

NOTA TÉCNICA N° 67/ 2019

PAAF n° 0024.19.001146-0

- 1. Objeto:** Vagões/carros de passageiros sucateados.
- 2. Município:** Santos Dumont.
- 3. Objetivo:** Análise do valor cultural dos bens armazenados no Quarto Depósito.
- 4. Contextualização:**

Em janeiro de 2019 foi encaminhada a esta coordenadoria denúncia relativa a danos no patrimônio ferroviário em decorrência do edital de licitação 001/2018 do DNIT, na modalidade leilão, “de bens móveis inservíveis, sucateados e de recuperação antieconômica” (sucata de 54 vagões/carros de passageiros) armazenados no pátio de Santos Dumont. Consta dos autos cópia do referido edital com os seguintes dados:

Lote	Descrição	Avaliação
01	Pátio Ferroviário Santos Dumont • Sucata de 54 vagões/carros de passageiro	R\$ 398.000,00

No dia 17 de janeiro de 2019, o denunciante, por e-mail, encaminhou a esta coordenadoria um texto com informações sobre o Quarto Depósito em Santos Dumont e o material rodante que está guardado no local. Segundo a denúncia, a principal alegação para retirada do material rodante da RFFSA sem uso pelas concessionárias é que os carros e vagões acumulam água de chuva, e, portanto são fatores de incremento de enfermidades como a dengue.

No entanto, o denunciante afirma que o principal vetor da dengue existente no Quarto Depósito trata-se de “enorme lago de esgoto” que se formou devido a um entupimento não corrigido na rede de coleta. De acordo com a denúncia, “este lago de esgoto alaga totalmente inclusive o chamado Galpão de Revisão, onde, entre outras coisas, estão alguns dos carros selecionados pelo IPHAN”.

Em 22 de janeiro de 2019, o Coordenador de Manutenção Ferroviária do DNIT, por e-mail, comunicou a esta coordenadoria sobre a publicação do Aviso de Cancelamento do Edital de Leilão, publicado no DOU, Seção 3, n° 15, de 22/01/2019, em atendimento ao ofício n° 223/2019/PRMG/FAM, de 16/01/2019, que solicitou suspensão do leilão dos bens armazenados no pátio de Santos Dumont, até que fosse realizada reunião para



tratar sobre o tema, prevista para o mês de fevereiro na Procuradoria da República em Minas Gerais.

Segundo o ofício n ° 223/2019/PRMG/FAM, cuja cópia encontra-se juntada aos autos:

Neste momento, estamos diante de um caso em que manifestadamente há interesse das ONGs no material rodante sujeito a leilão, tendo elas realizado visitas de inspeção e demonstrado interesse no material remanescente (que não do interesse do IF Sudeste nem do IPHAN), e, assim, não se pode correr o risco de inviabilizar os projetos de trens turísticos em curso, inclusive com procedimento neste Gabinete, afetando negativamente a memória ferroviária nacional.

Em 23 de janeiro, os autos do PAAF instaurado nesta coordenadoria, devido à denúncia, foram encaminhados a este setor técnico para avaliação do valor cultural dos bens ferroviários em questão.

5. Breve histórico:

5.1. Breve histórico da implantação das estradas de ferro no Brasil e em Minas Gerais¹:

No início do século XIX, a transferência da Corte Portuguesa para o Brasil viabilizou a construção de estradas em várias regiões do país. No entanto, todas elas deveriam ser abertas pelos próprios interessados. Nos primeiros anos após a independência, a situação dos transportes terrestres e fluviais permanecia extremamente precária.

A partir de 1835, começaram a ser propostos nas Assembleias Legislativas da Províncias projetos de leis visando à implementação de vias de comunicação indispensáveis ao desenvolvimento econômico do território. O Primeiro Plano Rodoviário de Minas Gerais constou da Lei n° 18, de 1° de abril de 1835. No âmbito do Império foi sancionada a Lei n° 23, de 17 de setembro de 1835, concedendo favores excepcionais a uma empresa, que se denominou Rio Doce, para proceder à navegação desse rio e seus afluentes por barco a vapor.

Em 03 de outubro de 1835, o deputado mineiro Bernardo Pereira de Vasconcelos apresentou à Câmara do Império um projeto de lei autorizando o governo a conceder carta de privilégio à companhia que se propusesse a construir uma estrada de ferro que, partindo da capital do Império, atingisse as capitais das Províncias de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia. No dia 31 de outubro de 1835, o Regente Diogo Antônio de Feijó sancionou a Lei n° 101, oriunda do referido projeto de lei.

¹PIMENTA, Demerval José, ELEUTÉRIO, Arysbur Batista e CARAMURU, Hugo. **As ferrovias em Minas Gerais**. Belo Horizonte: SESC/MG, 2003.

A Província do Rio de Janeiro, contratou, em 27 de abril de 1852, com o Comendador Irineu Evangelista de Souza, a construção de uma estrada de ferro que, partindo da Praia da Estrela, no fundo da Baía de Guanabara, fosse até a raiz da Serra de Petrópolis. Dois anos depois o primeiro trecho dessa estrada de ferro pioneira, numa extensão de 14,5 quilômetros, seria inaugurado em 30 de abril de 1854, contando com a presença do Imperador D. Pedro II que conferiu o título de Barão de Mauá ao construtor Irineu Evangelista.

