



## Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

### LAUDO DE VISTORIA nº 16/2011

#### 1. CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES:

Atendendo a solicitação do Promotor de Justiça Marcos Paulo de Souza Miranda, Coordenador da Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico de Minas Gerais, realizou-se o registro fotográfico dos bens imóveis pertencentes ao Complexo Ferroviário de Lavras. O levantamento fotográfico em questão objetiva ser um diagnóstico da situação de conservação das edificações que integram o mencionado Parque Ferroviário.

#### 2. METODOLOGIA:

O presente trabalho foi desenvolvido a partir de vistoria realizada na data de 17 de março de 2011 pelas analistas em História do Ministério Público de Minas Gerais, Paula Carolina Miranda Novais e Karol Ramos Medes Guimarães. Embora a grande parte das fotografias tenham sido tiradas “in loco” cabe esclarecer que, devido à grande quantidade de bens a serem registrados, contou-se com a colaboração de Wagner Raimundo Gonçalves, Presidente do Conselho Municipal de Lavras.

#### 3. CONTEXTUALIZAÇÃO:

Os imóveis pertencentes à extinta Rede Ferroviária Federal S/A encontram-se localizados no Centro de Lavras. Constan neste trabalho quinze imóveis cuja cessão é pretendida pela Prefeitura Municipal de Lavras<sup>1</sup>. A informação sobre a situação dos imóveis foi encaminhada, no ano de 2009, pela senhora Vânia Silveira de Pádua Cardoso, chefe da Unidade Regional de Belo Horizonte – URBEL.<sup>2</sup> Verifica-se, no levantamento encaminhado por Cardoso, que os bens correspondentes aos seguintes números de patrimônio 2203115, 2203116, 2203117, 2203119, 2203120, 2203121 e 2203122 são operacionais e que os de número 2203102, 2203103, 2203106, 2203108 são de natureza mista (operacional/não operacional). A respeito dos bens que figuram no presente trabalho, cabe esclarecer que os Galpões (NBP nº 2203121 e 2203122) da

<sup>1</sup> Informações extraídas do Procedimento de Apoio a Atividade Fim nº MPMG – 0024.08.001698-3 instaurado na Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico de Minas Gerais. p. 122.

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 134 a 139.



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

antiga Rede Ferroviária são tombados, sendo os mesmos protegidos em nível municipal<sup>3</sup>. Os demais imóveis foram declarados como de valor cultural pelo IPHAN.

#### 4. BREVE HISTÓRICO DO MUNICÍPIO DE LAVRAS<sup>4</sup>:

O povoamento do território que atualmente se compreende como o município de Lavras teve provável início no ano de 1729. A mencionada data aparece na obra do historiador Waldemar de Almeida Barbosa e no artigo acerca do município de Lavras que se encontra na revista do Arquivo Público Mineiro. No que se refere a essa data, Barbosa afirma “Parece que o povoamento [...] teve início por volta de 1729, segundo se depreende da sesmaria de três léguas em quadra, concedida em 1737 [...]”. Ao que tudo indica os primeiros povoadores, aqueles que obtiveram a sesmaria em questão, foram Pedro da Silva de Miranda, capitão de cavalos, Francisco Bueno da Fonseca, Salvador Jorge Bueno, Pachoal Leite Paes, Diogo Bueno da Fonseca e Francisco Xavier Bueno. Sabe-se que esses homens possuíam um "grande número de negros sem terras" na ocasião em que requereram terras que pertenciam à freguesia de Carrancas, comarca do Rio das Mortes.

O arraial que recebeu o nome de Santana das Lavras do Funil deve sua constituição ao interesse de exploração de metais preciosos. A esse respeito existe estudo informando que o ouro era abundante em quase toda a localidade. A lavra de nome “Real Grandeza”, localizada na fazenda do Madeira – lugar que atualmente é conhecido como Tapera, é, inclusive, apontada como a lavra mais importante daquela região. Outra pesquisa, todavia, considera que mesmo que essa tenha sido a motivação inicial do povoamento os filões de ouro rapidamente se esgotaram, fato que motivou os habitantes a se dedicarem às atividades agrícolas e pastoris. Nesse caso, atribui-se às citadas atividades econômicas, mais do que a exploração de metais preciosos, a prosperidade do atual município de Lavras.

