

**Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico**

**LAUDO TÉCNICO nº 69/2012**

**1 - CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES**

No dia 03/09/2012 foi realizada reunião na sede da Procuradoria da República em Minas Gerais, no bairro Funcionários, com a presença da Dra. Miriam R. Moreira Lima, Procuradora da República, e o Sr. José Antônio Silva Coutinho, Engenheiro.

Na ocasião foram discutidos assuntos relacionados à ACP nº 2007.38.00.007532-6, movido pelo MPF, MPE/MG e IPHAN, objetivando a recuperação da Estação Ferroviária da Gameleira, em Belo Horizonte/MG. O Sr. Coutinho esclareceu que a Ferrovia Centro Atlântica tem a intenção de recuperar o imóvel, indicando como possíveis parceiros a MRV Engenharia e a Prefeitura de Belo Horizonte.

No dia 24/10/2012 foi realizada vistoria técnica no imóvel com o objetivo de seu estado de conservação e indicar medidas necessárias para a sua conservação e preservação.

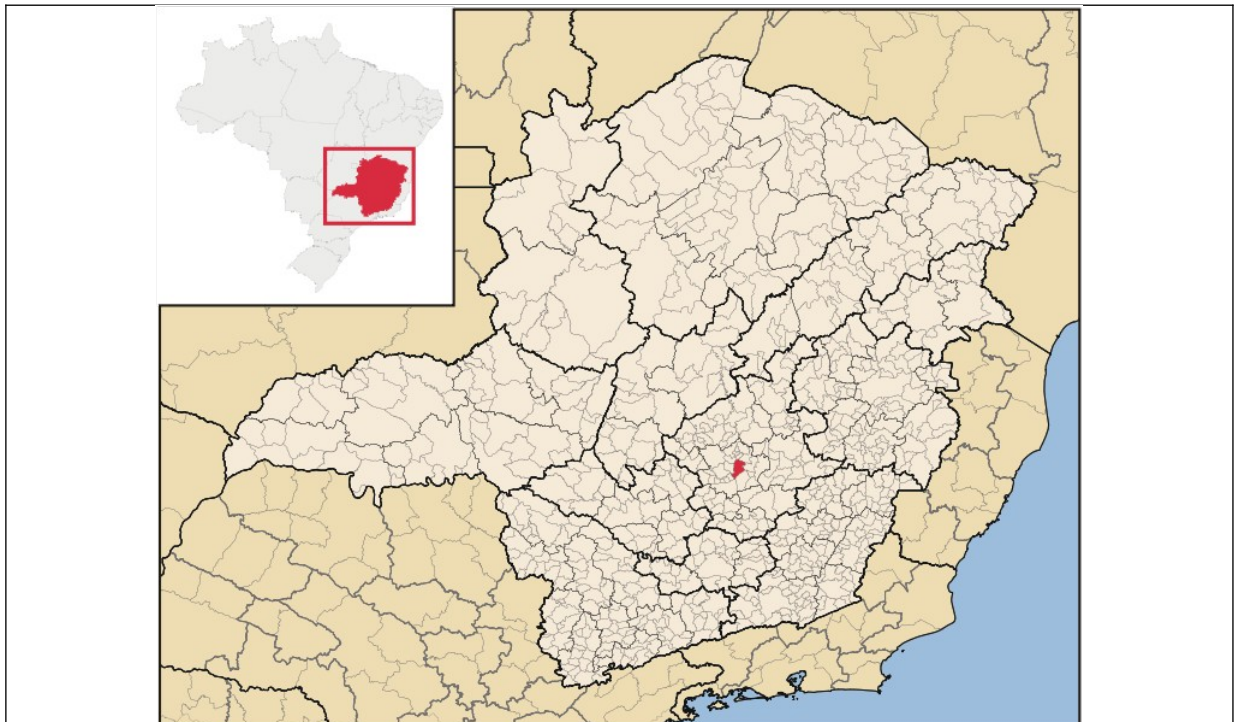


Figura 01 – Imagem contendo a localização do município de Belo Horizonte (indicado por elemento na cor vermelho). Fonte: *Wikipédia*. Acesso em: agosto de 2012.

