INTRODUÇÃO

O meu interesse em desenvolver esta pesquisa adveio do estudo realizado pela Diretoria de Inclusão e Cidadania do Instituto Inhotim e da qual faço parte, sobre a cultura das comunidades quilombolas, a memória e a história da população afrodescendente do município de Brumadinho, Minas Gerais. Como se sabe, o Inhotim, inaugurado em 2006, é um Centro de Arte Contemporânea e Jardim Botânico. Possui uma área de 110 hectares de visitação, composta de fragmentos florestais e jardins, com uma extensa coleção de espécies tropicais raras, onde estão instaladas obras de arte contemporânea de relevância internacional.

Este trabalho proporcionou um maior entendimento sobre a cultura quilombola, como suas tradições são passadas pelas várias gerações e como a memória das comunidades é mantida. Mais especificamente, na comunidade quilombola de Marinhos, onde estava concentrado o maior número de projetos, foi observado que muito da sua memória estava resguardada na estação ferroviária ali localizada. Esta observação chamou a atenção, principalmente pelo fato de a edificação se encontrar em estado de abandono e degradação, mesmo tendo sido tombada pelo município, em 2004. Foi possível perceber, assim, que a estação era um importante referencial para a população local, considerado um patrimônio histórico pela comunidade. Isso me incentivou a pesquisar, mais detalhadamente, a relação da população local com o passado, a valorização da memória representada na estação ferroviária pela comunidade, as políticas públicas municipais e estaduais para a preservação e conservação da estação e a relação dos órgãos públicos com o bem tombado.

A compreensão da memória social foi um ponto importante para o início deste estudo. O tema da memória social tem sofrido mudanças significativas, ocasionadas por renovações, que se inscrevem por meio das transformações ocorridas entre os indivíduos e a cultura, inseridas nos debates travados em diversas áreas do conhecimento.

Histórias vão se constituindo a partir das heranças que se transformam em legado às gerações. O que outrora parecia memória de um pequeno

povoado, hoje se transforma em memória de um grupo social maior. Sendo assim, é importante recuperar e preservar a memória dos indivíduos e dos sujeitos coletivos cuja salvaguarda, ainda que simbólica, favorece a preservação e o acesso a gerações futuras. A noção de patrimônio e, consequentemente, sua salvaguarda, tem sido ampliada, justamente por sua característica de fenômeno que se observa no âmbito de vários vieses da construção da memória social.

Torna-se, portanto, imprescindível relacionar os indivíduos e a comunidade com o monumento a ser preservado, visto que uma cidade, no seu viver cotidiano, tem sua identidade refletida nos lugares, cuja memória os indivíduos constroem no dia-a-dia. Preservar o patrimônio histórico é, portanto, preservar a identidade da comunidade e sua cultura e relacioná-lo com as interações humanas a ele ligadas. Sendo assim, a preservação do patrimônio ultrapassa a simples manutenção física de um bem cultural edificado.

A conservação do patrimônio e as estratégias de preservação têm, portanto, de passar por uma revisão profunda, assumindo, hoje, o caráter de políticas públicas decisivas, tendo, como parâmetros, a corresponsabilidade do cidadão e da sociedade. Novos questionamentos são colocados aos órgãos coordenadores e executores dessas políticas. O município, hoje, é o ator executivo desse processo e novos agentes, tais como os parceiros públicos e privados e diferentes setores institucionais participam da elaboração, discussão e decisão com relação às políticas a serem executadas.

Assim, uma política de preservação não pode ter, como fim único, apenas a preservação da materialidade dos bens patrimoniais, mas deve ir além e envolver todo o universo que constitui a preservação patrimonial, como as razões que justificam a proteção e os diversos atores envolvidos. Ao se tratar da preservação, tem-se em mente o produto elaborado pela sociedade, para a qual determinado monumento tem significações relevantes, por ser parte de sua construção histórica e cultural.

Tendo todos estes conceitos esclarecidos, e o meu claro entendimento da necessidade de um maior conhecimento sobre a memória da comunidade

quilombola de Marinhos sobre a estação e a situação de preservação do bem tombado pelo município de Brumadinho, este estudo foi desenvolvido.

Frente a este quadro, justifica-se a presente proposta de pesquisa pela importância que a estação ferroviária de Marinhos, hoje em estado precário de conservação, desempenhou como fator de transformação da região. A estação de Marinhos permite-nos estudar, em uma comunidade quilombola tradicional, os impactos causados pela chegada de um elemento novo, a ferrovia, que não só dá origem ao município como, ao reduzir distâncias e aumentar o contato com outras localidades próximas ou longínquas, promove o início de um processo de significativas transformações tanto na paisagem local, cada vez mais urbana, quanto nos padrões da vida cotidiana, já que altera inclusive, a economia local. No limite, pode-se pensar em termos de mudanças no universo de hábitos e costumes que caracterizavam a localidade[1].

A degradação e a desvalorização dessas edificações implicam na perda da identidade cultural de várias localidades. Como se sabe, a ferrovia promoveu uma ressignificação do espaço das terras brasileiras com a criação de cidades e povoados. No caso da estação ferroviária de Marinhos, a perda do patrimônio arquitetônico, pode implicar na perda dos valores e dos costumes da comunidade quilombola que ali vive. Entende-se como necessário o resgate da importância do que representou a estação para aqueles que presenciaram seu funcionamento, a fim de despertar nos que hoje vivem na comunidade, a consciência de que a edificação faz parte de uma história e por isso deve ser preservada. Uma vez que o edifício foi tombado pelo próprio município e se encontra, atualmente, em estado de degradação é importante, também, estruturar o município no que diz respeito às políticas públicas de preservação do patrimônio, com a participação da comunidade.

Além de todos estes elementos, a presente pesquisa justifica-se pela escassez de estudos sobre a preservação das estações ferroviárias em Minas Gerais construídas principalmente devido à grande importância

[1] COELHO, G.N. **Ferrovia:** 150 anos de arquitetura e história. Goiania: Trilhas Urbanas, 2004. 217 p.

econômica do Estado para o país, sendo que a maior parte dos trabalhos privilegia o enfoque nas ferrovias de São Paulo e da região sul do país[2].

Como dito anteriormente, partindo da constatação de que a estação ferroviária é um importante referencial cultural da comunidade e, não obstante, encontra-se em estado de abandono. Sendo assim, tentamos entender, por um lado, os elementos que expressam a valorização da comunidade no que se refere à estação de Marinhos e, por outro, a existência ou não de políticas públicas para preservação do patrimônio no município.

Trata-se aqui, de um estudo descritivo, caracterizado como um estudo de caso, cuja metodologia se baseou em revisão bibliográfica, pesquisa documental e trabalho de campo. A revisão bibliográfica sobre o tema foi extensa e revela o engajamento de diversos estudiosos em pesquisas sobre a prática da preservação do patrimônio no Brasil e no mundo.

A coleta de dados foi dividida em duas partes. Na primeira, foram realizadas entrevistas semiestruturadas com moradores de Marinhos que trabalharam na ferrovia e/ou vivenciaram as mudanças ocorridas na comunidade a partir de acontecimentos relacionados à estação ferroviária. Nessa etapa, buscamos identificar os elementos que expressam o sentimento de pertencimento, a existência da valorização da comunidade e a experiência dos indivíduos no que se refere à estação ferroviária. O resgate da experiência dos que vivenciaram o funcionamento da estação ferroviária é relevante pois, como afirma Lowenthal (1998) parte das memórias se perdem com a morte das pessoas, ao contrário da história, que fica eternamente. Por isso, preservar o conhecimento do passado, através dos relatos orais é fundamental para o relato dessa história. Analisamos ainda, o conhecimento dos moradores de Marinhos sobre a atuação do poder público na conservação e gestão deste patrimônio construído. O roteiro de entrevista foi elaborado com base na literatura e na experiência da pesquisadora de vários anos de trabalho na região (APÊNDICE A).

[2] FÉRES, L.R. **Tempo e espaço das ferrovias em Minas Gerais [manuscrito]:** a preservação do patrimônio ferroviário no contexto urbano contemporâneo: o trecho ferroviário de Belo Horizonte a Mariana. 2002, 231 f. Dissertação de mestrado. Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2002.

Todos os participantes assinaram o “Termo de Consentimento Livre e Esclarecido” e o projeto tem aprovação do Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal de Minas Gerais sob o registro CAAE-01949712.2.0000.5149. As entrevistas individuais tiveram a duração de 30 a 40 minutos e foram, posteriormente, transcritas na íntegra. O referencial metodológico utilizado para sistematização e análise do material empírico foi a Análise de Conteúdo (BARDIN, 2004) e constou das seguintes etapas: (1) leitura flutuante do conteúdo das entrevistas, (2) definição das unidades de registro e (3) definição dos temas, tendo, como referência, a relação do individuo e da comunidade com o bem cultural edificado.

No que se refere à metodologia, podemos acrescentar ainda, que a análise de conteúdo tem por finalidade, a partir de um conjunto de técnicas parciais, mas complementares, explicar e sistematizar o conteúdo da mensagem e o significado desse conteúdo, por meio de deduções lógicas e justificadas, tendo como referencia sua origem e o contexto da mensagem ou os efeitos dessa mensagem. Para Bardin (2004), a análise de conteúdo pode ser entendida como:

> Um conjunto de técnicas de análise das comunicações visando obter, por procedimentos, sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens, indicadores (quantitativos ou não) que permitam a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção/recepção (variáveis inferidas) destas mensagens. (BARDIN, 2004, p. 41).

Nesse processo é necessário categorizar para introduzir uma ordem, segundo alguns critérios de classificação dependendo daquilo que se procura ou se espera encontrar. O resultado se dá a partir do tratamento dos dados, que contribuem para a construção do conhecimento e da interpretação. Na análise de conteúdo é necessário, a partir das categorias estabelecidas, de natureza histórica, econômica, social dentre outras, deduzir sobre o entrevistado ou sobre o contexto a que está sendo analisado. Segundo Vala (1986), “a análise de conteúdo é hoje uma das técnicas mais comuns na

investigação empírica realizada pelas diferentes ciências humanas e sociais" (VALA, 1986, p.101).

A segunda parte do nosso trabalho é referente à análise de documentos relacionados às políticas de preservação da estação ferroviária de Marinhos e dos bens patrimoniais tombados no município, pesquisa que foi realizada no Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais (IEPHA/MG), no Arquivo Público Mineiro, no cartório de Brumadinho e de Bonfim, no Conselho de Cultura de Brumadinho, na Câmara municipal de Brumadinho e na Secretaria de Turismo e Cultura de Brumadinho. Nosso objetivo aqui era simples: analisar a existência ou não de políticas públicas de preservação do patrimônio no município e sua aplicação efetiva no caso da estação de Marinhos. Nesta etapa, foram analisados, principalmente, documentos tais como o Plano Diretor de Desenvolvimento do Município, proposta de Inventário Turístico e Urbano, proposta de Inventário Cultural, atas do Conselho Municipal de Cultura, relatórios para ICMS cultural, leis municipais sobre preservação do patrimônio, livro de tombo de Brumadinho, documentos jurídicos relacionados à estação, entre outros.

Para um melhor entendimento e tratamento do tema, esta dissertação se organiza em três capítulos. O primeiro traz a história da colonização de Minas Gerais, bem como o surgimento do município de Brumadinho, suas raízes afrodescendentes, a história da comunidade quilombola de Marinhos e de sua estação ferroviária.

O segundo aborda a análise feita a partir das entrevistas com moradores da comunidade de Marinhos. Este capítulo mostra os elementos que expressam a valorização da comunidade e sua memória em relação à estação e recupera a história do edifício tombado em Marinhos, através de pesquisa bibliográfica e dos relatos dos moradores e de suas memórias.

O terceiro faz um breve histórico das políticas públicas de preservação do patrimônio no Brasil, em Minas Gerais e nos municípios, enfocando alguns documentos nacionais e internacionais que orientam a salvaguarda patrimonial. A partir deles buscamos explicitar os principais critérios que norteiam as políticas de preservação. Ainda neste capítulo mostramos a

relação dos órgãos públicos em relação à preservação da estação de Marinhos, sua recuperação e o que tem sido feito desde seu tombamento.

O objetivo central deste último capitulo oferece dados referentes às políticas de proteção ao patrimônio de Brumadinho, com o foco na estação ferroviária de Marinhos e na preocupação do poder público local para elaboração de projetos que visem à sua conservação bem como a dos bens tombados pelo município.

CAPÍTULO 1

1. A HISTÓRIA DO LUGAR

Neste capítulo será apresentado o contexto histórico da colonização de Minas Gerais, bem como o surgimento do município de Brumadinho e do povoado de Marinhos, onde está localizada a estação Ferroviária. A história do município está ligada à expansão das estradas de ferro brasileiras a partir do século XIX e se divide em duas fases distintas.

A primeira, que se inicia no final do século XVII e vai até o início do século XVIII, é marcada pela ocupação do Vale do Paraopeba pelas "Entradas" e "Bandeiras"[3] à procura de pedras e metais preciosos. Os bandeirantes estavam em busca da Terra das Esmeraldas, que nunca foi encontrada; porém a região era rica em minério de ferro, sendo conhecida até hoje como parte do Quadrilátero Ferrífero (JARDIM, 1982). A segunda fase, no início do século XX, se refere ao nascimento da atual cidade de Brumadinho quando surge ali um povoado em decorrência da construção de uma estação do Ramal do Paraopeba da Estrada de Ferro Central do Brasil, para transporte dos grandes depósitos de minério de ferro existentes no Vale do Rio Paraopeba.

1.1. As Bandeiras e o surgimento dos povoados

Quando os portugueses chegaram ao Brasil, o território que encontraram era amplamente ocupado por indígenas. Esses relatavam aos colonizadores diversas lendas sobre a existência de montanhas maciças de esmeraldas e serras inteiras de prata, território denominado pelos portugueses de "Eldorado (LATIF, 1978). Os portugueses sempre estiveram

[3] Entradas eram expedições oficiais, iniciadas logo após o descobrimento do Brasil e organizadas pelo governo. Tinham a finalidade de expandir o território com financiamento público e com o apoio do governo colonial em nome da Coroa de Portugal. As Bandeiras surgiram no início do século XVII por iniciativa de particulares, que com recursos próprios, buscavam obtenção de lucro.

preocupados com o descobrimento de riquezas, a exemplo do que acontecia com os espanhóis no mesmo continente, que após conquista do território passaram a fornecer ouro e metais preciosos à metrópole. A busca por estas riquezas levou à formação de expedições que adentraram pelo interior do Brasil, seguindo os cursos de rios e as trilhas abertas pelos indígenas (HOLANDA, 1994). Essas expedições foram determinantes para a expansão territorial do Brasil, sendo responsáveis não só pela exploração do interior do país na busca de pedras e metais preciosos, mas também, pela captura de índios para o trabalho escravo.

Entre o fim do século XVI e ao longo do século XVII a instabilidade do regime colonial acarretou uma crise econômica que afetou os colonizadores e, principalmente, a população do sudeste brasileiro. A retração da economia açucareira e a falta de outras alternativas de sustento mais seguras levaram os paulistas, principalmente das vilas de São Vicente e Santos, a procurar outros meios de subsistência. Foram, então, organizadas expedições denominadas “Entradas” e “Bandeiras”, para adentrar o sertão em busca das riquezas que se diziam existir no interior do continente e caçar indígenas para vendê-los como escravos, pois embora São Vicente e Santos fossem portos movimentados, não recebiam tantos escravos africanos como na região norte (HOLANDA, 1994).

Além disso, os colonos que chegavam ao Brasil se negavam a prestar serviços a outros, mesmo aqueles que desembarcavam desprovidos de recursos. A intenção dos colonizadores era a de ascender econômica e socialmente e “a grande disponibilidade de terra fazia com que cada europeu buscasse se tornar ele próprio um proprietário, ocupando uma área, fosse por doação ou por simples ocupação" (VOLPATO, 1986, p. 30).

O povoamento do sertão brasileiro e, particularmente, o mineiro guarda estreita relação com as dificuldades implicadas nas expedições, uma vez que, organizar e empreender uma bandeira era algo demorado e demandava investimento de capital. As bandeiras, ao abrirem o caminho para as minas, tinham como uma de suas principais estratégias mandar grupos à frente para que plantassem roças, geralmente de milho, com o intuito de suprir as necessidades daqueles que vinham na sequência. Essas roças

foram fundamentais para servirem de suporte à interiorização e deram origem aos primeiros arraiais de Minas Gerais (VOLPATO, 1986).

Segundo Augusto Lima Junior, Fernão Dias Paes Leme conhecido como o "Caçador das Esmeraldas" saiu no dia 21 de junho de 1674 de São Paulo rumo às Gerais. Após sete anos de expedição, sem ter encontrado o lendário Eldorado, o bandeirante veio a falecer. Contudo, sua bandeira abriu o caminho para posteriores descobertas e povoou várias regiões de Minas Gerais, entre elas a região do Espinhaço Meridional, onde hoje se situa o município de Brumadinho. Localidades que serviram de pouso e ponto de abastecimento de víveres para a Bandeira Fernão Dias deram lugar a povoados em Minas Gerais que se perpetuaram: Ibituruna, Paraopeba, Sumidouro do Rio das Velhas, Roça Grande, Itacambira, Itamarandiba, Esmeraldas, Mata das Pedrarias e Serro do Frio (LIMA JUNIOR, 1962).

A área atual do município de Brumadinho, portanto, foi explorada pelos portugueses desde o início da ocupação do território mineiro, seja como local de pouso e abastecimento de alimentos, seja como região fornecedora de escravos indígenas, ou como passagem para o norte através do Fecho do Funil ou das Serras dos Três Irmãos e Rola Moça. Assim, a presença e ocupação do homem branco nesta área antecederam, em décadas, a sua chegada à conhecida região de Ouro Preto e Mariana, centro minerador da província:

> Os desbravadores da região Espinhaço Meridional onde hoje se situa o município [de Brumadinho, JGO] foram bandeirantes paulistas, chefiados por Fernão Dias Paes Leme, que fundaram inicialmente um núcleo de abastecimento da bandeira, pousos de repouso de tropas e lugar de levantamento dos mantimentos. De ponto de abastecimento de víveres, passou a pequeno arraial de mineradores (FERREIRA, 1958).

Essa forma de ocupação garantiu às novas localidades um sentido de povoamento, descrito claramente pelo padre jesuíta André João Antonil, que viveu no Brasil nos séculos XVII e XVIII e escreveu um livro sobre a região, publicado em 1711, intitulado *Cultura e Opulência do Brasil por Suas Drogas e Minas*. Sua obra é, atualmente, amplamente utilizada pelos estudiosos do

período colonial de Minas Gerais, por ser uma fonte importante que relata diversas características da sociedade, da economia e da cultura da colônia portuguesa daquele período. Ela relata a esse respeito:

> A sede insaciável do ouro estimulou a tantos deixarem suas terras, e a meterem-se por caminhos tão ásperos, como são os das minas, que dificilmente se poderá dar conta do número de pessoas que atualmente lá estão. Contudo, os que assistiram nelas nesses últimos anos por largo tempo, e as correram todas, dizem que mais de trinta mil almas se ocupam, umas em catar, outras em mandar catar nos ribeiros do ouro e outras em negociar, vendendo e comprando o que há de mister não só para a vida, mas para o regalo, mais que nos portos do mar. Cada ano, vêm nas frotas quantidade de portugueses e de estrangeiros, para passarem às minas. Das cidades, vilas, recôncavos e sertões do Brasil, vão brancos, pardos e pretos, e muitos índios, de que os paulistas se servem. A mistura é de toda a condição de pessoas: homens e mulheres, moços e velhos, pobres e ricos, nobres e plebeus, seculares e clérigos, e religiosos de diversos institutos, muitos dos quais não têm no Brasil convento nem casa. (ANTONIL, 1982, pag. 68-69).

1.2. Os caminhos do ouro e a ocupação do Vale do Paraopeba

As expedições bandeirantes tiveram importância crucial para o povoamento e a expansão territorial do Brasil colonial, além da diversificação das atividades econômicas. A intensificação do fluxo migratório para Minas Gerais ocorreu após a descoberta do ouro em 1695. A promessa de enriquecimento rápido atraiu as bandeiras e as descobertas se multiplicaram ininterruptamente (SILVA, 2005).

Os caminhos do ouro tiveram, também, um papel central na política de ocupação territorial de Portugal, pois além de eixos de circulação, eram, sobretudo, uma forma de controle do território, pois nenhuma política tributária teria efeito sem um sistema de circulação que lhe desse sustentação. O sistema de circulação era a própria essência do controle da produção aurífera e das pedras preciosas, ou seja, um não poderia existir sem o outro (STRAFORINI, 2006)

A exploração do ouro e, posteriormente, do diamante, obrigou o assentamento permanente dos mineradores, que iniciaram pequenos cultivos agropecuários de subsistência, além de estalagem e pastos que funcionavam como pontos de auxílio para tropeiros, viajantes e seus animais. Essas roças, estalagens e pastos foram essenciais para amparar os viajantes no árduo caminho de acesso às minas. Ao redor desses núcleos agregadores foram surgindo, de maneira extremamente rápida, os primeiros povoados, em regiões desprovidas de recursos e distanciadas dos núcleos de produção, localizados no litoral (SILVA, 2005)

O desenvolvimento da mineração e o crescimento da população da capitania de Minas Gerais levaram, cada vez mais, a ampliação da importação de produtos de outras regiões da colônia, tendo em vista que a agricultura e a pecuária ainda eram incipientes. Consequentemente, novos acessos à região passaram a ser criados, aumentando intensamente, o fluxo de pessoas e mercadorias. Ao longo dos caminhos de circulação foram nascendo vilas e povoados. Instalou-se, também, um sistema de transporte complexo que possibilitou uma maior fluidez aos núcleos isolados e integração entre eles. A esse sistema de transporte, soma-se também, um complexo sistema de abastecimento de gêneros alimentícios (STRAFORINI, 2006).

Como visto, a mineração proporcionou a criação de um centro econômico dinâmico no Brasil colônia, principalmente em Minas Gerais, onde as relações comerciais entre as regiões distantes e dessas regiões com as cidades costeiras formaram uma rede de relações de interdependência entre o mercado consumidor, o centro produtor e o centro de organização interna. Para o funcionamento desta rede e manutenção da economia, o sistema de transporte ocupou lugar de destaque e poderoso elo econômico. Inicialmente, o transporte de cargas para as minas era feito no lombo dos escravos. Os caminhos eram estreitos e difíceis para permitirem a passagem de animais. Consequentemente, houve uma intensificação do tráfico de escravos africanos e dos índios. Posteriormente, as condições das estradas foram melhorando, o que permitiu o uso do muar para o carregamento de cargas

maiores de gêneros e utensílios. Os escravos eram mantidos para o transporte de mercadorias mais frágeis (ZEMELLA, 1990).

Pelo fato do muar ter sido praticamente o único meio de transporte, sua procura cresceu consideravelmente. Além disso, eram também utilizados pelos mineradores para o trabalho de extração de ouro. “Em torno do muar, estabeleceu-se todo um aparelhamento e uma técnica de transporte que repercutiu fundamentalmente na economia e no povoamento do Brasil” (ZEMELLA, 1990, p.137). Esse importante sistema de transporte de animal de carga é que viria, mais tarde, a ser substituído pelas estradas de ferro.

O sistema de transporte de mulas foi um empreendimento de grande importância no Brasil setecentista e gerou grande rentabilidade, muitas vezes maior do que os dos mineradores, tendo em vista que esses dependiam dos tropeiros para sua sobrevivência. Segundo Zemella (1990), além da função econômica de abastecedor, os tropeiros ocupavam também um papel social de portadores de notícias, mensageiro de cartas e recados, unindo, dessa forma, os centros urbanos mais afastados. O transporte por mulas teve início em 1733, quando a primeira tropa passou por São Paulo em direção a Minas Gerais, e teve uma movimentação incessante até por volta do ano de 1875, quando começou a ser substituído pelas estradas de ferro.

A região do Médio Vale do Paraopeba[4], onde está inserido o município de Brumadinho, foi passagem de tropeiros e bandeirantes para chegar aos grandes núcleos de mineração nos séculos XVII e XVIII e serviu como rota de escoamento de ouro, como nos mostra a historiadora Miriam de Barros Latif no livro *As Minas Gerais*:

> Os que transpõem o Espinhaço atingem a bacia central do planalto mineiro. Estão em plena zona aurífera, três caminhos então se apresentam: o Vale do Pará, o do Paraopeba e o do Rio das Velhas, estes dois últimos já desbravados pela bandeira de Fernão (LATIF, op .cit., p. 47).

[4] Conforme Godoy, o Médio Vale do Paraopeba estende-se do Salto ao Fecho do Funil, aonde se situam os municípios de Brumadinho, Moeda, Belo Vale, Bonfim, Crucilândia e o distrito de Itatiaiussú, pertencente ao município de Itaúna. GODOY, M. Pimentel. *Expressão Econômica do Vale do Paraopeba,* Biblioteca do Instituto de Geociências da UFMG, Minas Gerais: Ed. Departamento de Águas e Energia Elétrica, 149 p.

Importante ressaltar a importância histórica do local. Ao longo dos caminhos havia partes mais íngremes ou mesmo atoleiros que foram cuidadosamente calçados com pedras para facilitar a passagem das tropas. Muitas dessas calçadas permanecem até hoje, sendo que, no vale do Paraopeba, está preservado tanto o modelo de calçada cavalheiresca, mais estreito, quanto o carroçável, mais largo. Podemos citar como exemplo desta obra de engenharia a calçada cavalheiresca existente na Serra da Calçada próxima a Casa Branca, município de Brumadinho.



FIGURA. 01 – Serra da calçada, Brumadinho/MG
Fonte: AHRALT.

Vale lembrar que existem muitas outras calçadas na região que correm o risco de desaparecer, principalmente devido, atualmente, às atividades mineradoras, à expansão urbana e ao turismo predatório.

O Médio Vale do Paraopeba serviu, desde o início da colonização de Minas Gerais, de passagem tanto para os núcleos de extração de ouro quanto para portos de exportação, tais como São Paulo e Rio de Janeiro.

Nessa ocasião surgiram os povoados de São José do Paraopeba, Piedade do Paraopeba, Aranha e Brumado do Paraopeba. As viagens entre esses espaços duravam alguns dias, fator que levava as tropas a pernoitar nos lugarejos por onde transitavam, além de se abastecerem de alimentos a fim de seguirem viagem. Esta conjuntura dinamizava a economia dos lugares por onde os viajantes passavam levando ao aumento da população e, principalmente, da produção agrícola nesses espaços. O jesuíta Antonil comprovou, quando viveu na região, tanto a existência de atividades agrícolas no caminho das minas, quanto a sua rentabilidade. O autor afirma que, não somente a lavra do metal trouxe riqueza à região, mas também o comércio dos diversos produtos alimentícios propiciou o acúmulo de quantias significativas de ouro (ANTONIL, 1982).

Como relatado, as atividades voltadas para a produção de alimentos foram uma das principais fontes de renda para as diversas camadas da sociedade que habitavam a região do Vale do Paraopeba e, especialmente, Brumadinho.[5]

> Em outras palavras, a região das Minas Gerais no século do ouro não estava fadada a apenas produzir este metal enquanto importava das demais capitanias e das demais colônias portuguesas os víveres e os mantimentos necessários para sua reprodução econômica e social. Dentro das próprias Gerais foi produzido gado, mandioca, algodão, açúcar, carne de porco, entre outros gêneros. O dinamismo da economia colonial mineira não se restringiu, portanto, em momento algum, à mera extração de metais e pedras preciosas. Essa produção, aparentemente em conflito com a economia extrativa foi, ao mesmo tempo, complementar para a sociedade que se desenvolveu naquela área e essencial para a política mercantilista portuguesa, uma vez que proporcionou tantos lucros ou mais, uma vez que mais estáveis que a economia mineradora, para a Coroa de Portugal (GAMAS, 2008, p. 54).

[5] Na documentação da Colletorial Estadual de Minas Gerais arquivada no Arquivo Público de Minhas Gerias estão registradas, no ano de 1855 a existência de 412 fazendas no Médio Vale do rio Paraopeba. APM TP Rolo 03.

Da mesma forma, as análises das Cartas de Sesmarias[6] da região e também a descrição das principais fazendas nos Almanaques de Minas Gerais[7], demonstraram a inclinação da região à agricultura. Todavia, além da produção de alimentos, algumas fazendas conciliavam tal atividade com uma pequena extração de ouro, mineral presente nos córregos que cortavam determinadas fazendas, podendo ser citadas, como exemplo, as ruínas do Forte de Brumadinho, que consiste em uma antiga fazenda de produção de ouro e de produtos alimentícios (FIG. 2 e 3).





