

Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário - CTPF

Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização - DEPAM

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN

Presidente da República **Luiz Inácio Lula da Silva**

Ministro da Cultura

Juca Ferreira

Presidente do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Luiz Fernando de Almeida

Diretor do Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização - IPHAN **Dalmo Vieira Filho**

Diretora do Departamento de Patrimônio Imaterial - IPHAN **Márcia Genésia Santana**

Diretora do Departamento de Planejamento e Administração - IPHAN **Maria Emília Nascimento Santos**

Departamento de Articulação e Fomento – IPHAN **Márcia Rollemberg**

Coordenação de Pesquisa, Documentação e Referência – IPHAN **Lia Mota**

Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário - DEPAM Arquiteto José Rodrigues Cavalcanti Neto Arquiteta Liliane Janine Nizzola Arquiteta Fernanda Gibertoni Carneiro Arquiteta Nádia Mendes de Moura Comunicador Social Aparecido Henrique de Melo

Estagiário de Administração

Denis Feitosa

Elaboração do Manual

Arquiteta Liliane Janine Nizzola Arquiteta Fernanda Gibertoni Carneiro

Revisão

Arquiteto José Rodrigues Cavalcanti Neto Arquiteta Nádia Mendes de Moura Comunicador Social Aparecido Henrique de Melo

Colaboração

Arquiteta Sandra Rafaela Magalhães Correia Arquiteta Anna Elisa Finger Arquiteta Maria Emília Lopes Freire Arquiteto João Leal Legal Bibliotecária Mônica Elisque do Carmo Procurador Robson Bolognani

Diagramação

Laís Ramalho Maia

Trem de Ferro

Manuel Bandeira

Café com pão
Café com pão
Café com pão

Virgem Maria que foi isto maquinista?

Agora sim Café com pão Agora sim Café com pão

Voa, fumaça
Corre, cerca
Ai seu foguista
Bota fogo
Na fornalha
Que eu preciso

Muita força Muita força Muita força

Οô..

Foge, bicho Foge, povo Passa ponte Passa poste Passa pato

Passa boi Passa boiada Passa galho De ingazeira Debruçada Que vontade De cantar! Oô...

Quando me prendero

No canaviá Cada pé de cana Era um oficia

Ôo...

Menina bonita Do vestido verde Me dá tua boca Pra matá minha sede

Ôo...

Vou mimbora voou mimbora

Não gosto daqui Nasci no sertão Sou de Ouricuri

Ôo...

Vou depressa Vou correndo Vou na toda Que só levo Pouca gente Pouca gente...

ÍNDICE

- 1. Apresentação
- 2. Introdução
- 3. A Rede Ferroviária Federal S.A. RFFSA
 - 3.1. Histórico
 - 3.2. O PRESERVE
- 4. O IPHAN e o Patrimônio Cultural Ferroviário
 - 4.1. Principais aspectos legais
 - 4.2. O papel do IPHAN
 - 4.2.1. A natureza dos bens que o IPHAN receberá
 - 4.2.2. As atribuições administrativas imbuídas ao IPHAN
 - 4.2.3. Atribuição de valor

5. O acervo oriundo da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA

- 5.1. Bens móveis
 - 5.1.1. Bens móveis não operacionais
 - 5.1.2. Bens móveis operacionais
 - 5.1.3. Acervo documental
 - 5.1.4. Transferência de bens móveis
 - 5.1.5. Recebimento de bens móveis da extinta RFFSA pelo IPHAN
 - 5.1.5.1. Bens móveis operacionais
 - 5.1.5.2. Bens móveis operacionais
 - 5.1.6. Destinação dos bens móveis a extinta RFFSA transferidos ao IPHAN
 - 5.1.6.1. Bens móveis não-operacionais ou integrantes do PRESERVE
 - 5.1.6.2. Bens móveis operacionais
- 5.2. Bens imóveis
 - 5.2.1. Bens imóveis operacionais
 - 5.2.2. Bens imóveis não-operacionais
 - 5.2.3. Recebimento de bens imóveis da extinta RFFSA pelo IPHAN

- 5.2.3.1. Bens imóveis não-operacionais
- 5.2.3.2. Bens imóveis operacionais
- 5.2.4. Destinação dos bens imóveis da extinta RFFSA recebidos pelo IPHAN
 - 5.2.4.1. Bens imóveis não-operacionais
 - 5.2.4.2. Bens imóveis operacionais

6. Procedimentos internos

- 6.1. Trâmite de processos administrativos para cessão de bens imóveis
- 6.2. Trâmite de processos administrativos para termos de referência

7. Legislação aplicada

8. Atribuições e responsabilidades

- 8.1. Inventariança da extinta RFFSA
- 8.2. Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes DNIT
- 8.3. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão
- 8.4. Superintendências Regionais do Patrimônio da União
- 8.5. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional IPHAN
- 8.6. Agência Nacional de Transportes Terrestres ANTT
- 8.7. Advocacia Geral da União AGU
- 8.8. VALEC Engenharia, Construções e Ferrovia S.A.
- 8.9. Caixa Econômica Federal operadora do Fundo Contingente

9. Sistema Integrado de Conhecimento e Gestão - SICG

10. Dúvidas freqüentes

- 10.1. Dúvidas relacionadas à cessão/entrega provisória
- 10.2. Dúvidas relacionadas aos imóveis de declarado valor histórico, artístico e cultural

11. Bibliografia sugerida

12. Bibliografia consultada

13. Anexos



1.Apresentação



2.Introdução

O tema Patrimônio Cultural Ferroviário vem sendo estudado pelo IPHAN há pelo menos uma década, há mais de 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. 90 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.

A Constituição Federal de 1988 nos incisos III a V, do artigo 23 estabelece que "é competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos 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;

V - proporcionar os meios de acesso à cultura, à educação e à ciência; ..."

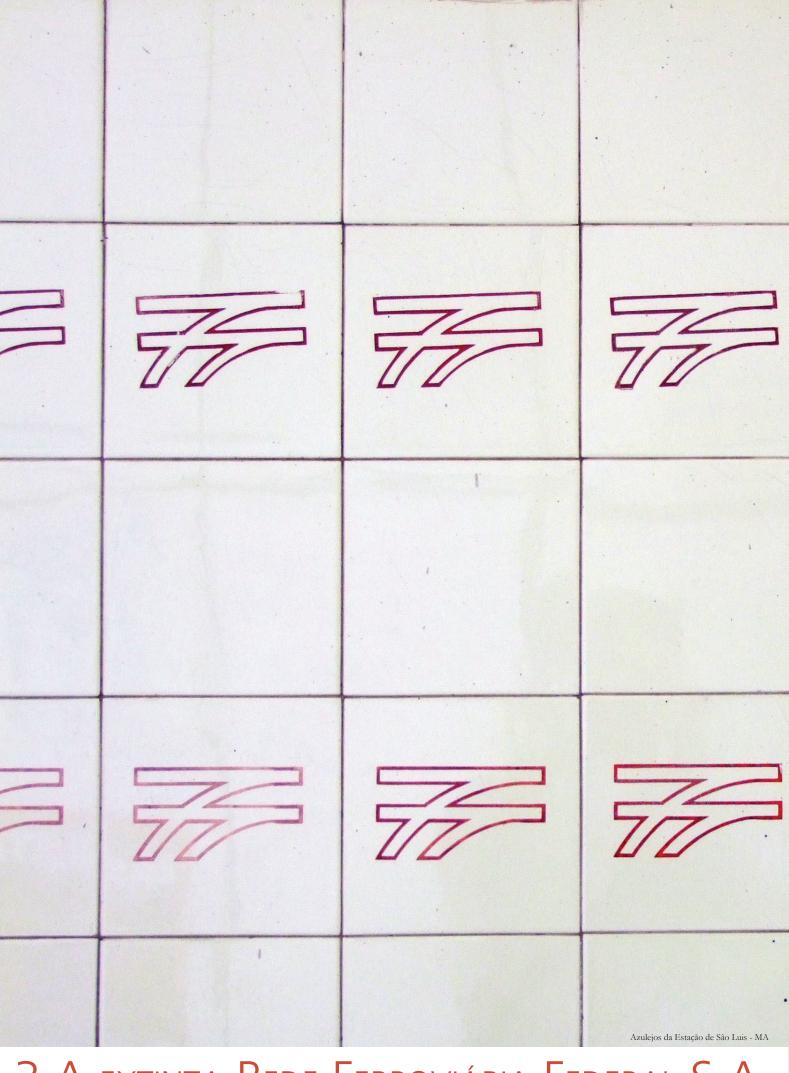
Acrescenta ainda no inciso IX do artigo 30 que "compete aos municípios promover a proteção do patrimônio histórico-cultural local, observada a legislação e a ação fiscalizadora federal e estadual."

Estabelece também a Carta Magna que "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" (art. 216, § 1°).

Assim sendo, com o intuito de reforçar as ações propostas pelo Sistema Nacional do

Patrimônio Cultural ¹, 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.

Diante dessa perspectiva, este manual busca apresentar os aspectos que envolvem a preservação da memória ferroviária, contextualizados na Lei nº 11.483/2007 e na Constituição Federal, e objetiva informar, orientar e estabelecer procedimentos a serem utilizados no âmbito do Patrimônio Cultural Ferroviário, possibilitando a realização de um trabalho conjunto entre todas as unidades do IPHAN.



3. A EXTINTA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A

3.1. HISTÓRICO ²

Esta estrada de ferro que se abre hoje ao trânsito público é apenas o primeiro passo na realização de um pensamento grandioso. 3

Esta declaração foi feita por Irineu Evangelista de Souza perante o Imperador D. Pedro II ao inaugurar, no dia 30 de abril de 1854, o primeiro trecho de linha férrea no país. Chamada inicialmente de Estrada de Ferro Petrópolis, ligando Porto Mauá à Fragoso, no Rio de Janeiro, contava com uma extensão de 14 Km e sua chegada a Petrópolis, transpondo a Serra do Mar, ocorreu somente em 1886.

As dificuldades e desafios para implantar estradas de ferro no Brasil eram muitas. Procurando atrair investidores, o governo implantou um sistema de concessões, que se tornou característico da política de infra-estrutura do então Império. Entre o final do século XIX e início do século XX foram efetuados investimentos significativos para a construção de linhas férreas, oriundos, entre outros, de investidores britânicos.

A expansão ferroviária atendeu a dois objetivos: propiciar a entrada de capital estrangeiro no país e o crescimento da economia exportadora. As primeiras linhas, nesse sentido, visavam interligar os centros de produção agrícola e de mineração aos portos, através da ligação direta ou vencendo obstáculos à navegação fluvial.

Com o objetivo de ordenar a implantação das linhas, foram feitos vários planos de viação. No entanto, a política de concessões estabelecida pelo governo brasileiro inviabilizou a construção de uma rede integrada da malha ferroviária.

Um dos planos de viação mais importantes foi feito em 1890, logo após a Proclamação da República. Neste sentido, foi nomeada uma comissão para dar diretrizes para a continuação da implantação da malha ferroviária brasileira, bem como ordenar a já existente. A comissão estabelecia quais linhas seriam concedidas a partir daquele momento, colocando o Governo numa posição de protagonismo do processo, e invertendo a situação vigente até então, onde cada empresa fazia a proposta de onde queria se instalar. Várias das linhas "estratégicas" foram implantadas em conseqüência destas diretrizes, como as construídas para a defesa das fronteiras e as que completaram as ligações entre o sudeste, o nordeste e o sul.

Já no primeiro quartel do século XX inicia-se uma gradual transferência da malha ferroviária para o controle do governo federal. As mudanças nas relações de produção e consumo (decadência das lavouras de café, algodão, fumo, etc), resultante da Segunda Guerra Mundial, levaram muitas linhas a perderam sua "renda" (transporte desses produtos) e, por isso, passaram a dar prejuízo. Por consequência, várias empresas passam para o controle do estado, que atuou no sentido de recuperá-las, equipando-as e estendendo suas linhas entre as várias regiões do país, resultado dos diversos planos viários elaborados. Porém, até meados do século XX, as ferrovias apresentavam poucos eixos de integração nacional, configurando-se em arquipélagos desconexos de redes densas e desintegradas, resultado do projeto inicial de implantação com foco apenas na ligação das zonas produtoras e portos de escoamento.

A situação econômica das diversas estradas de ferro controladas pelo governo era preocupante, como pode ser visto no relatório referente ao ano de 1952, apresentado pelo Ministro de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas:

Urge, porém, tomar em relação à melindrosa situação financeira das estradas de ferro, de tôdas as estradas de ferro sem exceção, providências drásticas, algumas de rotina e já conhecidas, outras inteiramente novas.

Nesse sentido pretende o Ministério apresentar em breve um estudo e um plano.

E isso sem embargo da Constituição, o mais breve possível, da Rêde Ferroviária Federal S. A. ⁴

Neste contexto foi criada, em 1957, por meio da Lei 3.115, a Rede Ferroviária Federal S.A., com o objetivo de administrar as estradas de ferro de propriedade do Governo Federal. Constituiu-se como sociedade de economia mista integrante da administração indireta do Governo Federal, vinculada funcionalmente ao Ministério dos Transportes. A Rede Ferroviária Federal foi formada pela união do acervo patrimonial das seguintes empresas:

- Estrada de Ferro Madeira-Mamoré
- Estrada de Ferro de Bragança
- Estrada de Ferro São Luiz-Teresina
- Estrada de Ferro Central do Piauí
- Rede de Viação Cearense
- Estrada de Ferro Mossoró-Sousa
- Estrada de Ferro Sampaio Correia
- Rede Ferroviária do Nordeste
- Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro
- Estrada de Ferro Bahia-Minas
- Estrada de Ferro Leopoldina
- Estrada de Ferro Central do Brasil

- Rede Mineira de Viação
- Estrada de Ferro de Goiás
- Estrada de Ferro Santos a Jundiaí
- Estrada de Ferro Noroeste do Brasil
- Rede de Viação Paraná Santa Catarina
- Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina

Na década de 1960, tem início o processo de estagnação da indústria ferroviária, quando o governo brasileiro decide priorizar o transporte rodoviário que, mesmo sendo mais oneroso em longo prazo, exigia investimentos iniciais menores. Com diversos ramais deficitários a Rede Ferroviária iniciou um programa de erradicação de ramais antieconômicos, ocasionando uma eliminação maciça de linhas durante a década de 1960. As ferrovias passam então a atender prioritariamente o escoamento de produção em detrimento do transporte de passageiros.