Embora o Governo Imperial estivesse empenhado em dar execução aos dispositivos da Lei nº 101, vários empresários interessados em construir trechos de estradas de ferros fracassaram, porque não conseguiram levantar recursos financeiros e os banqueiros consideravam insuficientes os favores concedidos pelo Governo. Em 26 de junho de 1852, foi promulgada a Lei nº 641, que aumentou o prazo de concessão de quarenta para noventa anos, estabelecendo o privilégio e zona com trinta e três quilômetros para cada lado do eixo da estrada, concedendo garantia de juros de 5% sobre a quantia investida na construção e abolindo a prévia fixação dos fretes a serem por elas cobrados. Por esta lei o Governo ficou ainda autorizado a conceder, a uma ou mais companhias, a construção total ou parcial de um caminho de ferro que, partindo do município da Corte, terminasse nos pontos das Províncias de Minas e São Paulo que fossem mais convenientes.

Em 09 de maio de 1855, o Governo expediu os Decretos nº 1598 e 1599, autorizando a construção da Estrada de Ferro D. Pedro II, aprovando os estatutos da companhia que iria construí-la. A primeira diretoria da Companhia D. Pedro II foi eleita em 13 de agosto de 1855, tendo como vice-presidente o engenheiro Cristiano Benedito Otoni que, logo em seguida, entrou no exercício da presidência, por ato do Governo Imperial.

O primeiro trecho construído com extensão de cerca de 48 Km foi inaugurado em 29 de março de 1859, situado entre a atual Estação de D. Pedro II e a de Queimados no Rio de Janeiro. Da Estação de Barra do Piraí, inaugurada em 13 de abril de 1865, partiram duas linhas: uma para Cachoeira, na Província de São Paulo e outra para Porto Novo do Cunha, nos limites de Minas Gerais. Com os trabalhos de construção do ramal férreo em direção a Porto Novo do Cunha, a linha encontrou o Rio Paraibuna, na divisa das Províncias do Rio e Minas Gerais. Nesse ponto atravessou a ponte denominada Humaitá, penetrando no município de Mar de Espanha, já em território mineiro.

Para o lançamento dos primeiros trilhos no território da Província de Minas Gerais, em 1º de maio de 1869, compareceram altas autoridades do Império. Decorridos dois meses, os trilhos avançaram 14 Km e nesse trecho foram construídas as estações de Santa Fé e Chiador, inauguradas em 27 de junho de 1869, com presença do imperador.

Paralelamente aos trabalhos da companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, a Companhia União e Indústria, tendo obtido privilégios para construir e explorar uma estrada carroçável, conseguiu inaugurar em 1861 o trecho entre Petrópolis e Juiz de Fora.

Surgiu entres essas empresas o problema da competição do transporte e também a questão do prolongamento da estrada de ferro para o centro de Minas Gerais.

O engenheiro Cristiano Benedito Otoni, que exerceu o cargo de Diretor da Estrada de Ferro D. Pedro II, no período de 1855 a 1865, manifestou-se claramente contrário às pretensões dessa companhia. No entanto, as considerações do engenheiro não foram atendidas pelo Império e, aos 10 de julho de 1868, foi apresentada ao Governo a proposta para autorização deste prolongamento.

Poucos meses depois, em 14 de janeiro de 1869, o ex-presidente da Companhia União e Indústria, Mariano Procópio Ferreira Lage, assumiu a direção da Estrada de Ferro D. Pedro II. Sob sua gestão foram inaugurados, em 06 de agosto de 1871, os trabalhos de construção da Linha do Centro.

5.2. Breve histórico do Quarto Depósito em Santos Dumont²:

A chegada da Estrada de Ferro D. Pedro II em 1872 dinamizou a vida econômica do Arraial de João Gomes. No entorno da Estação Ferroviária, construída em 1877, desenvolveu-se o comércio e outras atividades econômicas do município.

Em 27 de julho de 1889, o Arraial de João Gomes foi elevado à categoria de Vila, com a denominação de Palmyra. Em 1895, por se tratar de um local estratégico para a Estrada de Ferro Central do Brasil (nomenclatura que a partir de 1889 substituiu a Estrada de Ferro D. Pedro II), adquiriu terras na região nordeste do centro urbano para dar início à construção de um complexo onde seriam realizadas atividades de manutenção, reparo e revisão das composições ferroviárias. Em fins do século XIX, foi erguido o galpão de manutenção. Por ser a quarta oficina da estrada de ferro a partir do Rio de Janeiro, o complexo ficou conhecido como “Quarto Depósito”.

Com área de cerca de 30.000 m², o complexo promoveu a criação inúmeros postos de trabalho chegando a gerar, com o passar dos anos, 1.200 empregos diretos para a população local. Com isso, ocorreram importantes transformações urbanas com a ocupação, por esses trabalhadores, dos bairros conhecidos atualmente como Quarto Depósito e Vila Esperança. Em 1979, o complexo já contava com 30 edificações.

Em 1941, para suprir a necessidade de mão de obra especializada gerada pelo complexo, a administração municipal de Santos Dumont (assim denominada desde 1932, quando o nome Palmyra foi alterado) criou a Escola Profissional Fernando Guimarães. Os edifícios que compunham esse centro de formação técnica foram construídos em terreno contíguo ao Pátio das Oficinas, local que servia didaticamente, inclusive, para as aulas práticas dos alunos.

² http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t2_uma_nova_perspectiva.pdf. Acesso 28-02-2019.



Figuras 1 e 2- Localização do Quarto Depósito, com a indicação do antigo Galpão de Revisão da RFFSA e vista deste antigo galpão. Fonte http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t2_uma_nova_perspectiva.pdf.