FIGURAS 02 e 03 - Vista do Forte de Brumadinho em meio à vegetação.
Fonte: PUNTEL, Luiz Felipe.

[6] Os registros de terras surgiram no Brasil logo após o estabelecimento das capitanias hereditárias, com as doações de sesmarias. Os documentos mais antigos das capitanias datam de 1534. Esses registros de terras servem para apresentar algumas informações como o local onde as pessoas viviam; revelar informações pessoais e familiares; se a propriedade foi herdada, doada ou ocupada e quais eram seus limites; se havia trabalhadores e como era constituída a mão-de-obra; em que região ficava tal propriedade; etc. Todas as posses e sesmarias formadas foram legitimadas em registros públicos realizados junto às paróquias locais. A Igreja, nesse período da Colônia, encontrava-se unida oficialmente ao Estado. Dessa forma, os vigários (ou párocos) das igrejas eram quem faziam os registros das terras ou certidões, como a de nascimento, de casamento, etc. Somente com a proclamação da República, em 1889, Estado e Igreja se separaram. Desenvolveram-se, assim, os chamados registros ou escrituras de propriedade. As sesmarias foram registradas dessa forma e são exemplos de documentos cartoriais. A maioria destas cartas de sesmarias encontra-se em Arquivos Públicos. Revista do Arquivo, Peri 981. A772 V.21, n.2, Abril/Junho 1972 APM. Pag. 285 e 289.

[7] Os almanaques são considerados como a primeira peça publicitária, com ilustrações sumárias. Esse tipo específico de impresso possuía um caráter moderno e civilizador, chegando às cidades mais distantes, aos sertões, integrando os domínios rurais e urbanos, transitando entre as diferentes classes sociais. (SOUZA, Ana Lúcia Fiorot de, 2005)

1.3 A formação de Brumadinho no século XVIII: os primeiros tempos

O Município de Brumadinho está localizado na Zona Metalúrgica do Estado de Minas Gerais, nos vales dos rios Pará, Paraopeba e das Velhas e circundado pelas serras da Mantiqueira e Espinhaço. Com a ocupação do Vale do Paraopeba pelas bandeiras surgiram os povoados de Piedade do Paraopeba, São José do Paraopeba, Aranha e Brumado do Paraopeba.

Documentos encontrados na Cúria metropolitana de Belo Horizonte mostram que o povoado de Piedade do Paraopeba, hoje distrito do município, foi o primeiro a surgir. Na escritura lavrada em Sabará, vila à qual pertencia o povoado, datada de 27 de fevereiro de 1729, Bento Rodrigues da Costa comprara do Sargento-Mor Leslico de Pontes Pinto, terras e capoeiras em que existia uma capela. O mesmo documento relata que Bento "reedificou novamente" a capela e doou à Nossa Senhora da Piedade (FIG. 4).[8] Pode-se deduzir, portanto, que se tratava de uma segunda construção e que a original é anterior ao ano de 1729, podendo ter sido do início do povoamento. A construção é, atualmente, datada de 1713, depois da confirmação ocorrida em 1960, em que foram encontradas tábuas com este ano gravado em baixo relevo, durante uma extensa reforma na edificação (CRUZ; ATAÍDE, 2007).

Durante a Devassa de 1748, Piedade do Paraopeba foi palco de uma série de julgamentos e punições eclesiásticas. Foi promovida uma ampla devassa com o objetivo de estabelecer os princípios da ordem, da moral e dos bons costumes na região, cujos documentos encontram-se no Arquivo Eclesiástico de Mariana. No mesmo ano de 1748, Dom Frei Manoel, bispo de Mariana, empreendeu uma visita geral por toda a diocese com intenção de tomar conhecimento das reais necessidades locais e, a partir desta visita, apontou a necessidade de criação de quatro curatos[9]. O processo desenrolou-se até o ano de 1756, quando D. Frei obteve autorização para dividir Santa Bárbara, enquanto os curatos se tornaram freguesias, sendo a

[8] Centro de Documentação da Cúria Metropolitana de Belo Horizonte – Paróquia de Nossa Senhora da Piedade – Piedade do Paraopeba. Patrimônio Imobiliário.

[9] Termo regligioso derivado de cura, que era usado, no periodo Colonial, para designar aldeias e povoados com as condições necessárias para se tornar uma freguesia.

capela de Piedade do Paraopeba desmembrada de Curral Del Rei pelo decreto Imperial de 14 de julho de 1832 o qual a eleva a freguesia e anexa as capelas de Jesus Maria José do Aranha ou Boa Vista, Santa Luzia do Rio Manso, Nossa Senhora dos Prazeres do Brumado e São Joaquim de Bicas.



FIGURA 04 - Igreja de Nossa Senhora da Piedade do Paraopeba.
Fonte: Acervo Centro Inhotim de Memória e Patrimônio

Um segundo marco da história de Brumadinho é a capela de São José do Paraopeba, também distrito do município, onde estão localizadas as comunidades quilombolas. Esta capela foi concebida em 18 de dezembro de 1751 a pedido do Padre Antônio José de Moura, pároco de Congonhas do Campo (BARBOSA, op. Cit., p. 324). A capela ficou filiada a São José do Paraopeba desde quando a localidade ainda se denominava São José do Salto do Paraopeba. Contudo, no Almanaque de Minas Gerais de 1864, o distrito encontra-se ligado a Ouro Preto, onde encontram-se referências às autoridades locais[10]. Da construção original pouco resta, já que a igreja

[10] Arquivo Público Mineiro - Plataforma Hélio Gravatá, *Almanaque administrativo, civil e industrial da Província de Minas Gerais para o ano de 1864* - AHG-004166.

sofreu sucessivas reformas; contudo é perceptível que se tratava de uma construção de grande importância.

As construções de igrejas de valor arquitetônico como as que existem em São José do Paraopeba e Piedade do Paraopeba. demonstram a importância que foi atribuída às localidades na época em que foram construídas, quando se iniciou o processo de povoamento. Havia uma grande expectativa relacionada à extração de metais preciosos encontrados nas proximidades, o que serviu de pólo atrativo para a população de todo o restante da Colônia e também da metrópole.

Acredita-se que Piedade do Paraopeba tenha sido um centro maior de mineradores de pedras e metais preciosos, o que explicaria a suntuosidade de sua igreja, de seu altar ricamente trabalhado em madeira. Em síntese, pode-se afirmar que São José do Paraopeba, Piedade do Paraopeba e Brumado do Paraopeba fazem parte da primeira fase da história de ocupação do território de Minas Gerais, juntamente com a freguesia de Bonfim do Paraopeba, criada em 1832.

A primeira notícia sobre ouro nesta região vem de uma carta de José Vaz Pinto, Superintendente das Minas do Sul, datada de nove de novembro de 1703 e dirigida a D. Pedro II, rei de Portugal, dando a notícia da descoberta de três minas, duas no Rio dos Gualaxos (ao sul de Mariana), por João de Góis Serrano, e uma no Rio Paraopeba, pelo Padre João de Faria Fialho, natural de Taubaté[11]. Em livro de registro de datas mineiras, de 1738, encontramos a distribuição de diversas datas (pequenos "lotes" para exploração de ouro), em toda a região.

Para abastecer toda a multidão de mineiros recém-chegados e suas famílias, uma quantidade significativa de pessoas ocupou as terras da região, cultivando-as e nelas criando gado. Surgiram, assim, diversas fazendas e os povoados de São José do Paraopeba, Aranha e Brumado do Paraopeba. A partir do final da década de 1740, foram encontrados os registros de diversas sesmarias concedidas pela Coroa na região, bem como a criação de alguns povoados.

[11] Arquivo Ultramarino, 04; (cx. 01, doc. 06, cd. 01), Rio das Velhas, 3 folhas.

É interessante mencionar alguns detalhes das sesmarias concedidas na região do atual município de Brumadinho. As cartas de concessão nos dão nomes de lugares até hoje conservados, alguns ligeiramente alterados, e citam pessoas importantes na constituição da história do município.

Os registros de sesmarias também nos dizem que a atual região do município de Brumadinho, pelo menos em sua porção junto às serras da Moeda e do Rola Moça, pertencia juridicamente a Sabará e estava sob a jurisdição eclesiástica da Paróquia do Curral Del Rei (atual Belo Horizonte).

Um importante vestígio dos processos históricos que se desenvolveram na região durante o período colonial é a construção datada do século XVIII, atualmente tombada pelo Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais- (IEPHA)[12]. Trata-se da Fazenda dos Martins, também denominada Fazenda Boa Vista, no povoado de Martins (FIG 5 e 6). Construída há cerca de 300 anos, foi sede de um próspero centro comercial da época e atuava, também, na compra e venda de escravos[13]. É provável que tenha sido construída por um dos bandeirantes que acompanhavam Fernão Dias Paes.





FIGURAS 05 e 06 – Escada da Fazenda Martins/ Fundos da Fazenda Martins
Fonte: VIGNOLO, Elisa.

[12] Município Brumadinho; Categoria do IPAC Fazendas; Nome Fazenda dos Martins; Descrição; Distrito: SEDE; Bem Cultural: FAZENDA DOS MARTINS; Categoria: Bem Imóvel - 2ª Metade Século XVIII; Decreto/Data: n° 18.531 de 02/06/77.
[13] ESTADO DE MINAS; 18/08/76 – Tombamento para a Fazenda dos Martins.

1.4. Brumadinho no século XIX

A ocupação do território que hoje compõe o município de Brumadinho começou a se desenvolver em tempos longínquos, conforme vimos. Assim sendo, as leis e decretos ao longo dos séculos transferiram territórios, criaram e suprimiram distritos até que chegássemos à configuração administrativa e territorial atual. Do século XIX localizava-se a "Lei estadual nº 2", de 14 de Setembro de 1891, através da qual foi criado o distrito de Brumado do Paraopeba, pertencente ao município de Bonfim.[14]

Inicialmente o local onde hoje está a cidade fazia parte do Distrito de Brumado do Paraopeba, pertencente ao município de Bonfim. O decreto de desanexação de Bonfim também incorporou-lhe os distritos de Aranha e São José do Paraopeba, saídos dos municípios de Itabirito e Piedade do Paraopeba, desmembrado do município de Nova Lima.

O desenvolvimento da cultura cafeeira e a possibilidade de se extrair e exportar minérios de ferro, abundantes na região, provocaram a construção do ramal do Paraopeba da Estrada de Ferro Central do Brasil, fazendo nascer e desenvolver o povoado, com a chegada de trabalhadores e imigrantes estrangeiros. Começou assim o povoado a tomar aspectos de uma pequena cidade, já com um pequeno comércio estabelecido, várias moradias e uma população fixa de tamanho razoável.

1.5. Brumadinho, nos séculos XX e XXI

Em 1914, de acordo com a Lei Estadual nº 622, de 18 de Setembro, houve uma alteração toponímica que mudou o nome do antigo distrito de Brumado do Paraopeba para Conceição do Itaguá, o que fica confirmado por documentos da coleção *Leis Mineiras* do Arquivo Público Mineiro (APM) e

[14] Arquivo Público Mineiro (APM) – Leis Mineiras – Lei Estadual nº 2, 14/09/1891.

também através da publicação dessa lei no *Minas Gerais*, diário oficial do Estado. Tal lei:

> [...] altera a denominação de alguns distritos e transfere para São Gothardo a sede do município de Rio Paranahyba, com aquela denominação.
> O povo do Estado de Minas Gerais, por seus representantes, decretou, e eu, em seu nome, sanciono a seguinte lei:
> Art. 1.º Ficam denominados:
> [...]
>
> e) Conceição do Itaguá – O distrito do Brumado do Paraopeba, do mesmo município (Bonfim).[15]

De acordo com a *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*, no verbete "Brumadinho":

> O desenvolvimento da cultura cafeeira e a possibilidade de se extrair e exportar minérios de ferro, abundantes na região, provocaram a construção do ramal do Paraopeba da Estrada de Ferro Central do Brasil, fazendo nascer e desenvolver o povoado, com a chegada de trabalhadores e imigrantes estrangeiros. Começou assim o povoado a tomar aspectos de uma pequena cidade, já com um pequeno comércio estabelecido, várias moradias e uma população fixa de tamanho razoável.[16]

Sendo assim, algumas famílias que deram origem à ocupação do povoado que mais tarde viria a se tornar o município de Brumadinho tiveram sua origem com trabalhadores estrangeiros ou vindos de outras regiões do estado e do país. Após o término da construção do Ramal do Paraopeba muitos deles resolveram se estabelecer na região. Brumadinho acabou, assim, por conviver com novas perspectivas, ideias e tradições trazidas pelos imigrantes e migrantes que acolheu, incorporando-as parcialmente.

O prédio da estação, que foi inaugurado em 1917, ficou pronto apenas em 1918. Já em 1923 o pequeno povoado que havia se desenvolvido nas proximidades da estação foi elevado a distrito através da Lei Estadual nº 843,

[15] MINAS GERAIS, 18/09/1914.
[16] Cf. FERREIRA, op. Cit.

de 07 de setembro.[17] Houve novamente alteração no nome dos distritos. Dessa vez, Conceição de Itaguá passou a ser denominada Brumadinho (FERREIRA, 1958). A lei em questão foi responsável por algumas alterações na disposição territorial da região que hoje temos como Brumadinho, Itabirito e Bonfim.

> Art. 2º ficam creados os municípios [...]
> XIV) De Itabirito [...] constituído dos distritos de São José do Paraopeba, Boa Vista do Aranha (...) desmembrado do município de Ouro Preto e com a seguinte divisa".
>
> [...]
>
> Secção terceira – Transferência de sedes:
> Art. 7º Ficam transferidas as seguintes sedes de districtos:
> I – No município de Bonfim:
> Do distrito de Conceição de Itaguá para a estação de Brumadinho, na Estrada de Ferro Central do Brasil."[18]

Em 1938, através do "Decreto estadual nº 148", do dia 17 de Dezembro de 1938, foi criado o município de Brumadinho, com territórios desmembrados dos municípios de Bonfim, Itabirito e Nova Lima.[19] Nesse momento o município era formado por quatro distritos: "Brumadinho, Aranha, São José do Paraopeba – desmembrado do município de Itabirito – e Piedade do Paraopeba – desmembrado do município de Nova Lima."(FERREIRA, 1958). Essa divisão territorial permaneceu até 1953, quando houve a criação do distrito de Conceição do Itaguá, por meio da Lei Estadual nº 1039, de 12 de dezembro de 1953[20]. Desta forma, o município passou a contar com cinco distritos: Brumadinho (sede), Aranha, Piedade do Paraopeba, São José do Paraopeba e Conceição do Itaguá. Essas foram as principais alterações territoriais pelas quais a cidade passou após a criação

[17] Arquivo Público Mineiro (APM) - Livro n: Leis Mineiras R(S.C)1923 – Lei Estadual No 843, de 07de Setembro de1923 (pp. 06, 91, 94, 102, 109). Anexo G.
[18] MINAS GERAIS; 07/09/1923.
[19] Arquivo Público Mineiro (APM) – Leis Mineiras – Decreto Estadual nº 148, 17/12/1938. Cf. Anexo H.
[20] Arquivo Público Mineiro (APM) – Leis Mineiras – Lei Estadual nº 1039, 12/12/1953. Cf. Anexo I.

do município em 1938. Em sua fundação, empossou-se o primeiro prefeito nomeado, o engenheiro civil e de minas Mário Albergaria dos Santos.

Como já mencionado, a origem do município de Brumadinho e de outros da região está ligado à expansão das estradas de ferro brasileiras iniciada no século XIX. Este vínculo é mostrado no livro *As riquezas do município de Brumadinho*, de Décio Jardim Lima e Márcio Jardim Cunha:

> A origem de Brumadinho deve-se à construção do Ramal do Paraopeba da Estrada de Ferro Central do Brasil. O povoado nasceu e desenvolveu-se em consequência do estabelecimento de uma estação da estrada de ferro no lugar.
> [...]
>
> Quando a empresa de construção chegou nas proximidades de Brumado do Paraopeba instalou uma "cabeça de trecho", isto é, um ponto de reunião de material e acampamento de trabalhadores. Aí teve origem a cidade de Brumadinho [...] Nessa "cabeça de trecho" foi feito um "lastro", que era a reunião de pranchas que traziam mantimentos. As terras em volta daquele trecho da construção tinham o nome genérico de fazenda do bananal porque se localizava perto dos bananais. [...] Com a construção do ramal, por volta de 1914, começaram a ser feitos pequenos casebres. Não havia, antes nenhuma habitação por perto. O acampamento e a reunião de pranchas de mantimentos no lugar é que deram origem às primeiras habitações.[21]

No artigo "Nos trilhos da Memória", já citado, o processo de formação do povoado é tomado como um processo de transformações na paisagem local que vai se tornando cada vez mais urbana. Alteram-se também o universo de hábitos e costumes que caracterizavam a localidade. Na multiplicidade de transformações que se iniciava naquele início de século, as autoras iniciam pela consideração do processo de construção do povoado, tomando-o naquele sentido explicitado nas palavras de José Saramago, para quem o "grande alimento das cidades é a terra, que, tomada no seu imediato sentido de superfície limitada, ganha nome de terreno, no qual, feita esta operação linguística, passa a ser possível construir" (SARAMAGO, 1996 apud LOPES; PEREIRA, 2005).

[21] Segundo os autores, a fazenda e as terras pertenciam a Joaquim da Silva Moreira, dono também da chamada Fazenda do Lavrado. As terras de toda a região eram um antigo patrimônio dessa família. Cf. LIMA; CUNHA, Op. Cit., p. 45- 48.

Lopes e Pereira (2005) iniciam o acompanhamento deste processo no qual as terras vão sendo, pouco a pouco, engolidas pelo urbano, divididas e transformadas em lotes, a partir da análise dos documentos cartorários existentes na cidade, e apontam:

> A análise destas Escrituras nos permite acompanhar uma das consequências mais imediatas do processo de construção da malha ferroviária: o surgimento de novos povoados ou núcleos urbanos no interior de sociedades, até então, tipicamente rurais. Assim, num sentido mais amplo, o estudo da chegada dos trilhos nos diversos rincões do país pode ajudar a compreender o processo de constituição das cidades no Brasil do final do século XIX e início do século XX (LOPES; PEREIRA, 2005).

Neste sentido, é possível traçar um paralelo entre o cenário no qual se originou o município de Brumadinho no início do século XX, e o cenário local ao longo da década que o finalizou, à medida que o processo de urbanização, iniciado por volta de 1910 e concluído na década de 1990 se consolida e, pela primeira vez, a população urbana supera a rural. Vale considerar, por um lado, as relações entre esse processo de urbanização e a constituição de instituições típicas de sociedades modernas como o surgimento de esferas públicas tais como associações de bairro, associação comercial, entre outros. Ao mesmo tempo é importante recuperar, sobretudo ao considerarmos a intensa chegada de migrantes que acompanhou essa transição rural/urbano, os desdobramentos no que tange às tradições culturais presentes naquela sociedade.

1.6. A evolução urbana do município de Brumadinho

Brumadinho, localizado na Região Metropolitana de Belo Horizonte, conta com uma área de 640,0 km² e uma população 34.013 habitantes (IBGE, 2010). O município está dividido territorialmente em cinco distritos: Sede, Aranha, Piedade do Paraopeba, São José do Paraopeba e Conceição do Itaguá [22] (Figura 07). A população rural está distribuída em distritos e

[22] Cf. Lei Estadual nº 1039 de 12/12/1953.

povoados, incluindo seis comunidades quilombolas, sendo quatro delas já reconhecidas pela Fundação Palmares.[23]

Inserido na rota da Estrada Real fazendo parte do Circuito Turístico Veredas do Paraopeba, Brumadinho situa-se em uma área de transição entre o cerrado e a mata Atlântica, sendo cortado pelo Parque Estadual da Serra da Rola Moça, uma das principais áreas verdes de Minas Gerais e o terceiro maior parque em área urbana do país.

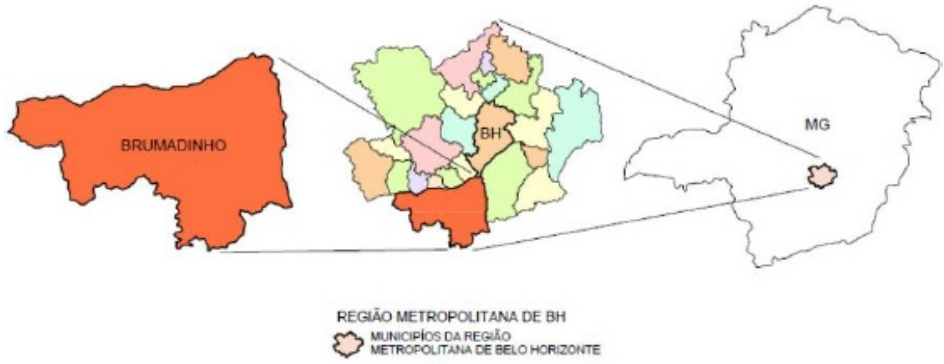


FIGURA 07.Localização do município de Brumadinho em MG
Fonte: PDDI Região Metropolitana de BH

Segundo a classificação do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento - PNUD, o município possui um IDHM de 0,747, considerado de alto desenvolvimento humano (IDHM entre 0,700 e 0,799). Em relação aos outros municípios do país, Brumadinho ocupa a 599ª posição, de acordo com o ranking de 2010. O IDHM, adaptado em 1998, é um índice composto que agrega 3 das mais importantes dimensões do desenvolvimento humano: a oportunidade de viver uma vida longa e saudável, de ter acesso a conhecimento e ter um padrão de vida que garanta as necessidades básicas,

[23] Fundação Cultural Palmares, órgão federal vinculado ao Ministério da Cultura criado para promover a preservação, a proteção e a disseminação da cultura negra. A Fundação reconhece quatro comunidades remanescentes de quilombo no município de Brumadinho: Comunidade de Sapé, cf. Livro 005, registro nº422, folha 30; Portaria n° 44, de 30 de novembro de 2005, publicado no Diário Oficial da União (DOU) de 06/12/2005. Comunidade de Marinhos e Rodrigues, registradas no Livro de Cadastro Geral n.º 012, Registro n° 1.364 fl. 179; Portaria n° 135, de 27 de outubro de 2010, publicado no Diário Oficial da União (DOU) de 04/11/2010. Comunidade de Ribeirão, registrada no Livro de Cadastro Geral n.º 012, Registro n. 1.363 fl. 178; Portaria n°135, de 27 de outubro de 2010, publicado no Diário Oficial da União (DOU) de 04/11/2010.

representadas pela longevidade, educação e renda. Este IDHM pode ser, talvez, decorrente da presença das mineradoras e do Instituto Inhotim na região que contribuíram para os bons resultados econômicos e sociais, assim como para melhoria na expectativa de vida dos indivíduos, apesar das deficiências no que se refere a educação.

A região, antes ocupada pelas mineradoras mudou com a criação do Instituto Inhotim que, através da Diretoria de Inclusão e Cidadania organizou e ampliou o turismo e a infra estrutura para o turismo na região. Essa Diretoria constituiu a Rede de Empresários de Turismo que, em parceria com o Sebrae Minas, estimulou projetos de qualificação de grupos locais que se dedicam ao artesanato e ao atendimento do turista e de profissionalização dos serviços de hotelaria e gastronomia. Esta e várias outras iniciativas aqueceram a economia local. Apesar disso, ainda continuaram a existir regiões de pobreza, localizados, principalmente nas áreas rurais do município, como por exemplo a comunidade de Marinhos.

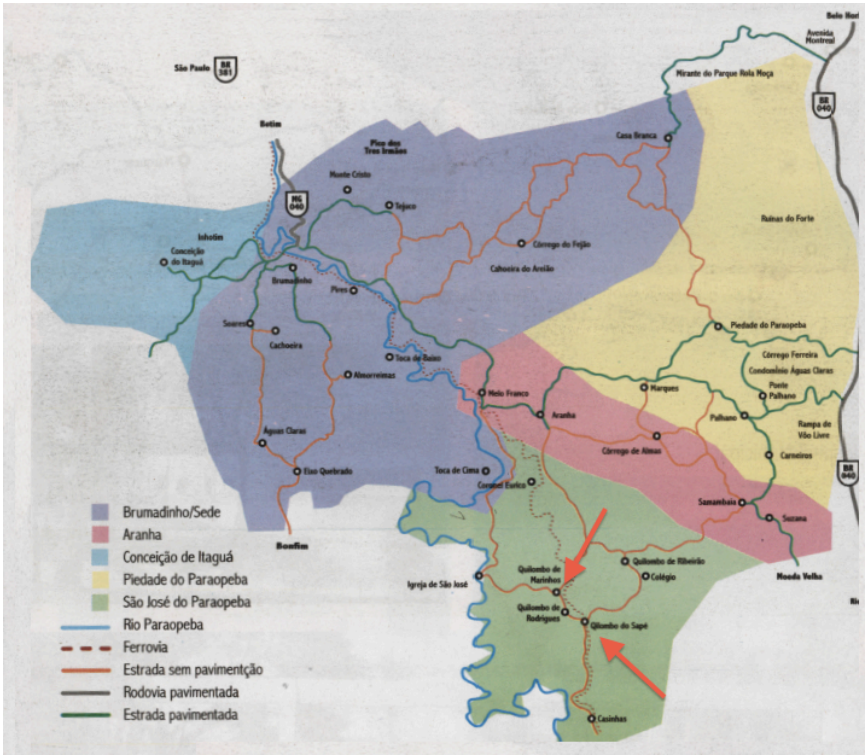


FIGURA 08: Mapa geopolítico de Brumadinho.
Fonte: Acervo do Centro Inhotim de Memória e Patrimônio

O acompanhamento do diagnóstico produzido pela Câmara Municipal de Brumadinho mostra que a partir de 1970 inicia-se um intenso processo de urbanização. Segundo dados do Censo Demográfico de 2010, a população total do município no referido ano, era de 33.973 habitantes, sendo 5.326 correspondentes à população rural (15%da população) e 28.687 correspondentes à população urbana (85% da população). A densidade demográfica é de 53,13 hab./km². O gráfico 01 apresenta a evolução da população urbana e rural no período de 1970 a 2000:

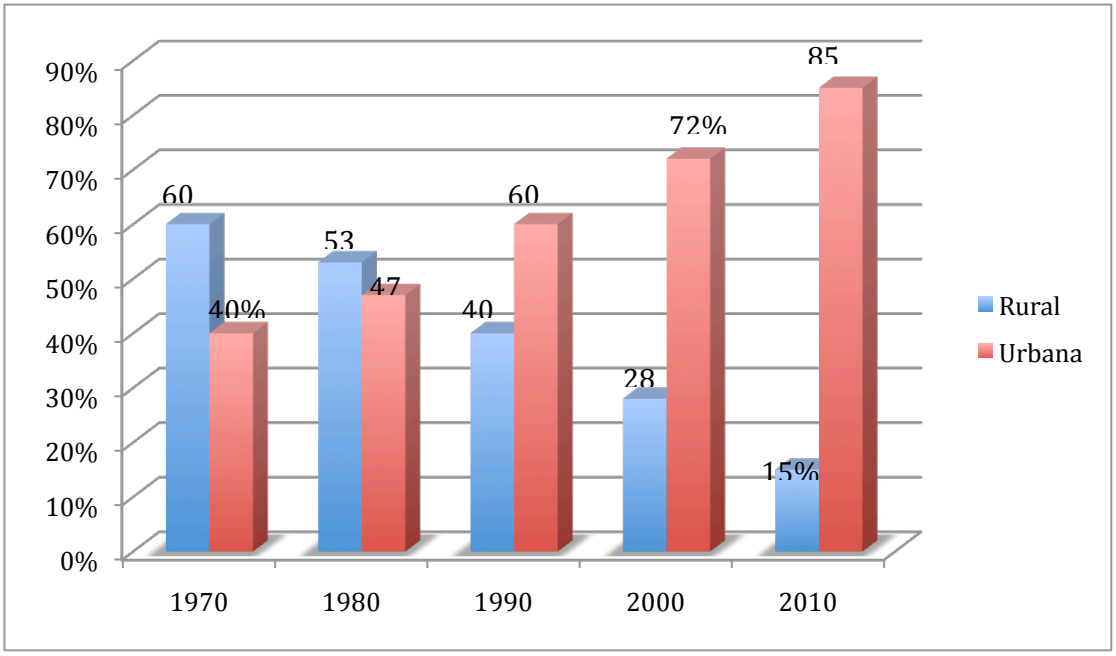


GRÁFICO 01 – Evolução da População Rural e Urbana de Brumadinho (1970 – 2010).
Fonte: Dados IBGE, Censos e Estimativas – Elaborado por Gazzinelli- Oliveira, Juliana. Jan./13.