Em 1966, a direção da Rede Ferroviária decidiu criar as Gerências Regionais, promovendo uma descentralização administrativa de suas diversas malhas. Em 1969, objetivando a redução de despesas e facilitar a padronização e o intercâmbio de equipamentos e serviços, a RFFSA simplificou sua estrutura, agrupando as ferrovias que a compunham em quatro Sistemas Regionais: Nordeste, Centro, Centro–Sul e Sul, com sedes em Recife, Rio de Janeiro, São Paulo e Porto Alegre, respectivamente. Logo após, nova mudança é realizada transformando as diversas ferrovias em Divisões Operacionais. Em 1976 foram criadas seis Superintendências Regionais, na tentativa de dar maior agilidade ao sistema com a descentralização de sua administração.

Mais tarde, adotando o plano de modernização e reformulação administrativa da década de 1990, a RFFSA foi redividida passando a compor 12 Superintendências Regionais, sediadas nos seguintes locais: São Luís, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Campos, Bauru, São Paulo, Juiz de Fora, Curitiba, Porto Alegre e Tubarão. As malhas localizadas nos grandes centros e destinadas ao transporte de massa foram transferidas para os governos estaduais, sendo algumas posteriormente privatizadas.

Em 1992 a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização (PND), ensejando estudos, promovidos pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, que recomendaram a transferência dos serviços de transporte ferroviário de carga para o setor privado. Essa transferência foi efetivada no período 1996 a 1998, de acordo com o modelo que estabeleceu a segmentação do sistema ferroviário em seis malhas regionais, resultando na concessão por parte da União, pelo período de 30 anos, mediante licitação, e o arrendamento, por igual prazo, dos ativos operacionais da RFFSA aos novos concessionários. Em dezembro 1998, após a incorporação da Ferrovia Paulista S.A. - FEPASA à RFFSA, esse trecho também foi privatizado.

Com base na Lei 8.987/1995 (Lei das Concessões) se iniciou o processo de desestatização da RFFSA. A transferência ao setor privado foi efetivada no período 1996 a 1998,

de acordo com o modelo que estabeleceu a segmentação do sistema ferroviário em seis malhas regionais (abaixo descritas), sua concessão pela União por 30 anos, mediante licitação, e o arrendamento, por igual prazo, dos ativos operacionais da RFFSA aos novos concessionários. Em 1998, houve a incorporação da Ferrovia Paulista S.A. - FEPASA à RFFSA, ao que se seguiu, em dezembro desse ano, a privatização daquela malha.

- 1. Estrada de Ferro Tereza Cristina
- 2. Malha Centro-Leste
- 3. Malha Nordeste
- 4. Malha Oeste
- 5. Malha Sudeste
- 6. Malha Sul

As estações, em sua maioria, foram fechadas por não serem necessárias à operação ferroviária do transporte de cargas. Este fato gerou um processo de deterioração dos prédios, que, abandonados, passaram a ser depredados e pilhados, o que representa uma séria e constante ameaça ao desaparecimento de importantes exemplares do Patrimônio Ferroviário.

A RFFSA foi dissolvida de acordo com o estabelecido no Decreto nº 3.277, de 7 de dezembro de 1999, alterado pelos Decretos nº 4.109, de 30 de janeiro de 2002, nº 4.839, de 12 de setembro de 2003, e nº 5.103, de 11 de junho de 2004.

Sua liquidação, iniciada em 17 de dezembro de 1999, por deliberação da Assembléia Geral dos Acionistas, foi conduzida sob responsabilidade de uma Comissão de Liquidação, com o seu processo de liquidação supervisionado pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, através do Departamento de Extinção e Liquidação – DELIQ.

Tal processo de liquidação da RFFSA implicou na realização dos ativos não operacionais e no pagamento de passivos. Os ativos operacionais (infra-estrutura, locomotivas, vagões e outros bens vinculados à operação ferroviária) foram arrendados às concessionárias operadoras das ferrovias, Companhia Ferroviária do Nordeste - CFN, Ferrovia Centro Atlântica – FCA, MRS Logística S.A., Ferrovia Bandeirantes – Ferroban, Ferrovia Novoeste S.A., América Latina Logística – ALL, Ferrovia Tereza Cristina S.A., competindo a RFFSA a fiscalização dos ativos arrendados.

Com a edição da Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007, regulamentada pelo Decreto Nº 6.018 de 22/01/2007 e sancionada pela Lei Nº 11.483, a RFFSA foi extinta. Esta mesma lei institui a figura do Inventariante e define que os bens, direitos e obrigações da extinta Rede entrarão em processo de inventariamento.

O Decreto Nº 6.018/2007 define as atribuições do Inventariante e como se dará o processo de inventariança e transferência dos bens, direitos e obrigações.

O Decreto Nº 6.769 de 10 de fevereiro de 2009 dá nova redação ao artigo 7º do Decreto Nº 6.018 de 22 de janeiro de 2007 e acrescenta dois novos parágrafos que diretamente

dizem respeito às atribuições do IPHAN. São eles:

§ 10 O uso dos bens imóveis cedidos ao IPHAN poderá ser compartilhado com outros órgãos e entidades da administração pública federal.

§ 20 O IPHAN poderá solicitar a cessão de bens imóveis de valor artístico, histórico e cultural para a utilização por parte de outros órgãos e entidades públicos ou privados com o objetivo de perpetuar a memória ferroviária e contribuir para o desenvolvimento da cultura e do turismo.

3.2. O PRESERVE ⁵

Em 1980 foi criado no âmbito do Ministério dos Transportes o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico dos Transportes - Preserve - formalmente instituído em 1983. Este programa teve como objetivo preservar o "acervo histórico da evolução tecnológica dos meios de transportes no Brasil, especialmente as atividades de localização e identificação de documentos e peças de valor histórico e artístico e as de promoção da recuperação e restauração de material e construções para a memória do Setor". 6

As entidades participantes do programa eram, inicialmente, a Secretaria Geral do Ministério dos Transportes, a RFFSA e suas subsidiárias - o Departamento Nacional de Estradas e Rodagem - DNER e o ECEX; a Superintendência Nacional da Marinha Mercante - SUNAMAN e empresas a ela vinculadas; a Petrobras e suas controladas; o Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes - GEIPOT ; e a Empresa Brasileira de Trens Urbanos - EBTU. 7

Em 1981 iniciou-se um projeto-piloto do Preserve na RFFSA, cujos resultados traduziramse na criação e no implemento de centros e núcleos de preservação e história ferroviária em localidades do Nordeste, Sudeste e Sul do país. 8

Os Centros de Preservação da História Ferroviária foram constituídos de Acervo Museológico e Documentação e instalados em Estações Ferroviárias singulares e importantes para a operação ferroviária.

Possivelmente como um desdobramento do sucesso desse programa, a RFFSA integraria à sua estrutura, em 1984, um setor específico para as atividades de preservação e difusão do seu patrimônio histórico, o Setor de Patrimônio Histórico Ferroviário da RFFSA (PRESERFE). Uma importante iniciativa nessa área foi a abertura, também em 1984, do Museu do Trem nas antigas instalações da Oficina do Engenho de Dentro.

Os esforços de preservação e difusão realizados pelo PRESERFE priorizaram, compreensivelmente, o imenso acervo dos imóveis, material rodante e equipamentos com valor histórico e cultural. O setor e o Museu do Trem, a ele subordinado, acolheram ainda exemplares de antigos documentos e obras impressas.

^{5 -} Informações retiradas de "Estudo sobre as ferrovias vinculadas à Rede Ferroviária Federal nos estados do Rio de Janeiro e do Espírito Santo - inventário de bens móveis e imóveis", coord. Sergio Santos Morais, IPHAN 2004, p. 100-101.
6 - Portaria nº 126, de 01/02/1983, apud idem, ibidem, p. 60.
7 - Cf. anexo "Programa de Preservação do Patrimônio Histórico e Artístico do Ministério dos Transportes", em idem, ibidem, p. 71-72

Quanto ao Acervo Documental – bibliográfico (periódicos e livros especializados, língua estrangeira, obras raras e especiais) e arquivístico – o mesmo se divide conforme se constituía a estrutura organizacional da RFFSA, sendo que os acervos foram centralizados nas sedes das Superintendências Regionais da RFFSA e na Administração Geral no Rio de Janeiro. A divisão dos acervos está baseada nas seguintes categorias:

- Patrimonial (mapotecas, relatórios técnicos, documentação corrente relativa aos imóveis
- desapropriações, vendas, cessões de uso, processos de reintegração de posse, termos de permissão de uso, laudos de avaliação, etc.);
- Jurídico (documentação relativa a processos judiciais trabalhistas e civis) e;
- Administrativo (recursos humanos e contabilidade dossiê de pessoal, carteiras de trabalho, documentos administrativos e financeiros, tais como recolhimento de encargos, notas fiscais de movimentação de cargas, etc.).

Alguns centros e núcleos de preservação e história ferroviária foram desativados ao longo do processo de liquidação da RFFSA e as atividades transferidas para os Municípios e entidades privadas, conforme o interesse no recebimento e gestão dos acervos.

De acordo com o Decreto nº 6.018/2007 e a Lei nº 11.483/200, cabe ao IPHAN "receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA" incluídos "os convênios firmados com entidades de direito público ou privado que tenham por objeto a exploração e administração de museus ferroviários e de outros bens de interesse artístico, histórico e cultural".

Cabe ressaltar que, apesar das iniciativas implementadas pela RFFSA para preservação do Patrimônio Cultural Ferroviário, o mesmo possui acepção mais ampla, que antecede em um século à criação da RFFSA, sendo necessário avaliar o universo dos bens móveis para além dos já valorados pela Rede Ferroviária Federal S.A.

Em 1980 foi criado no âmbito do Ministério dos Transportes o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico dos Transportes — Preserve — formalmente instituído em 1983. Este programa teve como objetivo preservar o "acervo histórico da evolução tecnológica dos meios de transportes no Brasil, especialmente as atividades de localização e identificação de documentos e peças de valor histórico e artístico e as de promoção da recuperação e restauração de material e construções para a memória do Setor".

As entidades participantes do programa eram, inicialmente, a Secretaria Geral do Ministério dos Transportes, a RFFSA e suas subsidiárias - o Departamento Nacional de Estradas e Rodagem - DNER e o ECEX?; a Superintendência Nacional da Marinha Mercante - SUNAMAN e empresas a ela vinculadas; a Petrobras e suas controladas; o Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes - GEIPOT; e a Empresa Brasileira de Trens Urbanos - EBTU.

Em 1981 iniciou-se um projeto-piloto do Preserve na RFFSA, cujos resultados traduziramse na criação e no implemento de centros e núcleos de preservação e história ferroviária em localidades do Nordeste, Sudeste e Sul do país.

Os Centros de Preservação da História Ferroviária foram constituídos de Acervo Museológico e Documentação e instalados em Estações Ferroviárias singulares e importantes para a operação ferroviária.

Possivelmente como um desdobramento do sucesso desse programa, a RFFSA integraria à sua estrutura, em 1984, um setor específico para as atividades de preservação e difusão do seu patrimônio histórico, o Setor de Patrimônio Histórico Ferroviário da RFFSA (PRESERFE). Uma importante iniciativa nessa área foi a abertura, também em 1984, do Museu do Trem nas antigas instalações da Oficina do Engenho de Dentro.

Os esforços de preservação e difusão realizados pelo PRESERFE priorizaram, compreensivelmente, o imenso acervo dos imóveis, material rodante e equipamentos com valor histórico e cultural. O setor e o Museu do Trem, a ele subordinado, acolheram ainda exemplares de antigos documentos e obras impressas.

Quanto ao Acervo Documental – bibliográfico (periódicos e livros especializados, língua estrangeira, obras raras e especiais) e arquivístico – o mesmo se divide conforme se constituía a estrutura organizacional da RFFSA, sendo que os acervos foram centralizados nas sedes das Superintendências Regionais da RFFSA e na Administração Geral no Rio de Janeiro. A divisão dos acervos está baseada nas seguintes categorias:

- Patrimonial (mapotecas, relatórios técnicos, documentação corrente relativa aos imóveis
- desapropriações, vendas, cessões de uso, processos de reintegração de posse, termos de permissão de uso, laudos de avaliação, etc.);
- Jurídico (documentação relativa a processos judiciais trabalhistas e civis) e;
- Administrativo (recursos humanos e contabilidade dossiê de pessoal, carteiras de trabalho, documentos administrativos e financeiros, tais como recolhimento de encargos, notas fiscais de movimentação de cargas, etc.).

Alguns centros e núcleos de preservação e história ferroviária foram desativados ao longo do processo de liquidação da RFFSA e as atividades transferidas para os Municípios e entidades privadas, conforme o interesse no recebimento e gestão dos acervos.

De acordo com o Decreto nº 6.018/2007 e a Lei nº 11.483/200, cabe ao IPHAN "receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA" incluídos "os convênios firmados com entidades de direito público ou privado que tenham por objeto a exploração e administração de museus ferroviários e de outros bens de interesse artístico, histórico e cultural".

Cabe ressaltar que, apesar das iniciativas implementadas pela RFFSA para preservação do Patrimônio Cultural Ferroviário, o mesmo possui acepção mais ampla, que antecede em um século à criação da RFFSA, sendo necessário avaliar o universo dos bens móveis para além dos já valorados pela Rede Ferroviária Federal S.A.



4.0 IPHAN e o Patrimônio Cultural Ferroviário

4.1. PRINCIPAIS ASPECTOS LEGAIS

O Patrimônio Cultural Brasileiro é objeto de proteção nas suas mais diferentes manifestações, materiais ou imateriais, abrangendo desde conjuntos arquitetônicos até pequenos sítios ou imóveis isolados, manifestações culturais diversas e memórias de seus manifestantes.

Nesse âmbito, o Patrimônio Ferroviário, além de ancorar-se na Constituição Federal para sua proteção, também se apóia na Lei 11.483, de 31 de maio de 2007 e nos Decretos 6.018/2007 alterado pelo 6.769/2009. Abaixo seguem os principais pontos dos citados instrumentos legais que balizam a atuação do IPHAN na proteção ao Patrimônio Ferroviário.

Constituição Federal do Brasil:

Art. 216. (...)

§ 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** (grifo nosso).

Lei Nº 11.483, de 31 de maio de 2007:

Art. 90. Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber a 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 (grifo nosso).

§ 10 Caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário.

§ 20 A preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante:

I - construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos;

II - conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA.

§ 30 As atividades previstas no § 20 deste artigo serão financiadas, dentre outras formas, por meio de recursos captados e canalizados pelo Programa Nacional de Apoio à Cultura - PRONAC, instituído pela Lei no 8.313, de 23 de dezembro de 1991.

Decreto Nº 6.018, de 22 de janeiro de 2007:

Art. 50 Durante o processo de inventariança serão transferidos:

(...)

IV - ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN:

a) os bens móveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA; e

b) os convênios firmados com entidades de direito público ou privado que tenham por objeto a exploração e administração de museus ferroviários e de outros bens de interesse artístico, histórico e cultural;

Decreto Nº 6.769, de 10 de fevereiro de 2009:

Art. 90. O IPHAN deverá solicitar ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão a cessão dos bens imóveis que sejam do seu interesse, tendo em vista o cumprimento do disposto no art. 9º da Lei no. 11.483, de 2007.