A capela dedicada a Santana Mestre, atual Igreja do Rosário, foi construída algum tempo depois do povoamento da localidade, ainda assim é possível afirmar que o povoado cresceu ao redor da edificação religiosa, da maneira como se deu na maior parte dos municípios mineiros. A provisão de ereção do templo data de 18 de setembro de 1751 e foi Dom Frei Manuel da Cruz, Bispo de Mariana, quem concedeu. A capela foi entregue ao culto em 1754, ano no qual foram celebrados o primeiro batismo e o primeiro casamento.

<sup>3</sup> *Ibidem*, p. 54.

<sup>4</sup> Para construção do histórico do município de Lavras foram consultadas as seguintes fontes:  
BARBOSA, Waldemar de Almeida Barbosa. *Dicionário Histórico-Geográfico de Minas Gerais*. Belo Horizonte-Rio de Janeiro: Editora Itatiaia Limitada. p. 186-187.  
INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*. Rio de Janeiro, 1959. p. 443-450.  
COSTA, Firmino. História de Lavras. In: *Revista do Arquivo Público Mineiro*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial de Minas Gerais, 1911. p. 130-135. Disponível em: <http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/rapmdocs/viewcat.php?cid=489>. Acesso em: 16 de maio de 2011.



## Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico

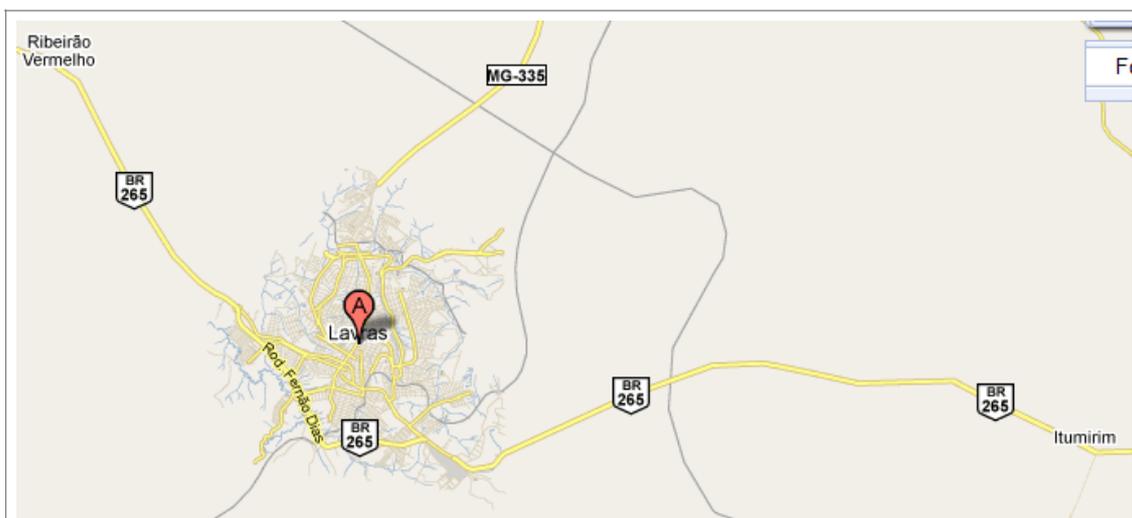


Figura 1 – Acima localização do município de Lavras e dois de seus municípios limítrofes: Ribeirão Vermelho e Itumirim.