A Escola Profissional de Santos Dumont ocupava posição de destaque a nível nacional. Um trabalho de reforma de uma locomotiva, realizado em 1944, possibilitou aos alunos e professores participantes do projeto uma viagem à cidade do Rio de Janeiro, onde foram recebidos pelo Presidente Getúlio Vargas, no Palácio do Catete.

Em 1973, esse processo foi interrompido com o fechamento da Escola Profissional. Porém, como a demanda de profissionais especializados era muito grande no



setor, a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), criada em 1957, em parceria com o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI), promoveram a reabertura da Escola.

No final da década de 1980, a crise afetou o setor ferroviário nacional, culminando na inclusão da RFFSA, em 1992, no Programa Nacional de Desestatização e, finalmente, na sua liquidação, em 1999. Neste contexto, em 1990, a administração da Escola Profissional foi retomada pela Prefeitura Municipal de Santos Dumont, e, a partir de 2004, passou a denominar-se Centro Municipal de Educação Profissional- CEMEP.

Após a extinção da RFFSA, a responsabilidade da gestão do imenso patrimônio ferroviário existente nas antigas dependências do 4º. Depósito/ Pátio das Oficinas – composto por vagões, linhas férreas, pontes rolantes, elevadores para manutenção de truques, peças diversas, máquinas e edificações (que eram utilizadas para a manutenção dos vagões e das locomotivas, como os galpões, e para abrigar usos tais como de administração do complexo, refeitório e sanitários de funcionários, depósitos e caixa d'água) – seguiu a mesma indicação utilizada para as outras regiões do país: os bens móveis operacionais, ou seja, aqueles ainda utilizados pelas sete concessionárias que arrendaram os ativos desta última foram transferidos para o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT; os bens imóveis operacionais ficaram a cargo da Secretaria do Patrimônio da União –SPU; finalmente, os bens móveis e imóveis não-operacionais, representados por elementos portadores de valores histórico e cultural, foram transferidos para o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional –IPHAN.

Algumas instituições e, mesmo, prefeituras, vislumbrando a possibilidade de aproveitar uma parte desses bens –cuja conservação passou a ser ameaçada pela simples falta de uso –propuseram aos órgãos citados a realização de convênios e/ou de termos de doação para que estações ferroviárias, por exemplo, passassem a abrigar as mais variadas atividades (sendo as principais centro cultural, biblioteca e museu) e o material rodante fosse empregado para a implementação de trens de cunho turístico. Essa possibilidade foi vislumbrada em Santos Dumont em duas situações.

A primeira delas se refere à proposta elaborada pela OSCIP Movimento Nacional Amigos do Trem, em 2006, para a implementação de um trem turístico, chamado de “Expresso Pai da Aviação”, num trecho da antiga Central do Brasil. Utilizando seis vagões de passageiros do antigo Trem de Prata, quatro locomotivas diesel-elétricas e duas automotrizes Budd (elementos esses que pertenciam à antiga RFFSA), cuja cessão de uso foi autorizada pelo DNIT em 2009, o “Expresso” iria percorrer o trecho que liga os municípios de Matias Barbosa a Barbacena, o que inclui Santos Dumont.

A segunda possibilidade de utilização do patrimônio da extinta RFFSA, acondicionado no 4º. Depósito/ Pátio das Oficinas, foi estudada a partir das questões levantadas quando da elaboração do projeto do “Expresso Pai da Aviação”. Surgiu da confluência de interesses comungados, de um lado, por cidadãos sandumonenses e por ex-



ferroviários, que ensejavam o retorno das atividades ferroviárias na região; de outro lado, por instituições públicas e privadas (tais como a referida OSCIP Amigos do Trem e a própria Prefeitura Municipal de Santos Dumont) e por técnicos e professores do IF SUDESTE/ Campus Juiz de Fora, que viam potencializada a possibilidade de utilização desse rico patrimônio para finalidades muito maiores que aquelas ligadas ao simples transporte de carga e, mesmo, de passageiros. Órgãos federais (SPU, IPHAN e DNIT) que, preocupados com o destino incerto dos bens existentes naquele local, consideraram perfeitamente possível a utilização dos mesmos para fins não só econômicos e/ou culturais, mas também sociais e educacionais.

Sendo assim, em julho de 2010 foi inaugurado o Campus Avançado Santos Dumont, do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Sudeste de Minas Gerais (IF SUDESTE), nas instalações do antigo Centro Municipal de Educação Profissional, herdando não só seu espaço físico e equipamentos, mas também os cursos de Eletrotécnica e Mecânica, ambos em funcionamento quando da implementação do mesmo. A missão era “transformar Santos Dumont em um centro nacional de educação e desenvolvimento de tecnologias para o setor ferroviário”.

Com o apoio e financiamento da Superintendência Regional do IPHAN/ Minas Gerais foi possível a realização de todo o levantamento fotográfico e físico-arquitetônico dos bens do complexo do 4º. Depósito/ Pátio das Oficinas, considerados de valor cultural por este órgão, o que forneceu elementos para a elaboração de um projeto de restauração e de requalificação, entregue no início de 2012. Chegou a ser prevista para o segundo semestre de 2013 a implementação do “Bacharelado em Conservação e Restauração do Patrimônio Industrial - Área de Concentração: Bens Culturais Ferroviários”. No entanto, este projeto não foi concretizado.