§ 1º O uso dos bens móveis cedidos ao IPHAN poderá ser compartilhado com outros órgãos e entidades da administração pública federal.

§ 20 O IPHAN poderá solicitar a cessão de bens imóveis de valor artístico, histórico e cultural para a utilização por parte de outros órgãos e entidades públicos ou privados com o objetivo de perpetuar a memória ferroviária e contribuir para o desenvolvimento da cultura e do turismo.

4.2. O PAPEL DO IPHAN

O papel do IPHAN é especificado pelo Art. 9º da Lei 11.483/2007 como sendo "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" (grifo nosso).

a) Natureza dos bens que o IPHAN receberá:

Os bens a serem recebidos pelo IPHAN podem ser classificados em móveis e imóveis.

Os bens móveis podem dividir-se em operacionais e não-operacionais, sendo que destes últimos, aqueles de valor histórico, artístico e cultural serão transferidos ao IPHAN diretamente pela Inventariança da extinta RFFSA (inciso IV, do art. 5°, Decreto 6.018/207).

No âmbito dos bens móveis considera-se também o acervo documental que engloba o acervo arquivístico, o acervo bibliográfico (periódicos e livros especializados, língua estrangeira, obras raras e especiais) e o acervo arquivístico especial (fotografias, plantas, mapas, desenhos).

Já os bens móveis operacionais são transferidos ao DNIT, e caso o IPHAN declare seu valor cultural poderá solicitá-los ao DNIT, desde que garantida a sua operacionalidade.

Quanto aos bens imóveis é possível classificá-los também em operacionais e não-operacionais.

Os bens imóveis operacionais também são transferidos ao DNIT, assim como os bens móveis, e caso o IPHAN declare seu valor cultural há a previsão de estabelecer-se um instrumento de gestão compartilhada para uso ferroviário.

Por sua vez, os bens imóveis não-operacionais são transferidos da Inventariança da extinta RFFSA para a Secretaria do Patrimônio da União (SPU), e caso o IPHAN declare seu valor histórico, artístico e cultural deverá solicitar sua cessão à SPU.

b) As atribuições administrativas imbuídas ao IPHAN são:

Definir critérios de valoração para os bens do Patrimônio Cultural Ferroviário;

Declarar o valor histórico, artístico e cultural dos bens da extinta RFFSA quando assim os entender, sendo o único ente competente para fazer tal declaração;

Fazer a gestão dos bens da extinta RFFSA declarados como de valor histórico, artístico e cultural pelo IPHAN, vinculada à preservação da "memória ferroviária";

Possui a legitimidade imediata para medidas de proteção e conservação;

Implantar planos de preservação de acervos documentais.

4.2.3. ATRIBUIÇÃO DE VALOR

"Ao longo dos anos vem se modificando o conceito de monumento histórico, que deixa de ser encarado como coisa monumental, extraordinariamente rica e imponente, e passa a ser encarado também sob os prismas social e econômico, porquanto se trata de um marco de cultura, em que tais fatores responderam por sua edificação e permanência. Passa-se então a entender um monumento como algo que represente caracteristicamente a cultura do povo de uma região, num determinado período da História. Neste sentido, monumento pode ser tanto uma deslumbrante catedral, quanto uma simples e rústica casa de taipa. O valor real é a importância histórica e cultural e não a riqueza que ostenta em seus adornos." ⁹

A preservação da Memória Ferroviária, preponderante "cultura do povo de uma região", deve ser entendida com suas especificidades, importância local e visão de rede cultural.

A preservação desse patrimônio, que integra o Patrimônio Industrial Brasileiro e com isso carrega suas peculiaridades, pressupõe conceitos individualizados e coerentes com cada realidade. O Iphan, após passar por algumas mudanças de paradigmas, hoje possui uma nova visão sobre as formas de proteção, e dentro desse contexto, insere-se o Patrimônio Ferroviário. Considerando a representatividade destes bens em âmbito local e/ou regional, e a forte presença do "Trem" na memória e imaginário da população, o IPHAN vem estudando formas de proteção diferenciadas para esse universo, definindo critérios para atribuição de valor cultural aos bens desse conjunto. Tais critérios encontram-se especificados na Portaria IPHAN xxxx de xx de xxxxxxx de 2010 (Anexo I), e além dos ali especificados, considera-se como critérios de valoração:

- I. O valor universal do Patrimônio Cultural Ferroviário como representante de atividades históricas, principalmente aquelas referentes à Era Industrial, na qual esse patrimônio se insere;
- II. A representatividade do Patrimônio Cultural Ferroviário nos processos de ocupação do território, na implantação das cidades, na industrialização, nos fluxos migratórios e nas transformações sociais, econômicas e culturais decorrentes da

implantação das redes ferroviárias e no processo de transmissão de informações;

III. A qualidade de tipologias, sítios e paisagens, que apresentam um valor particular deste patrimônio. Para tanto devem ser considerados o caráter de antiguidade, pioneirismo, exemplaridade ou singularidade;

IV. Os valores intrínsecos aos próprios sítios, estruturas, elementos construtivos, equipamentos, paisagem, documentação e registros intangíveis contidos na memória dos homens e das suas tradições;

V. O valor simbólico e social imbuído no Patrimônio Cultural Ferroviário, como parte do registro da vida de homens e mulheres comuns, e que, como tal, conferelhes um importante sentido identitário;

VI. O caráter de "sistema" e "rede" dos bens ferroviários, configurando-se num patrimônio cultural amplo e diversificado, que forma um todo organizado, isto é, um conjunto de elementos interconectados.

No que tange à Lei 11.483/2007, entende-se que esta estabeleceu um novo instrumento de proteção aplicável aos bens do Patrimônio Cultural Ferroviário, que difere do tombamento – instituído pelo Decreto-Lei 25/1937.

Podemos citar como principais características deste novo instrumento de proteção:

- O instrumento pressupõe uma forma especial de acautelamento e proteção para o acervo de bens oriundos da extinta RFFSA;
- Visa à preservação da "Memória Ferroviária", cujos elementos constitutivos estão explicitados na Lei 11.783/2007, em seu artigo 9°;
- Necessita de manifestação administrativa fundamentada instrução com Parecer Técnico declarando valor histórico, artístico e cultural ao(s) bem(ns);
- Define que um bem valorado já está protegido, possibilita a declaração de valor provisória;
- Estabelece a indisponibilidade do acervo (bens públicos de uso especial);
- Necessita de ação conjunta e coordenada com os demais entes públicos que integram a Federação brasileira, adotando todas as medidas, atividades e iniciativas, possíveis, e em direito permitidas, que se mostrem adequadas e factíveis de serem executadas, visando à conservação e preservação da "Memória Ferroviária";
- Independe da prática do ato administrativo de tombamento, sendo que ambos os instrumentos podem ser aplicados sobre um mesmo bem.

Para que seja possível fazer-se a necessária distinção entre a Lei 11.483/2007 e o Decreto-Lei 25/1937, impede diferenciar-se declaração de valor cultural e tombamento.

O primeiro é instrumento novo colocado pela Lei nº 11.483/2007, que visa proteger e salvaguardar o Patrimônio Cultural Ferroviário, através da preservação da Memória

Ferroviária, diferindo do tombamento nos seguintes aspectos:

- Será feita a inscrição dos bens na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, conforme Portaria xx, de xx de xxxxxx de 2010;
- O procedimento administrativo para instrução do processo compreende a elaboração de parecer técnico justificando a valoração atribuída;
- Para que determinado bem integrem a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário deverá haver aprovação de sua inserção pela Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário;
- O intuito desta forma de proteção é propiciar a utilização e apropriação desses bens por parte da sociedade, que deverá dar-lhe uso compatível e poderá fazer neles alterações que se harmonizem com sua função, características arquitetônicas e preservação;
- É aplicável somente aos bens oriundos da extinta RFFSA;
- O IPHAN pede a cessão, dos bens **imóvei**s a que atribuir valor histórico, artístico e cultural, à SPU, quando se tratar de bens não-operacionais, e ao DNIT, quando se tratar de bens operacionais, neste caso deverá ser garantido o uso compartilhado;
- O IPHAN fica com a propriedade dos bens **móveis** a que atribuir valor histórico, artístico e cultural, devendo garantir sua operacionalidade, se operacionais.

Já em se tratando de tombamento, instrumento instituído pelo Decreto-Lei nº 25/1937 visando à proteção e salvaguarda dos bens, podemos citar algumas características:

- Será feita a inscrição dos bens considerados como Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, em Livros do Tombo específicos: Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico, Livro do Tombo de Belas Artes, Livro do Tombo Histórico, Livro do Tombo de Artes Aplicadas;
- O processo deverá ser instruído com estudo aprofundado sobre o tema, contextualização histórica, apresentação do objeto e justificativa fundamentada, conforme Portaria nº 11 do IPHAN;
- Os bens podem receber tombamento provisório anteriormente ao tombamento definitivo, que só ocorre após a obtenção de parecer favorável do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural, órgão colegiado que irá analisar processo e aprovar ou não o tombamento do(s) bem(ns);
- É aplicável a bens públicos e particulares;
- O IPHAN não fica com a propriedade dos bens por tê-los tombado.



5. O ACERVO ORIUNDO DA REDE FERROVIÁRIA S.A - RFFSA

Os bens que integram o Patrimônio Ferroviário são divididos em operacionais ¹⁰ ou nãooperacionais, e em bens móveis e imóveis, conforme exemplificado abaixo.

5.1. BENS MÓVEIS

São considerados bens móveis:

5.1.1. Bens móveis não-operacionais:

- Aproximadamente 15.000 itens integrantes do PRESERVE e demais bens que o IPHAN declarar portadores de valor histórico, artístico e cultural;
- Os bens móveis de valor histórico, artístico e cultural serão **transferidos** ¹¹ ao IPHAN diretamente pela Inventariança da extinta RFFSA.

5.1.2. Bens móveis operacionais:

- Transferidos ao DNIT pela Inventariança da extinta RFFSA;
- Caso o IPHAN declare seu valor cultural poderá solicitá-los ao DNIT, sempre garantindo sua operacionalidade.

5.1.3. ACERVO DOCUMENTAL:

• Os acervos arquivísticos e bibliográficos serão transferidos ao IPHAN diretamente pela Inventariança da extinta RFFSA.

Os bens móveis podem ser:

Material Rodante – Locomotivas, carros de passageiro, carro-restaurante, vagões de carga, autos de linha, guindastes etc;

Acervo Documental – Bibliográfico, arquivístico, fotográfico, mapoteca, livros de escrituras, etc;

Acervo Museológico;

Mobiliário, relógios, sinos etc.

5.1.4. Transferência de bens móveis

Serão transferidos ao IPHAN **a propriedade** dos bens móveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA e os convênios firmados com entidades de direito público ou privado que tenham por objeto a exploração e administração de museus ferroviários e de outras entidades de interesse artístico, histórico e cultural.

Decreto Nº 6.018, de 22 de janeiro de 2007:

Art. 50 Durante o processo de inventariança serão transferidos:

(...)

IV - ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN:

a) os bens móveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA; e

b) os convênios firmados com entidades de direito público ou privado que tenham por objeto a exploração e administração de museus ferroviários e de outros bens de interesse artístico, histórico e cultural; (...)

Lei Nº 11.483, de 31 de maio de 2007:

Art. 90 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.

§ 10 Caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário.

5.1.5. RECEBIMENTO DOS BENS MÓVEIS DA EXTINTA RFFSA PELO IPHAN

5.1.5.1. Bens móveis não-operacionais ou integrantes do PRESERVE:

Termo de Transferência

- Feito pela Inventariança da extinta RFFSA para o IPHAN quando os bens forem provenientes do PRESERVE;
- Feito pela Inventariança da extinta RFFSA para o IPHAN quando este declarar valor histórico, artístico e cultural aos bens e os solicitar;

• Feito pelo DNIT para o IPHAN quando os bens já tiverem sido transferidos àquela autarquia pela Inventariança da extinta RFFSA e o IPHAN os declarar como de valor histórico, artístico e cultural.

5.1.5.2. Bens móveis operacionais:

Termo de Cooperação

• Feito pelo DNIT para o IPHAN quando os bens já tiverem sido transferidos àquela autarquia pela Inventariança da extinta RFFSA e o IPHAN os declarar como de valor histórico, artístico e cultural, incluindo ou não um terceiro, tais como Prefeitura, Estado, etc.

5.1.6. DESTINAÇÃO DOS BENS MÓVEIS DA EXTINTA RFFSA TRANSFERIDOS AO IPHAN

5.1.6.1. Bens móveis não-operacionais ou integrantes do PRESERVE:

Termo de Cooperação Técnica ou Termo de Cessão de Bens Móveis

• Feito entre IPHAN e o ente público interessado em gerir o bem dando-lhe uso compatível com a preservação da Memória Ferroviária.

Termo de Ajuste de Conduta ou Termo de Compromisso

• Feito pelo IPHAN, podendo ter a interveniência do Ministério Público, com os demais envolvidos.

5.1.6.2. Bens móveis operacionais:

Termo de Compromisso

• Feito entre DNIT, IPHAN e o interessado em gerir o bem dando-lhe uso compatível com a preservação da Memória Ferroviária, quando os bens já tiverem sido transferidos àquela autarquia pela Inventariança da extinta RFFSA e o IPHAN os declarar como de valor histórico, artístico e cultural.

Termo de Cooperação Técnica

• Feito pelo DNIT, com interveniência do IPHAN, e o interessado em gerir o bem, quando os bens já tiverem sido transferidos àquela autarquia pela Inventariança da extinta RFFSA e o IPHAN os declarar como de valor histórico, artístico e cultural.

5.2. Bens Imóveis

São considerados bens imóveis:

5.2.1. Bens imóveis operacionais:

- Transferidos da Inventariança da extinta RFFSA para o DNIT que fazem parte de contrato de concessão;
- Caso o IPHAN declare seu valor cultural há previsão de instrumento de gestão compartilhada para uso ferroviário.

5.2.2. BENS IMÓVEIS NÃO-OPERACIONAIS:

- Transferidos da Inventariança da extinta RFFSA para a SPU;
- Caso o IPHAN declare seu valor histórico, artístico e cultural e o(s) requisite, conforme previsto no artigo 21 da Lei 11.483/2007, a SPU fará cessão ¹² do(s) bem(s) para o IPHAN.

Os bens imóveis podem ser:

Obras de arte - pontes, viadutos, túneis, etc.;

Pátios, estações, glebas, leitos ferroviários, casas de agente, casas de turma, vilas, etc.;

5.2.3. RECEBIMENTO DE BENS IMÓVEIS

Serão transferidos à SPU os bens imóveis não-operacionais da extinta RFFSA, exceto os necessários à expansão do transporte ferroviário.