Fonte: <http://maps.google.com.br>

A capela de Santana foi filial da Matriz de Carrancas até 1760. Mas após visita do Pe. Dr. José Soares Aranha Brandão, juiz das diligências do bispado de Marina, constatou-se que a Matriz de Carrancas não possuía, entre outras características, adro e comodidade para procissões. Outro fator a ser considerado é que o arraial de Santana das Lavras do Funil possuía mais moradores do que Carrancas na data anteriormente citada, conforme alegou o vigário da Freguesia em questão, o Pe. Manuel Martins. Tendo em vista esses fatores a capela de Santana foi erigida Matriz da paróquia, sendo a provisão concedida em 1760 por Dom Frei Manuel da Cruz.

No que se refere aos sepultamentos realizados no arraial, sabe-se que coube à iniciativa dos missionários capuchinos Frei Francisco e Frei Eugênio a construção do cemitério local. O primeiro sepultamento ocorreu em 1853, sendo que antes dessa data os enterros eram realizados dentro das igrejas ou no adro da Igreja Matriz de Santana.

A Vila de Lavras do Funil foi criada em 1831 por intermédio da Resolução de 13 de outubro de 1831, sendo instalada em setembro do ano seguinte. A elevação à condição de município, por sua vez, só ocorreu no ano de 1868, tendo recebido na ocasião a denominação de Lavras apenas.



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

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

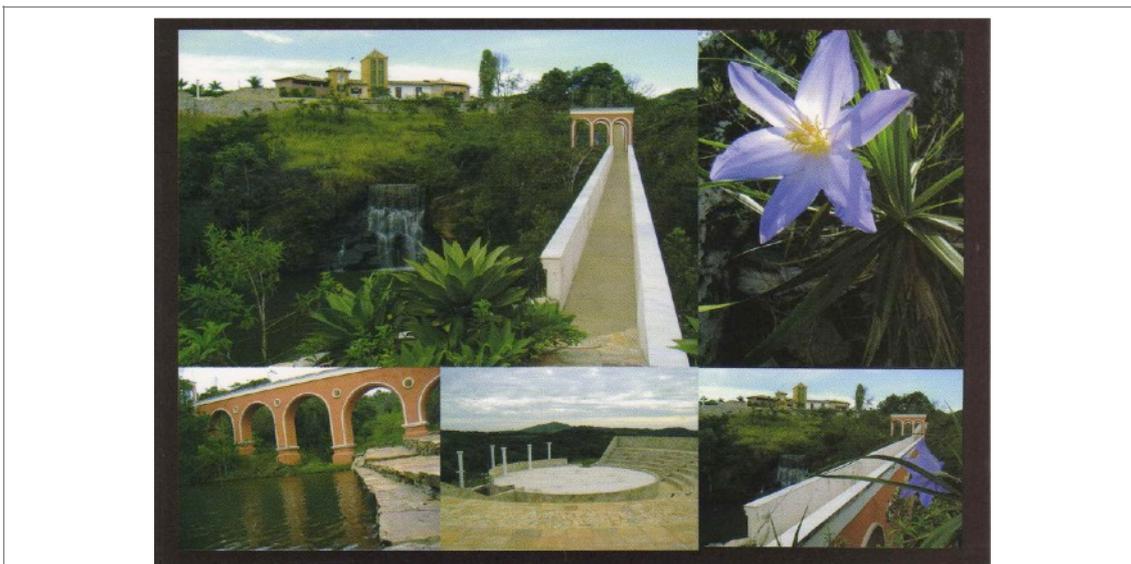


Figura 2 – Acima cartão postal do Parque Ecológico Quedas do Rio Bonito.

Fonte: Cartão Postal encaminhado a esta Promotoria de Justiça por Wagner Raimundo, Presidente do Conselho de Lavras.