**2 - METODOLOGIA**

### Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

Para elaboração deste laudo foi feita a vistoria no local com o objetivo de verificar o estado de conservação e o uso atual do imóvel.

### 3 – HISTÓRICO<sup>1</sup>

Os ideais positivistas, que norteavam a jovem república do final do séc. XIX, imprimiram profundas mudanças no país. "Ordem e progresso" sintetizava um novo referencial e não demorou para que os mineiros imaginassem para si uma nova capital, mais condizente com a grandeza do Estado. Seria um contraponto à antiga, anacrônica, colonial e imperial Vila Rica (Ouro Preto), que com suas apertadas ladeiras e casarios centenários parecia comprimir as impetuosas esperanças republicanas. Além disso, o sonho de uma nova capital era antigo, acalentado já na época da inconfidência. Após longas discussões e acalorados debates no Congresso Mineiro, ficou definido, em 17 de dezembro de 1893, que o local mais adequado para se construir a capital do Estado de Minas Gerais era a região do Curral Del'Rei, já habitada desde os primórdios do séc. XVIII. A capital, inicialmente chamada de "Cidade de Minas", foi inaugurada no dia 12 de dezembro de 1897 por Bias Fortes, presidente de Minas (1894-98).

A primeira cidade planejada do país foi construída a partir de uma concepção urbanística elaborada pelo engenheiro paraense Aarão Reis. Ele queria enfatizar a modernidade e a desenhou prevendo separar os setores urbano e suburbano, delimitados pela avenida do Contorno. Grandes avenidas, ruas largas, quarteirões simétricos, um parque central... Tudo que lembrasse Paris, Washington, e colocasse Belo Horizonte entre as grandes cidades do mundo. A realidade foi maior que o sonho e muitas previsões estavam erradas. A cidade cresceu além do esperado.

Inspirados por um belo horizonte que alimentava sonhos, os habitantes pediram ao Governo Provisório do Estado que mudasse oficialmente o nome "Cidade de Minas" para "Belo Horizonte". A mudança só ocorreu em 1906, através de um decreto expedido pelo então governador João Pinheiro da Silva.

Voltemos pois à história do antigo Curral Del'Rei. O primeiro habitante foi o bandeirante João Leite Ortiz, que fundou a Fazenda do Cercado no início do séc. XVIII. Em função do grande número de escravos que possuía, Ortiz não perdeu a oportunidade de explorar os córregos auríferos que ali existiam. Não encontrou muita coisa. Mesmo assim se fixou na região, rica em belas paisagens e com terra boa para a agricultura. Pouco a pouco um pequeno arraial se formou, apoiado na lavoura e no trânsito constante de tropeiros. A Freguesia Eclesiástica do Curral Del'Rei foi confirmada por Ordem Régia em 1750.

Parauna, Barbacena, Juiz de Fora, Várzea do Marçal e Curral Del'Rei concorriam ao posto de capital do Estado, que até então era de Vila Rica, atual Ouro Preto. Havia grupos que defendiam a permanência da capital de Minas em Vila Rica (os "não-mudancistas"), pois desta forma existiriam menos despesas. Contudo, a mudança da capital teve importante papel na preservação histórica da cidade de Ouro Preto. A ilustre Vila Rica certamente teria suas relíquias e santuários destruídos em função do progresso.

**"Belo Horizonte tornou-se o cérebro de Minas; o coração continuou em Ouro Preto."**

Augusto de Lima Júnior (governador interino de Minas em 1891)

<sup>1</sup> Fonte: <http://www.idasbrasil.com.br/idasbrasil/cidades/belohorizonte/port/historia.asp>, acesso em agosto/2012.

## Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

A escolha de Belo Horizonte se deu principalmente por suas qualidades climáticas e topográficas. Ficou comprovado que o terreno da cidade era mais seco, portanto não necessitava de prévia drenagem. As condições se prestavam a um sistema perfeito de esgotos e águas pluviais. Várzea do Marçal, forte concorrente, enfraqueceu-se em função de suas péssimas condições para construção de rede de esgoto. A área era alagadiça, sujeita a infiltrações, com lençol de água muito superficial.