Serão transferidos ao DNIT os imóveis operacionais da extinta RFFSA.

Lei Nº 11.483, de 31 de maio de 2007:

Art. 20. A partir de 22 de janeiro de 2007:

I - (...);

II - os bens imóveis da extinta RFFSA ficam transferidos para a União, ressalvado o disposto nos incisos I e IV do caput do art. 80 desta Lei.

(...)

Art. 80 Ficam transferidos ao Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT:

I - a propriedade dos bens móveis e imóveis operacionais da extinta RFFSA;

II - os bens móveis não-operacionais utilizados pela
 Administração Geral e Escritórios Regionais da extinta

RFFSA, ressalvados aqueles necessários às atividades da Inventariança; e

III - os demais bens móveis não-operacionais, incluindo trilhos, material rodante, peças, partes e componentes, almoxarifados e sucatas, que não tenham sido destinados a outros fins, com base nos demais dispositivos desta Lei.

IV - os bens imóveis não operacionais, com finalidade de constituir reserva técnica necessária à expansão e ao aumento da capacidade de prestação do serviço público de transporte ferroviário, ressalvados os destinados ao FC, devendo a vocação logística desses imóveis ser avaliada em conjunto pelo Ministério dos Transportes e pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, conforme dispuser ato do Presidente da República. (Incluído pela Lei nº 11.772, de 2008)

(...)

Art. 21. A União, por intermédio do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, poderá, na forma do regulamento, formalizar termos de entrega ou cessão provisórios de bens imóveis não-operacionais oriundos da extinta RFFSA, excetuados aqueles destinados ao FC, previstos no inciso II do caput do art. 60 desta Lei, aos órgãos e entidades da administração pública direta e indireta da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, promovendo a sua substituição por instrumentos definitivos. (grifo nosso)

Decreto Nº 6.018, de 22 de janeiro de 2007:

Art. 6o. Os termos de entrega ou cessão provisórios previstos no art. 21 da Lei no 11.483, de 2007, serão formalizados quando houver urgência na entrega em razão da necessidade de proteção ou manutenção do imóvel, regularização dominial ou interesse público. (Redação dada pelo Decreto nº 6.769, de 2009).

§ 10 A formalização referida no caput será feita com base em ato fundamentado da autoridade competente, e o instrumento deverá conter cláusula resolutiva para o caso de necessidade ou interesse público superveniente.

§ 20 Após a celebração do termo de entrega provisório, o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão adotará as providências necessárias à substituição por instrumento definitivo.

§ 30 Fica autorizada a substituição dos contratos de utilização de imóveis não-operacionais oriundos da extinta RFFSA, celebrados com órgãos e entidades públicas federais, estaduais, do Distrito Federal e municipais, por termos de entrega ou contratos de cessão de uso, mantendo-se as condições originalmente pactuadas.

§ 40 Fica autorizada a substituição dos contratos de utilização de imóveis não-operacionais oriundos da extinta RFFSA, celebrados com particulares, por contratos de cessão de uso, mantendo-se as condições originalmente pactuadas, quando não colidirem com os interesses da União ou com as normas vigentes.

§ 50 O Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão adotará providências para regularização fundiária, urbanística e ambiental e a destinação dos imóveis não-operacionais de que trata este Decreto, excetuando-se aqueles previstos no § 2º do art. 6º da Medida Provisória nº 353, de 2007,, podendo, para tanto, celebrar contrato de prestação de serviços técnicos especializados.

5.2.4. RECEBIMENTO DOS BENS IMÓVEIS DA EXTINTA RFFSA PELO IPHAN

5.2.4.1. Bens imóveis não-operacionais:

Termo de Guarda Provisória

- Feito pela SPU a órgãos e entidades da administração pública direta e indireta da própria União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nos quais o IPHAN se inclui, quando houver risco eminente;
- Instrumento mais precário que a cessão provisória e só permite a guarda do bem e realização de obras emergenciais, não permite a utilização do bem, nem o repasse do uso.

Termo de Cessão Provisória (art. 6º do Decreto nº 6.018, de 2007)

- Feito pela SPU a órgãos e entidades da administração pública direta e indireta da própria União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas quais o IPHAN se inclui;
- Urgência na entrega em razão da necessidade de proteção ou manutenção do imóvel, regularização dominial ou interesse público;
- Ato fundamentado da autoridade competente (Ministro do Planejamento, Orçamento e Gestão);
- Previsão de cláusula resolutiva para o caso de necessidade ou interesse público superveniente;

• Posterior substituição por instrumento definitivo (cessão definitiva).

Termo de Cessão Definitiva

• Feito pela SPU posteriormente à cessão provisória, assim que o imóvel estiver incorporado ao Patrimônio da União.

5.2.4.2. Bens imóveis operacionais:

Termo de Compromisso (art. 9°, ∫ 1° da Lei 11.483/2007)

• Feito entre IPHAN e DNIT, visando promover o compartilhamento para uso ferroviário, incluindo ou não um terceiro, tais como Prefeitura, Estado, etc.

Termo de Cessão Provisória

• Bens imóveis não utilizados pelas concessionárias ou pelo DNIT são passíveis de desoperacionalização e consequente devolução à União (SPU), que então poderá cedê-los ao IPHAN, se este assim solicitar.

Termo de Ajuste de Conduta

• Feito pelo IPHAN e DNIT, podendo ter a interveniência do Ministério Público, com os demais envolvidos.

5.2.5. DESTINAÇÃO DOS BENS DA EXTINTA RFFSA RECEBIDOS PELO IPHAN

5.2.5.1. Bens imóveis não-operacionais:

Termo de Cooperação Técnica

• Feito pelo IPHAN com o ente público interessado em gerir o bem, dando-lhe uso compatível com a preservação da Memória Ferroviária.

Termo de Compromisso

• Feito pelo IPHAN com o ente público interessado em gerir o bem, dando-lhe uso compatível com a preservação da Memória Ferroviária.

Termo de Ajuste de Conduta

• Feito pelo IPHAN, podendo ter a interveniência do Ministério Público com os demais envolvidos.

5.2.5.2. BENS IMÓVEIS OPERACIONAIS:

Termo de Cooperação Técnica

• Feito entre IPHAN e DNIT, com o ente público interessado em gerir o bem

dando-lhe uso compatível com a preservação da Memória Ferroviária.

Termo de Compromisso

• Feito pelo IPHAN e DNIT com o ente público interessado em gerir o bem dando-lhe uso compatível com a preservação da Memória Ferroviária.

Termo de Ajuste de Conduta

• Feito pelo IPHAN e DNIT, podendo ter a interveniência do Ministério Público, com os demais envolvidos.





6. Procedimentos Internos

Com o objetivo de estabelecer procedimentos internos padronizados, foram definidas algumas metodologias de trabalho relativas ao universo de bens do Patrimônio Ferroviário.

A idéia é facilitar o trâmite administrativo e burocrático, assim como o entendimento com outras entidades e sociedade civil em geral, que busquem utilizar esse Patrimônio. Nesse contexto, são definidos diferentes âmbitos e estratégias de atuação.

Impende frisar que, quanto à abertura de processos no IPHAN, há basicamente três formas de iniciar-se:

I. Recebimento de pedido de informação da Secretaria do Patrimônio da União – SPU sobre existência de valor artístico, histórico e cultural em bens imóveis da extinta RFFSA ou recebimento de Termo de Transferência da Inventariança da extinta RFFSA, relativo aos bens móveis - **IPHAN é demandado**:

II. Recebimento de solicitação de entes interessados no uso dos bens da extinta RFFSA- IPHAN é demandado;

III. IPHAN classifica bens móveis (incluindo acervo documental, arquivistico, museológico) ou imóveis da extinta RFFSA como revestidos de valor histórico, artístico e cultural ou como passível de tombamento federal, através dos inventários ou avaliações pontuais - **IPHAN é demandante**;

Entende-se que é importante que o IPHAN estabeleça uma estratégia de atuação de forma a desempenhar com mais freqüência o papel de demandante do que o de demandado.

6.1. Trâmite de processos administrativos para cessão de bens imóveis

- 1. Abertura do processo na Superintendência;
- 2. Instrução do processo com no mínimo o parecer de valoração (ou não valoração) do(s) bem(ns), seguindo preferencialmente os modelosdispostos no Apêndice, informando o endereço completo do bem com NBP número de bem patrimonial, sempre que possível;
- 3. Informação sobre a futura destinação e uso do bem, apontando:
 - 3.1 se há ente interessado na utilização do(s) bem(s);

- 3.2 uso pleiteado;
- 3.3 proposta apresentada pelo ente interessado no uso do(s) bem(s), se houver;
- 3.4 existência de projeto (anexá-lo se existente);
- 3.5 existência de recursos para recuperação do(s) bem(ns), caso necessário;
- 3.6 termo de compromisso do ente interessado, encontrado no Apêndice, sempre que possível;
- 3.7 demais informações que julgarem pertinentes;
- 4. Encaminhamento do processo à CTPF para que esta encaminhe minuta de ofício à presidência do IPHAN para solicitação do bem para esta autarquia ou informação sobre o não valor cultural do(s) bem(ns);
- 5. O Gabinete da Presidência anexa ao processo cópia do ofício encaminhado à SPU, DNIT ou RFFSA, conforme o caso;
- 6. O processo volta para a CTPF e ali permaneceaté recebimento de resposta da SPU, DNIT ou RFFSA, que será anexada;
- 7. Conforme o caso, recebido o termo de cessão ao IPHAN, proveniente da SPU, este é anexado e submetido à análise jurídica;
- 8. Após a análise jurídica, Presidente assina o termo de cessão ao IPHAN;
- 9. CTPF informa à Superintendência sobre a assinatura do termo de cessão e solicita a minuta do Termo de Repasse ao interessado;
- 10 Superintendência encaminha à CTPF minuta de Termo para Repasse do(s) bem(ns) ao interessado conforme modelo no Apêndice e o processo é encaminhado para o setor jurídico para análise do Termo de Repasse;
- 11. Presidente assina o Termo de Repasse e o processo é encaminhado para a Superintendência para coleta de assinatura do interessado, providências cabíveis e conhecimento;
- 12. Superintendência encaminha cópia do Termo de Repasse assinado pelo interessado à CTPF para conhecimento e arquivamento;
- 13. O processo é arquivado na Superintendência após completo o trâmite.

6.2. Trâmite de processos administrativos para termos de transferência

- 1. Recebimento, na CTPF, do termo de transferência proveniente da Inventariança da extinta RFFSA;
- 2. Abertura de processo pelo DEPAM;
- 3. Instrução do processo com uma cópia do termo de transferência anexado;
- 4. Outras duas cópias do termo de transferência ficam arquivadas na CTPF;
- 5. Encaminhamento do processo com o termo de transferência à Superintendência correspondente à localização dos bens;
- 6. A Superintendência verifica os dados sobre os bens constantes do termo de transferência, ratificando a informação ou fazendo ressalvas;
- 7. Superintendência elabora parecer sobre o termo, informando:
 - 7.1 veracidade das informações itens conferem, itens faltantes (informar quais);
 - 7.2 se há ente interessado na utilização do(s) bem(s);
 - 7.3 uso pleiteado;
 - 7.4 proposta apresentada pelo ente interessado no uso do(s) bem(s), se houver;
 - 7.5 existência de projeto (anexá-lo se existente);
 - 7.6 existência de recursos para recuperação do(s) bem(s), caso necessário;
 - 7.7 termo de compromisso do ente interessado, também conforme modelo encaminhado, sempre que possível;
 - 7.8 demais informações que julgarem pertinentes;
- 8. Encaminhamento do processo à CTPF para que esta encaminhe os termos de transferência à presidência do IPHAN para assinatura, se tiver havido ratificação pela Superintendência;
- 9. Assinadas as três cópias do termo, presidência re-encaminha à CTPF;
- 10. A CTPF encaminha uma cópia do termo à Inventariança da extinta RFFSA, uma cópia é arquivada na CTPF e a outra cópia continua anexa ao processo;

- 11. Assinado o termo de transferência ao IPHAN, é elaborada minuta de instrumento repasse do(s) bem(ns) ao ente interessado ou providenciada sua renovação, caso já existente;
- 12. Presidente assina o Termo de Repasse e o processo é encaminhado para a Superintendência para coleta de assinatura do interessado, providências cabíveis e conhecimento;
- 13. Superintendência encaminha cópia do Termo de Repasse assinado pelo interessado à CTPF para conhecimento e arquivamento;
- 14. O processo é arquivado na Superintendência após completo o trâmite.



7. Legislação Aplicada

A legislação abaixo citada tem como objetivo encerrar o processo de liquidação da RFF-SA, visando sua extinção definitiva.

Principais instrumentos legais:

Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007

Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências.

Lei nº 11.483 de 31 de maio de 2007

Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências.

Decreto nº 6.018 de 22 de janeiro de 2007

Regulamenta a Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007, que dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências.

Lei nº 11.772, de 17 de setembro de 2008

Acrescenta e altera dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação; reestrutura a VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.; encerra o processo de liquidação e extingue a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT; altera as Leis nºs 9.060, de 14 de junho de 1995, 11.297, de 9 de maio de 2006 e 11.483, de 31 de maio de 2007; revoga a Lei no 6.346, de 6 de julho de 1976, e o inciso I do caput do art. 1º da Lei no 9.060, de 14 de junho de 1995; e dá outras providências.

Decreto nº 6.769 de 10 de fevereiro de 2009

Dá nova redação aos arts. 5°, 6° e 7° do Decreto n° 6.018, de 22 de janeiro de 2007, que regulamenta a Medida Provisória n° 353, de 22 de janeiro de 2007, convertida na Lei n° 11.483, de 31 de maio de 2007, que dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário e dá outras providências.



8. Atribuições e Responsabilidades

Com a extinção da RFFSA várias instituições passaram a ser responsáveis pelo seu espólio. Esses atores institucionais seguem os dispositivos legais editados, tais como a Lei 11.483/2007 e os Decretos 6.018/2007 e 6.769/2009. A seguir são elencados esses atores e algumas de suas atribuições:

8.1. Inventariança da extinta RFFSA

- I. Coordenação e supervisão do processo de inventariança (art. 4°, Lei 11.483/2007);
- II. Representar a União, na qualidade de sucessora da extinta RFFSA nos atos administrativos necessários à Inventariança, podendo também celebrar, prorrogar e rescindir contratos administrativos, convênios e outros instrumentos, quando houver interesse da administração;
- III. Praticar atos de gestão patrimonial, contábil, financeira e administrativa;
- IV. Apurar os direitos e obrigações, assim como relacionar documentos, livros contábeis, contratos e convênios da extinta RFFSA;
- V. Identificar, localizar e relacionar os bens móveis e imóveis, dando-lhes as destinações previstas em lei, podendo, para tanto, designar comissões específicas;
- VI. Transferir para o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão a documentação e as informações disponíveis referentes aos imóveis não operacionais oriundos da extinta RFFSA;
- VII. Rescindir os contratos de prestação de serviços que tenham por objeto a venda de bens móveis e imóveis da extinta RFFSA;
- VIII. Proceder ao encerramento dos registros da extinta RFFSA junto aos órgãos públicos federais, estaduais e municipais.