6. Análise Técnica:

Segundo a denúncia encaminhada a esta coordenadoria, o IF Sudeste teria solicitado recentemente a retirada do material ferroviário de suas proximidades, considerando-o como sucata.

O denunciante afirma que o material estacionado no Quarto Depósito é constituído basicamente de carros de passageiros, havendo também alguns poucos vagões fechados de apoio e serviço, e um guindaste ferroviário a vapor, muito raro, que teria sido reformado e recolocado em condições de uso na década de 1970, encontrando-se, hoje, totalmente abandonado. Estariam ainda no local “toda a última série de carros do famoso Trem Shangai, que ainda permanece vivo na lembrança de todos que viveram na região até 1996, ano de sua última viagem”.

O denunciante relata também a existência dos seguintes bens no Quarto Depósito:

- “meia duzia” de Automotrizes Budd, de fabricação da norte americana, que teriam sido adquiridas num esforço de modernização da RFFSA. Sobre o estado de conservação, destes bens, ressaltou-se que “a totalidade destas máquinas está sem os motores de tração, seu interior foi vandalizado, mas elas estão com toda a sua mecânica de truques preservadas;

- dezenas de carros Budd de diversas finalidades, entre os quais diversos integrantes dos chamados “Vera Cruz e Santa Cruz”, posteriormente “Trem de Prata”. Ressaltou-se que “a linha Budd era muito diversificada e incluía, carros de assentos convencionais, carros de assentos transversais, carros restaurantes, carros lanchonetes, carros leito e carros correios”. Segundo o denunciante, todos estes modelos estão presentes no Pátio Santos Dumont. Um dos carros Budd lanchonete teria sido recuperado pela ONG Amigos do Trem;

- cerca de uma dezena de carros de passageiros em aço carbono, que foram os carros que substituíram gradativamente os carros de passageiros em madeira. Ressaltou-se que, “aparentemente no Quarto Depósito todos são nacionais” e que estes carros estão com a sua mecânica praticamente perfeita, apresentando pontos de corrosão nas carroceiras.

O denunciante apresentou uma vasta documentação fotográfica, datada de novembro de 2018, evidenciando o estado precário estado de conservação do material estacionado no Quarto Depósito. Seguem algumas destas fotografias:





Figuras 3 a 12- Fotografias do Quarto Depósito em Santos Dumont. Fonte: <https://photos.app.goo.gl/XKYPxGgsF9Dm1KUB9>.



As imagens da parte interna dos carros também evidenciam a situação de abandono do patrimônio ferroviário que permanece suscetível a depredações e ações de vandalismo.



Figuras 13 a 18- Fotografias do Quarto Depósito em Santos Dumont. Fonte: <https://photos.app.goo.gl/XKYPxGgsF9Dm1KUB9>.

Até dezembro de 2015, a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário contava com com 639 bens inscritos, distribuídos por 18 estados, além do Distrito Federal. O município de Santos Dumont não consta desta lista³.

³

http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Lista_patrimonio_cultural_ferroi%C3%A1rio_dez_2015.pdf. Acesso 27-02-2019.



O trabalho “Patrimônio Ferroviário em Minas Gerais- Bens Imóveis”, de autoria de Fernanda dos Santos Silva, é resultado de pesquisas desenvolvidas no âmbito do mestrado profissionalizante – PEP do IPHAN-MG⁴. Trata-se de um “Atlas Ferroviário de Minas Gerais” que deu enfoque às estações ferroviárias. Consta deste trabalho, a informação de que os bens de natureza móvel/rodante tiveram suas destinações firmadas por meio da Câmara de Conciliação que contou com a participação de diversas instituições, como a AGU, DNIT, IPHAN, MPF, onde todos os bens dessa natureza foram categorizados em 85 Termos de Transferência. Deste 85, 9 foram transferidos ao IPHAN. Dentre eles, 7 bens de Santos Dumont (Termo de Transferência 024/2009).

Em consulta realizada no site da Inventariança da Extinta RFFSA⁵, este setor técnico teve acesso ao Termo de Transferência 024/2009, datado de 14 de maio de 2009. Consta neste documento que, a partir de sua assinatura, o IPHAN assume a responsabilidade pela guarda e manutenção dos bens móveis históricos ora transferidos. Os bens, localizados na Oficina de Santos Dumont, que foram transferidos ao IPHAN por seu valor histórico, artístico e cultural, foram os seguintes:

1. Locomotiva a vapor ALCO/PACIFIC 4-6-2– nº Pat. 370/Nº 63533
2. Carro de Passageiro – nº Pat. PC 926391-8F
3. Carro de Passageiro – nº Pat. SC 926856-1F
4. Carro de Passageiro – nº Pat. SC 926857-0F
5. Carro de Passageiro – nº Pat. SC 926861-8F
6. Carro de Passageiro – nº Pat. SC 926873-1F
7. Guindaste a vapor – nº Pat. REF:47

Na medida em que o Termo de Transferência 024/2009 traz fichas de inspeções individualizadas de cada um dos bens acima relacionados, é possível proceder a uma análise comparativa entre o estado de conservação atual e o que foi registrado nas fichas, preenchidas em 2009.

Este setor técnico diligenciou junto ao IPHAN para ter acesso ao Projeto de Restauração – 4º Depósito em Santos Dumont/MG⁶. A autarquia nos informou que o projeto já se encontrava digitalizado e disponível no SEI! (Número do processo: 01514.003239/2010-94). Em consulta ao referido processo, verificou-se que em 2010 o IPHAN aprovou o Projeto Básico-PB para contratação de pessoas jurídicas especializadas para a elaboração dos projetos de restauração arquitetônica e complementares, elétricos e de climatização para readequação do Galpão do 4º Depósito, Galpão de Oficina de Revisão, Antiga Escola de Maquinistas e agenciamento paisagístico da área externa, situados no

⁴ <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Patrim%C3%B4nio%20Ferrovi%C3%A1rio%20-%20MG.pdf>.