Em 17 de dezembro de 1893 Afonso Pena, na ocasião presidente de Minas Gerais (1892-94), promulgou a lei que designava Belo Horizonte para ser a capital do Estado. O prazo mínimo para a transferência definitiva do governo era de 4 anos. O tempo foi insuficiente e a cidade teve que ser inaugurada às pressas, ainda poeirenta e com prédios a construir. Sua consolidação levou anos.



Figura 02 – Antiga Matriz de Nossa Senhora da Boa Viagem do Curral Del Rei.



Figura 03 – Arraial do Curral Del Rei em 1896.



Figura 04 – A imagem mostra populares aglomerados em frente ao Grande Hotel na Rua da Bahia esquina com Avenida Augusto de Lima, local hoje ocupado pelo Edifício Arcangelo Maleta, por

## Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

motivo da Convenção do PRM (Partido Republicano Mineiro). Mais acima, na esquina com Rua Aimorés, a Igreja de Lourdes. Foto de 1931. Fonte: <http://bhnostalgia.blogspot.com.br/>

### 3.1 – Histórico do bem cultural<sup>2</sup>:

A estação da *Gameleira*, aberta com a linha em 1917, hoje está totalmente abandonada. Existe uma outra estação com o mesmo nome, bem mais recente e próxima a ela, na linha do metrô de *Belo Horizonte*. Essa linha acompanha em grande parte do seu percurso, as linhas da antiga Central (*linha do Paraopeba*) e da RMV (*linha de Divinópolis*). Aliás, é justamente num ponto bastante próximo da estação da *Gameleira* que as duas linhas, a ex-Central e a ex-RMV, se separam. O metrô segue acompanhando a linha da RMV no sentido da estação de *Eldorado*. Iniciadas as obras do metrô, que vai paralelo à linha até o *Barreiro*, o telheiro e a plataforma à frente da estação foram removidos. Em janeiro de 2007, uma ação civil pública obrigou a FCA e a RFFSA (que havia sido extinta dias antes por medida provisória) a recuperarem a estação em 20 dias. De acordo com o laudo técnico do IEPHA, o imóvel sofreu uma série de intervenções, dentre elas a destruição parcial de janelas, paredes e telhado. Entretanto, ainda conserva suas principais características estilísticas.



Figura 05 – A estação em março de 1997. Fonte:  
[http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb\\_mg\\_paraopeba/gameleira.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_paraopeba/gameleira.htm)

<sup>2</sup> Fontes: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb\\_mg\\_paraopeba/gameleira.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_paraopeba/gameleira.htm), acesso em outubro/2012.

**Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico**



Figura 06 – Cargueiro da RFFSA em frente à estação ainda em "boa forma" em 1985 (Autor desconhecido). Fonte: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb\\_mg\\_paraopeba/gameleira.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_paraopeba/gameleira.htm), acesso em outubro/2012.



Figuras 07 e 08 – A estação da Gameleira, nos anos de 1999 (à esquerda) e 2009 (à direita). Fonte: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb\\_mg\\_paraopeba/gameleira.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_paraopeba/gameleira.htm), aceso em outubro/2012.

#### 4 – HISTÓRICO DA AÇÃO CIVIL PÚBLICA

No dia 04 de outubro de 2006 foi publicada no Jornal Diário da Tarde reportagem que relatou a situação precária em que se encontrava a Estação Ferroviária da Gameleira, em Belo Horizonte. Ressalta ainda a reportagem que não há notícias de qualquer previsão de restauração ou reforma do edifício.

Em razão da veiculação de tal fato, foi instaurado procedimento administrativo no âmbito da Promotoria de Justiça de Defesa do Patrimônio Cultural de Belo Horizonte (PA 316/2005), a fim de subsidiar a adoção de medidas necessárias para reversão do grave quadro de degradação do bem edificado.