8.2. Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT

- I. Propriedade dos bens móveis e imóveis operacionais;
- II. Bens móveis não operacionais utilizados pela Administração Geral e Escritórios Regionais da extinta RFFSA, ressalvados os necessários às atividades da inventariança;

- III. Bens imóveis não operacionais, com finalidade de constituir reserva técnica necessária à expansão e ao aumento da capacidade de prestação do serviço público de transporte ferroviário, ressalvados os destinados ao Fundo Contingente FC (art. 8°, Lei 11.483/2007);
- IV. Manifestar-se, em situações específicas, quanto ao comprometimento da segurança ou da eficiência da operação ferroviária de destinações propostas para imóveis situados em faixa de domínio;
- V. Promover juntamente com a SPU a regularização dominial de imóveis híbridos, ou seja, aqueles cuja matrícula contenha parte operacional e parte não-operacional.

8.3. Ministério do Planejamento, Orçamento e

GESTÃO

- I. Tem o encargo de formalizar, quanto aos bens imóveis não operacionais, termos de entrega ou cessão provisórios aos órgãos e entidades da administração pública direta e indireta, promovendo a sua substituição por instrumentos definitivos;
- II. Propor diretrizes, normas e procedimentos para incorporação e destinação dos imóveis ao patrimônio da União;
- III. Monitorar e avaliar o andamento dos processos de incorporação e destinação dos imóveis da extinta RFFSA.
- IV. Indicar imóveis a serem vendidos, objetivando a integralização dos recursos destinados ao Fundo Contingente FC;
- V. Receber a documentação, as informações e a base de dados cadastrais sobre os bens imóveis não-operacionais oriundos da extinta RFFSA transferidos à União;
- VI. Promover a regularização fundiária, urbanística e ambiental dos imóveis não-operacionais, quando for o caso.

8.4. Superintendências Regionais do Patrimônio da

UNIÃO

I. Compete às Superintendências Regionais do Patrimônio da União executar as atividades de instrução dos processos de incorporação e destinação dos imóveis da extinta RFFSA, promovendo a devida articulação com os entes interessados na utilização desses bens, bem como, o controle dos imóveis transferidos e das destinações efetuadas.

8.5. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN

- I. Manifestar-se sobre o valor histórico, artístico e cultural dos imóveis provenientes da extinta RFFSA;
- II. Receber e administrar os bens móveis (inclusive o acervo documental) e imóveis de valor histórico, artístico e cultural oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção, solicitando a sua cessão ou doação à Secretaria do Patrimônio da União caso seja de interesse da autarquia efetuar a gestão patrimonial desses bens;
- III. Estabelecer parceiras com Prefeituras, com o Governo Estadual e entidades privadas, mediante convênio, para a implementação de projetos de preservação dos bens imóveis a ele cedidos ou doados;
- IV. Definir diretrizes, especificações técnicas, exigências e obrigações relativas a obras, serviços de restauração, conservação, reforma e manutenção de imóveis de valor histórico, artístico e cultural cedidos a terceiros, e exercer a fiscalização para cumprimento do que for estabelecido através de Termo de Cessão.

8.6. Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT

- I. Receber os contratos de arrendamento e demais informações necessárias às atividades de gestão dos referidos contratos, mediante termo específico a ser firmado com a Inventariança, dando ciência ao DNIT;
- II. Exercer fiscalização sobre os bens operacionais;
- III. Tem a responsabilidade concorrente pela execução do controle patrimonial e contábil dos bens operacionais recebidos pelo DNIT vinculados aos contratos de arrendamento.

8.7 Advocacia-Geral da União – AGU

- I. Prestar assessoramento jurídico necessário aos atos relativos ao processo de inventariança;
- II. Receber e administrar os arquivos e acervos documentais relativos às ações judiciais em que a extinta RFFSA seja autora, ré, assistente, opoente ou terceira interessada, que estejam tramitando em qualquer instância, inclusive aquelas em fase de execução, ressalvadas aquelas relativas aos empregados ativos da extinta empresa.

8.8. VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S/A

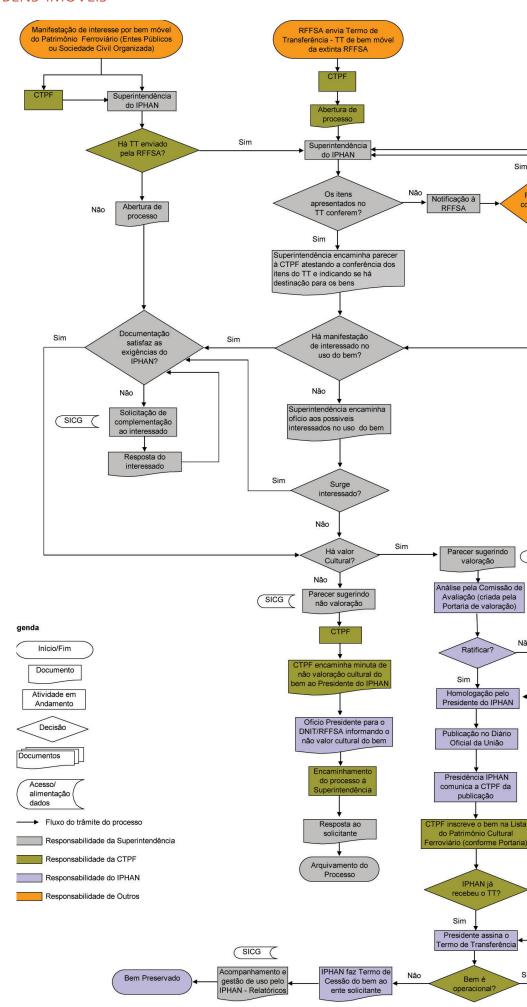
- I. Receber o quadro de empregados ativos;
- II. Receber as ações trabalhistas relativas aos empregados ativos:
- III. Receber o Serviço Social das Estradas de Ferro SESEF.

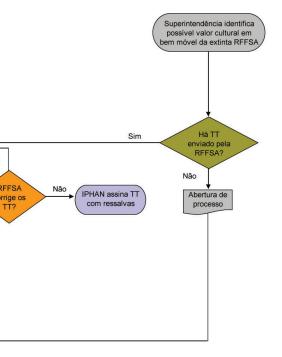
8.9. Caixa Econômica Federal — Operadora do

Fundo Contingente

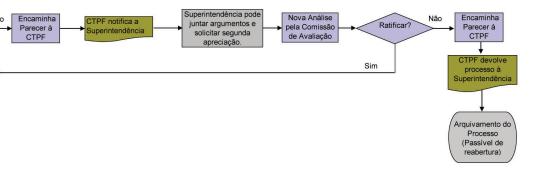
- I. Proceder à regularização dos títulos dominiais dos imóveis vinculados ao Fundo Contingente FC perante os órgãos administrativos federais, estaduais, distritais ou municipais, Cartórios de Notas e Cartórios de Registro de Imóveis, mantendo a SPU informada sobre o andamento dos trabalhos;
- II. Receber a documentação disponível de titularidade dos imóveis não-operacionais da extinta RFFSA indicados ao FC;
- III. Informar à SPU, mensalmente, sobre o andamento dos trabalhos relativos à regularização dos títulos dominiais dos imóveis vinculados ao FC;
- IV. Administrar e manter os bens imóveis não-operacionais oriundos do patrimônio da extinta RFFSA afetados ao FC;
- V. Elaborar laudo de avaliação contendo o valor de mercado dos imóveis não-operacionais que constituem o FC;
- VI. Promover, mediante concorrência ou leilão público, a venda dos imóveis nãooperacionais afetados ao FC;
- VII. Representar a União na celebração dos contratos de compra e venda dos imóveis do FC;
- VIII. Manter atualizado o cadastro dos adquirentes dos imóveis afetados ao FC, até a liquidação/exclusão do contrato.

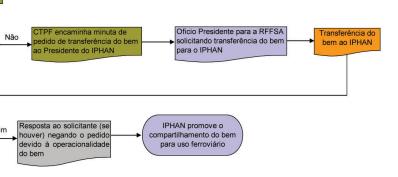
Fluxo para pedido de bens imóveis



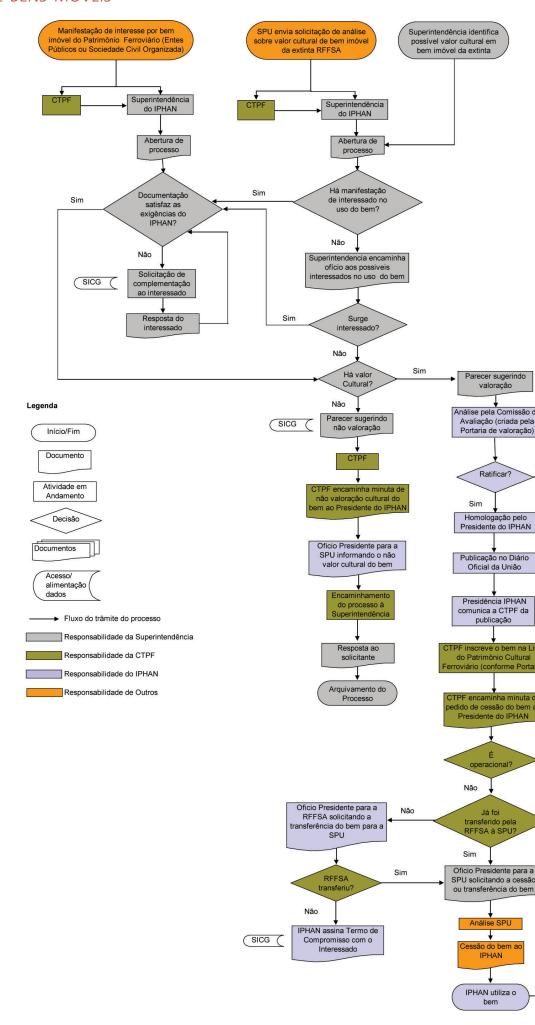


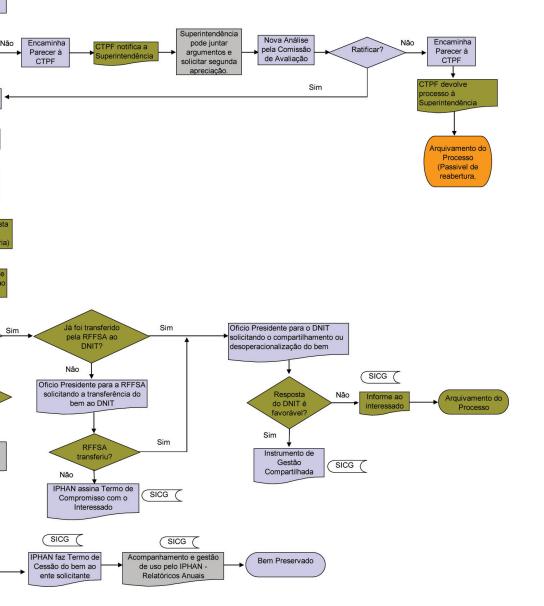






Fluxo para pedido de bens móveis





SICG



9. Sistema Integrado de conhecimento e gestão - SICG

O Sistema Integrado de Conhecimento e Gestão – SICG é um instrumento desenvolvido para integrar os dados sobre o patrimônio cultural, com foco nos bens de natureza material, reunindo em uma base única informações sobre cidades históricas, bens móveis e integrados, edificações, paisagens, arqueologia, patrimônio ferroviário e outras ocorrências do patrimônio cultural do Brasil.

O SICG propõe um modelo e metodologia única para documentação e inventário de bens culturais, o que possibilita um cadastro unificado desses bens, constituindo a base de uma cartografia do Patrimônio, uma vez que todos os bens serão georreferenciados e classificados conforme sua categoria e recortes temáticos e territoriais dos estudos. O Iphan vem trabalhando para a construção de um sistema informatizado, cujos usuários serão, além do Iphan, os estados, municípios e entidades parceiras (como universidades, centros de estudo, museus, e outros). Esta cartografia, reunindo numa única base as informações essenciais sobre o patrimônio cultural, será um instrumento estratégico para o desenvolvimento de uma política integrada e para a difusão das informações, já que a base também poderá ser acessada para consulta via internet.

No âmbito do Patrimônio Ferroviário esta ferramenta de gestão é de importância ímpar e deve ser utilizada para os inventários e arrolamentos de bens, assim como em todos os demais procedimentos onde seja aplicável, como, por exemplo, no Parecer Técnico Simplificado para não valoração de bens da extinta RFFSA, para o qual se indica o preenchimento, no mínimo, de uma ficha M03.01.

Em 2009 foi desenvolvida uma ficha específica para o Patrimônio Ferroviário (M03.06), todavia todas as fichas necessárias à adequada definição do bem devem ser utilizadas, sendo que a M03.06 cumpre a função da especificidade e as demais fichas complementam as informações em níveis mais amplos ou com recortes diferenciados, a exemplo da M02.07 a ser utilizada para relato fotográfico do(s) bem(s) discriminados nas demais fichas.

O caráter imprescindível da utilização de ferramentas de gestão e armazenamento de dados é inegável. Para tanto, é necessário que o SICG seja de fato incorporado às atividades cotidianas desenvolvidas no IPHAN e sugere-se que seja feita leitura atenta de seu manual específico.



10. Dúvidas Frenquentes 13

10.1. Dúvidas relacionadas à cessão/entrega

PROVISÓRIA

É possível a cessão/entrega provisória de imóveis não-operacionais situados em terrenos operacionais ou em faixa de domínio? Como proceder nesse caso?

Sim. Recomenda-se, nesse caso, consulta ao Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT, através de sua unidade regional, quanto ao comprometimento da segurança ou eficiência da operação ferroviária ocasionada ou resultante da utilização ou ocupação proposta. Deverá ser observada a mesma restrição prevista no § único, art. 16, da Lei nº 11.483/2007 em relação à alienação desses bens, ou seja, não serão cedidos aqueles imóveis situados na faixa de domínio das ferrovias cuja ocupação ou utilização por particulares coloque em risco a vida das pessoas ou comprometa a segurança ou a eficiência da operação ferroviária. O DNIT deve referenciar sua justificativa nas normas e preceitos regulamentados pela ANTT.

É possível a destinação de imóvel antes da sua transferência formal ao patrimônio da União?