Conforme pode ser observado, se os índices de urbanização começaram a aumentar a partir de 1970, é somente na última década do século XX que a população urbana supera a população rural. Vale dizer que na década de 1990, Brumadinho teria completado a transição iniciada com a chegada da ferrovia e intensificada em 1970, tornando-se uma sociedade, majoritariamente, urbana.

A análise realizada por professores e pesquisadores da Universidade Federal de Minas Gerais- UFMG[24] aprofunda a análise do censo demográfico de 2000 e apresenta dados significativos sobre o processo de urbanização que se deu em Brumadinho no período em questão. Embora os dados sejam analisados com a intenção de compreender o que chamam de "periferização da riqueza na metrópole Belo-Horizontina", destacam-se alguns elementos apontados pelo estudo, que lançam luzes sobre o processo de urbanização.

Em primeiro lugar, cumpre registrar que o grande crescimento populacional do município na década de 1990 é apresentado como resultado de um movimento de migração. Segundo as autoras:

> No caso de Brumadinho, o crescimento populacional foi de 3,6% ao ano na década de noventa, taxa surpreendente, depois de duas décadas de crescimento próximo de zero: 0,05% no período 1970-1980 e 0,66% no período 1980-1991 (MENDONÇA; PERPÉTUO, 2010, p. 9)

Ao abordar o século XX, em termos mundiais, Marshall Berman (1986), caracteriza-o como o século no qual se aceleraram os processos sociais que deram vida ao turbilhão da modernização, entendida como um estado de permanente transformação. Esse processo se iniciou há cerca de cinco séculos com as grandes descobertas; com a mudança da imagem do universo e do lugar que ocupamos nele; a industrialização da produção; a criação de novos ambientes humanos e a destruição de antigos; a aceleração do ritmo de vida; o êxodo rural e a formação das grandes metrópoles. Formação dos Estados Nacionais, do mercado mundial, de movimentos sociais de massa, são também elementos importantes nesse processo de modernização constante e inexorável a envolver, paulatinamente, todas as populações do planeta, ainda que em diferentes momentos e intensidades.

No bojo desse processo de modernização e urbanização, cumpre destacar o Instituto Inhotim, que começou a ser idealizado por empresário da

[24] MENDONÇA, Jupira Gomes de; PERPÉTUO, Ignez Helena Oliva; VARGAS, Marcelo Cruz. A Periferização da Riqueza na Metrópole Belo-Horizontina: Falsa Hipótese? In: http://www.cedeplar.ufmg.br/diamantina2004/textos/D04A071.PDF. Acesso em 30.07.2013.

área de mineração, em meados da década de 1980. Desde então, o projeto paisagístico cresceu, passando por várias modificações que acompanharam a transição de jardim privado a acervo botânico de acesso e utilidade públicos. Pouco a pouco ganhou vida o rico acervo botânico, consolidado a partir de 2005 com o resgate e a introdução de coleções botânicas de diferentes partes do Brasil e com foco nas espécies nativas (SENA; LOPES; GAZZINELLI-OLIVEIRA, 2011).

A inauguração do museu de arte contemporânea em Brumadinho, em 2006, trouxe, para o município, destaque no cenário cultural mundial, que é estranho para a maior parte de sua população, que tem suas tradições culturais diversas ao conteúdo exposto no Instituto. O Inhotim, desde a sua constituição, está afinado com as mais modernas concepções da museologia, que buscam a integração da comunidade ao museu e do museu à comunidade. Entretanto, para isso é imprescindível o conhecimento da história e da cultura local (SANTOS, 2005; FIGUEIREDO e VIDAL, 2005; PRIMO, 2006).

O Instituto Inhotim, conhecido por ser um museu a céu aberto, ao mesmo tempo abrigando obras de arte contemporânea e jardim botânico, também desenvolve uma proposta de centro de memória. Resistente às tentativas de definição, o Inhotim pode ser pensado como um complexo museológico original constituído por uma sequência não linear de pavilhões de arte contemporânea e um jardim botânico em área de 100 hectares. Na expressão de seu idealizador, o empresário Bernardo Paz, trata-se de um “lugar” que abriga acervo cultural e botânico de rara beleza. Ao mesmo tempo é também âncora para o desenvolvimento de ações científicas, educacionais e conservacionistas, tendo a arte e a biodiversidade vegetal como elementos centrais. Enfim, é terreno fértil para uma gama de atividades que extrapolam a mera apreciação de seus acervos e envolvem, ao lado da fruição, pesquisa e reflexão sobre variados temas, incluindo-se a paisagem urbana e os problemas que a afetam (LOPES & MARQUES, 2013).

O Instituto desenvolve programas e projetos que revelam o envolvimento com o desenvolvimento social, cultural e econômico da comunidade e que garantem a acessibilidade, a interação e a inclusão

sociocultural da população de Brumadinho e dos municípios vizinhos. No século XXI, em 2007, em mais uma expressão da presença de um sentido inovador no Interior do Instituto constituiu-se uma diretoria voltada para a comunidade local. Segundo Lopes e Marques (2012), o compromisso com o desenvolvimento social da população de Brumadinho e seu entorno fazia com que o Inhotim incorporasse a intenção de investir recursos financeiros, tecnológicos e de mão de obra em projetos comunitários de interesse público. Nesse processo, o Instituto desenvolveu um leque diversificado de ações que incluem a oferta de espaços e experiências que visam propiciar a ampliação da fronteira cultural dos membros da comunidade local; a recuperação da história, da memória e das tradições culturais locais, bem como o estímulo ao processo de geração de renda e melhoria das condições de vida.

É com base nesse conhecimento construído que, há quatro anos, são desenvolvidas ações sociais que buscam desenvolver as potencialidades dessas comunidades com o propósito de fortalecer o capital social de Brumadinho e dos municípios de seu entorno, por meio do apoio a lideranças e organizações comunitárias (LOPES; MARQUES, 2013).

1.7. As raízes afrodescendentes de Brumadinho

Em Brumadinho, nos primórdios de sua história, segundo relato do Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico (IPHAN/MG), situado no livro de Décio e Márcio Jardim (1982), o trabalho escravo foi fundamental na constituição deste território. O negro era tão essencial que havia nos territórios de Brumadinho, uma fazenda que apoiava sua economia no comércio de escravos. Esta fazenda localiza-se nas proximidades de Marinhos, em Brumadinho. Na sua construção foi usada mão de obra escravista, sendo conhecida por Fazenda dos Martins.

Segundo relato do Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico, situado no livro dos irmãos Jardim (JARDIM; JARDIM 1982, p. 38), um artigo publicado no jornal Estado de Minas, de 18/08/1976, sem indicação de

autoria, afirma que a fazenda foi construída por um dos bandeirantes componentes da expedição de Fernão Dias Pais Leme. Uma neta do bandeirante, casou-se com Manoel Rodrigues Rabelo, que se tornou um grande comerciante de escravos. Isso explica, na verdade, o porquê da grandiosa senzala existente nos fundos da casa, hoje, em processo de restauro.

Nos fundos dessa fazenda ficavam as dependências dos escravos. Nelas se veem grandes paredes de pedras da casa dos escravos. O piso e as paredes são feitos de grandes blocos de pedras. Esta fazenda é uma lembrança viva para os descendentes de escravos desta região onde se vê impregnado em suas paredes o poder do senhor de escravos (FIG 05 e 06).

Após a abolição da fazenda dos Martins e região, os escravos livres foram para o povoado do Sapé, segundo os irmãos Jardim "sob a liderança de um escravo chamado João Borges para viverem em comunidade, mas já como libertos" (JARDIM; JARDIM, 1982, p.40). João Borges, segundo os mesmos autores, é de origem da "Fazenda do Carmo" e foi liberto no período da abolição, recebendo de seu senhor o Major Jacinto Gomes do Carmo, o território que vive a comunidade do Sapé, aderindo a esse grupo escravos libertos de fazendas vizinhas, constituindo outros quilombos, como Marinhos, mantendo assim os laços culturais, e os troncos raciais até a contemporaneidade.

Até a atualidade, destacam-se manifestações tradicionais originárias da cultura afrodescendente, mantidas pelas Guardas de Congado[25] locais, as festividades religiosas ou profanas e os grupos de dança. Aqui cabe notar que grande parte da memória coletiva da população de Brumadinho e de sua noção de pertencimento à região foi construída em torno destas tradições culturais.

Em relação às guardas, existem no município cinco de Moçambique e uma de Congo. São elas: Guarda de Moçambique de Nossa Senhora do Rosário do Distrito de Aranha; Associação de Congado e Moçambique Nossa

[25] O Congado resulta de uma relação simbiótica entre diferentes culturas, possuindo origem luso-afro-brasileira, em que ingredientes do catolicismo português, como a devoção aos santos, somados ao reforço desta crença pela Igreja no Brasil, foram ressignificados a partir do encontro com os negros, que deram forma e culto à festa.

Senhora do Rosário de Conceição do Itaguá; Irmandade Nossa Senhora do Rosário do Córrego Ferreira; Irmandade Nossa Senhora do Rosário de Piedade do Paraopeba; Irmandade de Moçambique Nossa Senhora do Rosário – bairro Santa Efigênia; Irmandade Nossa Senhora do Rosário e São Benedito do Congo e Moçambique de Sapé.

Das seis comunidades quilombolas existentes no município, o presente trabalho focalizou apenas a comunidade de Marinhos, localizada a aproximadamente 30km da Sede do Município e pertencente ao distrito de São José do Paraopeba (FIG 09).



FIGURA 09: Mapa aéreo da Comunidade Quilombola de Marinhos, Brumadinho.
Fonte: Acervo Centro Inhotim de Memória e Patrimônio

1.7.1 A comunidade quilombola de Marinhos

A população de Marinhos, que hoje está em torno de 200 habitantes, resumia-se a alguns fazendeiros no início do século passado. Pertencente ao

distrito de São José do Paraopeba, o povoado localiza-se entre a sede do distrito e o povoado de Martins. Fica às margens do córrego do Sapé e à beira da estrada de ferro.







FIGURA 10, 11 e 12: Mapas GPS da Comunidade de Marinhos, Brumadinho, MG.
Fonte: Google Earth, 2014

No início do século XX havia no local a Fazenda Bom Jardim, pertencente a José Amaro da Costa e sua esposa, Ana Gonçalves Maia (Dona Nicota). O casal comprara os 211 alqueires da fazenda de um tal Inhozinho, originário da capital Ouro Preto, por apenas 100 contos de réis: o proprietário, já muito doente (tuberculoso) pretendia voltar à cidade natal para

tratar de saúde. Inhozinho, por sua vez, comprara a fazenda de um certo Vitorino[26]. Nas proximidades da fazenda (ou em terras dela) estabeleceram-se dois armazéns de secos e molhados, um pertencente a Antônio Novato e outro a José do Rosa. Ao lado dos armazéns foram construídas cinco ou seis casas para abrigar as famílias dos proprietários e de seus empregados. O lugar passou a ser denominado Marinhos, derivação do nome do proprietário da fazenda, José Amaro[27].

O casal José Amaro e Ana teve doze filhos. Ainda hoje a fazenda pertence a seus descendentes. Nela mora a Sra. Maria Matozinha Maia Pereira e seu esposo, Geraldo da Natividade Pereira, ex-telegrafista e ex-agente da estação ferroviária de Marinhos de 1952 a 1985.

O pequeno comércio estabelecido no local passou a atender os habitantes das localidades vizinhas de Colégio, Barreiras, Fundão, Suzana, Ribeirão, Martins, Córrego de Almas, Sapé e, até mesmo, São José do Paraopeba, quase todos pertencentes, na época, ao município de Bonfim.

Como aconteceu em outro lugares, algumas das pessoas que foram trabalhar na construção da estrada e da estação, com o término das obras, escolheram o lugarejo para morar e construir família. Após a construção da estação ferroviária outros homens, que para lá levavam gado ou embarcavam em viagem, casaram-se no lugar e aí se fixaram.

A localidade viveu um processo de ruptura em seu modo de vida tradicional com a chegada da estação, quando foi impactada por um movimento sociocultural e financeiro muito diferente do que tinha tido até então e uma nova população foi se instalando em suas proximidades.

A análise feita a partir das entrevistas com moradores da comunidade de Marinhos mostra os elementos que expressam a valorização da comunidade e sua memória em relação à estação no que diz respeito à este impacto na vida dos moradores, quanto à sociabilidade, economia, cultura, entre outros temas que serão abordados no capítulo seguinte.

[26] Depoimento de Maurílio Parreiras Maia, 85, proprietário da Fazenda Pirapetinga, próxima a Aranha.
[27] Depoimento de Antônio Alves da Silva, o Cambão, membro da Associação Comunitária de Marinhos e morador do povoado.

CAPÍTULO 2

2. A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE MARINHOS

O objetivo deste capítulo é recuperar a história da estação ferroviária de Marinhos, através de pesquisa bibliográfica e dos relatos dos moradores e de suas memórias.

O processo de implantação e evolução das ferrovias no Brasil está diretamente ligado ao desenvolvimento econômico dos locais por onde ela passou. É importante destacar o papel do Governo Federal no processo no que se refere ao financiamento, incentivo à concessão e finalmente à reorganização do sistema ferroviário a fim de torná-lo mais atrativo à iniciativa privada. Além disso, deve-se reconhecer a importância do capital privado brasileiro e estrangeiro, principalmente o inglês na construção das ferrovias.

A ferrovia foi de grande importância econômica e símbolo do progresso e da modernidade no final do século XIX e início do século XX, tendo sido considerada uma das principais responsáveis pela integração do território nacional. As novas descobertas científicas ocorridas no período da revolução industrial passaram a marcar uma mudança cultural neste período e acarretaram um ideal de progresso nas sociedades ocidentais que enalteciam o que era considerado moderno, demonstrando certa intolerância àquilo que era considerado antigo (DUPAS, 2006, p.13).

2.1. O contexto das ferrovias no Brasil e o Ramal Paraopeba

As ferrovias, no Brasil, chegaram para modificar o sistema de distribuição da produção e a paisagem das regiões rurais, que passaram a ser cortadas pelos trilhos de ferro. A extensão do território brasileiro, as florestas, os rios, muitas vezes de difícil navegação além da carência de portos no litoral do pais dificultavam a comunicação e o escoamento dos

minérios e da produção agrícola para o exterior. Houve, consequentemente, um maior estímulo e investimento no transporte terrestre. Os trens vieram, portanto, substituir o transporte por muares e carros de bois, oferecendo, à população, formas de viagem mais confortáveis e rápidas.

No Brasil, o modelo de transporte de carga e de passageiro das ferrovias teve forte influência inglesa. Surgiram vilas, povoados e cidades seguindo planejamento próprio a esse transporte, que envolvia a construção das estações, túneis, prédios para armazenagem da carga, oficinas, caixas d'água, posto telegráfico e alojamentos.

Em 150 anos, segundo Carvalho (2010) as ferrovias brasileiras passaram por três marcos distintos de sua trajetória histórica. O primeiro, ocorrido no século XIX e início do século XX, mostra seu papel como representante do progresso, da modernidade e da integração nacional. O segundo, a partir dos anos 1950 e 1960, como transporte decadente e atrasado e atualmente, "como emblema da memória e da identidade social, propondo e engendrando sua valorização como patrimônio nacional, estadual e municipal" (CARVALHO, 2010, p. 18).

A primeira ferrovia no mundo foi construída na Inglaterra em 1825 , no período da Revolução Industrial. No Brasil, o governo, procurando atrair investidores, realizou a partir de 1828 vários incentivos e investimentos para a construção das linhas férreas. Utilizando destes incentivos, o então Regente do Império, Diogo Antônio Feijó, sancionou, em 1835, a Lei Imperial nº 101, que autorizava a construção de estradas de ferro em algumas regiões do país, através da concessão de incentivos, principalmente as estradas que ligavam o Rio de Janeiro às capitais de Minas Gerais, São Paulo, Rio Grande do Sul e Bahia. Esta foi a primeira lei sobre estradas de ferro sancionada no Brasil.

> O Regente, em nome do Imperador Sr. D. Pedro II, há por bem sancionar e mandar se execute o Decreto da Assembléia Legislativa.
> Artigo 1º – O Governo fica autorizado a conceder, a uma ou mais companhias que fizeram uma estrada de ferro da Capital do Rio de Janeiro para as Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia, carta

de privilégio exclusivo por espaço de quarenta anos para o uso de carros para transporte de gêneros e passageiros.
Artigo 2º – Nos lugares em que a estrada de ferro cortar as estradas existentes, ou sobre elas construídas, fica a companhia obrigada a construir outras em tudo iguais às que existiam, sem poder exigir taxa alguma.
Artigo 3º – O Governo poderá conceder a estas companhias os privilégios concedidos à do Rio Doce, nos artigos 5º, 6º, 8º, 9º e 13, do Decreto de 17 de setembro do corrente ano, em tudo quanto for aplicável.
Artigo 4º – As companhias deverão promover as seguintes obrigações:
1º – Não receber por transporte de arroba de peso mais de vinte réis por légua, nem por passageiro mais de noventa réis.
2º – Dirigir a estrada pelas cidades e vilas que o Governo designar, podendo em tudo mais dar-lhe a direção que lhes parecer melhor.
3º – Começar a estrada no prazo de dois anos, a contar do dia em que concluírem o contrato com o Governo.
4º – Ficam sujeitas às multas e cominações em que deverem incorrer, conforme o Governo estipular, por faltarem a qualquer das condições declaradas nos parágrafos antecedentes.
5º – Ficam revogadas todas as disposições em contrário.
(a) Antônio Paulino Limpo de Abreu, Ministro e Secretário de Estado da Justiça e Encarregado, interinamente, dos (sic) do Império, assim o tenha entendido e faça executar com os despachos necessários.

Palácio do Rio de Janeiro, em 31 de outubro de 1835, 14º da Independência e do Império.
(a) Diogo Antônio Feijó
Antônio Paulino Limpo de Abreu."[28]

Mas, mesmo com os incentivos, não houve interesse dos investidores, tendo em vista que as garantias oferecidas pelo governo eram poucas de que haveria um lucro substancial. Como se dizia, à época, "É estrada de ouro, não de ferro; carregará no primeiro dia do mês toda a produção e ficará trinta dias ociosa". (SCHOPPA, 2004, p.22).

Somente 30 anos após a Lei Imperial 101, promulgada em 1854, foi construída a primeira ferrovia no Brasil foi construída pelo empreendedor Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá em 30 de abril de 1854, ligando o porto na cidade do Rio de Janeiro ao interior do Estado e alcançando, em 2 anos, a serra de Petrópolis. Em 1858 foi inaugurado o trecho inicial da segunda ferrovia brasileira, a Recife and São Francisco

[28] Transcrição da Lei nº 101 de 31 de outubro de 1835, retirada do livro "As Ferrovias em Minas Gerais". In: PIMENTA, José Demerval, ELEUTÉRIO, Arysbure Batista e CARAMURU Hugo. **As Ferrovias em Minas Gerais**. Belo Horizonte, Sesc/MG, 2003.

Railway Company, que ligava Recife a cidade do Cabo, em Pernambuco. Alguns meses depois foi concluído o primeiro segmento da Estrada de Ferro Dom Pedro II, que, em 1889, viria a se tornar a Estrada de Ferro Central do Brasil, considerada um dos principais eixos de desenvolvimento do país, pois ligava os três principais estados do Brasil: Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo. Essa interligação foi importante para o escoamento da produção das jazidas de minério de ferro de Minas Gerais para os portos de exportação. (RODRIGUEZ, 2004)

No início da década de 1950, o Governo Federal, com base em amplos estudos, decidiu pela unificação administrativa das 18 estradas de ferro pertencentes à União, que totalizavam 37.000 km de linhas espalhadas pelo país. Em 1957 foi criada, portanto, a Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, com a finalidade de administrar, melhorar e ampliar o tráfego das estradas de ferro brasileiras a ela incorporadas.

No governo do presidente Juscelino Kubitschek, de 1956, a 1961 ocorreu um desaquecimento na construção de ferrovias para dar ênfase à construção de rodovias, como a Belém-Brasíla (Pará-Distrito Federal). O Plano de Metas do governo contemplava a implantação da indústria automobilística, com interesses também no desenvolvimento da indústria petrolífera e nos derivados de petróleo. A política que se seguiu nos governos militares não foi diferente, inclusive desativando estradas de ferro, ao invés de expandi-las.

De 1980 a 1992, os sistemas ferroviários pertencentes à Rede Ferroviária Federal S.A foram afetados de forma dramática, quando os investimentos reduziram-se substancialmente. Na impossibilidade de gerar os recursos necessários para continuar financiando os investimentos, o Governo Federal colocou em prática ações voltadas à concessão de serviços públicos de transporte de carga à iniciativa privada. Finalmente, em 1999, a RFFSA foi extinta. (MAGALHÃES, 2004)

A construção das ferrovias no Brasil apareceu para suprir uma necessidade, contribuindo para aceleração do desenvolvimento, tendo em vista o incremento da cultura cafeeira ocorrido após a era de mineração do ouro, somada à extração e exportação do minério de ferro. A construção do

Ramal do Paraopeba da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB) iniciou em 1910, pela necessidade de uma linha de trem que passasse pelas várias cidades da região mineradora do Vale do Paraopeba e voltasse a reencontrar com a linha do centro em Belo Horizonte (Figuras 13 e 14). Sua construção faz parte dessa fase áurea da construção da malha ferroviária no Brasil em Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo.

O Ramal Paraopeba proporcionou a melhoria de comunicação entre as localidades próximas à capital além de um aumento do fluxo populacional ao longo de suas linhas, sendo assim chamado porque acompanhava o rio Paraopeba durante boa parte de sua extensão. Dele faziam parte sete estações ferroviárias: Brumadinho, Belo Vale, Fecho do Funil, Sarzedo, Ibirité, Jatobá e Gameleira. A construção dessa estrada trouxe muitos trabalhadores, inclusive estrangeiros, que se instalaram ao longo da linha e principalmente próximo à “cabeça de trecho” (local utilizado para a reunião do material e base para acampamento dos trabalhadores), dando origem às primeiras habitações em 1914 e posteriormente a povoados, entre eles Brumadinho. Sendo assim, um dos momentos importantes para a ocupação de Brumadinho foi a construção da Estrada de Ferro e da estação que entrou em funcionamento em 1917.

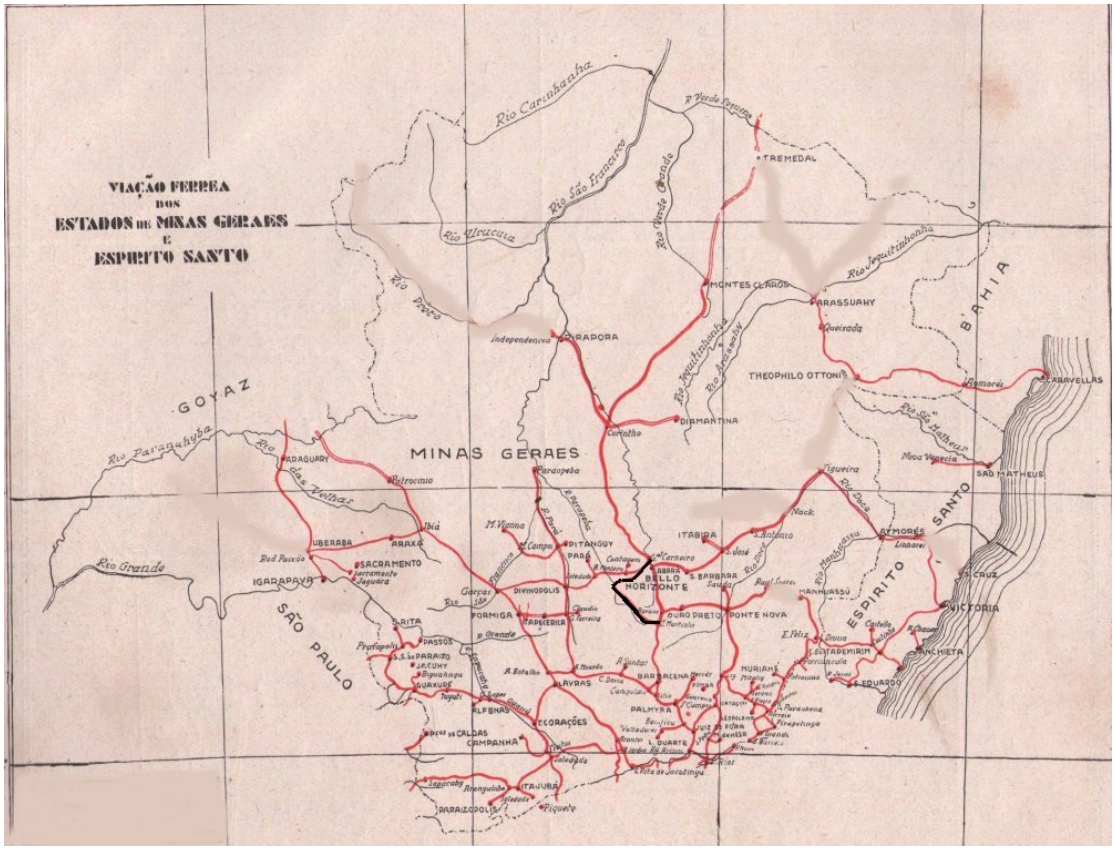


FIGURA 13: A malha ferroviária de Minas Gerais.
Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil

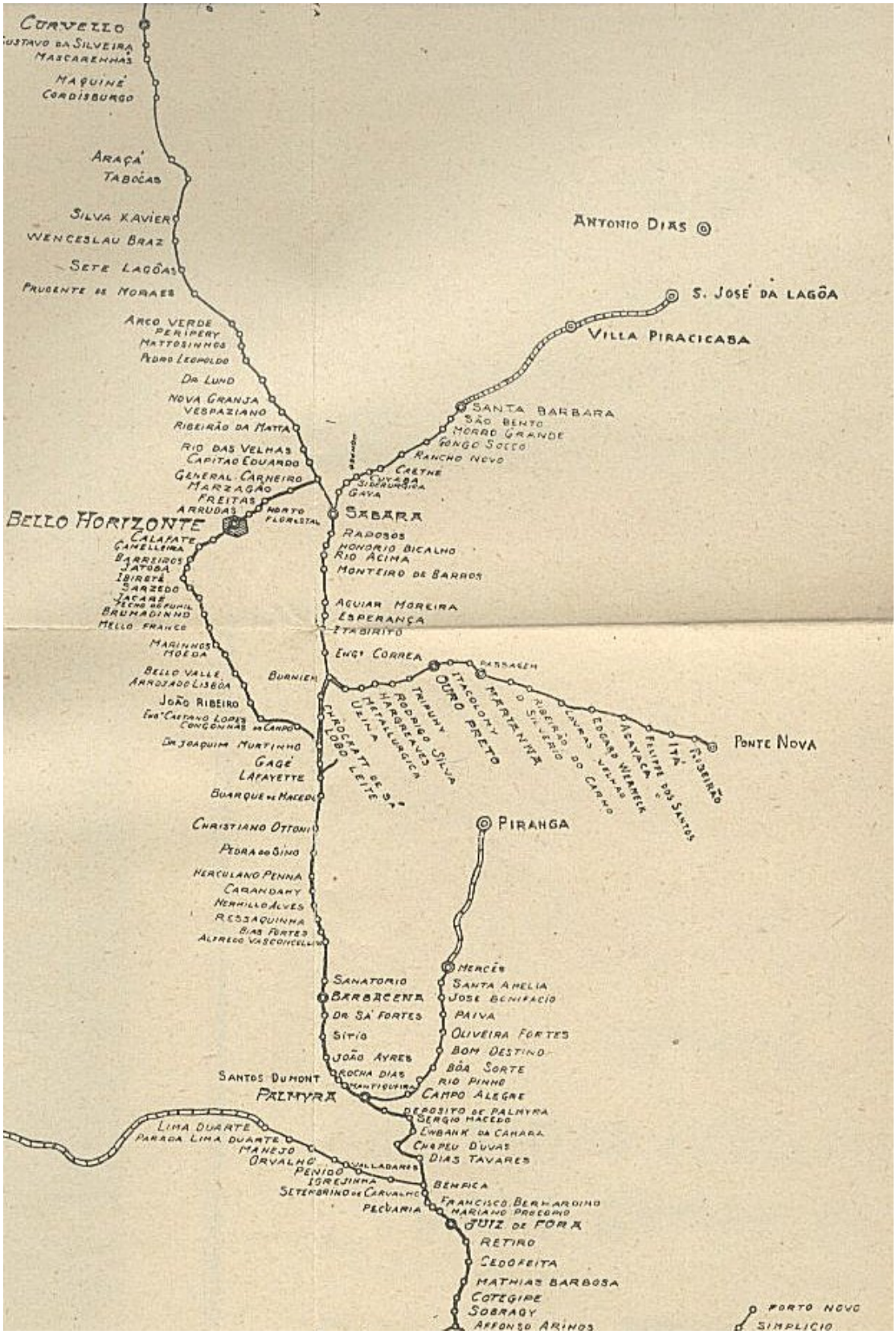


FIGURA 14: Recorte Ramal Paraopeba.
Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil.-
http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_linhacentro/mapa_linhadocentro_mg.jpg

A linha do Paraopeba foi construída em bitola larga[29], para aliviar o tráfego de trens entre o Rio de Janeiro e Belo Horizonte, que, até sua abertura, tinha de passar pela zona de mineração da Linha do Centro, até General Carneiro, onde saía a linha para a capital mineira. No entanto, de acordo com Manuel Pimentel de Godoy o que justificaria a construção do ramal do Paraopeba utilizando bitola larga seria a enorme quantidade de minérios ferríferos localizados na região (GODOY, 1957).