Em vistoria requisitada à Gerência do Patrimônio Histórico e Urbano de Belo Horizonte, foi constatado que a Estação da Gameleira “não possui Tombamento e não está inserida em

## Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

Conjunto Urbano tombado ou em estudo pelo Conselho Deliberativo do Patrimônio Cultural do Município de Belo Horizonte” (fls. 08).

Requisitadas informações à Rede Ferroviária Federal – RFFSA, esta esclareceu que, embora de sua propriedade, o imóvel em questão estava sob a responsabilidade da Ferrovia Centro Atlântica S/A, concessionária do serviço público de transporte ferroviário de cargas (fls. 11) e responsável pela conservação do prédio desde o ano de 1996 (fls. 15). Por sua vez a Ferrovia Centro Atlântica S/A – FCA, informou que a referida estação não se encontra mais em posse da empresa, tendo sido devolvida à RFFSA no ano de 2004 (fls. 14).

Não bastasse a omissão das empresas ferroviárias, o Município de Belo Horizonte, terceiro réu, a quem incumbe o dever constitucional e legal de proteger e preservar o patrimônio cultural local, também se mostrou indiferente, deixando de adotar medidas legais e administrativas cabíveis para se evitar tal estado de conservação do imóvel. Com efeito, o município deixou de tomar ou inventariar o imóvel, de exercer vigilância sobre o mesmo através do poder de polícia que incumbe à municipalidade.

Há, também, a necessidade de que o imóvel acima descrito seja declarado formalmente como detentor de relevância cultural para o município de Belo Horizonte, impondo-se às requeridas, bem como ao Município de Belo Horizonte, a obrigação de restaurá-lo e preservá-lo para fruição das futuras gerações.

Busca-se, pois, com a Ação Civil a declaração de valor cultural da Estação da Gameleira, com a imposição aos réus de obrigações positivas e negativas no intuito de que a edificação seja efetivamente protegida de ações ou omissões que redundem em sua mutilação, descaracterização ou mesmo destruição.

No caso sob análise, primeiramente faz-se necessária o acautelamento da integridade seguida da restauração do imóvel, que, como já dito, encontra-se em situação precária em razão da omissão dos demandados. Foi requerida liminar para realização de medidas emergenciais no imóvel destinadas a sua conservação que foi concedida pelo Juiz Federal Evaldo de Oliveira Fernandes Filho em 22/05/2007.

### 5 – ANÁLISE TÉCNICA

A Estação Ferroviária da Gameleira localiza-se no bairro da Gameleira, região noroeste de Belo Horizonte, é datada do início do século XX.

Segundo informações recebidas do arquiteto Carlos da Diretoria de Patrimônio Cultural em Belo Horizonte, o imóvel tem interesse cultural e possui indicação para tombamento, entretanto o processo de tombamento ainda não foi iniciado.

O entorno é constituído de outras edificações pertencentes à Fundação Ezequiel Dias – FUNED – e algumas edificações residenciais mais recentes. Encontra-se implantada em terreno localizado entre as Avenidas Amazonas e Tereza Cristina, junto a linha de trem.

Em análise às fotografias antigas do local, percebe-se que havia uma plataforma de embarque a frente da estação e uma outra construção na lateral voltada para o viaduto da Av. Amazonas. Entretanto, conforme verificado em vistoria no local, estes anexos não existem mais.

A edificação possui características de arquitetura eclética e é um interessante exemplar arquitetônico de padrão ferroviário. O prédio possui partido retangular e está localizado em um platô elevado. As fachadas são rebocadas e pintadas e possuem ornamentos e frisos na

## Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

argamassa de revestimento, que circundam todo o perímetro da edificação. O nome da estação está grafado nas empenas das duas fachadas transversais. A tonalidade da pintura atual é cinza com ornamentos em azul. O nome da estação, altitude e kilometragem são pintados em preto.

A cobertura desenvolve-se em duas águas, contendo recortes e chanfros. Possui engradamento de madeira, vedação em telhas francesas e beiral estendido, suportado por mãos francesas. Há calha em apenas um trecho do telhado, na outra parte ela ruiu juntamente com uma parte do telhado e da fachada voltada para a linha férrea.