Sim, em casos excepcionais em que for constatada a necessidade de ação imediata do poder público para preservação da integridade do imóvel, bem como para atendimento de interesse público urgente. Tal ato será efetivado desde que previamente acertado com a Inventariança da extinta RFFSA, cuja intermediação caberá ao Departamento de Incorporação de Imóveis - SPU. Deverão ser observados nesses casos os critérios constantes do Parecer MP/CONJUR/LAV/144-5.12/2008, ANEXO XI do presente Manual.

Qual a diferença entre cessão/entrega provisória e guarda provisória? Em que situação aplicar este último instrumento?

O instrumento de cessão/entrega provisória presta-se à regularização da ocupação e destinação do imóvel antes da efetivação da sua incorporação ao patrimônio da União nos casos de urgência, em razão da necessidade de proteção ou manutenção do bem, assim como de regularização patrimonial ou interesse público, conforme estabelece o art. 6º do Decreto nº 6.018, de 22 de janeiro de 2007.

A guarda provisória de imóveis da União, por sua vez, destina-se, excepcional e exclusivamente, à transferência da proteção e manutenção do bem, estando prevista nos itens 4.6.9.1 e 4.6.9.2 da ON MP/SPU-GEAPN 004, de 29/11/2001, tendo por assunto o "Gerenciamento de Entrega e Cessão de Uso", nos seguintes termos:

4.6.9.1 A guarda do imóvel, para sua proteção e manutenção, pode ser confiada a terceiros, em caráter provisório, mediante proposição fundamentada do Gerente Regional do Patrimônio da União, ratificada pela GEAPN e autorizada pelo Secretário do Patrimônio da União.

4.6.9.2 Os processos administrativos, em casos afins, tramitarão em regime de prioridade, tendo em vista a natureza provisória da guarda, que será revogada a qualquer momento se o interesse público o exigir, ou terá validade até decisão final no correspondente procedimento administrativo que tratar da Entrega ou Cessão de uso.

A utilização deste último instrumento, dessa forma, deve se dar exclusivamente quando o interessado pretender tão somente proteger e manter o imóvel, e não ocupá-lo ou destiná-lo a uma finalidade específica, sendo necessário indicar os meios que serão por ele empregados para a vigilância e conservação.

Conforme disposto no Memorando Circular nº 128/SPU/MP (ANEXO XI), a formalização da guarda provisória dispensa a prévia ratificação e autorização do Órgão Central, devendo observar, contudo, o seguinte:

- a. O expediente no qual o interessado solicitar a guarda provisória deverá indicar os meios que serão por ele empregados para a vigilância e conservação do bem, sob pena de indeferimento do pedido;
- b. A concessão da guarda provisória será feita pelo(a) Superintende Regional da SPU, em despacho fundamentado, indicando:
 - b.1. Expediente de solicitação, bem como manifestação acerca da suficiência dos meios propostos para guarda e conservação;
 - b.2. As circunstâncias que caracterizam a urgência, utilidade e/ou conveniência da medida;
 - b.3. A inexistência ou insuficiência de meios disponíveis para a própria unidade fazer a proteção e a manutenção do bem;
 - b.4. Na hipótese de mais de um interessado, as razões para a escolha de um deles;
 - b.5. Outras circunstâncias reputadas relevantes pelo Superintendente Regional;
- c. O resumo da decisão, contendo a descrição do imóvel objeto da guarda provisória, o responsável por ela e a indicação do processo administrativo que lhe deu origem, deverá ser publicada em meio oficial; e
- d. A Superintendência Regional da SPU deverá comunicar ao Órgão Central a

guarda provisória que deferir, no prazo de 10 (dez) dias, contados do despacho referido no item "b".

A existência de dívidas vinculadas ao imóvel impede a sua destinação pela União?

Não. Todavia, faz-se necessária a inclusão de cláusula no contrato a ser assinado entre a União e o beneficiário, dando ciência a este da existência das referidas dívidas, principalmente as que impliquem em processos judiciais de execução que possam culminar em perda da propriedade pela União, para que se evitem ações indenizatórias desses beneficiários contra a União em caso de leilão judicial do bem.

10.2. Dúvidas relacionadas aos imóveis de declarado valor histórico, artístico e cultural

Como atestar o valor histórico, artístico e cultural de um imóvel?

Compete ao IPHAN a avaliação e declaração dos imóveis da extinta RFFSA como de valor histórico, artístico e cultural. Em todo o caso, é possível descartar antecipadamente tal classificação, e consequentemente a manifestação prévia do IPHAN, nas seguintes situações:

- a. Terrenos sem benfeitorias originárias da extinta RFFSA ocupados por famílias de baixa renda;
- b. Terrenos vazios, localizados em áreas rurais;
- c. Imóveis já alienados pela então RFFSA, quitados ou não;
- d. Imóveis que nunca tiveram vinculação direta de seu uso à atividade ferroviária propriamente dita, a exemplo das fazendas, hortos florestais e represas.

Em que momento o IPHAN poderá manifestar-se acerca da relevância do imóvel para a preservação da memória ferroviária?

A qualquer momento do processo de cessão/entrega provisória, de substituição por instrumento definitivo ou do processo de acompanhamento de uso do imóvel, o IPHAN poderá manifestar-se acerca da relevância do imóvel para a preservação da memória ferroviária. Tal diretriz deverá constar de todos os atos de destinação prévia ou definitiva, bem como dos respectivos termos.

É possível a destinação de imóvel sem a manifestação do IPHAN?

Sim. Será imediatamente proposta a realização da cessão provisória/entrega, independente de consulta ao IPHAN, onde haja demonstrado:

- I. Risco à integridade do imóvel;
- II. Risco à vida;
- III. Risco à saúde pública;
- IV. Recomendação do Ministério Público Federal;
- V. Determinação judicial;
- VI. Recomendação dos órgãos de controle interno ou externo;
- VII. Discussão administrativa ou judicial acerca do domínio/posse sobre o imóvel; e
- VIII. Conflitos agrários e projetos de reforma agrária.

Todos os imóveis de valor histórico, cultural e artístico devem ser obrigatoriamente transferidos para o IPHAN?

Não, apenas aqueles formalmente solicitados por aquela autarquia. Importante ressaltar que o IPHAN é o ente competente para pronunciar-se sobre o valor histórico, artístico e cultural dos imóveis da RFFSA, para fins de preservação da memória ferroviária. Em caso de solicitação de imóvel para utilização como sede da autarquia, deverá ser avaliada a conveniência e oportunidade em função da destinação proposta, do mesmo modo como se procede com as demais demandas.

Quais são os critérios e aspectos a serem observados na cessão de imóveis ao IPHAN?

São dois os critérios básicos a serem observados na avaliação dos pedidos de cessão formalizados pelo IPHAN:

- a. Apresentação de projeto para utilização do imóvel; e
- b. Vinculação do projeto à preservação e difusão da memória ferroviária.



11. Bibliografia Sugerida

AMARAL, Átila do. Primórdio do Desenvolvimento do Transporte Ferroviário no RGS. Ministério dos Transportes. Brasília – DF, 1970.

AMARAL, Átila do. A Evolução Ferroviária no Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Meridional Emma, 1974.

ÂNGELO, Assis (Coord.). Literatura de Cordel – 1º Concurso Paulista – Temas: Trem e Metrô. São Paulo: CPTM e Metrô/SP, 2002.

Apontamentos sobre a estrada de ferro Santos a Jundiahy – aceitação da linha. s/l; s.d., 1867 (DAESP, caixa 138, ordem 933).

ARARIPE, Alencar. História da Estrada de Ferro Vitória – Minas. s/l; s/d; s/p;

ARAÚJO, Francisco César. Estrada de Ferro Bragantina. Prefeitura de Bragança Paulista, 1998.

ARRUDA, Gilmar. A ferrovia noroeste do Brasil: o último trem para o sertão. Prefeitura Municipal de Campo Grande, 1995. 48p. (Cadernos de Estudos Urbanos)

ASSIS, Olavo Amadeu. O Ferroviário nos Trilhos, na Saudade. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1985.

AZEVEDO, Fernando de. Um trem corre para o oeste: estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional. São Paulo: Livraria Martins, 1950.

BARBOSA, Rui. O Caso da São Paulo Northen Railroad Company. Fundação Casa de Rui Barbosa, 1983.m (Obras completas de Rui Barbosa)

BARBOSA, Rui. Madeira-Mamoré Railway Company: consulta e pareceres. Jornal do Comércio, 1913.

BARDI, Pietro Maria. Lembranças do Trem de Ferro. São Paulo: Banco Sudameris, 1983.

BRASIL, Ministério de Viação e Obras Públicas. Plano de substituição de ferrovias, ramais antieconômicos. Rio de Janeiro: MVOP, 1965.

BENÉVOLO, Ademar. Introdução à História Ferroviária do Brasil – Estudo Social, Político e Histórico. Recife: Folha da Manhã, 1953.

BEZERRA, Honório. A Altimetria nas Ferrovias Brasileiras – 1º Centenário. IBGE/CNG: Rio de Janeiro, 1954.

BICALHO, Marcos Pimentel & Rodrigues, Marly. Trilhos e Linhas – História do Transporte Urbano em Campinas. EMDEC: Campinas, 2004.

BINNS, Donald. Fairlie Articulated Locomotives – Vol. I - On The American Continent. Trackside Publications. Reino Unido, 2002

BINNS, Donald. The Anglo – Chilean Nitrate & Rail Company (Ferrocarril de Tocopila ao Toco) – A History of The Company and its Locomotives. Trackside Publications. 1995.

BINNS, Donald. Kitson Meyes Articulated Locomotives – The Definitive History. Locomotives International. Reino Unido, 1993.

BLASEHEIM, Peter L.. As Ferrovias de Minas Gerais no Século XIX. UFJF. Juiz de Fora, 1996.

BONFIM, Luiz Rubens F. de A.. Estrada de Ferro Central de Pernambuco. Paulo Afonso/PE: Ed. Autor, 2002.

BRITO, José do Nascimento. Meio Século de Estrada de Ferro. São José. Rio de Janeiro – RJ, 1961.

CAMARA, J. Ewbank. Caminhos de Ferro de S. Paulo. Dados Technicos e Estatísticos. Rio de Janeiro, 1875.

CAMPOS, Eduardo. Estrada de ferro e baturete. Imprensa Oficial do Estado do Ceará, 1982.

CASTRO, Adler H. F. A Estrada de Ferro INGLESA, a Estação da Luz e a Influência Inglesa no Brasil dos Barões do Café. Rio de Janeiro: IPHAN/Departamento de Proteção (processo 944-T-76 – Estação da Luz), 1995.

CASTRO, Hugo de. O Drama das Estradas de Ferro no Brasil. São Paulo: LR Editores Ltda, 1981.

CASTRO, R. T.; Frossard, M. S.. "Um breve estudo sobre o histórico e o cenário atual dos trens turístico culturais no Brasil". In: Preserve 2005 – Seminário de Preservação e Revitalização Ferroviária (2005). Anais.... Rio de Janeiro: Abottc, 2005.

I CENTENÁRIO DAS FERROVIAS BRASILEIRAS. Diversos Autores. Rio de janeiro: Serviço Gráfico do IBGE, 1954.

COELHO, Gustavo Neiva (org). Ferrovia: 150 Anos de Arquitetura e História. Goiânia: Trilhas Urbanas/Editora Vieira, 2004.

______. Patrimônio ferroviário tombado em Goiás. 1. ed. Goiânia - GO: Trilhas Urbanas, 2002. v. 1. 84 p

COSTA, Cacilda Teixeira da. O sonho e a técnica: a arquitetura de ferro no Brasil. São Paulo: EDUSP, 1994.

COSTA, Francisco Barreto Picanço. Viação férrea do Brasil. Rio de Janeiro: TYp. E Lith. De Machado & C., 1884.

CHROCKATT DE SÁ, C. E. Brazilizan Railways. Their History, Legislations and De-

velopment. Rio de Janeiro: Tip. De G. Leuzinger, 1893.

CRAIG, Neville B.. Estrada de Ferro Madeira-Mamoré: história trágica de uma expedição. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1947. 449p. Xerocópia.

CRUZ, Oswaldo. Construções de estradas de ferro em regiões insalubres. 1913. 145p.

CUNHA, Ernesto Antonio Lassance. Estudo Descritivo da Viação Férrea do Brazil. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1909.

CYRINO, Fábio R. P. Café, ferro e argila: a história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltd. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004.

DEBES, Célio. A caminho do oeste: subsídios para a história da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e das ferrovias de São Paulo. São Paulo: 1968.

DE BONIS, R., Braga, M.G.C., Santos, M.P.S., Martins, J. A. Sistemas de Transportes de passageiros de interesse regional e a revitalização da ferrovia. Transportes, ANPET, vol 5, número 2, novembro de 1997, s.l.

Glossário de Termos Ferroviários. DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTE; Diretoria de Infra-Estrutura Terrestre, Coordenação Geral Ferroviária. Versão 1. Brasília: DNIT, 2003.

DIAS, José Roberto de Souza. Caminhos de Ferro no Rio Grande do Sul: uma contribuição ao estudo da formação histórica do sistema de transportes ferroviários no Brasil Meridional. São Paulo: Editora Rios, 1986.

D'OLIVEIRA, José Gonçalves. Traçado das Estradas de Ferro no Brazil. São Paulo: Casa Vanorden, 1912.

DUNCAN, Julian Smith. Public and Private Operation of Railways in Brazil. New York: Columbia University Press, 1932.

FEPASA – Ferrovias Paulistas SA. 120 anos de Ferrovia Paulista. 1872-1992. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado AS IMESP, 1992.

FERREIRA, Manoel Rodrigues. Nas selvas amazônicas. 1961. 347p. il.

Ferrovia madeira-Mamoré trilhos e sonhos. Museu Paulista da Universidade de São Paulo, 2000. Catálogo da exposição, 59p.

FIGUEIREDO, José Lima. A Noroeste do Brasil e a Brasil – Bolívia. São Paulo. José Olympio Editora, 1950.

FLORIANO DE GODOY, Joaquim. A Província de São Paulo. Coleção Paulística. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1978.

FORTE. Ernesto Matoso Maia. Do Rio de Janeiro ao Amazonas: itinerário e trabalhos da Comissão de Estudos da Estrada Madeira e Mamoré. Typ. a Vap. de Soares & Niemeyer,

1885. 202p. Xerocópia.

FREIRE, J. J. Silva. Influência da viação férrea na expansão econômica de São Paulo. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1914.

GAULD, Charles. The last titan Percival Farghuar. American intrepreneuer in Latin America. Stanford University, 1964.

GALVÃO, Manoel da Cunha. Notícias sobre as Estradas de Ferro do Brasil. Rio de Janeiro, Diário do Rio de Janeiro, 1869.

GASPAR, Antônio Francisco. Histórico do Início, Fundação, Construção e Inauguração da Estrada de Ferro Sorocabana 1870-1875. São Paulo, Eugênio Cupolo, 1930.

