo só para o momento, colocamo-nos à disposição para outros esclarecimentos. Segue este laudo, em 13 (treze) folhas escritas em um só lado, todas rubricadas e a última datada e assinada.

Belo Horizonte, 07 de janeiro de 2009.

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

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