Apresenta todos os vãos fechados por alvenaria de tijolos. Há molduras em massa contornando a parte superior dos vãos.

Não é possível, fazer a descrição da distribuição interna de ambientes uma vez que não foi possível a entrada no interior da estação. Foi possível verificar a existência de um vão no canto da parede voltada para os trilhos, e em uma aproximação, foi constatada a presença de muitas garrafas, cigarros e lixo, o que nos faz concluir que o imóvel vem sendo utilizado para consumo de bebidas e drogas.

O imóvel encontra-se abandonado e em mau estado de conservação e necessita de obras de restauração<sup>3</sup>, visando ações criteriosas e tecnicamente adequadas à conservação<sup>4</sup> e manutenção<sup>5</sup>.

Acredita-se que a falta de uso do imóvel agrava esta situação, pois não há manutenção e conservação periódica.

O imóvel encontra-se em processo de arruinamento, tendo perdido parte da cobertura e alguns trechos das alvenarias, estando exposto às intempéries, o que colabora com a degradação do imóvel. As fachadas encontram-se com sujidades, pichações, descolamento de pintura, fechamento dos vãos, o que descaracteriza o bem cultural.

A cobertura apresenta-se com parte da estrutura comprometida e algumas telhas quebradas, corridas ou faltantes. Existem lonas pretas em alguns trechos da cobertura, entre o forro e as telhas para evitar infiltrações, mas encontra-se em péssimo estado de conservação, apresentando-se rasgada, deteriorada e inexistente em alguns pontos. Verificou-se a existência de cabos de aço sobre o telhado, cuja função não é conhecida, e acredita-se que parte da estrutura do telhado que ruiu sobre a calçada em volta da estação foi queimada, tendo em vista a quantidade de telhas quebradas e madeira queimada exatamente no local onde ruiu a estrutura. O forro em madeira dos beirais apresenta problemas de infiltração, sujidades, peças quebradas e apodrecidas.

Há presença de manchas de umidade nas paredes do imóvel; há descolamento no reboco e presença de fungos.

O terreno no entorno da estação encontra-se abandonado, com muito lixo e mato, o que pode favorecer a proliferação de insetos e roedores e ser foco de incêndios, colocando em

<sup>3</sup> Restauração: conjunto de intervenções de caráter intensivo que, com base em metodologia e técnica específicas, visa recuperar a plenitude de expressão e a perenidade do bem cultural, respeitadas as marcas de sua passagem através do tempo. Instrução Normativa n.º 1/2003 – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN.

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

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

### Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

risco os usuários do local e a edificação histórica. A linha férrea foi desativada e os trilhos se encontram no local.

Sob o viaduto da Avenida Amazonas foi verificada a presença de moradores de rua ocupando o local que é utilizado como moradia.

A antiga plataforma de embarque em frente à estação foi demolida. A sua estrutura em ferro foi encontrada abandonada no local, próxima ao muro de divisa com a casa no terreno lateral do imóvel. Neste mesmo local encontram-se também várias estruturas em concreto.

A seguir, imagens da situação encontrada no local.



Figura 09 – Vista da Estação da Gameleira a partir do Viaduto da Avenida Amazonas sobre a linha férrea.



Figura 10 – Vista para o Viaduto da Av. Amazonas com ocupação irregular (indicada pela seta vermelha)



Figura 11 – Trilhos em frente a estação e FUNED à esquerda (indicado pela seta vermelha).



**Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico**



Figura 12 – Estruturas em ferro da antiga plataforma de embarque.



Figura 13 – Estruturas em concreto encontradas.



Figura 14 – Fachada posterior.



Figura 15 – Fachada frontal.



Figura 16 – Fachada lateral esquerda.



Figura 17 – Fachada lateral direita.

**Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico**



Figura 18 – Detalhe das pichações no edifício



Figura 19 – Detalhe do trecho do telhado e da alvenaria que ruiu – fachada frontal.