F	Bodas Brilhantes: 10 de julho de 1875. 10 de julho de1950.
Sorocaba: s/ ed. 1950.	,
V biográfico. Sorocaba: s/ ed. 19	ultos fundadores da Estrada de Ferro Sorocabana. Esboço 958.
	equeno histórico da Mayrink a Santos. Sorocaba: s/ ed.
GERODETTI, João Emílio. l de Lembranças. São Paulo: So	Estradas de Ferro do Brasil em Cartões Postais e Álbuns laris, 2005.
GHIRARDELLO, Nilson. À São Paulo: Editora Unesp, 200	beira da Linha: Formações urbanas da Noroeste Paulista. 01.
	Nos trilhos do passado. O conjunto da NOB em Bauru". inário Nacional – I Encontro Latino Americano – UNI – 2001.
GIESBRECHT, Ralph Mennu	acci. Sud Mennucci: memórias piracicabanas. (1997)
quatro, 2001.	Um dia o trem passou por aqui. São Paulo: Studio-
	Caminho para Santa Veridiana. (2003)
	A Estrada do Mogy-Guassú - A História dos Ramais

GLEZER, Raquel. Preservação da memória ferroviária: diretrizes, reciclagem e restau-

GOMES, Iclerécio. Annuario Cia. Mogyana. São Paulo: Casa Vanorden, 1918.

Ferroviários de Descalvado e de Santa Veridiana.

ração. Sao Paulo: Ifea/Cient, 1989.

GRANDI, Guilherme. Café e expansão ferroviária: a Companhia E. F. Rio Claro (1880-1903). São Paulo: Annablume, Fapesp, 2007.

HARDMAN, Francisco Foot. Trem Fantasma: a modernidade na selva. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

HUGO, Vitor. Missão Salesiana de Humaitá. Desbravadores. 1959. Xerocópia, 2 Volumes.

KLIEMANN, Luiza Helena Schimitz. A Ferrovia Gaúcha e as Diretrizes da Ordem e Progresso. 1905-1920. In: revista Estudos Ibero-Americanos. Vol. II N. 2 PUC/RS. Departamento de História. Porto Alegre. Dezembro de 1977.

KRAVIGNY, Frank W.. The jungle route. Orlin Tremaine, 1940. 234p. il.

KUNIYOSHI, Celina. Levantamento Sistemático Destinado a Inventariar os Bens Culturais do Estado de São Paulo. Processo CONDEPHAAT, número 22209/82, São Paulo, 1985.

KÜHL, Beatriz Mugayar. Arquitetura de ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre sua preservação. São Paulo: Ateliê Editorial: Secretaria de Estado da Cultura do Estado de S. Paulo, 1998.

La privatización de las ferrocarriles y la preservación del pa-
trimonio ferroviario en São Paulo. Mexico: ICOMOS, 1999.

_____. Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: Problemas teóricos de restauro. 1. ed. Cotia: Ateliê Editorial, 2009.

LAVANDER JR, Moysés, Mendes, Paulo. SPR: memórias de uma inglesa. São Paulo: Clanel Artes gráficas, 2005.

LEWIS, Colin M. Public Policy and Private Initiative: Railway Building in São Paulo. 1860-1889. London: University of London/Institute of Latin American Studies, 1991.

LIMA, Júlio Nogueira Holanda de. A Madeira-Mamoré. 1913. 101p. Il..

LOSNAK, Célio José. Nos Trilhos da Memória: Trabalho e Sentimento. História de Vida de Ferroviários da Companhia Paulista e Fepasa. Bauru: Prefeitura Municipal de Bauru / Secretaria de Cultura, 2003.

_____Nos Trilhos da Memória: Ferro e Sangue. História de Vida de Ferroviários da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e RFFSA. Bauru: Prefeitura Municipal de Bauru / Secretaria de Cultura, 2004.

MATTON, R. The Companhia Paulista de Estradas de Ferro – 1868/1900 – A Local Railway Enterprise in São Paulo, Brazil. Yale University, 1971

MATTOS, Odilon Nogueira de. "Evolução Ferroviária de São Paulo"; in Anais do IX Congresso Brasileiro de Geografia, 1944.

MATTOS, Odilon Nogueira de. Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. Campinas: Pontes, 1990.

MATTOS, Odilon Nogueira de. "Vias de Comunicação", In ELLIS, Myrian, et al. O

Brasil monárquico, tomo II: declínio e queda do Império. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997 (História Geral da Civilização Brasileira, v. 4, t. 2).

MAZZOCO, Maria Inês Dias. De Santos à Jundiaí: nos trilhos do café com a São Paulo Railway. São Paulo: Magma Editora Cultural, 2005.

NEVES, Correia das. A História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Tipografias e Livrarias Brasil S/A, Bauru – SP, 1958.

Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul: inventário das estações. 1874-1959. Porto Alegre: IPHAE, 2002, 284p.

PÉREZ, Filemón. Álbum Ilustrado da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. São Paulo, s. e., 1918.

PEREZ, Regina. Inventário das Locomotivas a Vapor no Brasil: memória ferroviária. Notícias & Cia., 2006.

PESSOA, V. A. de Paula. Guia da Estrada de Ferro Central do Brasil. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1902.

PICANÇO, Francisco. Viação Férrea no Brasil. 1884.

PINTO, Adolpho Augusto. História da Viação Pública de São Paulo. São Paulo: Typografia e Papelaria de Vanorden & Cia., 1903.

_____ Estradas de ferro de São Paulo: as suas tarifas, os seus serviço, os seus impostos e a sua encampação. São Paulo: 1916.

PLANART. Relatório Técnico para as Obras de Recuperação de Estações. São Paulo, 1978. Coordenação de Nestor Goulart Reis Filho

POSSAS, Lidia M. Viana. Mulheres, Trens e Trilhos. Bauru, Edusc, 2001.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da Noroeste do Brasil 1904-1908. Campo Grande: UFMS, 1997.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. Uma ferrovia entre dois mundos: a E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20. Bauru: EDUSC/Campo Grande: Ed. UFMS, 2004.

REBOUÇAS FILHO, Antônio Pereira. Vias Férreas Estreitas. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1871.

Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas. REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.. Superintendência de Patrimônio. Gerência de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário. Rio de Janeiro: RFFSA, 1991. RFFSA/PRESERFE, 1991

REIS FILHO, Nestor Goulart. Estação cultura: patrimônio ferroviário do povo de Campinas. São Paulo: Via das Artes, 2004.

RUBINO, Silvana. Os dois lados da linha do trem: história urbana e intervenções ur-

banas em Campinas. In As cidades e seus agentes: práticas e representações. São Paulo: EDUSP, 2006.

SAES, Flávio A. M. As ferrovias de São Paulo: 1870 – 1940. São Paulo: Hucitec, INL, MEC, 1981.

SCHOPPA, Renê Fernandes. 150 anos de ferrovia no Brasil. Ed. Particular, 2004.

SEGNINI, Liliana R. Petrilli. Ferrovia e Ferroviários. Uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa. São Paulo: Cortez, 1982. Recife: UFP, 1991.

SEPIURKE, Sergio; MIGLIOLI. La trochita: um viajeen El tiempo y em La distancia en El viejo expreso patagonico. Morgan International, 2001.

SILVA, Clodomiro Pereira da. Politica e Legislação de Estradas de Ferro. São Paulo: Laemmert, 1904.

SOUKEF JUNIOR, Antonio. Estrada de Ferro Sorocabana: Uma Saga Ferroviária. São Paulo: Dialeto Latin American Documentary, 2001.

SOUKEF JUNIOR, Antonio, ALBARELLO FILHO, Eduardo e MAZZOCCO, Maria Inês D. Cem Anos Luz. Dialeto: São Paulo, 2000.

SOUZA, Antônio Francisco de Paula. Estradas de ferro na Província de São Paulo. São Paulo, 1873.

Sugestão para recuperação da Estrada de ferro Madeira-Mamoré. Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, 1978, 25p.

THOMÉ, NILSON. Trem de ferro: a ferrovia no Contestado. Ed. Lunardelli, 1983.

TOLEDO, Vera Vilhena de. A Riqueza nos Trilhos: História das Ferrovias no Brasil. São Paulo: Moderna, 1998.

Teses e Dissertações

ALLIS, Thiago. Turismo, patrimônio cultural e transporte ferroviário: um estudo sobre ferrovias turísticas no Brasil e na Argentina. São Paulo: Integração da América Latina-USP, 2006. Dissertação de Mestrado.

ARAÚJO NETO, Adalberto Coutinho de. Entre a revolução e o corporativismo: a experiência sindical dos ferroviários da E.F. Sorocabana nos anos 1930. São Paulo: FFLCH-USP, 2006. Dissertação de Mestrado.

CALO, Fabrício. Ferrovias Paulistas. São Paulo: FAU-USP, 1978.

CALVO, Célia R. Trabalhadores e Ferrovia: a experiência de ser ferroviário da Companhia Paulista, 1890 – 1925. São Paulo: PUC-São Paulo, 1994. Dissertação de Mestrado.

CAPELLINI, H.M. Ferroviários no País do Automóvel: trilhas da resistência. 1948-1980. Araraquara. UNESP: Instituto de Letras, Ciências Sociais e Educação. Dissertação de Mestrado.

CASTRO, Maria Inês Malta. O Preço do Progresso: A Construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – 1905/1914. Campinas: UNICAMP-IFFCH, 1993. Dissertação de Mestrado.

CIPOLARI, Pedro. O problema ferroviário no Brasil. São Paulo: FEA-USP, 1968. Tese de Doutorado.

COSTA, Wilma P. Ferrovias e Trabalho Assalariado em São Paulo. Campinas: UNICAMP, 1976. Dissertação de Mestrado.

CRUZ, Thaís Fátima dos Santos. Paranapiacaba: Arquitetura e Urbanismo de uma Vila Ferroviária. São Carlos: Escola de Engenharia de São Carlos-USP, 2007. Dissertação de Mestrado.

DIAS, Márcio Augusto S.. Nos trilhos do silêncio: por dentro das estradas de ferro paulistas (1920 – 1940). São Paulo: PUC-São Paulo, 1993. Dissertação de Mestrado.

DOURADO, Anísio. Aspectos Sócio-Econômicos da Expansão e Decadência das Ferrovias no Brasil. Rio de Janeiro: PUC-Rio, 1981. Dissertação de Mestrado.

FERRARI, Nivaldo Messias. A Expansão do Sistema Rodoviário e do Declínio das Ferrovias no Estado de São Paulo. São Paulo: FFLCH-USP, 1981. Tese de Doutorado

FERREIRA DE BEM, Sueli. Contribuição para estudos das estações ferroviárias paulistas. São Paulo: FAU-USP, 1998. Dissertação de mestrado.

FINGER, Anna Eliza. Vilas Ferroviárias no Brasil - Os Casos de Paranapiacaba em São Paulo e Vila Belga no Rio Grande do Sul. Brasília: FAU-UnB, 2009. Dissertação de mestrado.

FRAGA, Carla Conceição Lana. Nos 150 Anos da Ferrovia no Brasil, os Trens Turísticos são um Patrimônio em Busca da Visibilidade. Juiz de Fora: UFJF, 2004. Monografia de Conclusão de Curso de Especialização de Gestão de Negócios.

FRANCISCO, Rita de Cássia. As oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. Arquitetura de um complexo produtivo. São Paulo: FAU-USP, 2007. Dissertação de Mestrado.

GARCIA, Liliana B. R. Rio Claro e as oficinas da Companhia Paulista de Estrada de Ferro: trabalho e vida operária, 1930 – 1940. Campinas: UNICAMP, 1992. Dissertação de Mestrado.

GARCIA, Telma da Costa. Memórias Mato-Grossenses: A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. São Carlos: UFSC, 1995. Dissertação de Mestrado.

GIANNATTASIO, Gabriel. Norma Jurídica e Movimento Operário: 1933–1963. A experiência dos trabalhadores ferroviários e rurais do município de Assis. Assis: UNESP,

1993. Dissertação de Mestrado.

GREMAUD, Amaury Patrick. O Brasil e o Fluxo Internacional de Capitais – 1870/1930 – O Caso da Brazil Railway Company. São Paulo: FEA-USP, 1992. Dissertação de Mestrado.

INÁCIO, Paulo César. Trabalho, Ferrovia e Memória. A Experiência de Turmeiro no Trabalho Ferroviário. Uberlândia: UFU, 2003. Dissertação de Mestrado.

KROETZ, Londo. As Estradas de Ferro do Paraná – 1880/ 1940. São Paulo: FFLCH-USP, 1985. Tese de Doutorado

LANNA, Ana Lúcia Duarte. Ferrovias, cidade e trabalhadores 1870-1920. São Paulo: FAU-USP, 2002. Tese de livre docência.

LEME, Dulce M. Pompeo C. Trabalhadores Ferroviários em Greve. Campinas: Editora da UNICAMP, 1986.

LESSA, Simone Narciso. Trem de Ferro: Do Cosmopolitismo ao Sertão. Campinas: UNICAMP, 1993. Dissertação de Mestrado.

LIMA, Pablo Luiz de. A Máquina, Tração do Progresso. Memórias da Ferrovia no Oeste de Minas: Entre o Sertão e a Civilização, 1880-1930. Belo Horizonte: UFMG, 2003. Dissertação de Mestrado.

LUZ, Luciano Ferreira da. Os trilhos nas áreas urbanas: conflitos, desafios e oportunidades em dez cidades paulistas. São Paulo: FFLCH-USP, 2006. Dissertação de Mestrado.

MANFRIN JR, Moacyr. Caixas de Aposentadorias e Pensões dos Ferroviários: Um Modelo Previdenciário Exclusivo (1923 - 1933). Campinas: UNICAMP-IFFCH, 1998. Dissertação de Mestrado.

MARCONDES, Marli. História e Informática: o uso da hipermídia no resgate da história da "Estrada de Ferro Funilense". 1899-1924. Instituto de Artes, 2000. Dissertação de Mestrado.

MARTINS, Margareth Guimarães. Caminhos tortuosos: um painel entre o Estado e as empresas ferroviárias brasileiras – 1934-1956. São Paulo: FFLCH-USP, 1995. Tese de doutorado.

MARTINS, Margareth Guimarães. Caminho da Agonia: a Estrada de Ferro Central do Brasil – 1908-1940. Rio de Janeiro: UFRJ, 1985. Dissertação de Mestrado.

MECA, Maria Teresa Martha de Pinho. As áreas residuais das ferrovias: o caso de Bauru - um estudo de aproveitamento para um sistema de áreas verdes. São Carlos: 1997. Dissertação de Mestrado.

MINAMI, Issao. Vila Martin Smith, no Alto da Serra, em São Paulo: Um Exemplo Típico de "Model Company Town". São Paulo: FAU-USP, 1995. Tese de Doutorado.

