Instituto	dο	Patrimônio	Histórico e	Artístico	Nacional
montato	uv	1 au momo	THOUSE C	<sup>1</sup> Musuco	1 tacionai

Lucas Neves Prochnow

O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação

#### Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Lucas Neves Prochnow

# O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação

Dissertação apresentada ao curso de Mestrado Profissional do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, como prérequisito para obtenção do título de Mestre em Preservação do Patrimônio Cultural.

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Analucia Thompson Supervisora: Maria Emília Lopes Freire O objeto de estudo dessa pesquisa foi definido a partir de uma questão identificada no cotidiano da prática profissional da Superintendência do IPHAN em Pernambuco.

P963i Prochnow, Lucas Neves.

O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação / Lucas Neves Prochnow — Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2014.

177 f.: il.

Orientadora: Analucia Thompson

Dissertação (Mestrado) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural, Rio de Janeiro, 2014.

1. Patrimônio Cultural. 2. Patrimônio Ferroviário – Memória Ferroviária. 3. Brasil – Política Cultural. 4. Pernambuco – História da Ferrovia. I. Thompson, Analucia. II. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Brasil). III. Título.

CDD 363.690981

#### Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

#### Lucas Neves Prochnow

## O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação

Dissertação apresentada ao curso de Mestrado Profissional do Instituto do Patrimônio
Histórico e Artístico Nacional, como pré-requisito para obtenção do título de Mestre em
Preservação do Patrimônio Cultural.
Rio de Janeiro, 31 de janeiro de 2014.
Banca examinadora
Professora Dra. Analucia Thompson (orientadora) – PEP/MP/IPHAN
Maria Emília Lopes Freire (supervisora) – Superintendência do IPHAN em Pernambuco
Professora Dra. Márcia Regina Romeiro Chuva – PEP/MP/IPHAN
Frotessora Dra. Marcia Regilia Romeno Chuva – FEF/MF/IFTIAN
Professor Dr. Flavio de Lemos Carsalade – Universidade Federal de Minas Gerais /UFMG

#### **Agradecimentos**

Agradeço a Fundação Darcy Ribeiro pela concessão de bolsa para essa pesquisa.

À Coordenação de Pesquisa e Documentação do Iphan por levar a cabo a ideia do mestrado profissional dentro da instituição. É um projeto complexo na gestão e rico pela formação proporcionada, o que cumpre sinceros agradecimentos a toda a equipe envolvida.

Aos servidores, técnicos e terceirizados da Superintendência do Iphan em Pernambuco, muitos dos quais me tornei amigo. O contato diário com esses profissionais me possibilitou compreender o funcionamento e a complexidade técnica e política ao qual estão submetidos.

Esse trabalho não seria possível sem a incrível contribuição da orientadora, Analucia Thompson. Sua atenta leitura e suas opiniões sobre a pesquisa e a escrita sempre foram instigantes.

À supervisora, Maria Emília Lopes Freire, pelo acompanhamento nas atividades práticas e no acompanhamento do cotidiano da superintendência.

Se posso nomear alguns, nomearei três caros amigos, servidores do Iphan e da vida nas ruas: Philipe Sidartha, Giorge Bessoni e Romero Oliveira. Com esses ilustres aprendi o *metier* da profissão.

Agradeço a minha família e a meus amigos por me deixarem partir. A Aninha, que esperou meu tchau. À Júlia, que veio. E a Flora, que chegou depois.

Por último, agradeço aos meus colegas de mestrado pela companhia e afeto.

Lembro bem do momento em que parti Só não sei quantas vezes retornei Como sempre, na hora em que cheguei Me dei conta que errei voltando aqui As ruínas da casa estão aí Só paredes em pé, não tem telhado Falta porta, está tudo escancarado Mas o ar não se mexe pra passar Já vi tudo, só falta acreditar Que o portão do retorno está trancado

Qasida, de Siba.

Resumo

A dissertação parte de um problema colocado ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico

Nacional pela Lei Federal nº 11.483/2007, a qual atribui a este órgão a preservação da

memória ferroviária. Para compreender o percurso histórico do conceito de memória

ferroviária, sua enunciação legal e atuação administrativa, utilizamos a metodologia da

história dos conceitos. Identificamos o problema da memória ferroviária como sintoma da

crise dos monumentos e do surgimento dos novos patrimônios, momento no qual a instituição

responsável pela preservação do patrimônio cultural brasileiro passa a rever suas práticas

institucionais e renova-se conceitualmente. Para conferir em campo as premissas da pesquisa,

investigamos o complexo ferroviário de Jaboatão dos Guararapes/PE, bem como sua

influência na formação social e urbana da cidade.