A linha do Paraopeba iniciava na estação de Joaquim Murtinho, tendo sido aberta até a estação de João Ribeiro em 1914 e até Belo Horizonte em 1917. Dali a General Carneiro foi mantida a bitola de métrica no trecho já existente. Com isso se estabelecia a ligação direta sem baldeações entre o Rio e Belo Horizonte. O trem de passageiros trafegou por ali até 1979, quando foi extinto. No entanto, o movimento de cargueiros continua intenso até hoje, com bitola mista, métrica e larga.



FIGURA 15– Estação ferroviária de Brumadinho
Fonte: TIZOCO, Ulisses H.

[29] Bitola é a distancia entre as partes internas das superfícies dos trilhos. Bitola métrica é a distancia de um metro. Bitola mista contem duas ou três bitolas diferentes. Bitola larga é aquela maior que os 1.435 mm da bitola padrão e são indicadas para o transporte de cargas.

No artigo “Nos Trilhos da Memória”, de Rosalba Lopes e Ana Luiza de Castro Pereira cujo objetivo foi trazer à tona parte da História de Brumadinho ao longo do século XX, destaca-se a análise da *Compilação de Leis, Decretos, Regulamentos e Contratos, 1835-1901,* organizada pela Secretaria de Governo do Estado de Minas Gerais que sublinha, no ano de 1889, a celebração do contrato entre o Governo do Estado de Minas Gerais e a Companhia Estrada de Ferro Congonhas do Campo para a construção da Estrada de Ferro do Vale do Paraopeba (LOPES; PEREIRA, 2005). A construção da linha deveria começar, segundo o contrato, dois anos após a data de aprovação dos estudos definitivos sobre a construção da linha e deveria ser finalizada até seis anos após a mesma data. No parágrafo primeiro aponta-se para o privilégio concedido:

> [...] por cincoenta annos para a construção, uso e goso de uma estrada de ferro de bitola de um metro que, partindo do ponto mais conveniente, nas proximidades da estação de Congonhas da estrada de Ferro D. Pedro II, siga o Valle do Paraopeba passando pela cidade de Bonfim e dahi, tomando a margem direita desse rio, que acompanhava parallelamente vá ter à sua barra com o S. Francisco. Do ponto mais conveniente, aquem, da referida cidade de Bonfim, construirá a Companhia um ramal para a cidade de Entre Rios, segundo os estudos definitivos que foram approvados, e isto de modo que o serviço do prolongamento seja feito simultaneamente com o dito ramal.[30]

O mesmo decreto autoriza a desapropriação legal de terrenos, edifícios particulares que se encontrem na área destinada à construção da Estrada de Ferro. O contrato foi assinado no dia 8 de outubro de 1889, pelo Secretário da Província, Benjamim Aroeira, tendo como testemunhas o Sr. Pedro Pereira e o Sr. Francisco de Paula Ribeiro Bhering. Enfim, acredita-se que fontes ligadas ao processo de construção das estradas de ferro fazem parte da história da região.

[30] COMPILAÇÃO Leis, Decretos, Regulamentos e Contratos, Minas Gerais, 1835-1901. Secretaria de Governo do Estado de Minas Gerais. Não paginado.

2.2. A estação ferroviária de Marinhos

A estação ferroviária de Marinhos (FIG 16 e 17) está localizada na encosta da montanha, acima do vilarejo de Marinhos paralelo à via principal que dá acesso ao lugarejo. Seu sistema construtivo é feito em estrutura de tijolo maciço, com embasamento em pedra, apresentando frisos escalonados e vedação em tijolo sendo seu revestimento em pintura. Seus pilares são salientes e chapiscados. Possui estilo eclético sendo composta por um túnel estruturado em pedra (FIG 18), pelo prédio da estação em ruínas sobre pisos de plataformas em pedra (FIG 19 e 20) e pela caixa d'água.

De acordo com o *Dossiê de Tombamento* [31] a estação guarda características do estilo ferroviário da época, representando rico trabalho e um importante exemplar desse tipo de arquitetura. Ali funcionava um armazém e a agência, além de instalações para a moradia dos funcionários.

Na parte posterior da estação, segundo depoimentos, foram feitos acréscimos de cômodos após a década de 1950 para atender às necessidades dos moradores. A cobertura, segundo o caimento da empena, fotos e documentações antigas, era em duas águas, com estrutura principal em madeira, manto em telha francesa e beiral sustentado por mãos francesas em ferro. As molduras dos vãos são trabalhadas em argamassa, com esquadrias em madeira e vidro, sendo que estas últimas já foram removidas. No interior o piso foi feito parte em cimento, onde era o armazém e parte em taco (hoje, inexistentes). O forro, segundo depoimentos, anteriormente era de lambri, exceto no armazém, onde era telha vã. A caixa d'água, trabalhada em pedra, era coberta, com vedação em veneziana de madeira e telhado em quatro águas. Trata-se de um importante exemplar do estilo arquitetônico ferroviário.

[31] Dossiê de tombamento da Estação Ferroviária de Marinhos, Brumadinho, MG, junho de 2003.



FIGURA 16: Ruina da estação ferroviária de Marinhos.

Fonte:

http://www.flickr.com/photos/raul_lisboa/2179717038/sizes/m/in/photostream/18/12/2012



FIGURA 17: Estação ferroviária de Marinhos em 2013.
Fonte: a autora.



FIGURA 18: Túnel da estação ferroviária de Marinhos em 2013.
Fonte: a autora.





FIGURAS 19 e 20: Estação ferroviária de Marinhos em 2013.
Fonte: a autora.

A estação foi inaugurada em 1919 e se manteve, até 1975, sob a administração da Estrada de Ferro Central do Brasil. De 1975 até sua desativação, em 1977, foi administrada pela Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima - RFFSA. Desde então, a estação encontra-se desativada.

Segue uma descrição cuidadosa feita pelo Sr. Acyr Apolinário da Silva, chefe da estação no Período de março de 1952 a novembro de 1977 transcrito abaixo:

> A estação ferroviária de Marinhos foi inaugurada no ano de 1919. Segundo antigos moradores, seu nome deriva do nome de uma fazenda existente no lugar. Até os anos 60, a iluminação era feita a carbureto, com todo o equipamento apropriado (chamado gasômetro) que fazia a distribuição por meio de canos nas dependências da estação e plataformas. Ao decorrer dos anos o gasômetro foi desativado devido ao desgaste e falta de manutenção adequada e a iluminação passou a ser feita a luz de querosene, tanto nas dependências da estação como a sinalização para os trens, que era feita por lampiões de mão que

possuíam vidros laterais verde, vermelho e amarelo. Com a chegada da iluminação elétrica esse sistema foi desativado. Na estação havia um curral para embarque de gado com destino ao Rio de Janeiro para abate. A estação possuía um enorme reservatório de água, todo feito com grandes pedras com equipamento apropriado para abastecimento das máquinas a vapor daquela época. Com a chegada das máquinas diesel elétricas, o reservatório foi totalmente desativado. No pátio da estação existe um túnel com extensão de 200 metros. Por volta do ano de 1960, devido a alguns problemas como infiltração e também pela altura dos novos vagões, especialmente o trem Vera Cruz e das novas máquinas a diesel, foi também desativado. Abriu-se ao lado um corte com linha dupla aumentando o pátio para a extensão de mil metros. Além de ter a casa do agente, a estação possuía no seu pátio, cinco casas que eram a residência do feitor e trabalhadores da via permanente. A estação funcionava em regime de pernoite – 24 horas direto. O quadro de pessoal era composto de um agente chefe, três auxiliares de estação e quatro guarda-chaves. A estação ficava no quilômetro 554 + 600 metros, na quilometragem sentido Rio de Janeiro a Belo Horizonte. Essa localização era um ponto estratégico de grande importância para o tráfico ferroviário. Quando as composições atingem aquele ponto as máquinas passam a ter sua capacidade de tração aumentada devido a quebra de perfil. Por exemplo, uma composição com duas máquinas ao chegar ali pode continuar o percurso com apenas uma máquina proporcionando, assim, grande economia. Naquela época todo transporte e comunicação tanto de passageiros quanto de mercadorias que dependiam da estação. Devido principalmente à sua localização, os trens de passageiros que saiam de Belo Horizonte e os que saiam ou passavam em Conselheiro Lafaiete no mesmo horário o ponto de cruzamento era a estação de Marinhos. A estação infelizmente foi desativada no dia 1º de novembro de 1977, devido a implantação do sistema moderno de sinalização elétrica em todo o trecho. Antes de ser desativada, circulavam os seguintes trens de passageiros: (1)noturno N1 e N2 Rio a BH, (2)D3 e D4 trem de luxo Vera Cruz Rio a BH, (3)S1 e S2 Expresso Rio a BH, (4)M2 e M4 trem misto para passageiro e carga, (5)R1 e R2 rápido Rio a Belo Horizonte, (6)R3 e R4 rápido Baiano BH e São Paulo, (7)S7 e S8 Conselheiro Lafaiete a BH.



FIGURAS 21: Sr. Acyr Apolinário da Silva- chefe da estação no Período de março de 1952 a novembro de 1977
Fonte: Sr. Acyr Apolinário da Silva



FIGURA 22: Quepe utilizado pelo chefe da estação Sr. Acyr Apolinário da Silva
Fonte: Sr. Acyr Apolinário da Silva



FIGURA 23: Lanterna utilizada na estação pelo Sr. Acyr Apolinário da Silva
Fonte: Sr. Acyr Apolinário da Silva

Preocupada com a situação de arruinamento, em 2003, a comunidade de Marinhos, através de seus representantes, levou ao Conselho Municipal de Cultura e Paisagismo o pedido de tombamento da edificação. Assim, a estação foi tombada municipalmente em 2004 (decreto nº 54, de 07 de abril de 2004) e, atualmente, encontra-se visivelmente abandonada pelo poder público local. A falta de uso, manutenção, abandono e depredação favorecem a degradação do referido bem, que se encontra em péssimo estado de conservação. Como se observa, o tombamento municipal confirmou a importância da edificação para o município, mas nem mesmo esse instrumento de tutela foi suficiente para proteger o bem, que se encontra em ruínas.

Com a possibilidade de a estação não sobreviver devido à ausência de sua conservação, muito da memória da comunidade pode ser perdida. A preservação e valorização desse patrimônio são essenciais para a vida das comunidades quilombolas da região, conhecida no território pelas tradições culturais remanescentes dos africanos - grandes tradições da região de Brumadinho.

2.3. Memórias da estação

Nesta parte do capítulo será apresentado o significado da estação ferroviária de Marinhos através dos depoimentos dos moradores. Os relatos orais destas pessoas mostraram a história da comunidade quilombola e da ferrovia, na medida em que foram trazendo a memória, as lembranças e a narrativa do passado. Como relata Pasavento (2002, p.27):

> Os traços do passado lá estão, na sua materialidade, na sua presença visual e passível de reproduzir uma experiência sensível, mas é pelo olhar de quem rememora que se pode dar a ver uma ausência, converter o velho em antigo, ou seja, fazer de um espaço, transformado, destituído e mesmo vazio, uma construção no tempo portadora de vida, porque é reconhecida como tal. É só pelos olhos da memória que é possível ver, mesmo na ausência, material do traço ou resto do passado, a presença daquilo que já foi. Neste sentido, ao passar por uma rua, ou parar diante de um prédio, é possível enxergar não a concretude daquilo que se oferece à vista, mas a presença daquilo que não mais ali está. (PESAVENTO, 2002, p.27).

Filosoficamente, memória refere-se à capacidade mental de armazenamento de informações, sejam de experimentações ou de conhecimentos adquiridos ao longo do tempo, e de trazer essas informações à tona quando necessário. Ora, o conhecimento se produz por meio de memórias de um passado consolidado no presente. No *Dicionário Básico de Filosofia,* Japiassú e Marcondes afirmam: “A memória pode ser entendida como a capacidade de relacionar um evento atual com um evento passado do mesmo tipo, portanto com uma capacidade de evocar o passado através do presente” (JAPIASSÚ; MARCONDES, 2006, p. 183-184).

O tratamento da questão da memória, tanto da individual como da coletiva, liga-se, no entanto, diretamente à questão do sujeito ou dos sujeitos que a fazem. Além disso, frente à crise epistemológica da história, tendo considerado a hermenêutica como método de construção desse saber que é, do princípio ao fim, narrativa, não podemos esquecer de uma abordagem que trate daquilo que Paul Ricouer, em sua obra, *A memória, a história, o*

esquecimento considera como fonte privilegiada do conhecimento histórico: a memória.

Segundo Ricouer (1997), não temos nenhum recurso melhor do que a memória para nos referirmos ao passado, abordando-a a partir de seus aspectos positivos, e não de suas deficiências ou disfunções. A memória vincula-se a uma ambição, a uma pretensão: ser fiel ao passado.

> A ambição veritativa da memória tem títulos que merecem ser reconhecidos antes de considerarmos as deficiências patológicas e as fraquezas não patológicas da memória (...) O testemunho constitui a estrutura fundamental de transição entre a memória e a história. (RICOUER, p. 40-41)

No campo das ciências sociais, aprofundando nas discussões sobre memória, Maurice Halbwachs (2006), em sua obra *A memória coletiva,* pensa em uma dimensão da memória que vai além do plano individual. Considera que as memórias de um indivíduo se constituem no interior de grupos sociais e são eles que determinam o que é memorável e os lugares onde a memória será preservada. Existem, portanto, dois tipos de memória, uma individual e uma coletiva que estão relacionadas de forma intrínseca, pois os indivíduos apenas recordam de lembranças se elas vem de um grupo que se identificam. São as vivencias de um sujeito na coletividade que formam a sua memória individual.

Nesse sentido, Halbawachs (2006) afirma, ainda, que a memória de um indivíduo é uma combinação das memórias dos diferentes grupos dos quais ele faz parte e é influenciado. A tese principal da obra mostra que, tanto a memória individual, quanto a coletiva, são formas de recordação e se elaboram em um exercício voluntário de reconstrução do passado. Os acontecimentos, mesmo que distantes no tempo, são lembrados e rememorados através do contato com aqueles que vivenciaram as mesmas situações ou nos lugares em que elas aconteceram (HALBAWACHS, 2006).

Na perspectiva de Jacques Le Goff (1994), concebida como fundamental, a memória é considerada importante registro vivido que faz parte das lembranças dos indivíduos. São imagens, configurações e representações do tempo vivido, tanto no âmbito afetivo quanto social. A

memória trabalha com o registro subjetivo individual ou coletivo de fatos e acontecimentos marcantes. A memória, Segundo o autor, tem a capacidade de “presentificar o passado”.

Ainda segundo o autor, em seu livro *História e Memória:*

> a memória como propriedade de conservar certas informações remete-nos em primeiro lugar a um conjunto de informações psíquicas, graças as quais o homem pode atualizar impressões ou informações passadas, ou que ele representa como passadas”(LE GOFF, 1994 p 423).

Na concepção de Le Goff (2003), toda a evolução das sociedades, elucida a relevância do papel que a memória coletiva representa. Ela está presente nas grandes questões das sociedades desenvolvidas e em desenvolvimento. O autor a defende como “[...] um elemento essencial do que se costuma chamar de identidade, individual ou coletiva, cuja busca é uma das atividades fundamentais dos indivíduos e das sociedades de hoje, na febre e na angústia.” (LE GOFF, 2003, p. 469).

Isto posto, a memória narrada pelos moradores possibilita a transmissão da experiência de quem viveu a história. A importância do registro da memória dos moradores de Marinhos reside na preservação das experiências vivenciadas por eles. Neste trabalho partimos do pressuposto que as memórias narradas revelam a importância da ferrovia e da estação de Marinhos no passado, as mudanças ocorridas na comunidade ao longo do tempo e como os sujeitos, coletivos e individuais, agregam os valores ali presentes, à sua identidade.

Ficou evidente, pelas falas dos que vivenciaram os momentos de funcionamento da estação que, falar dela e do trem, significava a possibilidade de resgatar, com saudosismo, um passado feliz que se contrapõe ao presente melancólico de ruínas da estação. As suas falas mostraram que a ferrovia caracteriza-se para além da estação ferroviária. Constitui-se em toda uma conjuntura que leva ao desenvolvimento urbano, à transformação da economia, à criação de novos hábitos, ritmos, paisagens e identidades.

Nesta perspectiva utilizamos seis temas principais revelados na análise das entrevistas dos participantes da comunidade de Marinhos: (1) A ferrovia, o progresso e a importância da estação, (2) Dando passagem ao trem: a estação como espaço de sociabilidade, (3) O sentimento de afetividade, (4) A ferrovia e a evolução urbana de Marinhos, (5) A decadência e o fim da estação e (6) O retrato da comunidade: a estação como patrimônio e sua preservação

2.3.1. A ferrovia, o progresso e a importância da estação

A estação ferroviária de Marinhos injetou na comunidade um novo dinamismo, razão pela qual ela se destaca. Com a chegada da estação, a população, que não passava de poucos fazendeiros, viveu um processo de ruptura em seu modo de vida tradicional, quando surgiu um movimento sociocultural e financeiro muito diferente do que havia tido até então. Uma nova população foi se instalando em suas proximidades.

A ferrovia surgiu, então, simbolizando o que havia de mais atual naquela época. Foi construída para o escoamento da produção da região para as capitais. Servia, também, de transporte de pessoas, por ser muito mais rápido do que as mulas, cavalos e carros de boi usados à época da construção das ferrovias.

A ferrovia foi responsável pelas transformações em todo o sistema de transporte, assim como na vida das cidades. Mudou a noção de tempo e espaço, influenciando a configuração de territórios.

> As estradas de ferro deram ainda origem a um novo tipo arquitetônico, as estações de trem. Evoluíram tanto a partir de formas existentes com estruturas sem precedentes, a exemplo das coberturas de plataformas protegendo passageiros e composições. As ferrovias acarretaram, ainda, a construção de armazéns, depósitos e oficinas de locomotivas, etc... Essas edificações deviam responder a programas e exigências até então desconhecidos, reunindo em um conjunto de edifícios funções bastante diversas entre si, além de ter que resolver todas as

> questões referentes à circulação de passageiros e mercadorias. (Kühl, 1998).

Apesar do transporte ferroviário no Brasil ter emergido poucos anos após ter surgido na Europa, os ganhos econômicos advindos das ferrovias brasileiras foram maiores do que os ganhos dos países mais avançados. Isso ocorreu pelo fato de que o transporte de cargas pelo sistema de tropas de mulas utilizado no Brasil antes da chegada da ferrovia era bem menos eficiente do que os utilizados nos países europeus (CARVALHO, 2010). As tropas foram, aos poucos, dando lugar às ferrovias como descrito por Pombo (1964):

> De meados do século [XIX] em diante, é o caminho de ferro que vem ser aqui, como em todo o mundo, o propulsor maravilhoso da vida em todas as suas manifestações. O Brazil, entre os paises sul-americanos, foi o que primeiro cogitou de aproveitar-se da viação rápida, cujos prodigios alvoraçaram já os Estados Unidos e os mais cultos paizes da Europa. (POMBO, 1964, p. 441).

Em Brumadinho e, mais especificamente na comunidade de Marinhos não foi diferente. Os relatos dos participantes mostraram que a ferrovia também teve grande importância econômica para a comunidade e também para todas aquelas existentes no entorno. A estação ferroviária de Marinhos era uma construção destinada ao embarque e desembarque de passageiros além de carregamento e descarregamento da carga transportada.

A estação ferroviária favoreceu o crescimento e a diversificação do comércio. Pequenos produtores ampliaram, mesmo que de forma rudimentar, as suas produções e passaram a vender seus produtos para os mercados de Belo Horizonte e, em maior quantidade, do Rio de Janeiro.

Estabeleceu-se no município uma agência dos correios e, até mesmo, um local para hospedagem aos que iam embarcar ou levar gado. Diferentemente de outras estações do ramal, Marinhos destacou-se como ponto de embarque de gado, devido à existência de um curral de embarque de animais de grande porte e de transporte de “leite que vinha das fazendas

ao redor, ovos, frangos e outras mercadorias como arroz, feijão e milho das comunidades rurais para Belo Horizonte para serem vendidas (Leide Santana da Silva). Este transporte era essencial porque "não tinha o caminhão transportando, então tinha um vagão específico para transportar as mercadorias" (Leide Santana da Silva). Os vagões carregados de bois, cavalos e porcos faziam parte da rotina diária dos moradores.

> A estação possuía um curral com dispositivo apropriado para embarque de gado com destino à Estação Pedro Ernesto (Rio de Janeiro) para o abate. Ali também eram despachados, todos os finais de semana, grande quantidade de aves e ovos com destino à Estação Dom Pedro II (Rio de Janeiro). Diariamente, despachava-se grande quantidade de hortifrútigranjeiros, com destino ao Mercado Central de Belo Horizonte. Naquela época, todo o transporte e a comunicação, tanto de passageiros quanto de mercadorias, dependiam da estação. Devido principalmente à sua localização, os trens de passageiros que saíam de Belo Horizonte e os que saíam ou passavam em Conselheiro Lafaiete no mesmo horário, o ponto de cruzamento era a estação de Marinhos. (Acyr Apolinário da Silva- Chefe da estação de março de 1952 a 1º de novembro de 1977)

E não era somente o transporte de carga e animais que mudou. Foi crescendo, na localidade, um comércio para atender aos viajantes e principalmente os ferroviários, considerada classe trabalhadora privilegiada que surgiu com as ferrovias (MONASTIRSKY, 2006). Os ferroviários, com seus uniformes foram, por muito tempo, considerados uns dos trabalhadores mais bem empregados do pais.

> Na época do trem o comércio evoluiu muito. Por que tinha três vendas. Chamava venda do Joaquim Novato e a venda do Zezé... eles vendiam panos, comida... Era tipo desses armazéns. Falava que a maior fonte de renda era dos ferroviários. Então se tinha uma carne pra vender aí falava assim: Ah, vão deixar pros ferroviários que eles é que tem dinheiro. Vender arroz, feijão, era pros ferroviário. (Rosely Iroina de Paula)

O desenvolvimento dos meios de transporte e de comunicação acarretou uma verdadeira revolução, não só na lógica da atividade

econômica, mas também do deslocamento de pessoas e da divulgação de informações, inclusive com alterações nas relações econômicas e políticas das comunidades rurais com os centros urbanos. Foram fundamentais para a circulação de mercadorias em mercados amplos, propiciando a interligação do Brasil com o mundo. Os trens, juntamente com os telégrafos propiciaram a circulação mais eficiente de produtos para exportação e a ocupação do território brasileiro (ALONSO, 2002).

O avanço econômico veio acompanhado da modernização da sociedade da época. A ferrovia e o telégrafo, considerados símbolos do progresso e da modernidade da sociedade (CARVALHO, 2010), estavam presentes no pequeno povoado de Marinhos.

> A comunicação que a gente tinha era o telégrafo que tinha na estação. Quando a estação funcionava o meio nosso de comunicação era com os agentes da estação. Esta era assim, uma das coisas principais e boas que a gente tinha na comunidade.(Antônio Alves da Silva)

Não era apenas econômica a importância da estação. Ela também fornecia água aos moradores que residiam próximo a ela. Este fornecimento era feito através da caixa d'água que abastecia as máquinas a vapor e fazia parte do conjunto arquitetônico da estação de Marinhos. Como relatado pela Sra. Leide Santana da Silva.

> Tinha um ponto muito forte lá na estação que era uma torneira que fornecia água pra muitas famílias da comunidade. Essa água vinha de uma mina lá de um terreno longe mesmo e enchia essa caixa d'água. Essa caixa que sustentava as famílias ali de perto. Hoje a caixa ainda existe, mas ela não permanece com água. (Leide Santana da Silva).

2.3.2. Dando passagem ao trem: a estação como espaço de sociabilidade

Além de representar um papel vital para a economia do município, a estação ferroviária se tornou, para a comunidade, mais do que um lugar de embarque e desembarque de pessoas, de gado e de produtos agrícolas. Apresentava uma dimensão social que acarretou uma nova dinâmica nas localidades pela qual a ferrovia passava, transformando significativamente a vida social dos moradores das regiões adjacentes. Como relatado pelo Sr. Antônio Alves da Silva, "... a estação era um ponto de lazer que a gente tinha na comunidade, aonde o pessoal se encontrava."

Para Paula (2002):

> A ideologia do progresso incorporada ao transporte ferroviário moldou hábitos sociais, provocou sonhos e esperanças. [...] Símbolo da modernidade e do futurismo, o trem chegava às cidades desenhando uma nova paisagem urbana, criando bairros e redefinindo o sentido do tempo. [...] A chegada do trem marcava as horas, trazia as notícias da capital e os moços casadoiros. Em torno das estações era a festa dos 'encontros e despedidas'." (PAULA, 2002, p. 48-49).

Como pode-se observar pelos relatos dos entrevistados, as memórias em relação à estação não se limitaram à sua função primordial de estação ferroviária. Isto fez com que se tornasse especial nas lembranças dos moradores da comunidade de Marinhos. A ferrovia acarretou na localidade de Marinhos uma dinâmica diferente e uma mudança nos costumes e hábitos das pessoas. Assim, o trem impulsionou uma nova rotina e uma nova forma de vida na comunidade e na população.

> Todas as tardes, os senhores da comunidade iam jogar malha no pátio que tinha lá. Então eles se reuniam ali pra jogar esse jogo. Tinha ali um momento de diversão. E era um ponto também de todo final de semana. As mães de família, as moças, os rapazes, iam passear na estação, como se ali fosse igual a gente vê na cidade grande que em um ponto que as pessoas vão pra se divertir,

> pra sentar, pra conversar, igual se fosse um jardim. Todo mundo ia pra estação. Tivesse o que tivesse. Se tivesse festa ia, se não tivesse ia do mesmo jeito, então o movimento lá era muito grande. (Antônio Alves da Silva)

> O dia do embarque de boi, onde os fazendeiros colocavam os bois para o embarque aí na estação era dia de festa em Marinhos. O pessoal ia todo lá pra estação pra ver o embarque dos bois". (Antônio Alves da Silva).

O apelo e a importância do trem para a população era grande. Ir à estação era algo de grande importância para o povo, principalmente para o contato com outras pessoas e com o novo (Monaskirsty, 2013). Era o lugar de lazer das pessoas que moravam no povoado, onde se encontravam, passeavam e realizavam festas, como o carnaval. Os entrevistados se referem ao local como lugar de paquera e *footing*, de venda de quitanda e de ponto de lazer.

> ...minha lembrança é até bonita. Eu fico emocionada porque a gente lembra dos familiares da gente... eles levavam a gente pra passear na estação aos sábados aos domingos. E era bonita a lembrança porque tinha os trens e os vagões que eram de tábua. Aí passavam os bichos nos vagão. Passava onça, passavam os bois. Aqui tinha um embarque de boi e todas as tardes eles levavam a gente pra ver os bois embarcando no trem (choro). Então, aí todas as tardes, sexta, sábado e domingo, os familiares iam passear na estação. Ver o trenzinho passar... falava que a gente ia dar passagem ao trem. Via os bois, os bichos... tinha uma linha paralela e os vagões ficavam parados com os bichos. E eram essas lembranças que a gente tem. Todo dia os pais da gente falavam assim... "vão dar passagem ao trem". Aí a gente ia pra estação. É essa a lembrança. (Rosely Iroina de Paula)

A simbologia da ferrovia pode ser observada, também, na configuração dos seus espaços e equipamentos. As estações possuíam amplos pátios para manobra, assim como caixas d'água, oficinas, armazéns e trilhos. Paralelamente ao trabalho, esses espaços eram utilizados para realização de manifestações culturais como o carnaval (Figura 24 e 25) e as festas religiosas.

> ...quando criou o carnaval aqui era só Marinhos. Nem Brumadinho existia. Então era um carnaval muito bom, que chamava a atenção de todas as comunidades em volta. Então vinha todo mundo pra cá, pra assistir o carnaval E naquele tempo nem luz a gente não tinha...