O município de Lavras está situado no Sul de Minas e de acordo com censo realizado no ano de 2010 o mesmo possui 92.200 habitantes. O município conta com renomadas instituições de ensino podendo ser citadas a Universidade Federal de Lavras – UFLA, o Centro Universitário de Lavras – Unilavras, a Faculdade Adventista de Minas Gerais - FAD-MINAS e a Faculdade Presbiteriana Gammon - FAGAM.<sup>5</sup> No que se refere aos atrativos turísticos pode-se destacar o Parque Ecológico Quedas do Rio Bonito, localizado no km 9 da BR 354, e a Serra da Bocaina, ponto culminante do município, que também é conhecida com Serra do Campestre.<sup>6</sup>

## 5. BREVE HISTÓRICO DO COMPLEXO FERROVIÁRIO DE LAVRAS<sup>7</sup>:

<sup>5</sup> Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1> Acesso em: 16 de maio de 2011.

<sup>6</sup> Informações obtidas em cartilha elaborada pela Prefeitura de Lavras.

<sup>7</sup> Para construção do histórico acerca das ferrovias no Brasil utilizou-se como fonte prioritária o seguinte texto:

RANGEL, Carlos Henrique; LIMA, Vânia Sufia de. O patrimônio ferroviário em Minas Gerais: Introdução a história da Ferrovia em Minas Gerais. In: INSTITUTO ESTADUAL DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DE MINAS GERAIS – IEPHA. *Curso Diretrizes para proteção do patrimônio cultural ferroviário*. Belo Horizonte, 2006. p. 46 – 54.

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

A construção de ferrovias no Brasil remonta a segunda metade do século XIX quando foi inaugurada a “Estrada de Ferro Mauá” na província do Rio de Janeiro. Esse fato só foi possível porque, na década de 1840, Irineu Evangelista de Sousa, empresário brasileiro de destaque, resolveu investir em diversos setores da economia brasileira.

O setor Ferroviário recebeu investimentos de Sousa que desejava, por sua vez, estabelecer uma ligação ferroviária entre a praia da Estrela, na Baía da Guanabara, e a raiz da Serra de Petrópolis. As obras foram iniciadas em 1852. Em setembro do ano seguinte ocorreu o primeiro teste com uma locomotiva, mas a viagem de inauguração da mesma só se deu em 30 de Abril de 1854. A locomotiva recebeu o nome de Baronesa e em sua primeira viagem contou com a presença do Imperador D. Pedro II.

A inauguração da “Estrada de Ferro Mauá” representou o início de uma era gloriosa para o transporte ferroviário que só iria entrar em declínio com o aparecimento dos automóveis. Segundo Giesbrecht:

Entre o final do século XIX e os anos 50 do século XX, a ferrovia tinha uma importância tão grande para as cidades que (...) municípios surgiram e outros foram extintos tomando por base a existência de uma linha férrea que passasse por suas sedes. O chefe da estação, por sua vez, tinha um cargo tão ou mais importante que o do Prefeito [...]<sup>8</sup>

Em 1858 foi construída a primeira ferrovia no Brasil com investimento do Governo Federal. A ferrovia em questão chamava-se Estrada de Ferro D. Pedro II e vinha a atender os interesses e as reivindicações de produtores que desejavam facilitar o transporte do café. A partir desse período diversos grupos e companhias receberam o incentivo do governo brasileiro para implantarem ferrovias em todo o país. O capital, no entanto, deve-se destacar: era estrangeiro.

Os primeiros municípios mineiros penetrados pela linha da Estrada de Ferro D. Pedro II, atual Estrada de Ferro Central do Brasil, foram Mar de Espanha, em 1º de maio de 1869, e Santa Fé e Chiador cujas estações foram inauguradas em 27 de junho de 1869, constituindo, dessa forma, o primeiro trecho ferroviário em Minas Gerais. Mas pode-se afirmar que o prolongamento da Estrada em território mineiro ocorreu sob a gestão de Mariano Procópio Ferreira, ex - presidente da Companhia União e Indústria, quando em agosto de 1871 foram inaugurados os trabalhos de construção da Linha do Centro de Minas. A citada Linha partiria de Entre Rios/RJ e seguiria para o interior do da Província mineira. Sabe-se que as primeiras estações foram instaladas entre 1874 e 1880. A expansão da Estrada de Ferro Dom Pedro II durou até o ano de 1950, ocasião na qual se inaugurou, no dia 15 de novembro, a Estação de Monte Azul. É importante

<sup>8</sup> GIESBRCHT, Ralph Mennucci. Um dia o trem passou por aqui – A história e as estórias dos trens de passageiros no Estado de São Paulo e as saudades que eles deixaram. São Paulo: Estudio4, 2001.