⁵ <https://www.rffsa.gov.br/>. Acesso 07-03-2018.

⁶ IPHAN. Projeto de Restauração – 4º Depósito em Santos Dumont/MG. Caderno de Estudos- Volume I. Belo Horizonte: IPHAN, 2011.

complexo de Oficinas da extinta RFFSA, em Santos Dumont, Km 322, no Trecho Ferroviário Santos Dumont a Antônio Carlos. O IPHAN declarou, inclusive, que havia disponibilidade orçamentária no valor de R\$ 400.000,00 (quatrocentos mil reais). Dentre o grande volume documental constante do processo, destaca-se a seguinte documentação:

- Termo de Compromisso de Cessão de Uso de Bem Imóvel- Pátio Ferroviário das Oficinas do 4º Depósito em Santos Dumont, com suas edificações e benfeitorias, firmado em 16 de julho de 2010 entre Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes e o Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Sudeste de Minas Gerais;

- Parecer Técnico nº 033/2010, datado de 27 de agosto de 2010, por meio do qual o IPHAN declara o valor cultural do Conjunto de Oficinas do 4º Depósito, identificado como Oficina de Reparações, Galpão de Revisão e Antiga Escola de Maquinista, localizado em terreno não operacional;

- Termo de Cooperação técnica, datado de 05 de outubro de 2010, celebrado entre o Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Sudeste de Minas Gerais e o IPHAN;

- Vasta documentação relativa ao processo licitatório de contratações;

- Contrato nº 025/2010 celebrado entre o IPHAN e a empresa SANETEC Saneamento e Serviços Técnicos de Engenharia Ltda, datado de 22 de novembro de 2010, para elaboração dos projetos para readequação do Galpão do 4º Depósito, Galpão de Oficina de Revisão, antiga Escola de Maquinistas e agenciamento paisagístico da área externa.

- Contrato nº 026/2010 celebrado entre o IPHAN e a empresa Lux engenharia Projetos e Consultoria Ltda para elaboração dos projetos para readequação do Galpão do 4º Depósito, Galpão de Oficina de Revisão, antiga Escola de Maquinistas e agenciamento paisagístico da área externa.

- Memorando IPHAN nº 048/2011, informando o recebimento em 01/03/2011, do produto referente à 1ª etapa do Contrato nº 025/2010. Esta etapa refere-se à realização dos serviços de Levantamento Cadastral, Documentação Fotográfica e Prospecções arquitetônicas e Diagnóstico: Análise histórica, construtiva e estética e Representação Gráfica;

- Memorando IPHAN nº 114/2011, informando o recebimento em 10/06/2011, do produto referente à 2ª etapa do Contrato nº 025/2010. Esta etapa refere-se à elaboração do anteprojeto de arquitetura e caderno de estudos, contendo memorial descritivo e demais informações acerca da proposta de intervenção nos imóveis;

- Memorando IPHAN nº 051/2011, encaminhando Relatório Técnico com vistas à liberação de pagamento à empresa Lux Engenharia Projetos e Consultoria Ltda, referentes às atividades de Elaboração de Projetos Elétricos (Instalações Elétricas e Luminotécnicas Internas e Externas); Telecomunicações (Telefonia, Rede de Dados e Sonorização); Sistema de Proteção contra Descargas Atmosféricas (SPDA) e Compatibilidade Eletromagnética para a Readequação do Galpão do 4º Depósito, Galpão de Oficina de Revisão, antiga Escola de Maquinistas do Complexo de Oficinas da extinta RFFSA- Santos Dumont;

- Memorando IPHAN nº 171/2011, relativo à solicitação de aditivo de recurso pela empresa SANETEC, tendo em vista a diferença do Programa Arquitetônico proposto no Edital da Tomada de Preços 12/2010 e o que estava sendo efetivamente elaborado pela empresa. Além das áreas solicitadas no Projeto Básico anexo ao Edital, foram acrescentados outros ambientes, conforme demanda apresentada pelo IF Sudeste ao longo da elaboração dos projetos contratados;

- Memorando IPHAN nº 196/2011, informando o recebimento em 12/09/2011, do produto referente à 3ª etapa do Contrato nº 025/2010. Esta etapa refere-se à elaboração do anteprojeto de arquitetura e caderno de estudos, contendo memorial descritivo e demais informações acerca da proposta de intervenção nos imóveis;

- Parecer Técnico IPHAN, datado de 25/09/2011, sobre os Projetos Complementares (Estrutural, Hidrossanitário, Prevenção e Combate a Incêndio) do Projeto de Restauração para 4º Depósito do Complexo Ferroviário. Foram apontadas algumas adequações e conclui-se que os projetos eram passíveis de aprovação, mediante correção dos aspectos considerados;

- Memorando IPHAN nº 225/2011, informando o recebimento em 12/12/2011, do produto referente à 4ª etapa do Contrato nº 025/2010. Esta etapa refere-se à elaboração à compatibilização dos projetos arquitetônicos e complementares, conforme Edital da TP 12/2010;