Figura 20 – Vegetação invasiva no alpendre.



Figura 21 – Lixo e entulho no piso.



Figuras 22 e 23 – Detalhe da estrutura das mãos francesas.

**Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico**



Figura 24 – Detalhe do telhado – calha deslocada e telhas faltando.



Figura 25 – Detalhe do telhado – arruinação da cumeeira e forro.



Figura 26 – Edificação ao lado da estação.



Figura 27 – FUNED vista a partir da estação.



Figura 28 – Interior do edifício

## Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

### 5 - CONCLUSÕES:

As estações ferroviárias tiveram um papel preponderante não somente no país, como em todo o mundo. Fundaram cidades, centralizaram a vida das povoações, serviram como agência de correios, trouxeram o progresso e foram em geral construídas com arquiteturas diferentes, desde as mais suntuosas até as mais simples.

Hoje, as Estações Ferroviárias, em sua grande maioria estão abandonadas, somente permanecem ativas aquelas que se transformaram em estações de trens metropolitanos, as que estão no caminho dos poucos trens turísticos e as poucas que são utilizadas como central de recebimento de cargas pelas atuais concessionárias das ferrovias.

O bem cultural vistoriado, além de ser um importante exemplar arquitetônico, é um espaço considerado lugar de memória, de significado valor cultural para a comunidade de Belo Horizonte. A edificação possui valor cultural<sup>6</sup>, ou seja, possui atributos e significados que justificam a sua permanência. Acumula valores afetivo, turístico, histórico (de antiguidade), testemunho e identidade.

Apesar das descaracterizações e do estado de abandono, preserva suas características formais e tipologia padrão ferroviário.

Para o imóvel são necessárias intervenções que deverão ser realizadas com a maior brevidade possível tendo em vista o início do período das chuvas e o início do seu arruinamento.

Para evitar que os problemas se agravem tornando a solução mais difícil e dispendiosa no futuro sugere-se como medidas emergenciais:

- Capina da área do entorno e limpeza do imóvel. Os materiais originais encontrados, como por exemplo, as estruturas metálicas da plataforma, deverão ser coletados, limpos e acondicionados em local adequado para sua posterior utilização quando da restauração do imóvel.
- Instalação de tapumes no entorno do imóvel para fins de isolamento total, evitando o uso indevido do local e ações de vandalismo;
- Uso de lona sobre o telhado para evitar a entrada de águas pluviais e o posterior desabamento do restante do telhado e das alvenarias;
- Remoção dos moradores de rua que moram sob o viaduto da Avenida Amazonas;
- Para que o imóvel resista ao período de chuvas e até que seja realizada a recuperação completa da cobertura, é necessária vistoria detalhada em toda cobertura do imóvel com substituição das peças de madeira deterioradas e colocação das telhas corridas em seus devidos lugares;
- Colocação imediata de lona sobre a cobertura (evitar a utilização de lona preta devido a sua baixa durabilidade), de modo a conter as infiltrações, que aceleram o processo de degradação do imóvel. Além disso, o lonamento evitará o contato da chuva diretamente com as telhas, impedindo a absorção da umidade e conseqüentemente o sobrepeso na estrutura de madeira já comprometida. A lona

<sup>6</sup> “O valor cultural não é intrínseco, mas criado, instituído historicamente, no seio da interação social e, por isso, nem é imutável, nem homogêneo. Mais ainda: o conflito é seu berço e trajetória naturais, pois não está desvinculado de interesses de indivíduos, grupos e sociedades e assim, por sua natureza política, precisa ser declarado, proposto, legitimado, tornado aceitável ou desejável”. BEZERRA DE MENESES. Valor cultural, valor econômico: encontros e desencontros.

## Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

deverá ser colocada sobre as telhas e deverão ser instaladas ripas sobre a lona buscando fixar este elemento para que o mesmo não solte. As ripas sobre a lona deverão ser bem amarradas à estrutura do telhado com arame. Deve ser feito reforço na estrutura de madeira do telhado que suporte o peso até a restauração do mesmo.