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

ressaltar que após a proclamação da República a Estrada passou a ser denominada como Estrada de Ferro Central do Brasil.<sup>9</sup>

A ferrovia permitiu que inúmeros municípios prosperassem, bem como foi responsável pela criação de tantos outros. Algumas estradas da “Central do Brasil”,

todavia, foram deficitárias, podendo esta questão ser citada como um dos fatores que influenciaram o surgimento de outras estradas de ferro. A Estrada de Ferro Oeste de Minas, por exemplo, só foi possível devido à iniciativa privada – setor que viabilizou a expansão da malha ferroviária do país.

Em conformidade com a Lei estadual nº 1.914 de 9 de julho de 1872<sup>10</sup> se constituiu no município de São João Del-Rei a Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas. O trecho partindo da E. F. D. Pedro II em Sítio, atual município de Antônio Carlos, a São João Del-Rei foi inaugurado em 1881 e possuía 147 km de extensão. No que se refere à expansão da linha, sabe-se que em 1895 teve início a construção dos trechos que iriam de Ribeirão Vermelho/MG até Catalão/GO e de Ribeirão Vermelho/MG a Barra Mansa/RJ, local onde a linha se encontraria com a E.F. Central do Brasil. De acordo com Demerval José Pimenta:

[...] a linha, em sua totalidade, de Angra a Catalão, só pôde ser concluída em 19 de novembro de 1942, quando se realizou a inauguração do trecho final entre Monte Carmelo e a Estação de Ouvidor, na Estrada de Ferro de Goiás.

A Viação Férrea Centro-Oeste atingiu Brasília em 30 de julho de 1967, quilômetro 1.447, 141 a partir de Angra, e 1.172, 193 a partir de Belo Horizonte.<sup>11</sup>

A linha-tronco da Rede Mineira de Viação – RMV, atual Viação Férrea Centro Oeste, foi originalmente construída pela E. F. Oeste de Minas a partir da estação de

<sup>9</sup>PIMENTA, Dermeval José. Caminhos de Minas Gerais. In: PIMENTA, Dermeval José; ELEUTÉRIO, Arysbur Batista; CARAMURU, Hugo. *As ferrovias em Minas Gerais*. Belo Horizonte: SESC/MG, 2003. p. 15-17.

<sup>10</sup> A citada Lei concederia benefícios àquele que construísse uma linha férrea que partisse da Estrada de Ferro D. Pedro II, próxima às vertentes do Rio das Mortes, e fosse até um ponto navegável do Rio Grande, seguindo até as divisas do lado oeste da Província de Minas Gerais.

<sup>11</sup> PIMENTA, *op. cit.* p. 23 e 24.





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

Figura 3 – Título: Mapa dos traçados que já existiram e projetados oriundos da RMV – Rede Mineira de Viação e outras. Início dos anos 50. Acima, em destaque, as estações de Ribeirão Vermelho e Lavras. Fonte: CARAMURU, Hugo. Histórias da EFOM e Sucessoras. In: PIMENTA, Dermeval José; ELEUTÉRIO, Arysburê Batista; CARAMURU, Hugo. *As ferrovias em Minas Gerais*. Belo Horizonte: SESC/MG, 2003. p. 93.