- Memorando IPHAN nº 094/2011, informando o recebimento em 02/05/2012, do produto final do Contrato nº 025/2010. Ressaltou-se que a empresa sanou as pendências relativas aos projetos, estando estes completos conforme acordado em contrato;

- Ofício nº 041/2015, de 23 de junho de 2015, encaminhado pelo IF Sudeste ao IPHAN, com informações sobre os problemas apresentados na execução do Projeto Estrutural do Galpão de Manutenção do 4º Depósito. Ressaltou-se que, com os recursos disponíveis, o IF Sudeste não pode contemplar a execução de toda a obra, tendo sido licitada apenas a execução de uma parte da reforma do Galpão de Manutenção. A obra teria se iniciado em 13 de abril de 2015 e, antes de seu início, a empreiteira identificou a existência de alguns pilares danificados, apontando que poderiam comprometer a

estabilidade da estrutura. Foram encaminhados e-mails à engenheira civil Flávia Amorim, responsável técnica pelo Projeto Estrutural do Galpão de Manutenção. No entanto, não se chegou a um acordo sobre a questão. Foram relatados diversas dificuldades relacionadas aos contatos estabelecidos com a engenheira responsável. Solicitou-se apoio/ esclarecimento do IPHAN relativos ao projeto contratado. Solicitou-se também auxílio técnico para acompanhamento da obra de Reforma do Galpão de Manutenção do 4º Depósito em Santos Dumont/MG. Foi encaminhado relatório fotográfico, planilha orçamentária e cronograma de execução da obra, com término previsto para abril de 2017;

- Ofício nº 063/2015, de 21 de setembro de 2015, encaminhado pelo IF Sudeste ao IPHAN, solicitando esclarecimentos sobre questões relativas ao Projeto Estrutural de reforma do Galpão de Manutenção do 4º Depósito;

- Ofício/GAB/IPHAN/MG nº 1804/2015, de 28 de setembro de 2015, por meio do qual o IPHAN solicita à Sanetec Consultoria e Projetos a resolução das incongruências encontradas no Projeto de Reforma do Galpão de Manutenção do 4º Depósito;

- Ofício/GAB/IPHAN/MG nº 2543/2016, de 18 de Outubro de 2016, informando à Procuradoria da República no Município de Juiz de Fora que não havia nenhuma posição definitiva sobre os bens ferroviários localizados no pátio da cidade de Santos Dumont;

- Ofício/GAB/IPHAN/MG nº 0519/2017, de 10 de março de 2017, dirigido ao Departamento de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT. No documento, o IPHAN ressalta que estava empreendendo uma ação, no sentido de regularizar a questão dos bens móveis da Antiga Rede Ferroviária em Minas Gerais e que após examinar diversos processos relativos ao acervo de carros e locomotivas que se encontram no 4º Depósito, acolheu a sugestão da Comissão Técnica do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Sudeste de Minas Gerais, no sentido de valorar os seguintes itens:

- Guindaste Grua EFCB nº 47.
- Guindaste EFCB nº 5, com seu respectivo vagão prancha para apoio da lança do guindaste.
- Automotriz ED 51 - Trem Prata (litorina budd Company).
- Automotriz ED 52 — Trem Prata (litorina budd Company).

Ressaltou-se que as duas últimas automotrizes ED 51 e ED 52, foram, em 2013, destinadas à Prefeitura Municipal de Mogi das Cruzes, em São Paulo, mas os vagões ainda não haviam sido retirados. Destacou-se que, mesmo se forem transferidas para Mogi das Cruzes, essas automotrizes do Trem de Prata podiam ser valoradas, ficando então sob a responsabilidade da Superintendência de São Paulo. Caso a Prefeitura de Mogi das Cruzes abra mão dos bens, eles ficarão estacionados na oficina do complexo do 4º depósito que seria alvo de restauração e abertura ao público a partir do próximo ano.

O IPHAN informou também concordar com que 07 vagões do antigo expresso Vera Cruz e 02 vagões do antigo Socorro, fossem reservados para fins didáticos do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Sudeste, conforme identificação:

- Identificação: DI — 6178 — 8F (dormitório)
- Identificação: BI — 6079 — OF (carga)
- Identificação: FI — 6287 — 3F (restaurante)
- Identificação: BI — 6090 — 1F (carga)
- Identificação: RI — 6808 — 1F (cozinha/restaurante)
- Identificação: BI — 926091 — 9F (carga/almoxarifado)
- Identificação: RI — 6806 — 5F (carga)

Informou ainda que constatou que no mapa elaborado pelo DNIT, datado de outubro de 2014, com posicionamento do material rodante, constava 07 carros de passageiros que já estavam tombados pelo município de Santos Dumont — PC 926392-6F, PC 926388-8F, SC 926860-0F, SC 926856-1F, SC 926857-0F, PC 926391-8F, SC 926873-1F, sendo que os quatro últimos constam do termo de transferência 024/2009, assinado pelo IPHAN. Ressaltou-se a necessidade de que a Prefeitura Municipal se pronuncie sobre a retirada, ou não dos mesmos. Destacou-se ainda que outros 04 foram destinados, em 2011, para o Movimento Nacional Amigos do Trem — PI 926398-5F, PI 926402-7F, LI 926335-7F, PI 926393-4F, sendo necessário que a ONG se pronuncie sobre a retirada dos mesmos ou a colocação em outro espaço. Ressaltou-se, por fim, que salvaguardados estes carros, mais de cinquenta estariam disponíveis para descarte e alienação.