Era um carnaval lumiado com lampião. A estação emprestava pra nós o lampião e a gente pegava o lampião e saia andando e dançando... e todo o povo das comunidade vinha assistir o carnaval. Era um carnaval muito bem organizado... e era muito divertido. Tinha também a festa de reinado, que tem a guarda de Moçambique.(Leide Santana da Silva).

O trem trouxe muita alegria. A gente dançava carnaval e fazia baile lá, Tinha uma parte comprida que desmanchou e que a gente ia lá e dava passagem ao trem e dançava carnaval e fazia baile lá...tudo lá. (Marlene da Silva Moreira)



FIGURA 24: Carnaval na estação ferroviária de Marinhos
Fonte: Sr. Acyr Apolinário da Silva





FIGURAS 25 e 26: Carnaval na estação ferroviária de Marinhos
Fonte: Sr. Acyr Apolinário da SIlva

Além disso, a estação consistia ainda, em um local onde pernoitavam viajantes que por lá passavam antes de seguir viagem.

2.3.3. O sentimento de afetividade

A memória das pessoas, mesmo quando relacionadas a um bem material vem acompanhada de sentimentos de afetividade. Os processos afetivos estão nas condutas do ser humano e presentes na memória que está impregnada pela dimensão do sensível.

Por onde passava, o trem trazia encantamento às pessoas, sendo considerado uma "presença viva no imaginário das pessoas" (HARDMAN, 1988, p. 27). Esse encantamento foi expressado, pelos moradores de Marinhos de formas diferentes. Pode-se observar a estação vista como ser humano como relatado pelo Sr. Antônio Alves da Silva.

> Eu vejo a estação assim, com os três pavimentos lá em volta dela, que até seriam quatro, mas um foi demolido, que era onde a Maria Fumaça bebia água que era a fonte, então esse aí não existe mais lá. (Antônio Alves da Silva)

> De fato, as formas dos objetos que nos rodeiam têm este significado. Não estávamos errados ao dizer que eles estão envolta de nós, como sociedade muda e imóvel. Eles não falam, mas nós os compreendemos, porque têm um sentido que familiarmente deciframos. São imóveis somente na aparência, pois as preferências e hábitos sociais se transformam e, quando nos cansamos de um móvel ou de um quadro, é como se os próprios objetos envelhecessem. [...] Assim, se explica como as imagens espaciais desempenham esse papel na memória coletiva. O lugar ocupado por um grupo não é um quadro-negro no qual se escreve e depois se apaga números e figuras. [...] Mas o local recebeu a marca do grupo, e vice-versa. Todas as ações do grupo podem ser traduzidas em termos espaciais, o lugar por ele ocupado é apenas a reunião de todos os termos. Cada aspecto, cada detalhe desse lugar tem um sentido que só é inteligível para os membros do grupo, porque todas as partes do espaço que ele ocupou correspondem a outros tantos aspectos diferentes da estrutura e da vida de sua sociedade, pelo menos o que nela havia de mais estável (HALBWACHS, 2006, p. 158).

Em geral, os depoimentos não falam especificamente da apropriação da estação ou demonstram qualquer engajamento ou iniciativa em prol disso, mas demonstram uma grande afetividade pelo local, com lembranças da beleza e limpeza da edificação, como na época de funcionamento da estação.

> A estação é uma recordação assim... realmente muito bonita.
>
> Se perdesse uma agulha, de longe você enxergava porque o Sr. Acyr é aquele homem caprichoso que gostava que em volta da Estação ficasse impecável, tudo limpo. Era aquele carinho grande que o Sr. Acyr tinha exatamente pela estação. (Antônio Alves da Silva)

A estação ferroviária é lugar de muitos encontros e despedidas. É a passagem incessante de pessoas que vem de qualquer lugar e que vão a muito lugares.

> Na verdade a vida era realmente muito difícil. A gente não tinha meio de transporte com facilidade, mas a gente era feliz e realmente não sabia que era feliz. Por isto o meu desejo assim que voltasse novamente isso. Eu sei que é muito difícil, mas é realmente assim, um desejo meu. (Antônio Alves da Silva).

Com o fim do transporte toda esta atividade foi sendo reduzida e de acordo com depoimentos de moradores a “localidade havia acabado”, ficando apenas as lembranças. “Pra gente, que viu e viveu esses momentos tão bonitos da estação quando ela estava ativa seria bom que voltasse”.(Marlene da Silva Moreira)

Ao mesmo tempo em que a estação chamava a atenção pelo seu poder econômico, gerava sentimentos de encantamento, espanto e admiração como mostra o relato do Sr. Antônio Alves da Silva “É a estação de Marinhos... e quando você fala memória eu vejo assim... a estação como ela era [...].

> Ao lado da estação ficava os trilhos, então ali ficava sentado, ficava aquelas pessoas idosas sentadas. Me lembro muito do meu tio, que ele sentava e vinha minha madrinha... aqueles casal assim, idosos, que ia e sentava lá na estação como se diz, pra tá vivendo ali, era vivendo feliz. Na verdade era realmente muito difícil a vida, por exemplo a gente não tinha o meio de transporte, com facilidade, mas a gente era feliz e realmente não sabia que era feliz. Por isto o meu desejo assim se voltasse novamente isso. Eu sei que é muito difícil, mas é realmente assim, um desejo meu. (Antônio Alves da Silva)
>
> Era um movimento muito grande na estação. Era bom demais... E acabou tudo. Eu tenho muita saudade do trem de passageiro. A gente lembra tudo da Maria Fumaça. Eu já viajei nela. Era muito bom, muito divertido... Agora ficou tudo assim... só na lembrança. (Antônio Rodrigues de Paiva)

Os lugares recebem a marca das pessoas, de um grupo assim como o grupo deixa as marcas no lugar. Os detalhes tem um sentido para as pessoas do grupo. O lugar faz lembrar a maneira de ser das pessoas e os costumes de outros tempos. Faz lembrar as pessoas e as relações sociais.

2.3.4. A ferrovia e a evolução urbana de Marinhos

A presença do trem na vida de inúmeras pessoas e comunidades de Brumadinho, e mais especificamente de Marinhos, marcou não apenas o compasso do desenvolvimento econômico e social do município, mas também, de maneira especial, a memória e o cotidiano do povo brumadinhense. Isto porque o papel do transporte ferroviário em Brumadinho, assim como no restante do Brasil, ia além de escoar o fluxo das riquezas produzidas pela região, representando um significativo agente de desenvolvimento.

A partir da bibliografia revisada e das entrevistas realizadas no presente estudo, foi possível trabalhar dentro da hipótese de que uma das consequências mais imediatas do processo de construção da malha ferroviária no município de Brumadinho, em especial, a comunidade

quilombola de Marinhos, foi o surgimento de núcleos mais urbanos na comunidade, que, até então, era tipicamente rural.

> Quando eu mudei pra cá, aqui tinha pouquíssimas casas. Depois do trem foram aparecendo outras. Não tinha rua direito, porque naquele tempo, as pessoas andavam a cavalo, carro de boi. Isso que era a condução das pessoas. Até pra fazer uma mudança, era o carro de boi que levava as coisas pras pessoas. Aqui não passava ônibus, não passava caminhão, não passava carro... a melhor condução aqui da comunidade, era o trenzinho de passageiro... Era só mesmo o trenzinho de passageiro que o povo usava pra viajar (Leide Santana da Silva).

O próprio município de Brumadinho teve seu início a partir da chegada da Estrada de Ferro Central do Brasil à localidade. A relação é bastante enfatizada no livro *As riquezas do município de Brumadinho*, de Décio Jardim Lima e Márcio Jardim Cunha:

> A origem de Brumadinho deve-se à construção do Ramal do Paraopeba da Estrada de Ferro Central do Brasil. O povoado nasceu e desenvolveu-se em consequência do estabelecimento de uma estação da estrada de ferro no lugar (LIMA; CUNHA, 1982, p. 45).
>
> [...]
> Quando a empresa de construção chegou nas proximidades de Brumado do Paraopeba instalou uma "cabeça de trecho", isto é, um ponto de reunião de material e acampamento de trabalhadores. Aí teve origem a cidade de Brumadinho [...] Nessa "cabeça de trecho" foi feito um "lastro", que era a reunião de pranchas que traziam mantimentos. As terras em volta daquele trecho da construção tinham o nome genérico de fazenda do bananal[32], porque se localizava perto dos bananais. [...] Com a construção do ramal, por volta de 1914, começaram a ser feitos pequenos casebres. Não havia antes, nenhuma habitação por perto. O acampamento e a reunião de pranchas de mantimentos no lugar é que deram origem às primeiras habitações (LIMA; CUNHA, 1982, p. 48).

[32] Segundo os autores, a fazenda e as terras pertenciam a Joaquim da Silva Moreira, dono também da chamada Fazenda do Lavrado. As terras de toda a região eram um antigo patrimônio dessa família (LIMA; CUNHA, 1982: 48).

Em todo o pais, a ferrovia ocupou um papel de destaque no processo de urbanização e na formação de novas cidades, provenientes da malha ferroviária que foi criada pelo interior do Brasil. A ferrovia teve um impacto grande também no processo de urbanização de localidades rurais. Foi decisiva nas transformações das cidades e localidades e nos processos de urbanização e industrialização. Trazia e levava cargas e pessoas, informações e cultura, ligando cidades e espaços de convivência.

> Quando tinha o trem, o movimento aqui em Marinhos era bom demais. No carnaval o trem vinha cheio de Belo Vale, Moeda e de Brumadinho. O trem que passava de Brumadinho vinha cheio de gente. Era muito movimento e parava tudo aqui em Marinhos. (Marlene da Silva Moreira)

2.3.5. A decadência e o fim da estação

Em meados do século XX as ferrovias entraram em decadência no Brasil. As ferrovias foram construídas sob a égide do progresso e da modernidade, mas em menos de um século perderam o brilho, dando lugar à indústria automobilística, que passou, por sua vez a representar o progresso e o desenvolvimento.

> Em nome do progresso e do futuro, tanto construiu-se a ferrovia no Brasil, como destruiu-se no momento em que ela parou de representar tais ideais modernos. Esse é talvez o grande paradoxo da modernidade e, em se tratando de um projeto nacional, é um dos muitos paradoxos da política brasileira. (MAIA, 2009, p. 12).

O fim das ferrovias foi devido ao fato de que, ao construir as ferrovias não houve priorização de uma integração entre elas. Foram sendo construídos vários trechos isolados que não constituíram um sistema ferroviário adequado. Além disso, no Brasil, foram utilizadas bitolas (espaço

entre os trilhos) padronizadas, o que, certamente dificultaria a ligação entre as ferrovias tendo em vista as medidas diferentes das bitolas.

As ferrovias foram, aos poucos, abandonadas e passaram a representar a decadência. A partir da década de 1920 os investimentos no Brasil para as ferrovias foram reduzindo e enfrentaram uma fase de crescimento fraco até que, na década de 1960, trouxe o fim da era ferroviária no Brasil.

> A era ferroviária chegava ao final no Brasil. Não houve durante todo esse período e nos posteriores, qualquer tentativa de recuperação e implementação do setor ferroviário como um todo. A tendência marcante foi a de privilegiar as "ferrovias estratégicas" militarmente, ou aquelas que atendessem a zonas comerciais e/ou industriais voltadas à exportação, relegando as demais ao completo abandono ou à extinção. Portanto, até a década de 20, o aparelho de Estado incentivou a ferrovia, criando uma legislação apropriada, além de bonificações e isenções às empresas do setor. Dessa época em diante, lentamente, essa tendência se inverteu e, cada vez mais, o Estado assumiu a coordenação de uma política de desmonte do setor ferroviário. O argumento do progresso se vincularia, agora, à rodovia, sendo a ferrovia identificada ao arcaísmo e, principalmente, ao antieconômico (PAULA, 2000, p. 73).

Na tentativa de melhorar a eficiência das ferrovias, Getúlio Vargas iniciou a estatização da malha nacional. A criação da Rede Ferroviária Federal S.A. no final da década de 1950 agrupou todas as ferrovias, o que contribuiu, ainda mais, para a descaracterização das características regionais. Ainda, no governo do presidente Juscelino Kubitscheck, foi adotada uma política de incentivo e valorização ao transporte rodoviário em detrimento ao ferroviário. As rodovias de grande extensão foram sendo construídas com o objetivo de integrar o território (COSTA, 1977). Na década de 1970, o sistema ferroviário brasileiro entra em franca decadência, pela falta de investimentos tanto pelo Estado quanto pela iniciativa privada. No período de 1970 a 1990 foram desativados aproximadamente 8000 km de estradas ferroviárias. E finalmente, em Marinhos, a estação foi desativada em 1977.

Sua desativação obrigou os moradores a utilizar a nova forma de transporte que começava a expandir naquela época. Os trens foram dando lugar aos carros e os trilhos às rodovias.

> Acabou o trenzinho. E quando acabou o trenzinho, a comunidade já tinha melhorado um pouco. Já tinha uma estrada bem mais ampla, que é onde começou a passar os ônibus de Moeda para Brumadinho. Aí que a gente começou a viajar de ônibus. Naquela época quando começou, todos tinham que viajar de ônibus e a gente sentiu uma dificuldade assim, muito grande, porque a gente não tinha esse costume de viajar de ônibus. Era só o trenzinho, arejado e bem mais confortável. Muitos sentiam mal no ônibus. Enjoavam, não gostavam... as crianças choravam muito. Choravam daqui até Brumadinho, porque, não estavam acostumadas, com aquele ritmo diferente de viajar. Aí a gente foi e acostumou e tá até hoje viajando de ônibus e o trenzinho ainda não voltou. Não voltou a passar o trenzinho de passageiro na nossa comunidade. (Leide Santana da Silva).

2.3.6 O retrato da comunidade: a estação como patrimônio e sua preservação

A preservação de bens é necessária para manter vivas as realizações das gerações que nos antecederam. A preservação da estação ferroviária de Marinhos, em especial, é importante pelo espaço simbólico que ocupava, que ia além dos trilhos e trens da comunidade quilombola que ali viveu e ainda vive.

> A estação ferroviária é um bem cultural importantíssimo para um município que deve seu nascimento ou, pelo menos sua estruturação como município à estrada de ferro. Sabe-se que nossa população surgiu daí, a partir de sua aglomeração às margens dessa estrada. E a estrada de ferro e, obviamente suas estações, são parte integrante e indissociável à vida dos brumadinenses. Preservar esse patrimônio é preservar nossa história, nossa memória. (Reinaldo da Silva Fernandes)

> Ah, eu achava que eles (a Prefeitura) devia dar um apoio, a pintura..., qualquer coisa porque ela é um patrimônio antigo. O pessoal daqui luta muito pra isso. Até que ela (a estação) chegou a ficar sem telhado. Agora que ela tá com telhado mas de novo parou tudo... o pessoal aqui é muito a favor da estação funcionar ou pelo menos fazer alguma coisa nela... mas começou e num acabou. (Antônio Rodrigues de Paiva)

Atualmente, há uma tendência a patrimonização dos remanescentes ferroviários, relacionada ao estado atual de degradação e abandono da maioria das ferrovias que antes foram símbolo do progresso. Essa patrimonização é de grande importância, tendo em vista que o patrimônio ferroviário faz parte da identidade de muitas cidades brasileiras. Como se sabe, o trem está no imaginário das pessoas e a preservação deve dar continuidade aos seus ideais e interesses, sempre dentro de um contexto de desenvolvimento local. É importante que o município faça bom uso dos bens, preferencialmente ligando-o a algo que possa beneficiar o município.

> E eu vejo assim que uma reforma da estação é um dos sonhos meus que eu não sei se eu vou alcançar, mas era o desejo que fosse assim... um tipo museu que pudesse tá colocando umas fotos assim, dos nossos antepassados. Tantas pessoas boas que passaram pela comunidade e também outras pessoas de fora também que fez a sua marca, presença aqui na comunidade. Os três pavimentos que são a estação, o túnel e a caixa d'água... o túnel, se ele fosse todo iluminado, na verdade assim, como uma coisa da comunidade, poderia fazer um teatro lá dentro do túnel. E veja a caixa d'água, se ela fosse restaurada e ficasse lá na história, quem sabe poderia até encher ela de água e poderia até do pessoal banhar... sei lá... uma coisa assim. (Antônio Alves da Silva)

Se esta comunidade, ao lançar seu olhar sobre a ruína da estação e sentir a necessidade de fazer com que as memórias vivam além de suas lembranças, cabe ao poder público ou as instituições privadas ouvi-los. As tomadas de decisão deverão ser em conjunto, porque é a comunidade que elege o que passar para seus descendentes como bem diz Le Goff:

> A memória, na qual cresce a história, que por sua vez a alimenta, procura salvar o passado para servir ao presente e ao futuro. Cabe, com efeito, aos profissionais científicos da memória, antropólogos, historiadores, jornalistas, sociólogos, fazer da luta pela democratização da memória social um dos imperativos prioritários da sua objetividade científica. (Le Goff, 2003, p.471)

Sendo assim, entendemos que o projeto de revitalização desta estação deve ir além de um projeto arquitetônico que responda a demanda em recuperar uma edificação. Ele deve abarcar subsídios para a melhoria da qualidade de vida da Comunidade Quilombola de Marinhos e propiciar que suas manifestações culturais sejam incluídas neste espaço. Para que isso ocorra, é preciso entender que este é um trabalho interdisciplinar onde cada profissional deve incluir e compreender os conceitos que extrapolam sua área de conhecimento.

A exemplo disso, as estações da Região Metropolitana de Campinas foram revitalizadas e ganharam novas utilidades, e a maioria foi transformada em espaços culturais. Em Americana, Artur Nogueira, Campinas, Hortolândia, Indaiatuba, Jaguariúna, Nova Odessa, Pedreira, Santa Bárbara d'Oeste e Valinhos, as estações abrigam museus, centros de artesanato e espaços culturais com biblioteca e auditório, entre outras atrações.

Espera-se que os resultados desta pesquisa venham sensibilizar e mobilizar a comunidade quilombola de Marinhos, no que se refere às políticas de salvaguarda da antiga estação ferroviária, contribuindo para os estudos na área de proteção do patrimônio no município, bem como um mecanismo de diagnóstico das necessidades relacionadas à preservação da antiga estação, através da perspectiva dos moradores da localidade.

> A estação pra mim é realmente um retrato. Eu não me esqueço que uma vez eu estava lá numa reunião da Câmara e falei: "ô gente, esse jardim aqui da Câmara é o retrato aqui da cidade". Eu gostaria tanto que a estação fosse modelo, que ela fosse assim restaurada, que ela fosse o retrato da comunidade, não somente da comunidade de Marinhos, mas entorno da comunidade de Marinhos e por que não também de Brumadinho? (Antônio Alves da Silva).

CAPÍTULO 3

3. AS POLÍTICAS PÚBLICAS DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO

Um bem passa a ser considerado patrimônio na medida em que a ele são atribuídos significados, funções e valores e, por possuírem esses atributos, são suscetíveis de transmissão (RUSSIO, 1984, p.62). Para que este patrimônio seja transmitido e conhecido por outras gerações ele tem que ser preservado (RUSSIO, 1984, p.63).

Leonardo Castriota (2009) aponta para a emergência da discussão dos valores nas sociedades contemporâneas, considerando-se a dimensão ética tanto na normativa quanto na própria atividade científica. Na dialética lembrar-esquecer, base das políticas de preservação, coloca-se à luz determinados aspectos da história, privilegiando-os, enquanto outros são deixados na obscuridade. Assim, os valores serão sempre fundamentais para se decidir o que conservar, ou seja, que bens culturais representarão determinada comunidade e o seu passado. Neste processo, também decide-se como esses bens serão conservados e que tipo de intervenção sofrerão para serem transmitidos às gerações futuras.

Ainda, segundo Castriota:

> [...] para não se cair em posturas ingênuas ou dogmáticas, é importante perceber que os valores vão ser sempre um fator decisivo nas práticas do campo do patrimônio, determinando as diversas escolhas tomadas pelas comunidades e órgãos de preservação. (CASTRIOTA, 2009, p. 95)

Segundo aponta Mara Cecília Londres Fonseca (2005), uma política de preservação ou de reconhecimento de um patrimônio vai além das medidas protetivas. Faz-se necessário “questionar o processo de produção deste universo que constitui um patrimônio, os critérios que regem a seleção

de bens e justificam sua proteção" (FONSECA, 2005, p. 36). Ainda para Fonseca, as transformações no conceito e na forma de gerenciar o patrimônio, enquanto objeto de políticas púbicas, indicam sua progressiva apropriação como tema político por parte da sociedade, trazendo conflitos a uma prática tradicionalmente exercida pelo Estado.

Como podemos ver, o patrimônio surge de uma atribuição de valor, isto é, necessita de um olhar crítico. A crescente preocupação com a proteção do patrimônio cultural reflete o grande desejo de valorizar as memórias compartilhadas de certos grupos. O conceito de patrimônio está cada vez mais ligado às necessidades atuais de melhoria da vida nas cidades, dando forma a ações de peso político decisivo. Mais que salvaguarda de resquícios do passado, a proteção do patrimônio cultural é um trabalho de reapropriação, restituição e reabilitação do próprio presente, com vistas a um futuro de relações sociais mais justas.

A transmissão relativa à identidade nacional passa a ser preocupação dos Estados – Nações, que para tanto, deverão se aparelhar com instrumentos jurídicos, classificações, metodologias e técnicas para inventariar, buscando todos os meios para colocar em prática a tarefa da preservação dos seus patrimônios históricos. A questão é que a maioria dos países ocidentais constitui seus modelos de preservação do patrimônio a partir de uma noção de valor nacional, para o conjunto de edificações a preservar. O fato de esses monumentos terem o valor nacional como motivação para sua preservação, não quer dizer que não possuíam outros valores a eles associados. Eles encerram outras categorias de valores, que podem ser intrínsecos ou adquiridos com o passar do tempo, e assim como assumem valores, podem também mudar de valores. Como dito por Choay (2001, p.117-118), "além do valor nacional, a maioria desses monumentos possuía valor cognitivo, valor econômico e valor artístico".

Cada vez mais vem se dando a superposição das noções de "bem patrimonial" e "bem cultural" e, logicamente, todo bem cultural passa a ser objeto de preservação se tornando um patrimônio cultural. O sociólogo Henri Pierre Jeudy (1990), pesquisador e analista dos problemas relativos à gestão e preservação de patrimônios culturais, em seu livro *Memórias do Social*,

analisa a grande onda de preservação cultural que tomou conta do mundo ocidental. Critica a forma como vem se dando a preservação cultural dos objetos e costumes no ocidente. Não sendo mais suficiente para o nosso monumento, agora é imperioso, também, preservar os traços de um passado recente. Os “novos patrimônios”, como ele se refere ao que não é o “monumento” historicamente consagrado, constituem atualmente a principal preocupação dos técnicos e gestores. Nessa perspectiva, este autor considera “novos patrimônios” aqueles bens ligados à memória coletiva, à identidade de certos grupos sociais e suas práticas cotidianas, de natureza material e imaterial, com manifestações ainda vivas e vividas.

3.1 As práticas de proteção ao patrimônio

Maria Cecília Londres Fonseca (1997) afirma que a preservação do patrimônio envolve a sociedade e os representantes do Estado e deve ser feita por meio de políticas públicas que asseguram a continuidade dos elementos vitais para a sociedade e promovem sua valorização como herança histórica. Tem como uma de suas metas a melhoria da qualidade de vida e, acima de tudo, a participação da população nesta preservação. As políticas públicas focam não apenas na proteção de bens, mas abarcam todo o universo que constitui a preservação patrimonial, incluindo-se os critérios de seleção de bens, as razões que justifiquem a proteção e os diversos atores envolvidos. Da mesma forma, de acordo com Gutierrez (1989), a população precisa e deve ser integrada para que a mesma se torne aliada dos gestores na proteção e na vigia dos bens.

O anseio pela preservação do patrimônio material ou imaterial, dos diferentes grupos da sociedade se verifica no Brasil e pressupõe, entre outras coisas, que as políticas públicas de preservação, rumam em direção a uma maior democratização dos bens patrimoniais. A proteção ao patrimônio histórico e cultural brasileiro, antes da criação de uma entidade no âmbito

federal, deu-se pontualmente através de ações e leis isoladas, influenciadas mais tarde por experiências internacionais.

A preservação do patrimônio histórico público, teve como acontecimento fundante a Revolução Francesa. Diante do confisco dos bens da realeza e burguesia e dos atos de destruição dos bens que representavam um período de opressão, uma voz se levanta em favor da preservação dos bens materiais da burguesia deposta, como relata Françoise Choay (2001).

Com o surgimento do sentido de história na Renascença, cria-se a condição necessária para que se constitua a noção de monumento histórico e uma literatura sobre o conhecimento e o prazer propiciados pelas obras de antiguidade. No entanto, Françoise Choay (2001) observa que as ações de preservação e restauro desses monumentos ainda não se dão de forma sistematizada. Isto só ocorreria com a constituição dos patrimônios históricos e artísticos nacionais, a partir do momento em que o Estado assume sua proteção.

Na primeira metade do século XIX, na França, com a criação da Comissão dos Monumentos Históricos, é que surge realmente uma política concreta do Estado para a preservação e conservação do patrimônio histórico e artístico nacional, apoiada em ações jurídicas e técnicas. A instauração da Comissão está intimamente ligada aos desdobramentos da Revolução Francesa, em que se promoveu grande destruição dos monumentos franceses, como igrejas, estátuas e castelos.

Choay (2001) detecta algumas medidas de proteção do patrimônio nacional durante a Revolução Francesa. A primeira teria sido uma medida imediata, alicerçada por atos jurídicos da Assembleia Constituinte revolucionária, que visava proteger os bens espoliados do clero, que se transformam em patrimônio nacional. Um segundo momento, diz respeito a uma política de conservação, cujos procedimentos mais metódicos, foram elaborados visando enfrentar o vandalismo que causou estragos a partir de 1792, que originaria na criação da Comissão dos Monumentos Históricos, em 1837.

A partir do século XX, surgem outras visões preservacionistas em outros países, salientando-se a necessidade do estabelecimento de regras

internacionais, tendo em vista solucionar os problemas complexos de salvaguarda do patrimônio. O mesmo aconteceu no Brasil nos meados do século XX como veremos abaixo.

3.2 Políticas de preservação do patrimônio no Brasil

As políticas culturais e de preservação dos bens culturais foram impulsionadas, em 1948, com a "Declaração Universal dos Direitos do Homem" e, mais tarde, com a "Carta de Veneza", publicada em 1964, em que o conceito de patrimônio abarca não só a obra de arquitetura isolada, mas também "o sítio urbano ou rural que dá testemunho de uma civilização particular, de uma evolução significativa ou de um acontecimento histórico" (CARTA DE VENEZA, 1964). No Brasil, as primeiras evidências de preservação dos bens culturais ocorreram somente no século XVIII. Naquela época, de acordo com Fonseca (1997), as ações eram ocasionais, voltadas para a preservação de monumentos e realizadas pelos segmentos sociais dominantes como a Igreja e a aristocracia.

Durante os primeiros anos da República brasileira, não houve manifestações significativas na defesa e preservação do Patrimônio Cultural, mas apenas o surgimento de leis e decretos estaduais visando à preservação do patrimônio monumental no país. As poucas manifestações de pessoas que desejavam preservar alguma coisa surgiam entre os intelectuais residentes na região de Minas Gerais, do Rio de Janeiro e de São Paulo, como Augusto de Lima, Gustavo Barroso e Mario de Andrade (LEMOS, 1981)

Com a Constituição de 1934 se iniciou a efetiva proteção legal, em nível federal, do patrimônio histórico e artístico do país, mas ainda de modo insuficiente. No Artigo 148:

> Art. 148- Cabe à União, aos Estados e aos Municípios favorecer e animar o desenvolvimento das ciências, das artes, das letras e da cultura em geral, proteger os objetos de interesse histórico e o

> patrimônio artístico do País, bem como prestar assistência ao trabalhador intelectual. (BRASIL, 1934[a])

Com esse incentivo foi, então, idealizado em 1935, a criação de um serviço técnico especial de monumentos nacionais. Coube ao então Ministro da Educação, Gustavo Capanema, iniciar os estudos para a elaboração do projeto de lei federal que deveria delinear a ação executiva da proteção e da preservação desse patrimônio no país, assim como a criação do órgão que dela se ocuparia. Convidou o escritor Mário de Andrade, então diretor do Departamento de Cultura do Município de São Paulo, para elaborar um anteprojeto que daria origem ao referido projeto de lei. Embora não tenha sido aprovado, esse anteprojeto não perdeu o valor de documento para contextualizar a história de patrimônio nacional (MICHELON; MACHADO JUNIOR; GONZALEZ, 2012)

Portanto, o ano de 1936, para alguns estudiosos, tornou-se o marco inicial das políticas oficiais de patrimônio cultural no Brasil, com a proposta de se criar uma agência federal de proteção ao patrimônio, no âmbito de uma política cultural e educacional assumida pelo governo federal a partir do ano de 1930, descrita como parte de um amplo projeto de modernização política, econômica e cultural (MICHELON; MACHADO JUNIOR; GONZALEZ, 2012)

Em 1937, a criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional-SPHAN (atual IPHAN) pelo Decreto-lei 25/1937 coloca que, apesar de limitar a abrangência na caracterização dos bens culturais, definiu-se oficialmente o Patrimônio Histórico e Artístico Nacional como “o conjunto de bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico” (LEMOS, 1981, p. 43).