A Estação de Ribeirão Vermelho recebeu, inicialmente, o nome de Lavras, sendo a Estação de Lavras denominada como Lavras do Oeste. Posteriormente, contudo, convencionou-se que as denominações seriam Ribeirão Vermelho e Lavras respectivamente. Em 1918 passou a chegar na Estação de Lavras o Ramal vindo de Três Corações. Em 1966, porém, as linhas da região foram remodeladas. Esse fator contribuiu para que os ramais de Lavras a Três Corações e de Lavras a Divinópolis passassem a sair da Estação de Prudente, posteriormente denominada como Engenheiro Behring.<sup>14</sup>

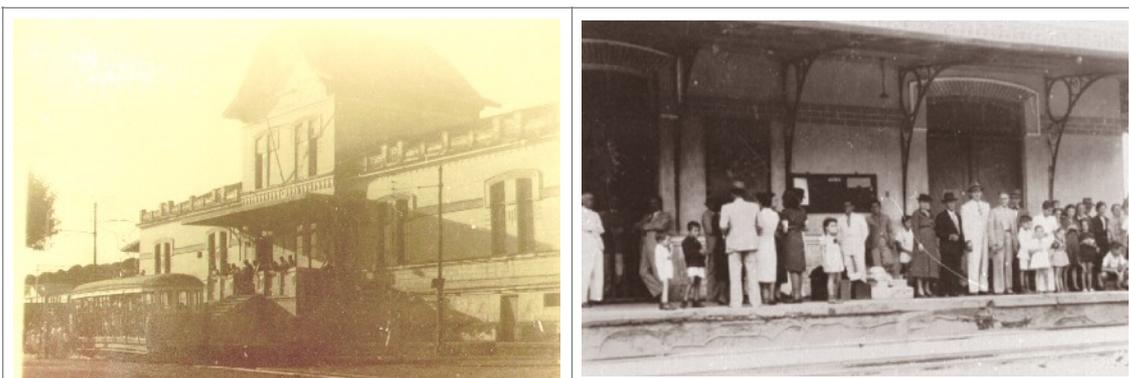


Figura 4 e 5 – Acima à esquerda entrada da Estação de Lavras. Acima à direita passageiros esperando o trem na citada Estação. Fonte: Acervo da Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico de Minas Gerais.

<sup>14</sup> Disponível em: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/rmv\\_tronco/lavras.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/rmv_tronco/lavras.htm) Acesso em: 16 de maio de 2011.

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



Figuras 6, 7 e 8 – Acima fotografias da Estação Ferroviária de Lavras retiradas em ângulo aproximado. Nota-se relevante diferença na estrutura do prédio. Na figura de número 6 e 7 o prédio da Estação aparece com o segundo andar que atualmente não existe, conforme se verifica na figura de número 8. A figura de número 6 apresenta a Estação provavelmente na década de 1980 – Acervo RFFSA. Detalhe das oficinas ao fundo.  
Fonte: Acervo da Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico de Minas Gerais. Foto 6 disponível em: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/rmv\\_tronco/lavras.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/rmv_tronco/lavras.htm) Acesso em: 16 de maio de 2011.

No que se refere às oficinas sabe-se que ao passo que as construídas em Ribeirão Vermelho serviam para montagem, reparação e manutenção de locomotivas as oficinas de Lavras foram utilizadas para construção e reparação de carros das bitolas métricas e estreitas. As oficinas de lavras, colocadas em serviço em 1920, eram divididas em diferentes seções podendo ser citadas as de fundição, estofamento, ferraria, mecânica, pintura, escritório de apoio, entre outras.



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

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

No ano de 1937, o município de Lavras tornou-se sede da 2ª divisão de serviços da RMV, uma vez que na citada data a Rede passou por reformas em seus serviços fragmentando-os em três divisões. Ao sediar uma das divisões, o município de Lavras passou por significativas transformações, posto que teve que abrigar um grande número de famílias de ferroviários. Tal fato movimentou positivamente a economia local.



Figura 9 e 10 – Locomotiva nas Oficinas de Lavras em momentos distintos. Acima à esquerda locomotiva com pintura da extinta RFFSA. Acima à direita locomotiva apresenta pintura da Ferrovia Centro - Atlântica FCA.

Fonte: Acervo da Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico de Minas Gerais.

