

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

NOTA TÉCNICA nº 13/2011

I. **Objetivo:** Análise do projeto de construção de terminal ferroviário para carregamento de vagões e silo junto à Estação Ferroviária de Miguel Burnier.

II. **Município:** Ouro Preto

III. Histórico Estação Ferroviária Miguel Burnier

A estação de São Julião foi inaugurada em 1887. O nome posterior, Miguel Burnier, homenageia o eng. Miguel Noel Nascentes Burnier, antigo diretor da ferrovia em 1884.

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 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".¹

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 pernотassem. 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

¹ Retirado do site: www.projetoestacao.xpg.com.br

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

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.



Figura 01 - Foto da Estação de Miguel Burnier em 1908. O edifício principal era menor e existia uma segunda construção de madeira. Tal configuração permaneceu até o final da década de 1910, quando a estação foi reformada e ampliada. Ouro Preto/MG - Vila de Miguel Burnier. Fonte: Dossiê de Tombamento.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico



Figura 02 - Conjunto Ferroviário de Miguel Burnier. Conjunto da Estrada de Ferro Central do Brasil, no cruzamento entre a "Linha do Centro" e o "Ramal de Ponte Nova". Década de 1950.
Fonte: Dossiê de Tombamento

A importância da Estação Ferroviária de Miguel Burnier foi reconhecida pelo município de Ouro Preto que tombou o Conjunto Ferroviário de Miguel Burnier através do Decreto nº 2468 de 18 de novembro de 2010 pelo seu valor histórico, cultural e arquitetônico.

IV. Contextualização

A empresa Gerdau Açominas está desenvolvendo uma alternativa para a construção de um terminal para carregamento de vagões, através de um silo. Destacam no documento encaminhado a esta Promotoria os benefícios gerados com esta obra como, por exemplo, diminuição do tráfego de caminhões nas rodovias adjacentes, aumento da segurança da comunidade e nas rodovias e benefícios ao meio ambiente. Alegam que o terminal será construído em uma ferrovia já existente e subutilizada, que será instalada uma passarela para que os trens não interrompam o acesso da comunidade e que não haverá interferência em vegetação nem em nascentes ou outros recursos hídricos.

Anexam documentos relacionados ao licenciamento ambiental, imagens aéreas do pátio ferroviário de Miguel Burnier, croquis das intervenções pretendidas e poligonal do perímetro de tombamento.

Em documento anexado à folha 112 do Procedimento de Apoio à Atividade Fim nº 0024.10.005515-1, a empresa Gerdau Açominas alega que “sendo conhecedora do processo de tombamento da antiga Estação Ferroviária de Miguel Burnier, a Gerdau solicitou e obteve a anuência do Conselho de Patrimônio Histórico da Prefeitura de Ouro Preto para locação do silo, que está totalmente fora do perímetro de tombamento, ou seja, a 54 metros de distância da antiga Estação Ferroviária e 10 metros da caixa d’água”.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

V. Análise Técnica

A área em que é proposta a intervenção localiza-se entre a quadra e a caixa d'água existentes. Em análise ao Dossiê de Tombamento do Conjunto Ferroviário de Miguel Burnier, foi verificado que a área é **integrante do Perímetro de Tombamento, contrariando a alegação feita pela empresa Gerdau Açominas**. O mapa do perímetro de tombamento encaminhado pela empresa a esta Promotoria não representa a realidade, uma vez que a área de tombamento proposta no dossiê é mais extensa.

Devido a alegação da empresa Gerdau Açominas de que houve anuência do Conselho Municipal de Patrimônio Cultural de Ouro Preto para realização da intervenção pretendida, entrei em contato com o arquiteto Marcelo Henrique, responsável pela análise do projeto juntamente com a arquiteta Maria Cristina, presidente do citado Conselho. Aquele informou que o projeto ainda encontra-se em análise, com previsão de conclusão em um prazo de sete dias. **Informa que ainda não há definição do Conselho quanto à proposta, portanto, não houve nenhuma deliberação contra ou a favor do projeto**. O arquiteto Marcelo informou que cópia do projeto pretendido foi encaminhada pelo Conselho ao Iphan para análise e ainda não obtiveram retorno deste órgão.