Além disso, é sugerido a elaboração e execução de projeto de restauração da edificação por profissional habilitado<sup>7</sup>, com acompanhamento, nas duas etapas, dos órgãos responsáveis. Este deve prever:

- Cobertura - Deverá ser feita revisão geral em toda a cobertura, com substituição do madeiramento comprometido, utilizando madeiras adequadas para este fim e de grande resistência e durabilidade. Deve ser feito o destelhamento, separando as telhas em bom estado de conservação que poderão ser reutilizadas no imóvel quando da sua restauração. Estas devem ser limpas antes de recolocadas. Sugere-se a amarração de algumas fiadas de telhas, evitando que as mesmas “escorram”. Devem ser respeitadas as características originais da cobertura, como inclinação, dimensão dos beirais, mãos francesas, etc. Para isto, antes da intervenção na cobertura é necessária a elaboração de rigoroso levantamento cadastral do telhado com documentação gráfica, fotográfica e, se possível, iconográfica.
- Estrutura – Elaboração de diagnóstico cuidadoso a ser realizado por especialista na área de estruturas, que verificará as condições das alvenarias existentes e deverá propor soluções para estabilização e reconstrução dos trechos arruinados.
- Deverá haver recomposição dos rebocos danificados, utilizando argamassa compatível com o sistema construtivo existente.
- Os vãos deverão ser abertos em seus locais originais. As esquadrias e ferragens devem seguir os modelos pré-existentes, tendo como referência fotos e documentos antigos;
- Imunização de todas as madeiras com ataque de insetos xilófagos;
- Todos os materiais originais passíveis de recuperação devem ser preservados, após sua recuperação;
- Deverão ser desenvolvidos projetos elétrico, hidráulico, de prevenção e combate a incêndio e pânico e outros complementares necessários ao novo uso do imóvel após a recuperação;
- Deverá ser previsto sistema eficiente de drenagem de águas pluviais eficiente na área externa, de forma a prevenir infiltrações na edificação;
- Execução e implantação de projeto paisagístico para o local;
- É desejável que seja instalada iluminação noturna, que além de valorizar o bem cultural, promove maior segurança ao local;
- É necessário propor uso ao imóvel, compatível com as características do edifício, da vizinhança e dos atuais costumes e anseios da população local, de forma a se garantir sua manutenção periódica. A preservação é de suma importância para a perpetuação do bem e uma das formas de preservar é atribuir um uso ao imóvel, a fim de incorporá-lo ao cotidiano dos habitantes, fazendo com que o imóvel cultural cumpra sua função social. A esse respeito, a Carta de Atenas<sup>8</sup> prevê: “(...) A conferência

<sup>7</sup> Conforme a Lei Nº 12.378, de 31 de dezembro de 2010, que regulamenta o exercício da Arquitetura e Urbanismo e conforme a DN 83/2008 do CONFEA.

<sup>8</sup> A Carta de Atenas foi solenemente promulgada pela Sociedade das Nações. Atenas, Outubro de 1931.

### **Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico**

recomenda que se mantenha uma utilização dos monumentos, que assegure a continuidade de sua vida, destinando-os sempre a finalidades que respeitem o seu caráter histórico ou artístico (...).”.

Como o imóvel tem indicação para tombamento, para qualquer intervenção na edificação e em seu entorno é necessária prévia análise do Conselho Municipal de Patrimônio Cultural de Belo Horizonte.

Devido ao valor cultural da Estação Ferroviária da Gameleira, deverá ser efetivada a proteção ao bem cultural através do tombamento, devendo ser elaborado o Dossiê de Tombamento contendo, além do histórico, descrição e imagens, a delimitação do perímetro de tombamento e de entorno de tombamento e a definição de diretrizes de preservação para estas áreas.

#### **7 - ENCERRAMENTO:**

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

Belo Horizonte, 23 de novembro de 2012.

Andréa Lanna Mendes Novais  
Analista do Ministério Público – MAMP 3951  
Arquiteta Urbanista – CAU 53880-9

Hebert Gerson Soares Júnior  
Estagiário de Arquitetura