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



Figura 11 e 12 – Acima à esquerda lado oposto da imagem registrada na figura de número 7. Acima à direita atual aspecto do galpão cuja imagem foi registrada na figura de número 8. Nota-se o abandono das estruturas que estão tomadas pelo mato.

Fonte: Acervo da Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico de Minas Gerais.

Na década de 1950, especificamente 1957, foi criada pelo governo a Rede Ferroviária Federal S. A. – RFFSA. A citada Rede uniu dezoito ferrovias regionais objetivando solucionar problemas econômicos. A RMV passou a integrar a RFFSA após incorporar as Estradas de Ferro Goiás e a Bahia Minas, tornando-se a Viação Férrea Centro Oeste – VFCO. Em 1992, porém, a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização de forma que a operação dos serviços de transporte ferroviário fosse privatizada. A malha Centro-Leste que compreendia os Estados de Sergipe, Bahia, Minas Gerais, Goiás, Espírito Santo e Rio de Janeiro foi arrematada, em 1996, por um consórcio formado por várias empresas cuja posterior denominação passou a ser Ferrovia Centro Atlântica - FCA.

Com a concessão das funções operacionais para a FCA as oficinas foram reestruturadas para viabilizarem a execução de outros serviços para além dos que foram anteriormente citados, contudo, as mesmas foram desativadas pouco tempo depois. A estrutura das oficinas construídas no município de Lavras é grandiosa. A esse respeito existe, inclusive, informação que ao longo dos anos as oficinas contaram com um



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

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

efetivo de pessoal de até 700 empregados. Outra significativa mudança é relativa ao trem de passageiros: Trem Mineiro – Ribeirão Mineiro – Barra Mansa – RJ que deixou de operar após a concessão.<sup>15</sup>



Figura 13 – Acima vagões do Trem Azul ou Trem dos mineiros.

Fonte: Acervo da Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico de Minas Gerais.

De acordo com Parecer Técnico de nº 016/10 do IPHAN<sup>16</sup> a atual Estação Ferroviária de Lavras possui fachadas marcadas por linhas horizontais, com janelas de pequenas dimensões, dispostas de forma distinta nas duas fachadas principais. Os vãos de portas e janelas têm esquadrias metálicas e vedação em vidros transparentes. As demais construções apresentam-se em estilo arquitetônico remetente ao ecletismo e suas variáveis. Os galpões e as principais oficinas adotam a mesma linguagem com coberturas arrematadas com platibandas e elementos decorativos em massa nas fachadas.

Após a extinção da RFFSA em 2007, por força da Medida Provisória nº 353 - posteriormente convertida na Lei nº 11.483/2007, os bens que integram o Complexo

<sup>15</sup>Informações extraídas do Procedimento de Apoio a Atividade Fim nº MPMG – 0024.08.001698-3 instaurado na Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico de Minas Gerais. p. 287.

<sup>16</sup> *Ibidem*, p. 116.

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

Ferroviário de Lavras ficaram em situação de abandono, estado em que atualmente se encontram.

**6. LEVANTAMENTO FOTOGRÁFICO DO ESTADO DE CONSERVAÇÃO DOS BENS CULTURAIS PERTENCENTES AO PARQUE FERROVIÁRIO DE LAVRAS:**

- **BENS IMÓVEIS OPERACIONAIS<sup>17</sup>:**

**- Prédio N - 2<sup>18</sup> (NBP nº 2203115)**



Figura 14 e 15 - Acima à esquerda pode-se ver a entrada do pátio do Centro de Treinamento de Lavras, acima à direita pode-se visualizar parte da fachada do citado prédio. Observa-se vegetação alta ao redor da edificação.

<sup>17</sup> Todos os bens imóveis operacionais apresentados neste tópico foram concedidos à Ferrovia Centro Atlântica – FCA.