O SPHAN estava subordinado ao Ministério da Educação e foi o ministro Capanema quem convidou Rodrigo Melo Franco de Andrade para dirigir a instituição recém-fundada. De 1937 até 1969, quando morreu, Rodrigo Melo Franco de Andrade manteve seu cargo de diretor do Patrimônio. A instituição veio a ser denominada, posteriormente, Departamento, Instituto,

Secretaria e, de novo, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), como se chama atualmente.

Em 1970, por iniciativa do então Ministério da Educação e Cultura, foi realizado um encontro de secretários de Estados e Municípios para o estudo da complementação das medidas necessárias à defesa do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional; a oficialização de um movimento em direção à descentralização. Na ocasião foi assinado o Compromisso de Brasília, que, por um lado, apoiou a política de proteção dos monumentos encaminhada pelo órgão federal e, por outro, reconheceu "a inadiável necessidade de ação supletiva dos estados e municípios à atuação federal no que se refere à proteção dos bens culturais de valor nacional" e que "aos Estados e Municípios também compete, com a orientação técnica do IPHAN, a proteção dos bens culturais de valor regional", recomendando a criação de órgãos estaduais e municipais adequados à proteção, sempre articulados com o IPHAN, procurando uniformidade da legislação (MEC, 1980, p.139-142).

Em 30 de setembro de 1971, pela necessidade prática de auxiliar a atuação do IPHAN, além de possibilitar a preservação de bens culturais importantes no Estado, foi criado o Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais – IEPHA- MG, pela Lei Estadual no 5.775, com o objetivo de exercer a proteção, no território do Estado de Minas Gerais, aos bens móveis e imóveis, de propriedade pública ou particular, de que tratam o Decreto Lei Federal no 25, de 30 de novembro de 1937 e a legislação posterior.

A criação de um órgão estadual devia-se à necessidade prática de auxiliar a atuação do órgão federal, na época, o SPHAN, além de possibilitar a preservação de bens culturais de extrema importância para o Estado. Para cumprir seus objetivos, o órgão procurou adotar novas formas de acautelamento daquilo que é definido como patrimônio do Estado, citando, além do tombamento, o inventário, a vigilância, a conservação e a desapropriação.

Já no final da década de 1980 inicia-se o processo de municipalização das políticas de preservação que expressam, nos espaços locais, a descentralização político-administrativa. A Constituição de 1988 veio

finalmente afirmar no seu artigo 30: “Compete aos municípios promover a proteção do patrimônio histórico-cultural local, observada a legislação e a ação fiscalizadora federal e estadual”.

Essa iniciativa, tal como foi proposta há 30 anos, tinha um caráter de abertura conceitual em direção à abrangência na abordagem do patrimônio cultural e não de desresponsabilização da União em relação à sua atribuição legal de proteger o patrimônio nacional. Ao se falar de “ação supletiva” e de “articulação” com o órgão existente encarregado da gestão do patrimônio, anunciavam-se, por um lado, novas alianças e, por outro, “lealdades divididas” (ARANTES, 1996, p.11) na construção de um novo equilíbrio entre o nacional e o local.

Vale ressaltar que, no Brasil, segundo Fonseca (1997), a democratização das políticas públicas ocorreu inicialmente em nível federal, porém na prática são os órgãos municipais que mais se destacam nestas propostas e onde a preservação do patrimônio cultural edificado foi tradicionalmente efetivada através de lei de tombamento e pelos instrumentos de planejamento urbano, planos diretores, etc. Foi, somente na década de 90, que o patrimônio foi pensado de forma econômica, para fins turísticos e dinamização das cidades e centros históricos.

A Constituição de 1988 veio finalmente afirmar no seu artigo 216:

> “Art. 216: Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem: I) as formas de expressão; II) os modos de criar, fazer e viver; III) as criações cientificas, artísticas e tecnológicas; IV) as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações culturais; V) os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e cientifico.”

Esta ampliação do conceito de patrimônio expressa-se no corpo da lei e demonstra a atualização do pensamento jurídico à contemporaneidade. Este fato é muito positivo para a preservação do patrimônio cultural, que

encontra na lei subsídios para resguardar a memória do país. Além disso, a constituição dispõe sobre os mecanismos de preservação a serem utilizados:

> "§1o - O Poder Público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação."

Em 1993 ocorre uma reformulação administrativa, no órgão estadual em Minas Gerais, adaptada ao processo de municipalização materializado pela Constituição de 1988. A partir de então, o papel do IEPHA- MG inclui a prestação de assessoria e o fornecimento de diretrizes para que as obras sejam realizadas pelas prefeituras e os projetos sejam executados pelos profissionais do mercado.

A nova Lei de Organização do IEPHA-MG reflete uma instituição mais madura, rigorosamente simétrica no peso dado às áreas de conservação/restauração e de pesquisa/proteção. Atualmente são atribuições do IEPHA-MG: realizar o levantamento e tombamento dos bens culturais de valor histórico, arqueológico, etnográfico, paisagístico, bibliográfico ou artístico existente em Minas Gerais, exercendo fiscalização e proteção dos bens tombados; realizar obras de conservação e restauração, ou obra complementar necessária à preservação desses bens; estimular estudos e pesquisas, promover cursos e publicar trabalhos relacionados com o patrimônio histórico e artístico; estimular a criação, pelos municípios, de mecanismos de proteção aos bens tombados; estimular, em articulação com os municípios, o planejamento do desenvolvimento urbano, tendo em vista o equilíbrio entre as aspirações conflitantes de preservação e de desenvolvimento (IEPHA, 2014)

Até aproximadamente 1996, o grande problema enfrentado pelo IEPHA-MG era que, mesmo colocando-se em prática todos os conceitos e metodologias adequadas, a maioria dos projetos não saía do papel devido à falta de instrumentos legais e à falta de recursos financeiros. Com a aprovação da Lei n^{o} 12.040/95 (posteriormente alterada pela Lei 12.734/1997 e modificada em 2000 pela Lei 13.803/00), apelidada de "Robin Hood",

ocorreu uma inversão do quadro em que se encontrava a política de proteção do patrimônio mineiro.

A Lei Robin Hood (Lei 13803) veio regulamentar uma determinação da Constituição Federal prevista no artigo 158, em seu inciso IV e parágrafo único, II, a saber:

> Art. 158 - Pertencem aos Municípios
> IV - vinte e cinco por cento do produto da arrecadação do imposto do Estado sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação.
> Parágrafo único - As parcelas de receita pertencentes aos Municípios, mencionadas no inciso IV, serão creditadas conforme os seguintes critérios:
> I - três quartos, no mínimo, na proporção do valor adicionado nas operações relativas à circulação de mercadorias e nas prestações de serviços, realizadas em seus territórios;
> II - até um quarto, de acordo com o que dispuser lei estadual ou, no caso dos Territórios, lei federal.

Passaram a ser considerados a população, a área territorial e a receita própria de cada município, os investimentos em educação, saúde, agricultura e preservação do meio ambiente e do patrimônio cultural.

Além disso, a Lei 13.803/00 determina, em seu anexo III, a forma de cálculo do Índice de Patrimônio Cultural dos municípios (PPC), com base no qual será distribuída a parcela do ICMS referente ao critério Patrimônio Cultural (que corresponde ao somatório das notas do município dividido pelo somatório das notas de todos os municípios), apresentando quais são os atributos passíveis de pontuação.

> (...) a metodologia elaborada cumpra a função para a qual foi criada – identificar e quantificar a proporção da parcela do ICMS a ser distribuída aos municípios – e funcione como uma referência de ação pública na área do patrimônio para aqueles municípios que já dispõem de um acervo identificado a ser preservado e para aqueles que querem se habilitar a trabalhar e executar ações na área. (STARLING; REIS, p.9)

Coube ao IEPHA/MG, no caso da variável Patrimônio Cultural - a elaboração e implementação dos critérios para o repasse de recursos do ICMS aos municípios. No texto da Lei 12.040/95, em seu anexo III, foi publicada a tabela de pontuação que define como critérios básicos as ações e políticas culturais e, principalmente, o tombamento dos bens culturais nas categorias Núcleos Históricos (NH), Conjuntos Paisagísticos (CP), Bens Imóveis (BI) e Bens Móveis (BM), nos três níveis: federal, estadual e municipal, sendo que os bens tombados pelo IPHAN e pelo IEPHA/MG recebem uma pontuação maior de acordo com sua categoria. Procedia-se da seguinte forma: a quantidade de bens tombados (federal, estadual e municipal) resultava no total de pontos definidos no Anexo III da lei 12.040/95. O total geral era a soma das políticas municipais de preservação patrimonial (PCL) e tombamentos. Ao IEPHA/MG coube elaborar critérios de verificação da existência de políticas locais de proteção ao patrimônio cultural, além de apurar anualmente a pontuação que cada município alcança nesse quesito.

A seguir, reproduzimos o quadro citado acima, em um formato simplificado, apresentando os principais critérios de pontuação do ICMS-*Patrimônio Cultural.*

QUADRO 01 *Critérios de pontuação para cálculo do Índice de Patrimônio Cultural*

ATRIBUTO		CARACTERÍSTICA	SIGLA	NOTA
1	Cidade ou distrito com seu núcleo histórico urbano tombado pelo governo Federal ou pelo Estadual	No de domicílios > 5.000	NH1	16
		5.000 . No de domicílios > 3.000	NH2	12
		3.000 > No de domicílios > 2.001	NH3	08
		2.000 > No de domicílios	NH4	05
2	Somatória dos conjuntos urbanos paisagísticos, localizados em zonas urbanas ou rurais, tombados pelo governo Federal ou pelo Estadual	S unid > 30 e Área > 10 ha	CP1	05
		S unid > 20 e área > 5 ha	CP2	04
		S unid > 10 e área > 2 ha	CP3	03
		S unid > 5 e área > 0,2 ha	CP4	02
3	Bens imóveis	No unid > 20	BI1	08

	tombados isoladamente pelo governo Federal ou pelo Estadual, incluídos seus acervos de bens móveis quando houver	20 > No unid > 10	BI2	06
		10 > No unid > 5	BI3	04
		05 > No unid > 1	BI4	02
4	Bens imóveis tombados isoladamente pelo governo Federal ou pelo Estadual	No unid > 5	BM1	02
		5 > No unid > 1	BM2	01
5	Cidade ou distrito com seu núcleo histórico urbano tombado pela administração municipal	No de domicílios > 2.001	NH21	04
		2.000 > No de domicílios > 50	NH22	03
6	Somatória dos conjuntos urbanos ou paisagísticos, localizados em zonas urbanas ou rurais, tombados pela administração municipal	S unid > 10 e área > 2 ha	CP21	02
		S unid > 5 e área > 0,2 ha	CP22	01
7	Bens imóveis tombados isoladamente no nível municipal, incluídos os seus acervos de bens móveis, quando houver	No unid > 10	B121	03
		10 > No unid > 5	B122	02
		5 > No unid > 1	B123	01
8	Bens imóveis tombados isoladamente pela administração municipal		BM21	01
9	Existência de planejamento e de política municipal de proteção do patrimônio cultural		PCL	03

Fonte: Lei nº 13803/00

Este quadro explicita-se no privilégio concedido aos tombamentos, em contraste com o peso conferido à existência de políticas municipais de preservação patrimonial (PCL). Afinal, não parece incoerente privilegiar o tombamento, o qual, na realidade, consiste em apenas uma das várias estratégias de salvaguarda que comporiam uma política municipal de preservação? Devemos ter em mente que pontuar os tombamentos não pressupõe valorizar indiretamente a política de preservação em seu conjunto. Isso porque a mesma (o PCL) não se limita a gerir o conjunto de bens tombados do município.

É importante mencionar, ainda, que o mero tombamento não garante a salvaguarda sustentável do bem cultural, visada característica dos discursos atuais relativos à preservação[33]. Para tanto seriam necessárias políticas municipais de preservação (PCL), que se ocupassem não apenas da manutenção física do bem, mas também da sua inserção funcional na vida da comunidade, conferindo-lhe uma atuação na vivência cotidiana da mesma.

Tendo em vista que a lei visa incentivar as políticas municipais, acreditamos que as iniciativas de proteção ao patrimônio cultural que partissem dos municípios, como é o caso dos seus tombamentos, deveriam ser mais bem valorizadas, recebendo pontuação igual ou superior àquela devida às ações a nível estadual ou federal. Isso reservaria maiores recursos aos municípios que prestigiassem suas referências culturais e investissem na promoção das mesmas, independentemente de algum "respaldo" federal ou estadual.

A Resolução 01/2000 marcou o início de uma nova fase do ICMS Patrimônio Cultural, em que os critérios de pontuação para o exercício de 2001 passaram a ser mais justos, favorecendo os municípios atuantes e valorizando os investimentos e atuações na manutenção e proteção de manifestações culturais como folclore e festas tradicionais, favorecendo, contudo, a atuação na proteção do patrimônio material. Por outro lado, algumas exigências demandaram mais empenho das prefeituras, principalmente no que se refere à criação de um departamento de patrimônio,

[33] No caso específico desta lei, nem é exigida aos municípios, para efeito de pontuação dos tombamentos, uma garantia de efetiva preservação dos bens.

com equipe técnica especializada. As exigências foram distribuídas em quatro quadros específicos: Quadro I – Dossiês e Laudos, Quadro II – Inventários, Quadro III – Ações de Proteção e Investimentos e Quadro IV – Planejamento e Política Cultural.

Uma nova norma, a Deliberação de n.º 01/2002, aprovada em 11 de janeiro de 2002, para o exercício de 2003, implementou mudanças como a exigência de um plano de inventário elaborado pelo município conforme a sua realidade e possibilidade. Neste plano o município define o que, quando e como irá inventariar o seu patrimônio. O inventário voltou a compor o atributo PCL gerando uma significativa valorização desta importante ação. Os dossiês e laudos continuaram com sua importância, referenciando os atributos definidos para cada categoria de bem cultural, conforme a tabela do anexo III da nova lei n. 13.803/00 que substituiu a lei 12.040/95. Os outros pontos referentes a ações e investimentos ficaram distribuídos pelos seguintes itens: atuação do setor de patrimônio cultural ou órgão afim, relatório de investimentos em bens e atividades culturais. Esta deliberação abriu a possibilidade para que os municípios contratassem consultoria de empresas caso não possuíssem equipe técnica com profissionais adequados.

Em 30 de junho de 2004, o IEPHA/MG publicou uma nova Deliberação de n.º 01/2004, que trouxe como novidades com relação à Deliberação n.º 02/2002 a mudança da ordem dos quadros, que passou a ser mais coerente com as ações a serem desenvolvidas, ou seja: Quadro I – "Existência de Planejamento de Política Municipal de Proteção ao Patrimônio Cultural- PCL atuação na preservação de bens culturais", Quadro II – "Inventário de proteção do Acervo Cultural", Quadro III – "Dossiês de Tombamentos e Laudos de Estados de Conservação" e Quadro IV – "Ações de Proteção e Investimentos- atuação na preservação de bens culturais". Outras mudanças efetuadas pela deliberação foram a exigência de folhas de rosto padronizadas para os documentos referentes a cada quadro, a obrigatoriedade da instalação de alarmes e sistema de prevenção de incêndio no prazo de um ano em todos os bens tombados e define que o IEPHA/MG irá fiscalizar os municípios quanto ao cumprimento dos trabalhos. Como pré-requisito para a pontuação do, agora denominado Quadro IV, a

apresentação de vistorias técnicas trimestrais e um projeto de educação patrimonial.

Em 17 de outubro de 2005, o Conselho Curador do IEPHA/MG aprovou a nova Deliberação n.º 01/2005, que redistribuiu os pontos da política cultural para valorizar a educação patrimonial, agora com pontuação própria e o inventário que passou a valer metade dos três pontos do quadro I – PCL. A grande mudança ocorreu no quadro III – Dossiês e Laudos – que passou a exigir dos municípios com bens tombados pelo IEPHA/MG e ou pelo IPHAN, "Relatórios de Estado de Conservação" dos bens para que façam jus ao numero de pontos dados à época, conforme anexo III da lei n. 13.803/00.

O Exercício de 2006 – ano 2005 - significou um marco na história do ICMS CULTURAL: 569 municípios apresentaram documentação para serem analisadas. Destes, apenas sete não foram pontuados. Somados aos municípios com bens tombados pelo IEPHA e IPHAN totalizaram 593 municípios participantes, ou seja, a cada três municípios um participava do ICMS Patrimônio Cultural.

Em 12 de janeiro de 2009, foi aprovada pela Assembleia Legislativa de Minas Gerais, a Lei n.º 18030/09 que dispõe sobre a distribuição da parcela da receita do produto da arrecadação do ICMS pertencente aos municípios, substituindo a lei n.º 13803/00. Pela nova lei, em seu anexo II, novos critérios foram determinados para o ICMS Patrimônio Cultural, contemplando além dos itens já consagrados, a proteção do patrimônio imaterial, e a criação do Fundo Municipal de Preservação o Patrimônio Cultural e sua utilização.

3.3 Conselho do Patrimônio Cultural

Como visto anteriormente, a maior autonomia dos municípios, após a Reforma Constitucional de 1988, rompeu o caráter hierárquico tradicional nas políticas públicas, substituindo, assim, as políticas centralizadas por especificidades territoriais e a mobilização das comunidades locais. Dessa

maneira, ampliou-se a participação das comunidades na elaboração, discussão, fiscalização e decisão sobre a execução das políticas de planejamento e desenvolvimento social urbano, incluindo os direitos sociais e coletivos à gestão urbana democrática. Temos, com esses, o advento de "órgãos híbridos", os quais constituem uma nova forma institucional, que envolvem a partilha de espaços de deliberação entre as representações estatais e as entidades da sociedade civil. Este é o caso dos conselhos de políticas que instituem as parcerias entre a sociedade civil e o Estado como forma de gestão das políticas públicas, sobretudo, nas áreas de habitação, de reabilitação, de preservação do patrimônio, de meio ambiente, de políticas sociais, entre outros (PEREIRA, 2001, p.1).

Os conselhos do patrimônio incorporam as atribuições constitucionais estabelecidas em 1988 e são constituídos no sentido de atuar na identificação, documentação, proteção e promoção do patrimônio cultural de um município. Passam a apresentar as dimensões híbridas de partilha do poder entre representantes do Poder Público e da sociedade civil. Enfim, o caráter deliberativo sobre a política pública e a dimensão político-institucional é que representam os fatores inovadores na forma atual.

3.4 O tombamento como instrumento de preservação

Existem alguns tipos de instrumentos administrativos, de natureza jurídica, para outorgar o *status* de bem cultural. O mais conhecido deles é o tombamento, que através de um registro, devidamente instruído e justificado tecnicamente, confere proteção jurídica ao bem, podendo ser definido desta forma:

> (...) significa um ato administrativo realizado pelo Poder Público com o objetivo de preservar, por intermédio de legislação específica, bens de valor histórico, cultural, arquitetônico, ambiental e também de valor afetivo para a população, impedindo que venham a ser destruídos ou descaracterizados, culminando com o registro em livros especiais denominados Livros de Tombo14. (ALTHOFF et al, 2002)

Através do tombamento, fica proibido legalmente qualquer ato que enseje a destruição total ou parcial do bem, podendo, portanto, ser considerado um procedimento de conservação preventiva. Em sendo uma prerrogativa do poder executivo, a Constituição Brasileira em seu art. 23 determina que:

> "É de competência da União, dos Estados, do Distrito Federal e Municípios: III - proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos; IV - impedir a evasão, a destruição e a descaracterização de obras de arte e de outros bens de valor histórico, artístico ou cultural." (BRASIL, 1988)

Portanto fica clara a possibilidade das três instâncias de poder reconhecerem e tombarem o seu patrimônio cultural, dependendo dos significados que os mesmos assumem para cada esfera. Esta proteção pode ser dada a bens individualmente ou em conjunto.

Quando se tratar de proteção de conjunto urbano, "o ato de tombamento (...) não necessitará (...) especificar as partes do todo, desde que determine, de forma clara e precisa o todo" (CASTRO, 1991, p.71).

3.5 A proteção do patrimônio ferroviário no Brasil e Minas Gerais

O tema patrimônio cultural ferroviário vem sendo estudado pelo IPHAN há pelo menos uma década, por meio de pesquisas e busca de conhecimento, no âmbito do Patrimônio Industrial. A partir da promulgação da Lei 11.483, em 2007, o IPHAN passou a ter atribuições especificas para preservação da Memória Ferroviária:

> Art. 9º Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.

Assim, desde 2007, o IPHAN tem realizado um amplo Inventário de Conhecimento do Patrimônio Cultural Ferroviário, já tendo sido catalogados mais de seis mil edifícios. Os estados de conservação são os mais diversos, sendo que muitos estão abandonados ou em condições precárias de preservação.

Em 2008 foi instituída, por meio da Portaria nº 208 do IPHAN, a Coordenação Técnica para o Patrimônio Ferroviário, com o objetivo de conhecer melhor o universo que compreende o patrimônio ferroviário, promover discussões acerca das questões conceituais e estabelecer procedimentos para lidar com as atribuições resultantes da Lei nº. 11.483/2007 e dos decretos nº. 6.018/2007 e nº. 6.769/2009.

Assim sendo, com o intuito de reforçar as ações propostas pelo Sistema Nacional do Patrimônio Cultural, o Instituto tem procurado envolver as prefeituras, os governos estaduais e a sociedade civil organizada para que os mesmos também preservem esses bens que, na sua maioria, são revestidos de um grande valor cultural, principalmente em escala regional. Afinal, muitos municípios brasileiros surgiram, e muitas regiões se desenvolveram, em função das ferrovias e de suas estações.

Com a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A, em 22 de Janeiro de 2007 foi transferido à União, por meio da Lei n. 11483/ 2007, todos os bens imóveis não operacionais da extinta Rede[34]. A partir desse processo de transferência, a União computa, previamente, a existência de cerca de 52.000 imóveis não operacionais localizados em mais de 1.000 municípios espalhados pelo país e distribuídos entre terrenos urbanos, estações de trem, galpões e oficinas desativadas[35]. Somente em Minas Gerais há 2.750 registros cadastrais de edificações e 2.775 registros cadastrais de terrenos,

[34] "Entende-se por não operacionais aqueles bens não vinculados a processos de arrendamentos celebrados pela extinta RFFSA bem como aqueles com operação ferroviária delegadas a Estados e Municípios". "Programa de Destinação do patrimônio da Extinta RFFSA para apoio ao desenvolvimento local". Disponível em: http://www.rffsa.gov.br/principal/Destinacao%20do%20Patrimonio%20da%20RFFSA.PDF. Acesso em 03 de março de 2014.

[35] Os dados não são exatos, pois ainda não foi realizado o inventariamento completo dos remanescentes da indústria ferroviária espalhados pelo país.

computando o total de 5.525 imóveis registrados, ou seja, cerca de 10% de todo remanescente ferroviário identificado no país.

Para dar encaminhamento a esse número expressivo de imóveis provenientes da RFFSA, os quais estão passando em todo o país por processo de abandono e degradação, a Secretaria de Patrimônio da União (SPU) lançou, em 2009, o "Programa de Destinação do Patrimônio da Extinta RFFSA para Apoio ao Desenvolvimento Local", o qual destina o referido patrimônio aos municípios e entidades privadas sem fins lucrativos, interessadas na utilização dos imóveis da União oriundos da extinta RFFSA para implantação de programas e ações locais de desenvolvimento social, urbano e ambiental.

No Estado de Minas Gerais, a iniciativa de maior visibilidade em relação à preservação do Patrimônio Ferroviário aconteceu por meio do "Programa Trem de Minas" criado pelo Governo do Estado em dezembro de 2004, que teve como proposta fomentar o desenvolvimento do transporte ferroviário para passageiros por meio da expansão e modernização da malha ferroviária no Estado, com ampliação e aprimoramento de suas condições de trafegabilidade e criação de mecanismos que possibilitem o uso de trens turísticos em caráter autosustentável.

A Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas – SETOP - foi designada gestora do programa, responsabilizando-se pela coordenação do Grupo Especial de Trabalho, instituído por meio do Decreto do Governador do Estado datado de 15 de dezembro de 2004. Além da SETOP, compuseram o grupo a Secretaria de Estado de Cultura- SEC, o Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais – IEPHA/MG - e a Secretaria de Estado de Turismo - SETUR, tendo como principal objetivo a integração de ações institucionais para o cumprimento dos objetivos do Programa. Para os estudos específicos da implantação de trens turísticos, foi também criado grupo de trabalho coordenado pela SETUR.

A primeira etapa dos trabalhos coube ao IEPHA/MG, por meio da formulação e detalhamento de projetos e ações de reconhecimento e proteção dos acervos da ferrovia, por meio da proposição e coordenação de execução do subprograma Preservação do Patrimônio Cultural Ferroviário,

integrado por quatro projetos, a saber: Projeto de Diagnóstico e de Obras Emergenciais; Projeto de Inventário; Projeto de Tombamento; Projeto de Educação Patrimonial. A execução da referida primeira etapa do Programa Trem de Minas, sob coordenação do IEPHA-MG, teve início em Março de 2006, tendo sido provisoriamente suspensa em outubro do mesmo ano.

Até a ocasião, foram realizados dois estudos para projetos de proteção legal por meio do tombamento estadual dos remanescentes ferroviários das cidades de Ribeirão Vermelho e Além Paraíba, além do tombamento do Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Estrada de Ferro Goiás, em Araguari. Foi também realizada uma série de oficinas de educação patrimonial nas regiões adjacentes aos municípios de Araguari, Ribeirão Vermelho, Além Paraíba e Belo Horizonte, além de inventários não concluídos e ações emergenciais localizadas. A despeito de enormes expectativas geradas nas cidades e comunidades com as quais chegou atuar em relação à revitalização de seus referidos patrimônios, o Programa foi extinto em outubro do mesmo ano.

Todavia, a execução não concluída do “Programa Trem de Minas” não pode ser identificada como a única que tem em vista a preservação dos remanescentes das ferrovias mineiras. De forma indireta, a iniciativa de proteção do patrimônio ferroviário vem também sendo fomentado pelo Governo do Estado por meio do programa de municipalização do patrimônio cultural, sob responsabilidade do IEPHA-MG.

3.6 As políticas públicas de preservação no município de Brumadinho.

Brumadinho, como já contextualizado no primeiro capítulo deste trabalho, é um município próximo à capital mineira, com cerca de 34 mil habitantes. O município destaca-se com um rico acervo histórico e cultural, citado neste trabalho. Apesar disso, o único tombamento estadual de Bens Materiais realizado pelo IEPHA/MG, em Brumadinho, foi da Fazenda dos Martins, construída na segunda metade do século XVIII e tombada em 1977.

No entanto, foram tombados, a nível municipal, vários outros bens de valor histórico, artístico e cultural (Quadro 02). Dentre estes bens encontra-se a estação ferroviária de Marinhos na qual o presente estudo tem seu foco.

QUADRO 02: Relação de bens protegidos em Brumadinho- mg apresentados ao ICMS Patrimônio cultural até o ano de 2013- exercício 2014

RELAÇÃO DE BENS PROTEGIDOS EM BRUMADINHO- MG APRESENTADOS AO ICMS PATRIMONIO CULTURAL ATÉ O ANO DE 2013- EXERCÍCIO 2014							
Nº	BEM CULTURAL TOMBADO	NÍVEL DE PROTEÇÃO			EXERCÍCIO DE APRESENTAÇÃO	CATEGORIA	EXERCÍCIO DE APROVAÇÃO
		F	E	M			
586	Casa de Cultura Carmita Passos			X	2011/ 2013/2014	BI	
587	Conjunto Histórico e Paisagístico da Serra da Calçada (Ver Nova Lima		X			CP	
588	Estação Ferroviária de Brumadinho			X	2005	BI	
589	Estação Ferroviária de Marinhos			X	2005	BI	
590	Fazenda Gorduras			X	2005/2006	BI	2006
591	Forte de Brumadinho (Ruínas)			X	2011/2013/2014	BI	
592	Igreja N. Sra. Da Piedade			X	2012/2013/2014	BI	
593	Sede da Fazenda dos Martins		X			BI	

Fonte: DIRETORIA DE PROMOÇÃO DO IEPHA/MG - - Gerência de Cooperação Municipal

A estação, tombada em 2004, teve seu inventário realizado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), e inscrito na lista do Patrimônio Cultural Ferroviário em 2010. O inventário (ANEXO 01) mostra que a edificação está em precário estado de conservação, tem suas principais características modificadas e não possui nenhum nível de proteção. O planta abaixo, retirada do Dossiê de Tombamento, mostra o complexo da estação de Marinhos.