MONTEIRO, Arlete Assumpção. Santo André: Dos Primórdios à Industrialização – Um

Estudo sobre os Imigrantes ao Longo da São Paulo Railway. São Paulo: FFLCH-USP, 1995. Tese de Doutorado

MORAIS, Marcelo de. As vilas ferroviárias paulistas: arquitetura e as relações urbanas nos núcleos habitacionais ferroviários. São Carlos: EESC, 2003. Dissertação de Mestrado.

MOREIRA, Maria de Fátima S. A organização do processo de trabalho: sua dimensão política na Estrada de Ferro Sorocabana (1920–1940). Assis: UNESP, 1989. Dissertação de Mestrado.

NETO, P. M.. O Trem da Morte: o imaginário do progresso na Noroeste (1905-1930). São Paulo: FFLCH-USP, 1995. Dissertação de Mestrado.

NETTO, Julio Colombi. Declínio das ferrovias e o transporte de passageiros de médio e longo percurso. São Paulo: FEA-USP, 1975. Dissertação de Mestrado.

NUMES, Ivanil. Douradense: a agonia de uma ferrovia. Araraquara: UNESP, 2002. Dissertação de Mestrado.

PEREIRA, Walmir da Silva. Os Índios Xokleng e a Ferrovia São Paulo – Rio Grande: Modernidade e Relações Interétnicas. Florianólpolis: UFSC, 1995. Dissertação de Mestrado.

PASSARELLI, Silvia Helena Facciolla. Proteção da paisagem ferroviária: memória e identidade do bairro Estação São Bernardo (atual Santo André, SP). São Paulo: FAU-USP, 2005. Tese de Doutorado.

PASSARELLI, Silvia Helena Facciolla. O diálogo entre o trem e a cidade: o caso de Santo André. São Paulo: FAU-USP, 1994. Dissertação de Mestrado.

PAULA, Dilma Andrade de. Fim de Linha: Extinção de Ramais da E.F. Leopoldina – 1955/1964. Niterói: UFF, 2000. Tese de Doutorado.

PAULETO, Ludmilla Sandim Tidei de Lima. Diretrizes para intervenções em edificações ferroviárias de interesse histórico no Estado de São Paulo: as estações da Estrada de ferro Noroeste do Brasil. São Paulo: FAU-USP, 2006. Dissertação de Mestrado.

PLENS, Cláudia R. Terra, madeira e fogo: arqueologia da São Paulo oitocentista. São Paulo: MAE-USP, 2002. Dissertação de Mestrado.

POLONIAL, Juscelino Martins. A Estrada de Ferro Goiás e o Processo de Urbanização de Anápolis. Goiânia: UFG, 1995. Dissertação de Mestrado.

RABELLO, Andréa Fernandes C. Campagnac. Os Caminhos de Ferro da Província do Rio de Janeiro: Ferrovia e Café na 2ª Metade do Século XIX. Niterói: UFF, 1996. Dissertação de Mestrado.

RABELLO, Eduardo Vieira. O desenvolvimento ferroviário visto por Augusto Pinto analisado sob as teorias de Georg Friedrich List e John Bernal. São Paulo: FFLCH-USP, 2007. Dissertação de Mestrado.

ROSA, Lea B. R.. A Estrada de Ferro de Vitória a Minas - 1890/1940. São Paulo:

FFLCH-USP, 2000. Dissertação de Mestrado.

SILVEIRA, José Mauro P. A E. F. Leopoldina na Região Mineira de Além Paraíba – 1872/1898. Vassouras: USS, 2000. Dissertação de Mestrado.

SIQUEIRA, Tagore Villarem de. Expansão e Estagnação do Transporte Ferroviário no Nordeste Brasileiro no Período 1958 [1858?]/ 1940. Dissertação de Mestrado.

SOUKEF JUNIOR, Antonio. A ferrovia e a cidade: a experiência de Bauru. São Paulo: FAU–USP, 2005. Tese de Doutorado.

SOUKEF JUNIOR, Antonio. Reabilitação do conjunto ferroviário de Mayrink. São Paulo: FAU-USP, 1999. Dissertação de Mestrado.

SANTOS, Maria da Graça Rodrigues. O Moderno Chega de Trem: Um Estudo sobre o Impacto da Ferrovia numa Freguesia – 1887/1926. Salvador: UFBA, 1992. Dissertação de Mestrado.

STEFANI, Célia Regina Baider. O sistema ferroviário paulista: um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos. São Paulo: FFLCH-USP, 2007. Dissertação de Mestrado.

TENCA, Álvaro. Nos trilhos da memória: racionalização, trabalho e tempo livre nas narrativas de velhos trabalhadores, ex-alunos do curso de ferroviários da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. São Paulo: FE-USP, 2002. Tese de Doutorado.

VEIGA, Tânia Gerbi. Trem, Terra e Trabalho: São Paulo Railway. São Paulo: PUC-São Paulo, 1991. Dissertação de Mestrado.

ZAMBELLO, Marco Henrique. Ferrovia e memória: estudo sobre o trabalho e a categoria dos antigos ferroviários da Vila Industrial de Campinas. FFLCH-USP. São Paulo, 2005. Dissertação de Mestrado.

ZORZO, Francisco Antônio. Ferrovia e Rede Urbana na Bahia – 1870/1930. Universidade Barcelona: Espanha, 2003. Tese de Doutorado.



12. Bibliografia Consultada

1. Carta de Nizhny Tagil.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Rede Ferroviária Federal S.A. Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas. 1991.

RABELO, Carla, PINTO, Celma de Souza, GALVÃO, José Leme, MONGELLI, Mônica. Relatório de fechamento dos trabalhos do IPHAN/DEPAM Patrimônio Ferroviário. Brasília: IPHAN/DEPAM, 2007.

SANTOS, Sergio Morais (corrd.). Estudo sobre as ferrovias vinculadas à rede ferroviária federal nos estados do Rio de Janeiro e do Espírito Santo - Inventário de bens móveis e imóveis. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004.

SECRETARIA DO PATRIMÔNIO DA UNIÃO. Manual de Incorporação e Destinação de Bens Imóveis oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA. Disponível no sítio http://www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/Arquivos/spu/publica-cao/081203_PUB_Manual_incorporação.pdf. Acessado em 02.03.2010.

SICG – Sistema Integrado de Conhecimento e Gestão. Depam – IPHAN, 2009.

DECRETOS E LEIS

Decreto-Lei 25 de 30 de novembro de 1937.

Decreto nº 3.277, de 7 de dezembro de 1999.

Decreto nº 4.109, de 30 de janeiro de 2002.

Decreto nº 4.839, de 12 de setembro de 2003.

Decreto nº 5.103, de 11 de junho de 2004.

Decreto nº 6.018 de 22 de janeiro de 2007.

Decreto nº 6.769 de 10 de fevereiro de 2009.

Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

Lei nº 11.483 de 31 de maio de 2007.

Lei nº 11.772, de 17 de setembro de 2008.

Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.



13. ANEXOS

Unidades de inventariança (colocar mapa do João)

Fonte: http://www.rffsa.gov.br/principal/unidades_regionais.htm. Acesso em 02.02.2010.

Critérios de valorização e procedimentos - patrimônio ferroviário Minuta

Senhor Prefeito,

Modelo de ofício prefeituras (Manifestação de interesse em bens da extinta RFFSA)

Ofício nº/2010/IPHAN
Brasília,de 2010.
Ilustríssimo Senhor,
Prefeito Municipal
Prefeitura Municipal de
Endereço

Apresentando nossos cumprimentos, vimos informar que com o advento da Lei 11.483/2007, que dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da RFFSA, o INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN passou a ser responsável pelos bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal, bem como zelar pela sua guarda e manutenção;

A supracitada lei também imbuiu esta Autarquia de promover a preservação e a difusão da Memória Ferroviária;

Com esse intuito, o IPHAN está trabalhando para a consolidação de um programa de destinação dos bens de valor histórico, artístico ou cultural, integrantes do Patrimônio Cultural Ferroviário, que passarão à responsabilidade desta autarquia e para isso vem adotando procedimentos quanto à proteção, uso e gestão desse patrimônio.

Sabe-se, indubitavelmente, que a melhor forma de preservar esse patrimônio é com a sua utilização e funcionamento. Para isso, o IPHAN prima por estabelecer parcerias com Estados e Municípios interessados em dar uso, desde que este seja compatível com as características e especificidades dos bens em questão.

Nesse âmbito, convidamos as Prefeituras Municipais a manifestarem-se objetivamente a

respeito de interesse na utilização dos bens da extinta RFFSA, de valor histórico, artístico ou cultural, em suas localidades.

Ressaltamos a importância e a necessidade urgente em adotar ações que proporcionem a revitalização do Patrimônio Cultural Ferroviário e sua ambiência, porém esse é um processo a ser construído de forma democrática e com interesse coletivo junto às três esferas do Poder Público e com a participação da sociedade civil.

Logo, havendo o interesse em algum bem, pedimos a gentileza de envio, à Superintendência do IPHAN de sua região, de carta de intenções, contendo, no mínimo:

Indicação do(s) bem(s), descrição, localização e, se possível, incluir também o Número do Bem Patrimonial (NBP) utilizado pela extinta RFFSA;

Relatório fotográfico sinalizando os bens indicados;

Informação se o bem já está sendo ocupado (por quem: terceiros, outros entes ou operado por concessionária);

Justificativa para o pedido (relevância do(s) bem(s) e do projeto para a comunidade local, demonstrando a importância histórica e cultural do bem para a comunidade local e para a preservação da Memória Ferroviária);

Proposta ou projeto (se houver) para uso de cada um dos bens;

Viabilidade financeira para execução do projeto (existência ou formas de captação de recursos);

Compatibilidade/vínculo do projeto proposto com os demais projetos para preservação da Memória Ferroviária de outros municípios próximos, do Estado ou de outras instituições atuantes na região (se houver);

Sem mais para o momento, colocamo-nos à disposição para o que se fizer necessário.

Cientes de sua colaboração, despedimo-nos renovando votos de consideração e apreço.

Atenciosamente,

Modelo de Parecer Técnico para valoração de bens

MINUTA	
Parecer Técnico nº	/2010

Considerando as atribuições imbuídas ao Iphan pelo art. 9º da Lei 11.483/2007;

Considerando que, por se enquadrar na categoria de Patrimônio Industrial, e de acordo com a Carta de Nizhny Tagil de 2003, o Patrimônio Cultural Ferroviário deve ser preservado;

Considerando que a preservação do Patrimônio Cultural Ferroviário deve levar em consideração o caráter de rede, malha e conjunto;

Considerando a Portaria IPHAN xx de xx de xxxx de 2010, que define as premissas para que os bens do Patrimônio Ferroviário da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. sejam considerados como de valor histórico, artístico ou cultural;

Considerando o imóvel xxx (informar localização, dados do bem, NBP, etc.);

Considerando o histórico xxx (contextualização histórica do bem);

Considerando a relevância do(s) bem(s) para a comunidade, conforme manifestada no documento apresentado pela Prefeitura Municipal (em anexo);

Considerando o interesse da Prefeitura do Município xxx(especificar) em dar uso compatível para o(s) bem(s), conforme descrito no documento xxx (anexo);

Considerando o compromisso assumido pela Prefeitura Municipal, por meio do Termo de Compromisso xxx (em anexo), de zelar pelo(s) bem(s), restaurá-lo(s), conservá-lo(s) e manter suas características preservadas;

Considerando o compromisso da Prefeitura Municipal de disponibilizar recursos para tais intervenções;

Considerando que serão submetidos à Superintendência do Iphan todos os projetos de restauração, de intervenções ou de requalificação da área;

Considerando que, pelo grande número de bens que compreendem o Patrimônio Ferroviário, as ações de preservação devem ser articuladas entre Municípios, Estados e União;

Considerando que a preservação do Patrimônio Cultural Brasileiro, segundo a Consti-

tuição de 1988, é uma obrigação do pode	er público, em colaboração com a comunidade;	
Considerando a atribuição do Iphan de p	promover e difundir a Memória Ferroviária;	
A Superintendência do Iphan xxxx sugere que seja declarado o valor cultural do(s) bem(s) supramencionados e que seja solicitada a cessão/transferência do(s) bem(s) a esta Autarquia.		
(anexar fotos do bem ao parecer)		
Técnico	Chefia Imediata	
Matrícula Siape nº	Matrícula Siape nº	

Modelo de Parecer Técnico para não valoração de bens

Parecer Técnico nº XXX/2010	
Considerando as atribuições imbuídas a	o Iphan pelo art. 9° da Lei 11.483/2007;
Considerando a Portaria IPHAN nº xxx	xx de xxxx de 2009;
Considerando o(s) imóvel(is) xxx (inform NBP, etc.);	nar localização, dados do bem, operacionalidade,
Considerando o histórico xxx (contextu	nalização histórica do bem);
Considerando a não manifestação da Prenão ter interesse no bem - anexar);	efeitura Municipal (ou a manifestação afirmando
	de bens que compreendem o Patrimônio Ferro- er articuladas entre Municípios, Estados e União;
	trimônio Cultural Brasileiro, segundo a Consti- ler público, em colaboração com a comunidade;
A Superintendência do Iphan xxxx () do(s) bem(s) supramencionado(s);	sugere que não seja declarado o valor cultural
(anexar fotos do bem ao parecer)	
Técnico	Chefia Imediata
Matrícula Siape nº	Matrícula Siape nº

Modelo de Termo de Compromisso Prefeituras (utilização facultativa)

TERMO DE COMPROMISSO

A Prefeitura Municipal de
Informamos que o bem atualmente está sendo utilizado por/está abandonado (colocar proprietário e utilizador atual, se ocupado);
A utilização que a prefeitura dará ao bem será para(especificar), esta justifica-se por(apresentar a justificativa para o pedido – relevância do(s) bem(s) e do projeto para a comunidade local, demonstrando a importância histórica e cultural do (s) bem(s) para a comunidade local e para a preservação da Memória Ferroviária);
(Apresentar, se houver, a compatibilidade/vínculo do projeto proposto com os demais projetos para preservação da Memória Ferroviária de outros municípios próximos, do Estado ou de outras instituições atuantes na região);
Recebendo a cessão dos bens pleiteados, esta Prefeitura compromete-se a executar o projeto proposto, nas condições aqui expostas, bem como submeter à aprovação do IPHAN todos os projetos, comunicando quaisquer alterações porventura necessárias, zelando pelo(s) bem(s), preservando-o(s) e restaurando-o(s), se necessário;
Anexar:
7. Relatório fotográfico sinalizando os bens indicados;
8. Planta de localização do(s) bem(s);
9. Proposta ou projeto (se houver) para uso de cada um dos bens;
10. Demonstração da viabilidade financeira para execução do projeto (existência ou formas de captação de recursos);
XXXXXXXXXXXXX
Prefeito Municipal de