<sup>18</sup> Esta Promotoria de Justiça recebeu uma Planta, que consta na página 150 do Procedimento de Apoio a Atividade Fim de nº MPMG – 0024.08.001698-3, na qual os prédios receberam uma identificação específica que, para fins elucidativos, será utilizada no presente trabalho. A citada planta está anexa ao presente trabalho.

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



Figura 16 e 17 – Na página anterior pode-se ver à esquerda uma das laterais e a parte posterior do prédio, à direita pode-se verificar interior do prédio em questão. Verifica-se a presença de mofo nas paredes e muita sujeira no interior dos cômodos.



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



Figura 18 a 23 - Acima interior do prédio. Nota-se o abandono de móveis diversos, bem como de documentação.

**- Prédio N – 3 (NBP nº 2203116)**



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



Figura 24 a 27 – Nas fotos acima se verifica a parte externa do imóvel. Nota-se vegetação alta ao redor do prédio.



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

Figura 28 a 34 – Pormenores do interior dos cômodos do prédio NBP nº 2203116. Verifica-se papeis e objetos de escritório espalhados pelo chão dos cômodos.

**- Prédio N – 4 (NBP nº 2203119)**

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

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



Figura 35 e 36 – Acima à esquerda fachada prédio, acima à direita detalhe da fachada mais à direita.



Figura 37 e 38 – Acima pormenores da parte interna de alguns cômodos do prédio em questão. Observa-se o descolamento de pintura, bem como a presença de entulho.

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

- Prédio N – 5 (NBP nº 2203117)



Figura 39 – Acima parte externa do prédio. O imóvel está completamente abandonado, assim como os outros pertencentes ao Complexo Ferroviário, apresentando vidros quebrados nas janelas e descuido no que se refere à vegetação ao redor do mesmo.



Figura 40 a 42 – Acima interior do prédio. No interior do imóvel observa-se grande quantidade de entulho.

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



Figura 43 a 48 – Nas fotos acima é possível verificar maquinário abandonado no local. A vegetação está alta e peças diversas acumulam-se por toda parte.

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

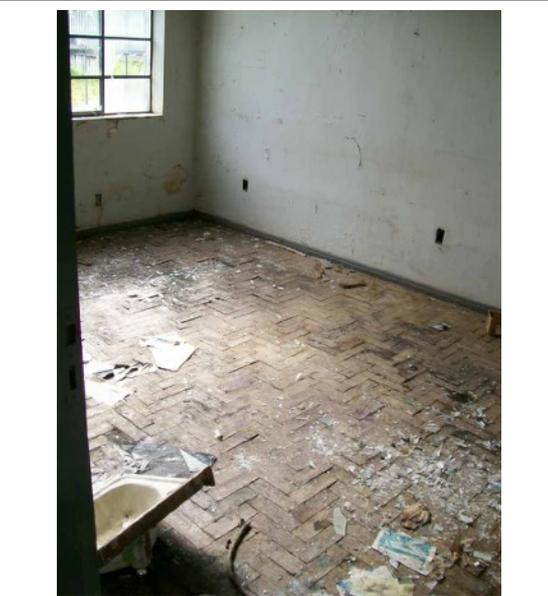
**- Prédio N – 6 (NBP nº2203120)<sup>19</sup>**



Figura 49 e 50 – Acima parte externa do Escritório.

<sup>19</sup> Cabe esclarecer que três prédios possuem o nº 2203120 como número de patrimônio.



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

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

Figura 51 a 54 – Verifica-se acima o interior do prédio NBP nº 2203120. O imóvel em questão foi alvo de incêndio criminoso. É possível visualizar nas fotos tanto os vestígios da tentativa criminosa quanto a presença de cacos de vidro espalhados pelo chão.

#### - Prédio N – 7 (NBP nº 2203120)



Figura 55 e 56 – Acima parte externa do prédio. Através das fotografias é possível tomar conhecimento sobre o estado de abandono em que a edificação se encontra. Conforme se observa, a vegetação ao redor do prédio é densa dificultando, até mesmo, o acesso à construção.

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