- E-mail, enviado em 16 de janeiro de 2019 pela Superintendente do IPHAN/MG ao IF Sudeste, informando o encaminhamento da minuta de acordo de cooperação técnica para PF- AGU- IPHAN.

- Minuta de acordo de cooperação técnica a ser celebrado entre IPHAN e o Instituto Federal Sudeste de Minas Gerais com vistas à preservação do patrimônio ferroviário do 4º Depósito.

- E-mail, enviado em 16 de janeiro de 2019, pelo sr. André Diniz de Oliveira, representante do IF Sudeste, informando à Superintendente do IPHAN/MG que teria reunião no dia seguinte com o reitor e iria apresentar-lhe o documento. Informou que havia elaborado uma proposta de alteração no final do documento, na tabela de objetivos e metas, para ficar mais organizadas as ações e mais cautelosos os prazos.

- Memorando nº 20/2019/DIVAP IPHAN-MG/IPHAN-MG, de 24 de janeiro de 2019, por meio do qual a Superintendente do IPHAN/MG encaminhou à Procuradoria do IPHAN/MG a minuta de Acordo de Cooperação Técnica.

7. Fundamentação:

De acordo com a Constituição Federal Brasileira de 1988:

Art. 30 - Compete aos Municípios:

IX – promover a proteção do patrimônio histórico-cultural local, observada a legislação e a ação fiscalizadora federal e estadual.

Art. 216 – Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem:

I – as formas de expressão;

II – os modos de criar, fazer e viver;

III – as criações científicas, artísticas e tecnológicas;

IV– as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais;

V– os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.

§ 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.

De acordo com o Decreto nº 6.018, de 22 de janeiro de 2007, que 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:

Art. 5º- 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;

[...]

De acordo com a Lei 11.483, de 31 de maio de 2007, que dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário:

Art. 4º- Os bens, direitos e obrigações da extinta RFFSA serão inventariados em processo que se realizará sob a coordenação e supervisão do Ministério dos Transportes.

Art. 8º- 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.

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

§ 1º- Caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário.

§ 2º- 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.

[...]

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, estabelecendo que:

Art. 7º - O IPHAN deverá solicitar ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão a cessão de uso dos bens imóveis que forem 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 imóveis cedidos ao IPHAN poderá ser compartilhado com outros órgãos e entidades da administração pública federal.

§ 2º - 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.

Sobre a natureza dos bens que o IPHAN receberá, o Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário dispõe que⁷:

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. 5º, 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.

Quanto às atribuições do IPHAN, o Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário dispõe que são as seguintes:

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”;

⁷ Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário. Disponível em http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Manual_tecnico_patrimonio_ferroviano.pdf.

Possui a legitimidade imediata para medidas de proteção e conservação;

Implantar planos de preservação de acervos documentais.

Por meio da Portaria IPHAN nº 407/2010, foi instituída a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário. Segundo esta Portaria:

Art. 4º- São passíveis de inclusão na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário os bens móveis e imóveis oriundos da extinta RFFSA:

I- Que apresentem correlação com fatos e contextos históricos ou culturais relevantes, inclusive ciclos econômicos, movimentos e eventos sociais, processos de ocupação e desenvolvimento do País, de seus Estados ou Regiões, bem como com seus agentes sociais marcantes;

II- Portadores de valor artístico, tecnológico ou científico, especialmente aqueles relacionados diretamente com a evolução tecnológica ou com as principais tipologias empregadas no Brasil a partir de meados do século XIX até a década de 1970;

III- Cujo intuito de valoração cultural seja objeto de manifestação individual ou coletiva de pessoa física ou jurídica, pública ou privada, desde que devidamente justificada, podendo ser, inclusive, motivada por seu valor simbólico.

Parágrafo único. Os bens passíveis de valoração serão analisados e avaliados, isoladamente ou em conjunto, mediante processo administrativo.

Art. 5º- Os processos administrativos a serem analisados pela Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário, serão instruídos nas Superintendências do IPHAN ou na Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário.

§ 1º Será parte integrante do processo administrativo, parecer técnico que ateste as reais condições de apropriação social do bem, em especial quanto a sua segurança, conservação e uso compatível com a preservação da Memória Ferroviária.

§ 2º O parecer técnico deverá apontar conclusivamente se a instância local recomenda ou não a inclusão do(s) bem(ns) na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, especificando qual (is) inciso (s) do artigo 4º justifica (m) a inclusão.

§ 3º O parecer técnico será referendado ou não pela Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário, a qual deverá especificar a motivação de seus atos.

[...]

Art. 6º- Os bens declarados como de valor histórico, artístico e cultural pela Comissão, serão levados à homologação do Presidente do IPHAN, sendo a decisão publicada no Diário Oficial da União no prazo de 30 (trinta) dias.

Art. 7º- Após a publicação no Diário Oficial da União os bens declarados como de valor cultural serão inscritos na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário.

De acordo com a Lei Orgânica Municipal de Santos Dumont:

Art. 216 – O Município estimulará o desenvolvimento das ciências, das artes, das letras e da cultura em geral, observado o disposto na Constituição Federal.

(Adicionado pela Emenda Aditiva 020 de 14/02/2011).

§ 1º - Ao Município compete complementar, quando necessário, a legislação federal e a estadual disposta sobre a cultura.

§ 2º - A lei disporá sobre a fixação de datas comemorativas de alta significação para o Município.

§ 3º - Ao Município compete proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos e as paisagens naturais notáveis.

[...]