Também foi analisado o ante-projeto de restauro que encontra-se em elaboração pela empresa Estilo Nacional. Verifica-se que a instalação do equipamento pretendido encontra-se dentro da área contemplada pelo projeto.



Figura 03 – Mapa do perímetro de tombamento enviado pela empresa Gerdau Açominas, onde a linha verde supostamente define o perímetro de tombamento.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

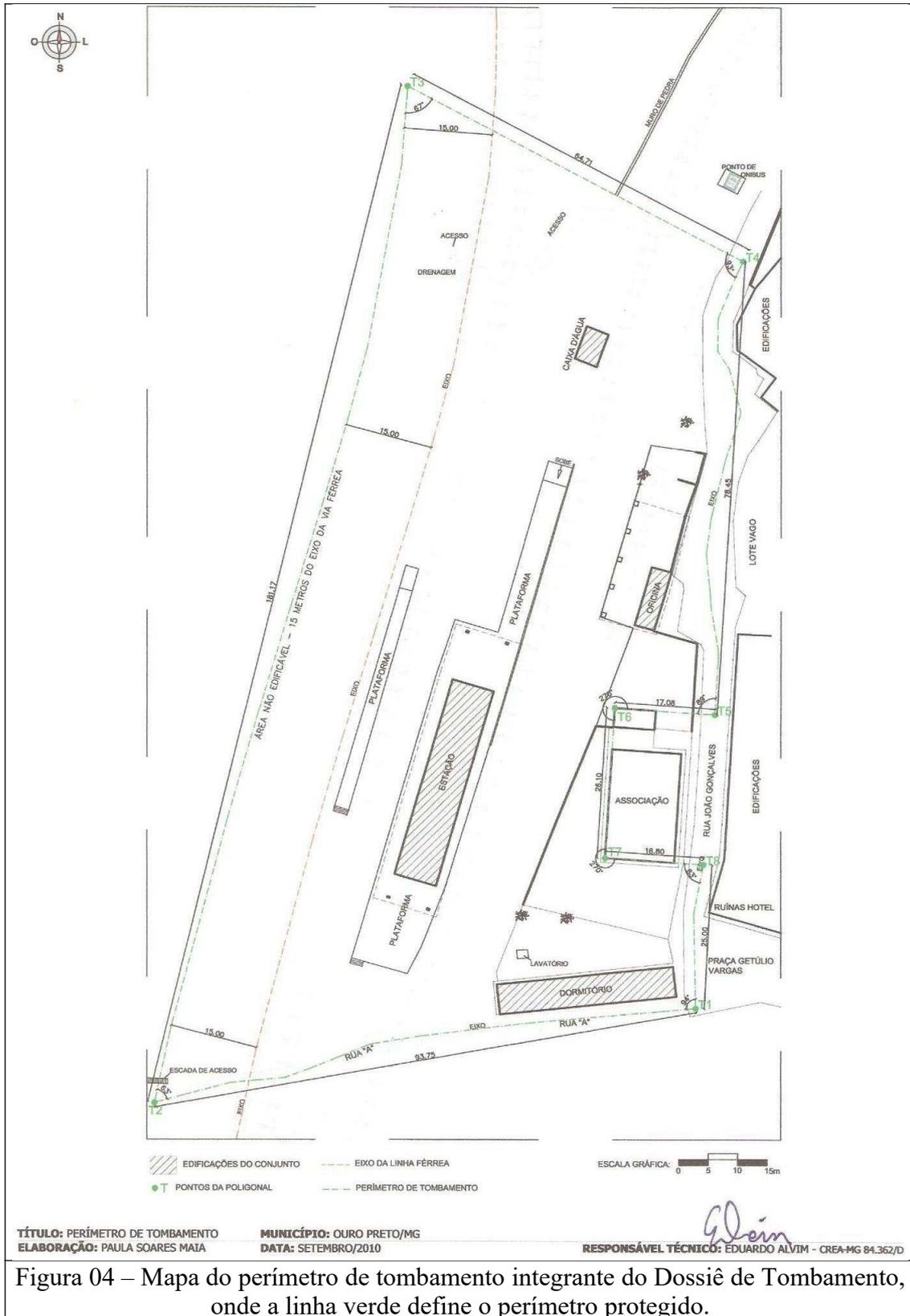


Figura 04 – Mapa do perímetro de tombamento integrante do Dossiê de Tombamento, onde a linha verde define o perímetro protegido.

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

VI. Conclusões

Por todo o exposto, conclui-se que a intervenção proposta pela empresa Gerdau Açominas, apesar de todos os benefícios gerados, causará impactos ao patrimônio cultural protegido, uma vez que ocupará área integrante do perímetro de tombamento do bem.

Os perímetros de tombamento e de entorno são traçados buscando preservar aspectos como a visibilidade, perspectiva, harmonia, integração, altura, emolduração, iluminação, ou seja, a própria ambiência do bem. Com a instalação dos equipamentos, este objetivo não será alcançado. O bem protegido deve ser soberano a outros objetos no local onde se encontra implantado. Deve estar livre de obstáculos que dificulte sua visibilidade ou qualquer objeto que possa competir com a atenção merecida.

A intervenção proposta contraria as diretrizes traçadas para a área tombada no Dossiê de Tombamento. São elas:

“Estudar a viabilidade de rotas alternativas para a circulação de trens nas proximidades, evitando que o mesmo passe pelo perímetro de tombamento. Tal medida se justifica para garantir a segurança dos usuários do futuro equipamento cultural a ser instalado no conjunto, e pelos danos causados as edificações pela intensa vibração produzida durante a passagem de trens carregados;

Os espaços livres do conjunto devem ser mantidos, sendo que a construção de novos elementos não será permitida. Elaborar projeto paisagístico para as áreas livres, organizando-as e estabelecendo acessos, limites e áreas de estar de acordo com o programa a ser proposto”