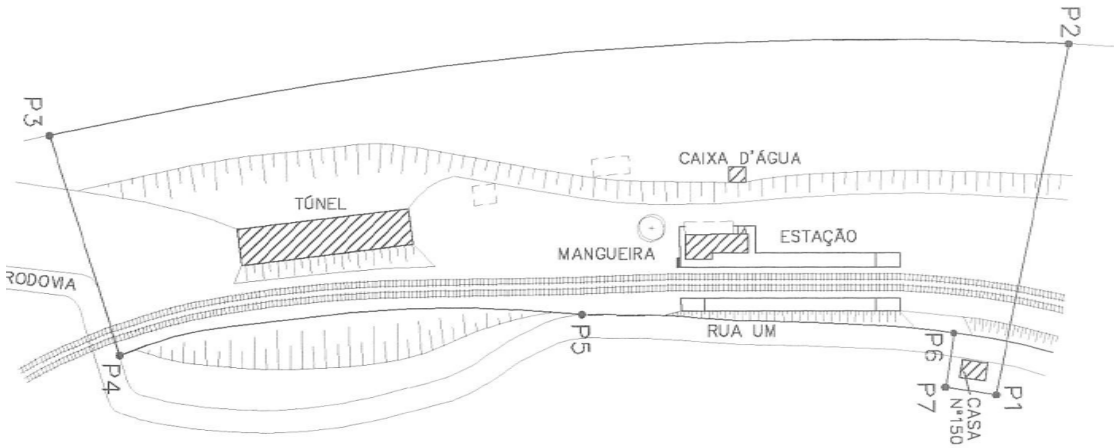


FIGURA 27: Perímetro de tombamento e locação da estação.
Fonte: Dossiê de Tombamento Municipal da estação de Marinhos

Em 04 de dezembro de 2008, foi realizada vistoria técnica na estação ferroviária de Marinhos pelas técnicas do Ministério Público do Estado de Minas Gerais, a arquiteta Andréa Lanna Mendes Novais e a historiadora Karol Ramos Medes Guimarães. De acordo com a nota técnica nº 9/2009, conforme o Laudo Técnico nº 20/2008:

> Houve aparente omissão da administração pública quanto à proteção do patrimônio cultural da estação de Marinhos, uma vez que a importância do imóvel foi reconhecida e nada foi feito para recuperá-lo. Nº laudo técnico no 20/2008 elaborado pelas técnicas do Ministério Público, foi sugerido que houvesse prioridade na restauração da estação ferroviária de Marinhos e do seu conjunto, dado o avançado estado de deterioração que os bens se encontram.

Como medidas emergenciais foram sugeridas:

> · 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.
>
> · Escoramento das paredes remanescentes, que apresentam risco iminente de ruir.
>
> · Vedação com madeirite dos vãos de portas e janelas, visando conter o vandalismo e má utilização do bem imóvel.
>
> · A capina da área no entorno do bem imóvel e a limpeza do imóvel também são medidas emergenciais, para evitar a proliferação de

animais.

· Entre outras medidas necessárias à recuperação do imóvel.

Em 2009, foi realizada uma análise técnica da estação e do seu conjunto e enviadas à Promotoria. Nessa análise constava que a lona colocada sobre a cobertura, pela prefeitura de Brumadinho, já não cumpria mais o papel de isolamento da edificação. Desta forma, seria necessária a retirada desta intervenção, por pessoas capacitadas e especializadas, para evitar um desprendimento do reboco, trazendo maiores prejuízos para a estação. Deveria ter sido então, colocado uma nova lona sobre a cobertura, utilizando as mesmas peças para fixação já feitas no local anteriormente.

Além disso, o escoramento realizado, não foi feito corretamente devendo ser refeito utilizando as técnicas adequadas. Verificou-se pelas fotografias do laudo:

· A utilização de escoras remendadas,

· Apoio direto da escora na alvenaria,

· Apenas algumas paredes foram escoradas, deixando outras sem a proteção, facilitando sua ruína

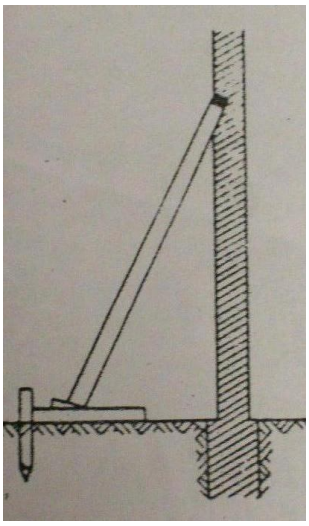
· Algumas escoras foram presas à alvenaria com arame, o que não é recomendado.

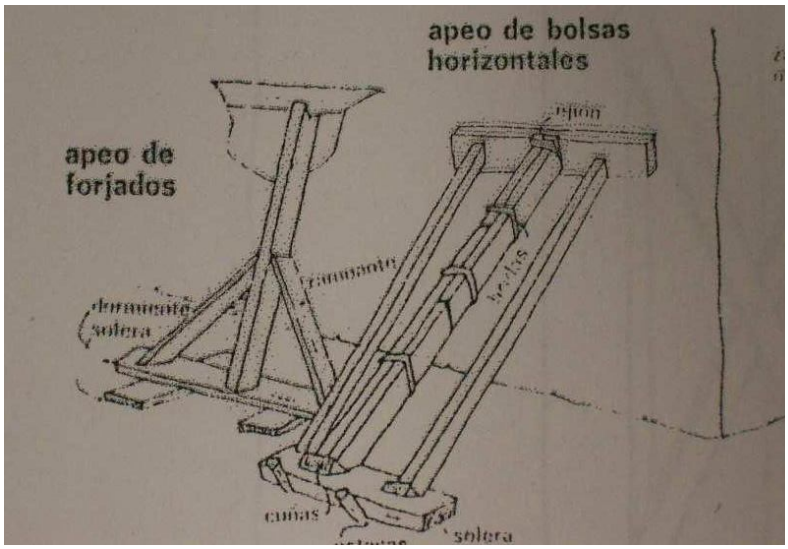
Tendo esta avaliação descrita no laudo, foi verificado a necessidade de chumbar estacas no piso externo, para apoio do suporte, necessário para evitar que a madeira da escora escorregasse. Ficou constatado que o ideal seria que as escoras estivessem apoiadas em uma peça de madeira colocada em sentido longitudinal à fachada, buscando distribuir as forças. Seria importante que o escoramento fosse realizado dos dois lados da alvenaria, buscando estabilizar a mesma. Nos vãos existentes foi aconselhado fazer um contraventamento ou a vedação com alvenaria usando massa fraca, lembrando sempre de não comprometer os elementos originais remanescentes. Desta forma, foi sugerido:

· Providenciar o escoramento das paredes remanescentes do imóvel,

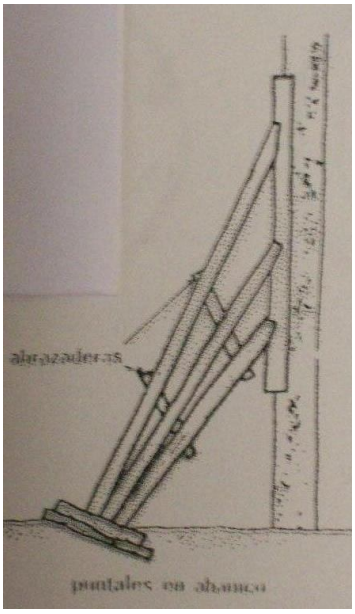
seguido de serviços de estabilização e consolidação da estrutura remanescente;

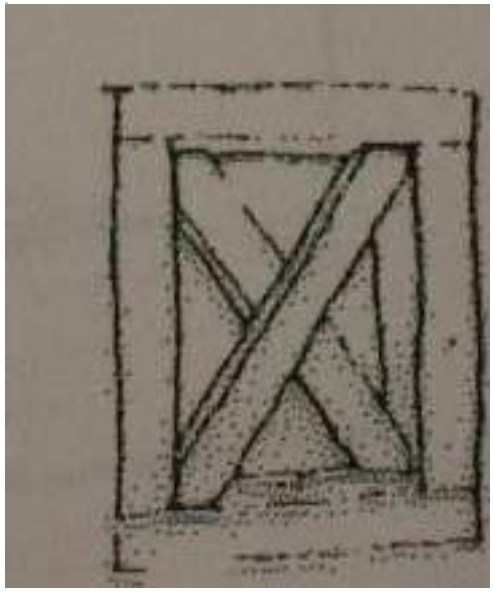
· Realizar o escoramento por técnico especializado e anotar a respectiva ART (anotação de responsabilidade técnica).





FIGURAS 28 e 29: Esquema de escoramento
Fonte: Nota técnica nº 09/2009





FIGURAS 30 e 31: Escoramento e Contraventamento.
Fonte: Nota técnica nº 09/2009

Nessa mesma análise técnica citada, ficou constatado que não houve

vedação dos vãos de portas e janelas, deixando o imóvel suscetível à má utilização e às ações de vandalismo. Sendo assim, no documento, sugeriu-se que os vãos fossem vedados com madeirite ou alvenaria usando massa fraca, não comprometendo os elementos originais remanescentes. No que se refere à parte externa do edifício, foi observado que a mata havia crescido necessitando a realização de nova limpeza e capina do entorno do imóvel para evitar a proliferação de animais. Mesmo com todas estas constatações e análises técnicas apresentadas, não foram iniciadas as obras de restauração do imóvel, sendo sugerido então, o inicio imediato das mesmas, uma vez que o imóvel encontrava-se exposto às ações do tempo, do vandalismo e das trepidações causadas pela constante passagem do trem no local.

Mesmo com a análise técnica e Laudo Técnico realizados, o poder público local não realizou nenhuma obra de restauro proposta e deixou o edifício em estado de abandono. No mesmo ano, a Promotoria de Justiça de Defesa do Patrimônio Cultural de Brumadinho- MG e a Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico de Minas Gerais, produziram o Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), para a proteção e preservação do patrimônio cultural ferroviário de Minas Gerais- estação ferroviária de Marinhos, município de Brumadinho- MG. No TAC (ANEXO 02) consta que o bem tombado pelo município " [...] encontra-se em péssimo estado de conservação, necessitando de intervenções urgentes para evitar seu total desaparecimento".

Além dessa observação, consta ainda no TAC, que o município de Brumadinho:

> [...] requer à GRPU- MG[36], a guarda provisória do imóvel, tendo em vista o seu estado de abandono e o interesse do município em resguardar o seu patrimônio cultural, bem como dar destinação sociocultural à estação ferroviária de Marinhos, a qual será destinada a sediar um museu.
>
> [...] A GRPU- MG assume a obrigação de deflagrar, imediatamente, processo administrativo objetivando a formalização de termo de guarda provisória e posterior cessão provisória-definitiva, conforme art. 21 da Lei 11.483/07, do aludido bem ao Município de Brumadinho.

[36] Gerência Regional do Patrimônio da União.

Ainda no TAC, consta que o município deveria, no prazo de 120 (cento e vinte) dias, a partir da assinatura do documento, elaborar um projeto de restauro do edifício, obedecendo as diretrizes estabelecidas pelo IPHAN, apresentando-o à este Instituto para análise e deliberação, no prazo máximo de 90 dias.

Após descumprimento do TAC pela prefeitura de Brumadinho, o Ministério Público do Estado de Minas Gerais, por seus procuradores de Justiça e Curadores do Patrimônio Cultural, propôs uma Ação Civil Pública em defesa do Patrimônio Cultural (Processo: 0090.09.025873-3). Consta na processo:

> [...] a MRS Logística S/A e o Município de Brumadinho são omissivos em dispensar ao conjunto ferroviário de Marinhos (propriedade de grande importância histórica) os mínimos necessários cuidados, deixando de adotar as medidas necessárias para preservação da integridade do bem cultural, já tombado pelo Município, que se encontra em estado de penúria, totalmente abandonada e em crítico estado de conservação e manutenção, necessitando urgentemente de obras de conservação de forma a impedir sua total ruína, além de atos de vandalismos e má utilização do bem, sem contar a ineficaz limpeza do terreno e entorno do bem cultural.

Ainda no mesmo ano de 2009, a Secretaria de Turismo e Cultura do município de Brumadinho enviou um ofício (nº 0069/2009) à Procuradora Adjunta do Município de Brumadinho, constatando que a MRS Logística S/A[37] não contratou projeto de restauração que foi elaborado, na época, pela Escola de Arquitetura da UFMG em parceria com a Prefeitura de Brumadinho.

Em 2010, o município de Brumadinho, por meio da Secretaria de Turismo e Cultura, enviou um ofício (ANEXO 03) ao IPHAN, alegando interesse em assumir a responsabilidade pela guarda e manutenção da estação, dizendo também, que o município já teria feito obras de emergência para evitar desmoronamento e colocação de telhado. O ofício alega ainda, que a Secretaria teria interesse pela restauração do imóvel e em torná-lo um

[37] Na época, responsável pela estação juntamente com a Prefeitura de Brumadinho

local cultural, o que não aconteceu até o ano de 2014.

Sabedores do tombamento da estação, desenvolvemos, então, uma análise, necessária, das políticas públicas do município para a preservação, de um modo geral, para entendermos quais as razões que levaram ao abandono do edifício pelo poder público.

Em Brumadinho, primeiramente foi constituído, pela Lei 939/97 o Conselho Deliberativo Municipal do Patrimônio Cultural, onde no Art. 1º consta:

> Art. 1º - Fica criado o Conselho Deliberativo do Patrimônio Cultural de Brumadinho, órgão de Assessoria do Poder Executivo, com atribuições específicas de zelas pela preservação do Patrimônio Cultural do Município.

Em 2001, houve mudanças e o Conselho Municipal de Cultura e Patrimônio Histórico, Natural e Paisagístico foi instituído pela Lei n 1219/2001 com as seguintes atribuições, segundo o Art. 4º:

> I – propor diretrizes básicas para a política municipal de cultura, compatível com os planos dos programas culturais federais, estaduais e municipais;
> II – sugerir prioridades para a aplicação de recursos na área cultural;
> III – Sugerir diretrizes e critérios orientadores para aplicação de recursos do Fundo Municipal de Cultura;
> IV – articular-se com órgãos e entidades públicas e privadas, visando o intercambio cultural;
> V – manter-se em permanente contato e colaboração com os Conselhos Federal e Estadual de Cultura:
> VI – promover exposições, festivais, espetáculos, conferências, debates e campanhas que visem ao desenvolvimento cultural e artístico do Município;
> VII – instruir projetos propostos para áreas tombadas, para o despacho do Prefeito Municipal;
> VIII – elaborar e modificar o seu regimento interno, para aprovação mediante resolução do Conselho;
> IX – executar tombamento dos bens culturais e naturais, de propriedade pública ou particular, existentes no Município, que dotados de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e/ou científico, justifiquem o interesse publico na sua preservação;
> X- fundamentar as propostas de tombamento, com todos os elementos indispensáveis ao convencimento

> da importância do bem a ser incluído na medida de proteção municipal, devendo constar da instrução, parecer de especialista na matéria, quando o Conselho poderá recorrer á colaboração de técnicos das áreas específicas de História, Antropologia, Arquitetura e Urbanismo, Artes Plásticas e Científicas, para a necessária consultoria;
>
> XI – notificar os proprietários de bens cujo tombamento é proposto, para o fim de proteção prévia, estabelecendo medida preparatória para o tombamento;
>
> XII – fiscalizar o cumprimento desta Lei, para instruir os processos da isenção de impostos municipais, procedendo a vistoria do imóvel para o qual o beneficio é pretendido, em favor de sua preservação;
>
> XIII – propor planos de execução de serviços e obras ligados á proteção, conservação ou recuperação de bens definidos no inciso IX deste artigo, sempre que o orçamento do município permitir.

Analisando os documentos do Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Brumadinho, entende-se que este não esteve em plena atividade desde sua criação. As atas de reuniões, onde, obrigatoriamente teriam que tratar assuntos sobre patrimônio municipal, estão perdidas e/ou incompletas e sem assinaturas dos conselheiros. De acordo com o próprio Conselho e a relação de bens protegidos em Minas Gerais apresentados ao ICMS Patrimônio Cultural apresentada ao IEPHA até o ano de 2013, existem sete bens de natureza material, tombados pelo município. Entretanto, não é possível encontrar os sete decretos no livro de tombo de Brumadinho. Encontramos, no entanto, o da estação de Marinhos. O descaso com os bens tombados pelo município é visível quando constatamos o fato de que o próprio poder público interviu na Casa de Cultura Carmita Passos, tombada em 2005, reformando o imóvel (última reforma em 2013), sem respeitar as regras de restauro para sua conservação.

Ao analisarmos as propostas de Plano Municipal de Turismo de Brumadinho e o Plano de Cultura de Brumadinho, é possível encontrar iniciativas para a preservação e conservação do patrimônio histórico, cultural e natural do município. Entretanto, estes dois planos ainda não foram aprovados.

Quanto ao Plano Diretor de Desenvolvimento do Município de Brumadinho, existe a Lei complementar no 52/2006 que, em atendimento aos

artigos 182 e 183 da Constituição Federal e em consonância com a Lei Federal 10.257/2001, denominada Estatuto da Cidade e a Lei Orgânica do Município de Brumadinho, apresenta em seu Art. 1 º:

> Art. 1o – Fica aprovado o Plano Diretor de Desenvolvimento do Município de Brumadinho como instrumento básico da sua política econômica e social e da garantia do cumprimento das funções sociais da cidade, das propriedades urbana e rural, para a estruturação do território municipal e a melhoria da qualidade de vida da população, dentro de um processo de gestão integrada e democrática, envolvendo governo e sociedade.

E apresenta em seu objetivo do Art. 3º:

> III. preservar, proteger e recuperar o meio ambiente e os patrimônios histórico, paisagístico, artístico e, em especial, as áreas de interesse ambiental localizadas nos perímetros de proteção aos mananciais;

Em 2009, o município aprovou a Lei nº 1744/2009, que em seu art 1º institui:

> **Art. 1º -** Fica instituído, nos termos do artigo 167, IX, da Constituição Federal e dos artigos 71 a 74 da Lei Federal 4.320/64, o Fundo de Proteção do Patrimônio Cultural do Município de Brumadinho (FMPC), com a finalidade de prestar apoio e incentivo financeiro, em caráter suplementar, a projetos e ações destinados à promoção, preservação, manutenção e conservação do patrimônio cultural local.

O Fundo de Proteção do Patrimônio Cultural do Município de Brumadinho, está ligado à Secretaria Municipal de Turismo e Cultura e a movimentação e aplicação dos seus recursos são deliberados pelo Conselho Deliberativo Municipal do Patrimônio Cultural. De acordo com o Conselho atual (2014), o Fundo nunca foi movimentado.

Em relação ao Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços-ICMS Patrimônio Cultural de Brumadinho, fizemos pesquisas nas atas do Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Brumadinho, e no IEPHA, no

que diz respeito ao repasse desse recurso. De acordo com as atas do Conselho Municipal do Patrimônio Cultural de Brumadinho, a pontuação do ICMS cultural em 2013 foi mínima em relação ao que seria possível. No exercício de 2014, Brumadinho conseguiu um ponto no quesito "existência de planejamento e de política municipal de proteção do patrimônio cultural e outras ações", zero ponto no quesito "Inventário de Proteção do Patrimônio Cultural elaborado pelo Município", zero ponto no quesito "Educação patrimonial municipal" e um ponto em "Funcionamento do Conselho Municipal de Cultura" (Quadro 03). Pela primeira vez o município pontuou no quesito de funcionamento do Conselho. A indicação de zero ponto no Inventário vem desde quando o município iniciou a apresentação das categorias para pontuação do ICMS Patrimônio Cultural. Ou seja, nunca se fez um inventário para que se pudesse levantar informações sobre os bens existentes em Brumadinho, analisar e discutir com a comunidade, conhecer o acervo, empreender ações preservacionistas e auxiliar na elaboração do Plano Diretor[38].

QUADRO 03: *Pontuação ICMC Patrimônio Cultural – Brumadinho- MG*

PONTUAÇÃO DEFINITIVA ICMS- CRITÉRIO PATRIMÔNIO CULTURAL- BRUMADINHO- MG								
	PCL- Existência de planejamento e de política municipal de proteção do patrimônio cultural e outras ações (até 3 pontos)	Inventário de Proteção do Patrimônio Cultural elaborado pelo município (1,50 sendo parte dos 3,00 do PCL para somatório do total)	Pontuação pelos tombamentos (2 pontos para cálculo do total. Do total de pontos do município, 30% são para processos e laudos)	Educação Patrimonial (0,80 sendo parte dos 3,00 do PCL para somatório do total)	Registro de bens	Conselho Municipal em funciona-mento (0,40 sendo parte dos 3,00 do PCL para somatório do total)	FUNDO (3 pontos para cálculo do total)	TOTAL
EXERCÍCIO 2011	3,00	_____	8,00	0,90	0,00	_____	0,25	11,65
EXERCÍCIO 2012	2,20	_____	7,00	0,00	0,00	_____	0,50	9,70
EXERCÍCIO 2013	1,20	_____	8,00	2,00	0,00	_____	1,00	9,40
EXERCÍCIO 2014	1,00	0,00	7,00	0,00	0,00	1,00	_____	8,00

Fonte: IEPHA/MG

[38] A Constituição Brasileira de 1988 estabeleceu, em seu artigo 182, a obrigatoriedade da elaboração de Plano Diretor para as cidades com mais de 20 mil habitantes. Trata-se do "instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana" (parágrafo 1º), o qual tem por objetivo "ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes".

Segundo os procedimentos para a proteção do patrimônio no município, dados pelo IEPHA, é necessário que seja constituído um Departamento do Patrimônio Cultural ou órgão afim. Sendo assim, em 2013, foi criada a Diretoria de Cultura, pela Secretaria de Turismo e Cultura do município.

No campo da Educação Patrimonial o Instituto recomenda que o município deve elaborar projetos divulgando os trabalhos desenvolvidos pelo conselho, nos vários segmentos da sociedade, esclarecendo dúvidas referentes à preservação do patrimônio cultural, ao tombamento e a suas restrições. Estas ações, entretanto, não foram feitas em Brumadinho até 2014.

Seguindo a legislação, metodologia e os critérios adotados pelo IEPHA/MG, o município de Brumadinho ainda está deficiente na implantação de uma política de preservação do Patrimônio Cultural adequada às características de cada comunidade, compartilhando as responsabilidades com o Estado e a União.

Neste capítulo, Brumadinho se mostrou ineficiente na organização da documentação para pontuação no ICMS Patrimônio Cultural. É um município com grande potencialidade histórica e cultural, entretanto, sem conhecimento ou interesse pelas políticas públicas do Estado que mantenham este patrimônio.

É importante observar o descaso com os Bens tombados pelo município, uma vez que, a exemplo da estação ferroviária de Marinhos, o edifício se encontra em estado de degradação. Além disso, o Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) produzido pela Promotoria de Justiça de Defesa do Patrimônio Cultural de Brumadinho- MG e a Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico de Minas Gerais, constam o estado de conservação do edifício, as obrigações dos órgãos públicos para sua proteção e ainda, diretrizes para sua preservação. Houve ainda, o descumprimento do TAC pelo poder público, o que pode ser um argumento de que o mesmo não atua em defesa do patrimônio.

A Ação Civil Pública, citada neste capítulo, ainda comprova que os responsáveis pela estação não adotaram as medidas necessárias para

preservação da integridade do bem cultural, ou seja, mais uma vez a ineficiência dos órgãos públicos municipais na conservação e manutenção do edifício, impedindo sua ruína.

Toda esta análise deste capítulo acaba provando o despreparo dos órgãos municipais para lidar com a preservação do patrimônio tombado em Brumadinho, e a falta de leis municipais que realmente propiciem a preservação cultural, arquitetônica e histórica do município.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo dos três capítulos dessa dissertação, trabalhamos com um estudo de caso no município de Brumadinho, MG, enfocando os aspectos ligados à memória da população de uma comunidade quilombola em relação à sua estação ferroviária, nela localizada e às políticas públicas de preservação do patrimônio que se fazem presentes no município.

Em nosso percurso, pudemos demonstrar, a partir das entrevistas feitas com moradores de Marinhos, que a comunidade tem, de fato, sua memória resguardada na estação ferroviária. É possível perceber, ainda, que o povoado ainda tem seus valores representados na estação: a partir das entrevistas realizadas, expressou-se a importância da estação para a localidade e a vontade de preservá-la.

No último capítulo dessa dissertação, buscamos explicitar alguns desafios vivenciados pelas políticas de preservação patrimonial, tendo em vista o contexto nacional, regional e local. Foi possível perceber que Brumadinho ainda não encontra-se preparado para assumir a preservação de seus bens culturais, dada uma ainda deficiente consciência patrimonial.

Nesta perspectiva, pode-se afirmar que, em Brumadinho, as políticas públicas de preservação do patrimônio cultural não condizem com as expectativas do município. Tendo sete bens tombados pelo município na categoria bens imóveis, nenhum bem inventariado ou registrado, falhas no conselho de cultura, inexistência de educação patrimonial entre outros problemas, Brumadinho ainda não alcança a pontuação desejada e possível do ICMS cultural no IEPHA.

Levando em conta o estudo de caso desenvolvido neste trabalho, a estação ferroviária de Brumadinho, tombada em 2004, pode-se perceber que não existe uma política de proteção atuante para sua recuperação. Com um Termo de Ajustamento de Conduta não cumprido e portanto uma Ação Civil Pública em andamento, o município é, hoje, responsável também, pela conservação e preservação do edifício que se encontra em total estado de abandono, segundo os mesmos documentos. É possível perceber o descaso

dos órgãos públicos em relação à preservação da estação quando se analisa também o Laudo Técnico apresentado pelo Ministério Público Estadual.

O grande desafio do município, hoje, é o planejamento e continuidade dos trabalhos para a preservação e conservação dos bens tombados, para que possa atuar com mais desenvoltura, maior rigor técnico na produção da documentação, favorecendo a melhoria nas políticas públicas de preservação do patrimônio.

Espera-se que os relatos dos moradores de Marinhos que vivenciaram a época de funcionamento da ferrovia, mostrados no segundo capítulo deste trabalho, sensibilizem o município para a preservação da memória da comunidade, resguardada na sua estação.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALONSO, A. **Idéias em movimento**: a geração 1870 na crise do Brasil Império. São Paulo: Paz e Terra, 2002.

ALTHOFF, F. R.; PRUDENCIO, M. G. **Tombamento**: uma iniciativa para proteger. Florianópolis: FCC, 2002.

ANTONIL A.J. **Cultura e opulência do Brasil**. 3. ed. Belo Horizonte: Itatiaia/Edusp, 1982.

ARANTES, A. A. (org.). **Cultura e cidadania.** Revista do Patrimônio. Rio de Janeiro: Iphan, n. 24, 1996.

ARQUIVO PUBLICO MINEIRO. **Revista do Arquivo**, Peri 981. A772 V.21, n.2, Abril/Junho 1972 APM. Pag. 285 e 289.

BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. 3 Ed. Lisboa: Edições 70, 2004.

BERMAN, M. **Tudo que é sólido desmancha no ar**. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BRASIL. Constituição (1934) **Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil**. Rio de Janeiro, 1934. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constitui%C3%A7ao34.htm>. Acesso em 24 fevereiro 2014.

BRASIL. **Constituição do Brasil**. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília: Centro Gráfico, 1988.

BRUMADINHO. **Dossiê de tombamento da Estação ferroviária de Marinhos.** 2003.

CASTRIOTA L. **Patrimônio cultural**: conceitos, políticas, instrumentos. São Paulo: Annablume; Belo Horizonte: IEDS, 2009.

CASTRO, Sonia Rabello de. **O Estado na preservação de bens culturais**. Rio de Janeiro: Renovar, 1991.

CARVALHO M.C.A. **Memória social e patrimônio ferroviário em Além Paraíba.** 2010. 161 f. Dissertação de Mestrado, Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2010.

CHOAY, F. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Unesp, 2001.

COELHO, G.N. **Ferrovia:** 150 anos de arquitetura e história. Goiânia: Trilhas Urbanas, 2004.

COSTA W.M. **O Estado e as políticas territoriais no Brasil**. São Paulo: Contexto, 1977.