Art. 218 - O município garantirá a todos o pleno exercício dos direitos de acesso aos bens culturais, apoiando e incentivando a valorização e a difusão das manifestações culturais, mediante:

(Adicionado pela Emenda Aditiva 007 de 25/04/2011).

I- criação e manutenção de núcleos culturais e de espaços públicos equipados para formação de difusão artístico-cultural; de museu e arquivos públicos que integrem o sistema de preservação da memória do município e de bibliotecas públicas municipais

(Adicionado pela Emenda Aditiva 007 de 25/04/2011).

II- estímulo às atividades de caráter cultural e artístico;

(Adicionado pela Emenda Aditiva 007 de 25/04/2011).

III- adoção de incentivos fiscais que estimulem as empresas privadas a investir na produção cultural artística do Município e na preservação de seu patrimônio histórico.

(Adicionado pela Emenda Aditiva 007 de 25/04/2011).

IV- apoio técnico as entidades culturais na realização de seus projetos.

(Adicionado pela Emenda Aditiva 007 de 25/04/2011).

V- Preservação da produção cultural sandumontense em livro, imagem, som, através do depósito legal de tais produções em suas instituições culturais, na forma da Lei, resguardados os direitos autorais, conexos e de imagem;

(Adicionado pela Emenda Aditiva 007 de 25/04/2011).

8. Conclusões:

A denúncia encaminhada a esta coordenadoria evidencia que o patrimônio ferroviário acumulado no Quarto Depósito em Santos Dumont é vasto e heterogêneo e que a falta de manutenção e conservação destes bens ao longo dos anos contribuiu para o avanço do processo de degradação que compromete a integridade do acervo. Até mesmo aqueles bens que já foram transferidos ao IPHAN, em razão do valor histórico, artístico e cultural, sofrem com a omissão no tocante à preservação da memória ferroviária do país.



Como se constatou são vários os envolvidos na questão da preservação do Quarto Depósito. Além do IPHAN, o município de Santos Dumont, o Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Sudeste de Minas Gerais- IF Sudeste e a ONG Amigos do Trem, para a qual foram destinados alguns bens integrantes deste acervo, também são responsáveis por este patrimônio ferroviário.

Verificou-se que em 2010 o IPHAN aprovou o Projeto Básico para contratação de pessoas jurídicas especializadas para a elaboração dos projetos de restauração arquitetônica e complementares, elétricos e de climatização para readequação do Galpão do 4º Depósito, Galpão de Oficina de Revisão, Antiga Escola de Maquinistas e agenciamento paisagístico da área externa, situados no complexo de Oficinas da extinta RFFSA, em Santos Dumont. No entanto, sobretudo a partir de 2015, o IF Sudeste começou a informar ao IPHAN sobre diversas dificuldades para execução do Projeto Estrutural de reforma do Galpão de Manutenção do 4º Depósito.

Neste sentido, no final de 2018, começaram a ocorrer tratativas entre o IPHAN e o IF Sudeste que culminaram na elaboração de uma minuta de acordo de cooperação técnica com vistas à preservação do patrimônio ferroviário do 4º Depósito. Contudo, não constam no SEI! (Número do processo: 01514.003239/2010-94) informações relativas à efetiva celebração deste documento.

Recomenda-se, portanto, que seja solicitada ao IPHAN e ao IF Sudeste a atualização das informações referentes à assinatura do Acordo de Cooperação Técnica e ao estágio em que se encontra o Projeto Estrutural de reforma do Galpão de Manutenção do 4º Depósito. Conforme sugerido pelo IPHAN no Ofício/GAB/IPHAN/MG nº 0519/2017, o município de Santos Dumont deve se manifestar sobre a situação dos bens ferroviários tombados e a ONG Amigos do Trem sobre aqueles a ela destinados.

Não restam dúvidas sobre o valor cultural de grande parte do acervo existente no Quarto Depósito, haja vista a transferência de vários para o IPHAN e o tombamento de outros pelo município de Santos Dumont. Sendo assim, é preciso relacionar todos bens ferroviários depositados na área, evidenciando ou não o valor cultural de cada um deles, de modo a dirimir quaisquer dúvidas que possam surgir no caso de proposição de descarte.

Recomenda-se, portanto, que:

a) seja oficiado ao IPHAN e ao IF Sudeste a fim de que informe sobre eventual assinatura do Acordo de Cooperação Técnica, bem como sobre o estágio em que se encontra o Projeto Estrutural de reforma do Galpão de Manutenção do 4º Depósito;

b) seja oficiado ao município de Santos Dumont a se manifestar sobre a situação dos bens ferroviários tombados pelo município, conforme sugerido pelo IPHAN no

Ofício/GAB/IPHAN/MG nº 0519/2017(obs.: 07 carros de passageiros são tombados pelo município de Santos Dumont - PC 926392-6F, PC 926388-8F, SC 926860-0F, SC 926856-1F, SC 926857-0F, PC 926391-8F, SC 926873-1F, sendo que os quatro últimos constam do termo de transferência 024/2009, assinado pelo IPHAN);

c) seja oficiado à ONG Amigos do Trem a se manifestar sobre a situação dos bens ferroviários a ela destinados (obs.: 04 carros de passageiros foram destinados, em 2011, para o Movimento Nacional Amigos do Trem - PI 926398-5F, PI 926402-7F, LI 926335-7F, PI 926393-4F).

9. Encerramento

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

Belo Horizonte, 23 de maio de 2019.

Neise Mendes Duarte
Analista do Ministério Público – MAMP 5011
Historiadora