Além disso, a instalação de terminal ferroviário para carregamento de vagões e silo junto à Estação Ferroviária de Miguel Burnier é incompatível com o projeto de restauro proposto, uma vez que causará impacto visual, sonoro, além de poeira, prejudicando o pleno funcionamento do equipamento cultural proposto para o local.

Por ser um bem protegido, ressalta-se que qualquer tipo de intervenção a ser realizada dentro dos perímetros protegidos deve ser submetida à aprovação do Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Ouro Preto, observadas as diretrizes de intervenção estabelecidas no Dossiê de Tombamento. Também é necessária a anuência do Iphan, por se tratar de patrimônio ferroviário.

Sugestões:

1 - Deverá haver análise por parte do empreendedor de alternativas para implantação do terminal para carregamento de vagões em área localizada fora do perímetro protegido;

2 - Em análise ao Plano Diretor da cidade de Ouro Preto, Lei Complementar nº 29 de 28 de dezembro de 2006, verificou-se que o empreendimento proposto enquadra-se na definição de Empreendimento de Impacto, conforme descreve o artigo 64:

“considera-se como empreendimento de impacto aquele que , de natureza pública ou privada , venha a ter repercussão ambiental significativa, sobrecarregar a infraestrutura urbana, ou afetar as condições funcionais, paisagísticas e/ou urbanísticas de sua área de influência direta ou indireta.”(grifo nosso).

Portanto, é necessária a elaboração do Estudo de Impacto de Vizinhança contemplando os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade na área de implantação e em

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

suas proximidades, incluindo a análise da intervenção na paisagem e no patrimônio cultural. Também deverão ser indicadas as medidas mitigadoras dos impactos negativos causados.

VII. Encerramento

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

Belo Horizonte, 13 de abril de 2011.

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