CRUZ, E. C.; ATAÍDE, D. S. **Cadernos de História do Distrito de Piedade do Paraopeba**. v. 2. Brumadinho: setembro 2007.

DUPAS, G. **O mito do progresso**. São Paulo: Unesp, 2006.

ESTADO DE MINAS; **Tombamento para a Fazenda dos Martins**, 1976.

FERREIRA, J. P. **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros**. v. 24, Rio de Janeiro: IBGE. 1958.

FÉRES, L.R. **Tempo e espaço das ferrovias em Minas Gerais [manuscrito]:** a preservação do patrimônio ferroviário no contexto urbano contemporâneo: o trecho ferroviário de Belo Horizonte a Mariana. 2012, 231 f. Dissertação de mestrado. Universidade Federal de Minas Gerias. Belo Horizonte, 2002.

FONSECA, M. C. **O Patrimônio em processo**: trajetória da política federal de preservação no Brasil. 2. Ed. Rio de Janeiro: UFRJ/ Minc/ IPHAN, 2005.

FUNDAÇÃO CULTURAL PALMARES. Disponível em: http://www.palmares.gov.br/?page_id=88&estado=MG. Acesso em 10 de outubro de 2013.

GAMAS F. G. **Para além do ouro das Gerais**: outros aspectos da economia mineira dos setecentos. Revista de História Econômica e Economia Regional Aplicada, v. 3, n. 4, p. 37-54, 2008.

GODOY, M. P. **Expressão econômica do Vale do Paraopeba**. Editado sob os Auspícios do Departamento de Águas e Energia Elétrica do Estado de Minas Gerais. Belo Horizonte: 1957.

GUTIERREZ, R. **Arquitetura latino-americana**. Tradução Isa Mara Lando. São Paulo: Nobel, 1989.

HALBWACHS, M. **A memória coletiva**. São Paulo: Vértice. 1990.

HARDMAN. F. **Trem fantasma:** a modernidade na selva. São Paulo: Companhia das letras, 1988.

IBGE. Disponível em: http://www.cidades.ibge.gov.br/painel/painel.php?codmun=310900&search=%7C%7Cinfogr%E1ficos:-dados-gerais-do-munic%EDpio&lang=. Acesso em agosto de 2013.

IEPHA. **Situação do ICMS Patrimônio Cultural desde 2011**. Disponível em <www.iepha.mg.gov.br/icms_patr_cultural.htm>.

JEUDY, H. P. **Memórias do social**. Tradução de Márcia Cavalcanti. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1990.

JAPIASSÚ, H; MARCONDES, D. **Dicionário Básico de Filosofia**. 4ª. atual. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006.

JARDIM, D. L.; JARDIM, M. C. **História e riquezas do município de Brumadinho**. Brumadinho: Prefeitura Municipal de Brumadinho, 1982.

KÜHL B. M. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo**: reflexões sobre a sua preservação. São Paulo: Ateliê Editorial. Fapesp, Secretaria da Cultura, 1998.

LATIF, M. B. **As Minas Gerais**. São Paulo: Agir, 1978.

LB, M. **Estação ferroviária**: "lugar-de-memória" das cidades brasileiras. Espaço & Geografia, v. 16, n. 2, p. 781-804, 2013.

LE GOFF, J. **História e memória**. São Paulo: Editora da Unicamp, 1994,

LEMOS, Carlos A. C. **O que é Patrimônio Histórico**. São Paulo: Brasiliense, 1981.

LIMA, D J; CUNHA, M J. **As riquezas do município de Brumadinho.** Brumadinho: Prefeitura Municipal, 1982.

LIMA JÚNIOR, A. **As primeiras vilas do ouro**. Belo Horizonte: Gráfica Santa Maria, 1962.

LOPES, R; MARQUES, R. **Centro Inhotim de Memória e Patrimônio- CIMP**. Cadernos de História, v. 14, n. 20, p. 59- 80, 2012.

LOPES R; PEREIRA, A. L. C. **Nos trilhos da memória**. ASA Palavra, Faculdade ASA de Brumadinho, v. 1, n. 4, p. 107 -124, 2005.

LOWENTHAL, D. Como Conhecemos o Passado. In: **Projeto História 17**. São Paulo: PUC, 1998.

MAGALHAES, C. M. **O processo de privatização de liquidação da Rede Ferroviária Federal S.A- RFFSA**. Monografia, Universidade Cândido Mendes. Rio de Janeiro, 2004.

MAIA, A. **Encontro e Despedida**: história de ferrovias e ferroviários de Minas. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009.

MEC. **Proteção e revitalização do patrimônio cultural no Brasil**: uma trajetória. Brasília, Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional/Fundação Pró-Memória, n. 31, 1980.

MENDONÇA, J. G. ; PERPÉTUO, I. H. O.; VARGAS, M C. **A periferização da riqueza na metrópole Belo-Horizontina:** Falsa Hipótese?, 2010. In: http://www.cedeplar.ufmg.br/diamantina2004/textos/D04A071.PDF. Acesso em outubro de 2013.

MICHELON, F.; MACHADO JÚNIOR, C.; GONZÁLEZ, A. M (orgs). **Políticas públicas e patrimônio cultural**: ensaios, trajetórias e contextos. Pelotas: Ed. da Universidade Federal de Pelotas, 2012.

MONASTIRSKY, L. B. **Ferrovia:** patrimônio cultural. Estudo sobre a ferrovia brasileira a partir da região dos Campos Gerais (PR). 2006. 190f. Tese de Doutorado, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis. 2006

PAULA, D. **O futuro traído pelo passado**: a produção do esquecimento sobre as ferrovias brasileiras. In: FENELON, D.R. et alli (org). Muitas memórias, outras histórias. São Paulo: Ed. Olho d´água, 2002.

_____. **Fim de Linha**: Extinção dos Ramais da E.F Leopoldina 1955-1964. Niterói: Doutorado em História, UFF, 2000.

PEREIRA, D. B; MUNGAI, M.F; RODRIGUES, E. R. **Representações dissonantes de uma natureza "conservada"**. Simpósio Nacional sobre Geografia, Percepção e Cognição do Meio Ambiente. Departamento de Geociências Laboratório de Pesquisas Urbanas e Regionais. Londrina: 2005.

PEREIRA, J. S. **A problemática dos recursos hídricos em algumas bacias hidrográficas brasileiras.** Universidade Federal do Rio Grande do Sul . Instituto de Pesquisas Hidráulicas. Porto Alegre: 1999.

PESAVENTO, S. J. **Memória, história e cidade**: lugares no tempo, momentos no espaço. In: Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia: Revista do NEHAC – Núcleo de Estudo em História Social da Arte e da Cultura, 2002.

PIMENTA, J. ELEUTÉRIO, A. CARAMURU, H. **As ferrovías em Minas Gerais.** Belo Horizonte, Sesc/MG, 2003.

POMBO, J. **História do Brasil, Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Editora Melhoramentos, 1964.

RAMOS D. O quilombo e o sistema escravista em Minas Gerais do século XVIII. In: **Liberdade por um fio: história dos quilombos no Brasil.** São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

RICOUER, P. Tempo e narrativa. Tomo III. Campinas: Papirus. Apud DELGADO, L. A. **História Oral, memória, tempo e identidades**, Belo Horizonte: Autêntica, 2006.

RODRIGUEZ, H.S. **A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro**: o resgate da sua memória. Sociedades de pesquisa para memórias do trem, Rio de Janeiro: 2004.

RUSSIO, W. Cultura, Patrimônio e Preservação-Texto III. In: ARANTES, A. A (Org.). **Produzindo o passado**: Estratégias de Construção do patrimônio cultural. São Paulo: Brasiliense,1984. p. 59-78.

SANTOS, M. M. **Os museus e a busca de novos horizontes**. Revista do Museu Antropológico, v. 8, n. 1, p.1-76, 2005.

SARAMAGO, José. As terras. In: **A bagagem do viajante:** crônicas. São Paulo: Companhia das Letras, 1996, 69 p. Apud LOPES e PEREIRA, Op. Cit. 14 p.

SCHOPPA, R.F. **150 anos do trem no Brasil**. SL Milograph 2004.

SENA, R; LOPES, R; GAZZINELLI-OLIVEIRA, J. **Desenvolvendo um território com inclusão e cidadania**. Revista Inclusão Social, Brasília, DF, 4. v, n. 2, p.91-102, 2011.

SILVA, D. A. **O passeio dos quilombos e a formação do quilombo urbano.** Tese de doutorado., São Paulo: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2005.

SOUZA, A. L. A cidade de Juiz de Fora nos almanaques de Minas Gerais. In: **Simpósio Nacional de História**, 23., 2005, Londrina. Anais do XXIII Simpósio Nacional de História – História: guerra e paz. Londrina: ANPUH, 2005.

STARLING, M. B.; REIS, A. A. **Apontamentos sobre o ICMS Cultural**. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 2002.

STRAFORINI, R. **Estradas reais no século XVIII**: a importância de um complexo sistema de circulação na produção territorial brasileira. Revista Eletrônica de Geografia y Ciências Socialles, v. 10, n. 218, 2006.

VALA, J. **A análise de conteúdo.** In: SILVA, A. PINTO, J (orgs.). Metodologia das ciências sociais. Porto: Edições Afrontamento.

VOLPATO L. **Entradas e bandeiras**. 2 Ed, São Paulo: Global, 1986.

ZEMELLA, M.P. **O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII**. Coleção Estudos Históricos, São Paulo: Hucitec-Edusp,1990.

APÊNDICE A

Roteiro de Entrevista com foco na relação entre o indivíduo, a comunidade de Marinhos e a Estação Ferroviária.

Projeto: PATRIMÔNIO, PRESERVAÇÃO E POLÍTICAS PÚBLICAS: o caso da Estação Ferroviária de Marinhos
Tipo de entrevista: Entrevista semiestruturada, com foco na relação entre o indivíduo, a comunidade de Marinhos e a Estação Ferroviária.
Entrevistador: Juliana Gazzinelli de Oliveira
Entrevistado:
Orientador: Leonardo Barci Castriota
Local: Comunidade quilombola de Marinhos (residência do entrevistado)

IDENTIFICAÇÃO

Data: ___/___/____ Entrevista nº _____

Data de nascimento: ___/___/___ Sexo: F( ) M( )

Estado civil: _____

1) Há quanto tempo o Sr(a) mora na Comunidade Quilombola de Marinhos?

2) Quando e como chegou a esta localidade (nos casos em que o entrevistado não tenha nascido no local em questão)?

3) Em sua opinião quais as principais mudanças na vida local durante o tempo em que o Sr(a) aqui viveu?

4) Como o Sr(a) vê a chegada da linha de ferro (Estação Ferroviária) a esta localidade?

5) Qual a sua relação com a Estação Ferroviária?

6) Quais as lembranças que tem da Estação?

7) Como o Sr(a) vê a relação entre Marinhos e a Prefeitura de Brumadinho?

ANEXO 1

IPHAN — Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

03
Inventário do Patrimônio Ferroviário
(ficha de campo individual para bens imóveis) **M06 Ficha 02/09**

	Patrimônio Ferroviário de Minas Gerais	01.	02. SUPERINTENDÊNCIA DO IPHAN EM MINAS GERAIS
03.	LINHA	JUIZ DE FORA	
	RAMAL	VARIANTE DO PARAOPEBA	
	SUB-RAMAL		

04.MUNICÍPIO/DISTRITO	**05. CÓDIGO IPHAN:**					
Brumadinho - Área Rural	**UF**	**LXXX**	**RXXX**	**SXXX**	**MUN**	**TIPO**	**ORDEM**
06.DENOMINAÇÃO	MG	L003	R003	S000	M006	EST	02
Estação Marinhos							

07. TIPO DO BEM DE ACORDO COM O USO ORIGINAL: [X] Estação [ ] Armazenamento [ ] Manutenção [ ] Administrativo [ ] Residencial [ ] Superestrutura [ ] Outro	**08. ANO DE CONSTRUÇÃO** 1919	**09. Número Tombo RFFSA:** S/R

10.ENDEREÇO:

Praça da Estação s/n – Povoado de Marinhos – Brumadinho CEP: 35460-000

11.KM LINHA/RAMAL 554,092	**12. COORDENADAS:**	**LONGITUDE (°):** 44°05'06,7"	**ALTITUDE (m):** 724
		LATITUDE (°): 20°15'55,7"	**ERRO HORIZONTAL (m):** 9m

13. USO ORIGINAL: Estação Ferroviária	**14. USO ATUAL:** Não Há (Desativada – em reforma)

15. USUÁRIO/POSSE/CONCESSÃO ATUAL:

S/R

16. NÍVEL DE PRESERVAÇÃO:	**EXTERNO:** [ ] original [X] modificado [ ] totalmente alterado/substituído **INTERNO:** [ ] original [X] modificado [ ] totalmente alterado/substituído
17. ESTADO GERAL DE CONSERVAÇÃO:	**EXTERNO:** [ ] bom [X] regular [ ] precário [ ] ruínas **INTERNO:** [ ] bom [X] regular [X] precário [ ] ruínas
18. CARACTERIZAÇÃO DO BEM:	**ESTRUTURA/MATERIAIS:**
COBERTURA	[x] cerâmico(a) [x] madeira [ ] vidro [x] concreto armado [ ] metálico [ ] outro:_____
PAREDES	[x] alvenaria portante [ ] madeira [ ] pedra/rocha [ ] concreto armado [ ] metálico [ ] outro:_____
ESQUADRIAS, VEDAÇÃO JANELAS E PORTAS	[ ] alvenaria portante [x] madeira [ ] vidro [ ] concreto armado [ ] metálico [ ] outro:_____
PISO	[ ] cerâmico(a) [X] pedra/rocha [ ] madeira [ ] concreto [ ] metálico [ ] outro:_____
COMPONENTE ESTRUTURAL	[x] alvenaria portante [x] pedra/rocha [ ] madeira [ ] concreto armado [x] metálico [ ] outro:_____
FUNDAÇÃO	[ ] alvenaria portante [x] pedra/rocha [ ] madeira [ ] concreto armado [ ] metálico [ ] outro:_____

19. FAZ PARTE DE CONJUNTO FERROVIÁRIO?	[x] sim [ ] bem isolado	**20. LINHA/RAMAL EM OPERAÇÃO?**	[x] ativa [ ] desativada [ ] erradicada
21. POSSUI BENS MÓVEIS E INTEGRADOS?	[x] sim [ ] não	**22.POSSUI VIGILÂNCIA?**	[ ] sim [X] não
23. QUE TIPO DE BENS MÓVEIS E INTEGRADOS?	[ ] escritório/equipamento	[x] rodante	[ ] documental

24. O CONJUNTO DE BENS MÓVEIS NECESSITARÁ DE UM LEVANTAMENTO ESPECÍFICO EM ETAPA POSTERIOR? [X] sim [ ] não

25. NÍVEL DE PROTEÇÃO EXISTENTE PARA O BEM: [ ] municipal [ ] estadual [ ] federal [x] não há

26. DESCRIÇÃO DA ÁREA/TERRENO/AMBIÊNCIA/INTERVENÇÕES/SITUAÇÃO DO CONJUNTO/ENTORNO IMEDIATO DO BEM:

A estação está localizada em um grande planalto, na parte superior do nível da rua, com pouca vegetação de grande porte – algumas árvores, mais presença de vegetação rasteira. A edificação possui partido retangular, telhado em quatro águas de telha colonial sendo estendida em um lado para cobertura varanda com estrutura em ferro – corroído pelo tempo. Atualmente, a edificação passa por uma reforma realizada por um morador da região. Sua pintura está bem prejudicada, com presença de mofo no entorno das portas e nas janelas. As aberturas em suas partes superiores possuem adornos geométricos em alto relevo fazendo uma moldura em cada uma. O piso na parte externa é de cimento liso e na parte interna há indícios de que eram em cimento, taco e ladrilho. Mais a frente, aproximadamente 30 metros, encontra-se uma casa de turma e um túnel.

27. EXISTE INTERESSE LOCAL NA UTILIZAÇÃO DO BEM?	[x] sim [ ] não	**28. QUE TIPO DE USO?** Cultural

Patrimônio Ferroviário de Minas Gerais

01.

02. SUPERINTENDÊNCIA DO IPHAN EM MINAS GERAIS

03.

LINHA	JUIZ DE FORA
RAMAL	VARIANTE DO PARAOPEBA
SUB-RAMAL	

29. NOME DO ÓRGÃO/INSTITUIÇÃO QUE TEM INTERESSE:

População Local e Prefeitura Municipal de Brumadinho

30. CONTATO LOCAL

Moradores locais - Frederico Alves Costa, Antônio Cambão e Geraldo Natividade ("Nozinho").

31. INFORMAÇÕES ADICIONAIS

A Estação Marinhos foi inaugurada em 16.06.1919, próxima à antiga comunidade quilombola dos Marinhos – vila às margens do córrego do Sapé, que contava, na década de 1980, com cerca de trinta casas. Há em Marinhos uma capela dedicada a Nossa Senhora da Conceição, referência para a atividade do Grupo das Pastorinhas da Imaculada Conceição. A edificação foi bastante depredada ao longo do tempo, com a retirada das portas, janelas, forro, telhado e piso; também o tráfego intenso de composições ferroviárias cada vez maiores e mais pesadas desestabilizou a antiga construção, deixando-a praticamente em ruínas - atualmente, o desvio no pátio da Estação Marinhos é o único que permite a parada do trem, para a passagem de outro no mesmo trecho, entre Jeceaba e Brumadinho. A Estação Marinhos, de posse da Prefeitura Municipal de Brumadinho, vem sendo paulatinamente reformada desde 1998, com propósito de restauração, pela ação dos senhores Frederico Alves Costa, Antônio Cambão e Geraldo Natividade ("Nozinho").

32. DATA 10 /02 / 2010 **HORA:** 9:40 h

33. TÉCNICO RESPONSÁVEL
Mônica Guimarães M. S. Marinho
Arquiteto e Urbanista, CREA – 98.109/D
José Bizzotto Ramos - Historiador
Coordenação Técnica
Isabella Corrêa Dias
Arquiteta e Urbanista, CREA – 91235/D
Soraia Aparecida Martins Farias
Arquiteta e Urbanista, CREA – 71.363/D

34. CÓDIGO/CONTROLE DAS FOTOS
Mônica Guimarães M. S. Marinho
José Bizzotto Ramos
22 /01 / 2010

35. PLANTA DE LOCALIZAÇÃO EM FOLHA ANEXA

Anexo



Estação Marinhos

ANEXO 2

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS
Promotoria de Justiça de Defesa do Patrimônio Cultural de Brumadinho - MG
Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico de Minas Gerais

TERMO DE AJUSTAMENTO DE CONDUTA

OBJETO: PROTEÇÃO E PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO DO ESTADO DE MINAS GERAIS – ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE MARINHOS, MUNICÍPIO DE BRUMADINHO – MG.

Pelo presente instrumento, na forma do artigo 5º, § 6º, da Lei n.º 7.347, de 24 de Julho de 1985, alterado pelo artigo 113 da Lei n.º 8.078, de 11 de setembro de 1990, de um lado, o **MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE MINAS GERAIS,** representado pelos Promotores de Justiça abaixo assinados, denominado doravante de **COMPROMITENTE** e do outro o **MUNICÍPIO DE BRUMADINHO, CNPJ: XX,** com sede na Rua Dr. Victor de Freitas, nº 28, representado por seu Prefeito Municipal, Avimar de Melo Barcelos, doravante denominado **COMPROMISSÁRIO**, com a anuência do **INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL,** representado pelo Superintendente Regional de Minas Gerais, Leonardo Barreto de Oliveira e da **GERÊNCIA REGIONAL DA SECRETARIA DE PATRIMÔNIO DA UNIÃO**, representada pelo Gerente Regional Rogério Veiga Aranha;

CONSIDERANDO que o prédio da Estação Ferroviária de Marinhos (NPB 3000520-00), localizada no Distrito de São José do Paraopeba, município de Brumadinho – MG, bem ferroviário de valor cultural, datado de 1919, tombado pelo Município através do Decreto nº 57/2004, de natureza não-operacional, encontra-se em péssimo estado de conservação, necessitando de intervenções urgentes para evitar seu total perecimento;

CONSIDERANDO que a Estação Ferroviária de Marinhos, além de ser um exemplar arquitetônico típico das construções ferroviárias do início do século XX, é um espaço considerado lugar de memória, de significado valor cultural para a comunidade de Marinhos, devendo-se buscar a manutenção das tradições culturais para que elas sejam transmitidas para as próximas gerações, e assim, conseqüentemente, passem a compartilhar de uma memória que se coloca frente ao tempo e estabelece uma ponte entre passado e presente;

CONSIDERANDO a imperiosa necessidade de adotar medidas de caráter emergencial, executando atividades administrativas e de caráter material, isoladamente

ou em parceria, tendo por escopo a preservação, conservação e manutenção dos bens oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal S/A - RFFSA que se encontram em avançado estado de precariedade, ameaça de deterioração e com risco de sofrer dano de natureza irreversível ou irreparável;

CONSIDERANDO ser competência comum da União, Estados, do Distrito Federal e dos Municípios proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos, bem assim proporcionar os meios de acesso à cultura, à educação e à ciência, nos termos do que estabelece o art. 23, incisos III e V, da Constituição Federal;

CONSIDERANDO que os órgãos públicos legitimados a promover a Ação Civil Pública poderão tomar dos interessados compromisso de ajustamento de conduta às exigências legais, mediante cominações, que terão eficácia de título executivo extrajudicial (Lei nº 7.347/85 – art. 5º, § 6º);

Resolvem celebrar o presente **Termo de Compromisso**, conforme as cláusulas seguintes:

1. DO OBJETO

Constitui objeto do presente instrumento a adoção de medidas objetivando a salvaguarda, recuperação, preservação, proteção e promoção do patrimônio cultural ferroviário de Minas Gerais, especificamente no que tange ao prédio da Estação Ferroviária de Marinhos, Município de Brumadinho – MG.

2. OBRIGAÇÕES DO COMPROMISSÁRIO

2.1 – O COMPROMISSÁRIO, MUNICÍPIO DE BRUMADINHO, requer à GRPU-MG, por este instrumento, a guarda provisória do imóvel objeto deste ajuste, tendo em vista o seu estado de abandono e o interesse do município em resguardar o seu patrimônio cultural, bem como dar destinação sócio-cultural à Estação Ferroviária de Marinhos, a qual será destinada a sediar um museu;

101

2.2 – Obriga-se o Município ao cumprimento do seguinte:

a) Entrar na posse dos imóveis tão logo autorizado pela GRPU-MG.

b) Assinar os termos de guarda, recebimento provisório e definitivo a serem oportunamente outorgados, cumprindo as cláusulas e condições deles constantes.

c) Executar, no prazo de 30 dias, após a efetiva posse do imóvel, as seguintes medidas emergenciais:

- colocação de lona sobre a cobertura, a fim de conter infiltrações;
- escoramento das paredes remanescentes, que apresentam risco iminente de ruir;
- vedação dos vãos de portas e janelas com madeirite, para evitar o vandalismo;
- limpeza do imóvel e a capina da área no seu entorno;
- retirada das plantas invasoras das plataformas e investigação da causa do desnivelamento do piso, buscando solucionar esse problema;
- manter vigilância no local;

d) O COMPROMISSÁRIO deverá obedecer à supervisão e fiscalização do IPHAN, a qualquer tempo, em virtude de caber a esse Instituto o poder de gestão dos bens reconhecidos por este como detentores de valores artístico, histórico e cultural, em respeito ao art. 9º da Lei 11483/07, bem assim pelo ano atendimento à finalidade de uso, não podendo em caso algum destruir, demolir, mutilar, fazer construção na vizinhança que lhe impeça ou reduza a visibilidade ou ambiência do bem, sem prévia autorização.

2.3 - Elaborar, no prazo de 120 (cento e vinte) dias, a partir da assinatura deste, projeto de restauração total do imóvel, por meio de profissionais habilitados, obedecendo a diretrizes estabelecidas pelo IPHAN, apresentando-o a esse Instituto para análise e deliberação, no prazo máximo de 90 dias.

2.4 - Executar as obras de restauração do prédio de acordo com o cronograma proposto, também aprovado pelo IPHAN.

2.5 - Dar ao imóvel, após a cessão pela União, destinação compatível com a estrutura e o valor cultural do prédio, qual seja, sediar um museu, a fim de contribuir para

a preservação da memória ferroviária e para o desenvolvimento da cultura e do turismo no Estado de Minas Gerais.

2.6 - Acatar as orientações e recomendações de natureza técnica expedidas pelo IPHAN no que tange às intervenções ou à destinação do imóvel.

2.7 - Colaborar com a Secretaria de Patrimônio da União na obtenção de dados e documentos necessários à regularização cartorial do imóvel objeto deste termo de ajustamento de conduta.

3. DA ANUÊNCIA

3.1 – Prestam anuência a este termo de ajustamento a GRPU-MG e o IPHAN.

3.2 – A GRPU-MG assume a obrigação de deflagrar, imediatamente, processo administrativo objetivando a formalização de termo de guarda provisória e posterior cessão provisória-definitiva, conforme art.21 da Lei 11.483/07, do aludido bem ao Município de Brumadinho.

3.3 - O IPHAN exercerá fiscalização e expedirá as orientações e recomendações de natureza técnica para as intervenções que se fizerem necessárias à restauração e manutenção do imóvel, bem como no que diz respeito à sua adequada destinação, sempre objetivando contribuir para a preservação da memória ferroviária e para o desenvolvimento da cultura e do turismo no Estado de Minas Gerais, comunicando, *incontinenti*, qualquer irregularidade ao COMPROMITENTE, ficando facultado a solicitação a GRPU da rescisão dos instrumentos celebrados, em caso de descumprimento.

4. CLÁUSULAS GERAIS

4.1 - O COMPROMITENTE poderá, a qualquer tempo, fiscalizar a execução desta avença, mediante realização de vistorias e encaminhamento de ofícios requisitórios e

diante de novas informações ou se assim as circunstâncias o exigirem, propor a retificação ou complementação deste compromisso, determinando outras providências que se fizerem necessárias, ficando autorizado, nesse caso, a dar prosseguimento ao procedimento administrativo eventualmente suspenso ou arquivado em decorrência deste instrumento.

4.2 - O descumprimento injustificado de qualquer das obrigações firmadas pelo COMPROMISSÁRIO através deste Termo de Compromisso implicará no pagamento de multa diária, no valor de 1/10 do salário mínimo, a ser revertida ao FUNEMP, sem prejuízo de outras sanções cabíveis.

4.3 - Este compromisso produzirá efeitos legais a partir de sua celebração, e terá eficácia de título executivo extrajudicial, na forma dos artigos 5º, § 6º, da Lei nº 7.347/85, e 585, VII, do Código de Processo Civil, podendo ser homologado judicialmente a requerimento de qualquer uma das partes celebrantes.

4.4 - As obrigações aqui assumidas são consideradas como de relevante valor ambiental/cultural para todos os fins previstos em direito.

E por estarem de acordo, firmam o presente compromisso.

COMPROMITENTES:

Marselha Guedes Fonseca
2ª Promotora de Justiça de Brumadinho

Marcos Paulo de Souza Miranda
Promotor de Justiça
Coordenador da CPPC

COMPROMISSÁRIO:

ANEXO 3

PREFEITURA DE BRUMADINHO
UMA CIDADE MELHOR PARA TODOS
SECRETARIA MUNICIPAL DE TURISMO E CULTURA

PREFEITURA MUNICIPAL DE BRUMADINHO
SECRETARIA MUNICIPAL DE TURISMO E CULTURA
Praça Dr. Belford, nº. 47 Centro Brumadinho MG
Telefone 3571 7160 3571 3906

Brumadinho 06 de Janeiro de 2010

Ofício nº 02/2010

Exmo SR.

Leonardo Barreto de Oliveira
Superintendente do IPHAN em Minas Gerais
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Prezado Senhor,

Conforme ofício recebido de V. Exa., o Município de Brumadinho tem interesse em assumir a responsabilidade pela guarda e manutenção da Estação Ferroviária de Marinhos. Já foi feito recentemente pelo município obras de emergência nesta estação para evitar desmoronamento e também colocação de telhado. Desejamos agora partir para a restauração do imóvel e torna-lo um local cultural. Justifica nosso pedido por esta estação estar localizada nas proximidades do Quilombo de Sapé, temos intenção de tranformá-la num museu para preservação da memória quilombola e das manifestações culturais afro-brasileira e espaço para exposição da produção artesanal local. Para isto, gostaríamos de saber de V.Exa. se o IPHAN destinaria alguma verba para este fim ou como poderíamos obtê-la.

Atenciosamente,

Caio Julio Xavier Rodrigues
Secretário Municipal de Turismo e Cultura