Palavras-chave: patrimônio ferroviário, memória ferroviária, historia dos conceitos, memoria

social

**Abstract** 

The dissertation is based on the issue presented to the National Historic and Artistic Institute

by the Federal Law No. 11.483/2007, which ascribes to it the preservation of the railway

memory. To enable the understanding of the historical background of the railway memory

concept as well as its legal and administrative performance, the history of concepts itself was

applied as methodology. Moreover, we identify the problem of the railway memory as a

symptom of the monuments crisis and the emergence of new patrimonies, at which the

institution responsible for the preservation of the Brazilian cultural heritage begins to revise

its institutional practices, and renew itself conceptually. To give credit to the researches'

assertations in field we investigated Jaboatão dos Guararapes/PE railway as well as its

influence on the city social and urban formation.

Key words: railway heritage, railway memory, history of concepts, social memory

## Lista de ilustrações

<b>Ilustração I</b> Mapa ferroviário de Pernambuco e conexões regionais. Fonte: Acervo RFFSA/Inventariança RFFSA	108
<b>Ilustração II</b> Ao fundo, Igreja Matriz de Santo Amaro, construída em 1691 e reformada em 1852, adquirindo as feições atuais. Foto: autor desconhecido.	112
Ilustração III Estação Ferroviária de Jaboatão dos Guararapes.	114
<b>Ilustração IV</b> Vista aérea do complexo ferroviário de Jaboatão dos Guararapes. Veem-se a estação ferroviária, as oficinas e os prédios administrativos. À frente, a praça do coreto e os demais espaços, que foram posteriormente suprimidos.	114
Ilustração V Praça de Nossa do Rosário. Foto: autor desconhecido.	118
<b>Ilustração VI</b> Vista aérea da cidade de Jaboatão dos Guararapes. Na foto, abaixo e à esq., parte do complexo ferroviário e à dir. a praça da estação; acima, a Pç. de Nossa Senhora do Rosário e à direita, no topo, a igreja matriz.	119
Ilustração VII Banda Musical Ferroviária de Jaboatão dos Guararapes.	124
Ilustração VIII Centro Social localizado ao lado da praça da estação de Jaboatão dos Guararapes.	124
<b>Ilustração IX</b> Recuperação Esporte Clube. Time de futebol da área da recuperação de locomotivas de Cinco Pontas.	124
Ilustração X Construção de trilho.	126
Ilustração XI Turma de trabalhadores com mestre de linha.	127
Ilustração XII Chefia e trabalhadores ferroviários. Provavelmente à época da Great Western.	128
Ilustração XIII Estação Central do Recife.	128
Ilustração XIV Derrubada de horto florestal.	130
Ilustração XV Chegada de trem na cidade de Palmares (?).	131
<b>Ilustração XVI</b> Marcado em <b>vermelho</b> , o complexo ferroviário de Jaboatão dos Guararapes; em <b>amarelo</b> , A Praça de Nossa Senhora do Rosário; e em <b>azul</b> , a Igreja Matriz de Santo Amaro. Todos representando o núcleo histórico de formação da cidade.	133
Ilustração XVII Trabalhadores de oficina ferroviária.	137
Ilustração XVIII Alunos e professores da Escola Profissional Ferroviária Benvenuto Lubambo.	138
<b>Ilustração XIX</b> Praça da estação ferroviária com o coreto em primeiro plano. Ao fundo, o relógio da estação.	140
<b>Ilustração XX</b> Acima, implosão da estação ferroviária de Jaboatão dos Guararapes, na década de 1980 para construção de estação de metrô.	140

#### Lista de abreviaturas

$\Delta GII$	<ul><li>Advoc</li></ul>	acia i	Geral	dal	União
AUU	– Auvoc	acia	Ciciai	ua	Omao

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres

CAPCF - Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário

CTPF - Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário

DEPAM – Departamento de Patrimônio Material

DNEF – Departamento Nacional de Estradas de Ferro

DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes

GEIPOT – Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes

GESFRA - Grupo Executivo para Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos

GWBR - Great Western Brazil Railroad

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

LPCF – Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário

LTC - Linha Tronco Centro

LTN - Linha Tronco Norte

LTS - Linha Tronco Sul

RFFSA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima

SE – Superintendência Estadual

SPU – Superintendência de Patrimônio da União

### Sumário

	Introdução	11
	1. Ferrovia: da privatização à patrimonialização	21
	1.1 O Estado privatista: a extinção da RFFSA	23
	1.2 O Estado preservacionista: a atribuição legal da preservação da memória ferroviária	26
	1.2.1 A Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário e a proposição de um novo instrumento de preservação	30
	1.3 Os discursos e as práticas do Iphan	35
ı	1.3.1 Bens tombados x Bens listados: complementaridade ou negação?	35
	1.3.2 A prática nas Superintendências Estaduais: padronização administrativa e compreensão da memória ferroviária	40
	1.3.3 A convivência de históricas práticas e novas concepções: o caso do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, em Recife/PE	43
	1.4 O estatuto do patrimônio ferroviário: do monumento aos novos patrimônios	48
	2. Percurso e formação do conceito de memória ferroviária	66
	2.1 A História dos Conceitos: metodologia para estudo da formação do conceito memória ferroviária	68
	2.2 Análise da memória ferroviária	75
	2.2.1A memória ferroviária na literatura acadêmica	76
	2.2.2 A memória ferroviária no IPHAN: as construções institucionais	81
	2.2.2.1 O Conselho Consultivo do Iphan: seleção por erudição	83
	2.2.2.2 A CTPF: preservação por atribuição legal e seleção por valor de gestão	87
	2.2.3 A memória ferroviária pelo <i>Um trem de histórias</i>	90
	2.3 Enguadrando o conceito	02

2.4 Memória social, patrimônio cultural e patrimônio ferroviário: da constituição dos discursos à execução das políticas	96
3. Passados presentes e presentes futuros	104
3.1 Passado: A história ferroviária no estado de Pernambuco	105
3.2 Evolução histórico-territorial da cidade	111
3.3 Passado-passado: <i>Um trem de histórias</i> e a memória ferroviária segundo seus agentes	119
3.4 As oficinas de Jaboatão dos Guararapes: "o coração da Rede"	132
3.5 Presente-futuro: Ações de preservação do patrimônio ferroviário pelo Iphan/PE	142
3.5.1 O projeto de revitalização do SENAI-PE	147
Considerações finais	149
Referências bibliográficas	157
Anexos	
<b>Anexo I</b> – Lei 11.483/2007	164
Anexo II – Portaria 407/2010	167
Anexo III – Portaria 441/2011	171

#### INTRODUÇÃO

A Superintendência Estadual em Pernambuco do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – Iphan – apresentou para o 6º Edital de Seleção do Programa de Especialização em Patrimônio Cultural (atual Mestrado Profissional – PEP/MP/IPHAN) a seguinte vaga:

Participação em pesquisa iconográfica sobre o patrimônio ferroviário de Pernambuco, envolvendo os equipamentos operacionais, as edificações e as instalações dos complexos ferroviários e as vilas ferroviárias, de forma a subsidiar estudos e pesquisas sobre a implantação e evolução histórica do transporte ferroviário pernambucano; participação em pesquisa de história oral junto aos conhecedores do funcionamento do patrimônio ferroviário de Pernambuco de forma a reunir e sistematizar informações a respeito das dinâmicas sociais dos lugares; participação em pesquisa documental que subsidie a elaboração de laudos e pareceres técnicos sobre a identificação do patrimônio ferroviário de Pernambuco, a restauração de bens arquitetônicos e a definição de parâmetros construtivos e urbanísticos, entre outros, para intervenção em sítios e complexos ferroviários de interesse cultural; participação na sistematização e catalogação de informações levantadas sobre o patrimônio ferroviário de Pernambuco e realização de outras atividades de pesquisa de cunho historiográfico que auxiliem e enriqueçam a ação do IPHAN/PE na preservação da memória ferroviária brasileira (IPHAN, 2011b).

A prática profissional na Superintendência Estadual (SE) contemplou em maior ou menor medida as questões colocadas no edital. O desafio apresentado no cotidiano das atividades técnicas e que deveria se transformar em uma problemática de pesquisa com vistas ao desenvolvimento da dissertação de mestrado apontava para o enfrentamento daquilo que se tornou um problema dentro do órgão: a memória ferroviária.

Da união desses dois significantes – memória e ferrovia – é que se originou a atribuição ao Iphan da preservação do patrimônio ferroviário. Como se verá adiante, foi através da enunciação da categoria memória ferroviária que o Estado iniciou a patrimonialização dos bens móveis e imóveis oriundos da extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA. Tanto a Lei nº 11.483/2007, que atribui a responsabilidade pela preservação ao Iphan, como a subsequente Portaria nº 407/2010, que normatizou o processo e estabeleceu a preservação via inscrição em uma lista de bens, tiveram nesse conceito o princípio de sua atuação.

Essa atribuição legal impôs ao órgão responsável pelo patrimônio cultural brasileiro a necessidade de proteção de um espólio de cerca de 50 mil bens. Por não ter partido de uma prática já existente na instituição é que essa atribuição trouxe problemas de ordem conceitual e gerencial para seu planejamento e execução.

Neste trabalho a memória ferroviária é tratada como um conceito e como uma retórica holista (CANDAU, 2012). Como conceito, sua formulação pôde ser datada, como também puderam ser definidos o campo político dessa formulação, os agentes políticos e sociais que tiveram participação na sua elaboração e os interesses que defendiam. Como retórica holista, entendemos que a enunciação da memória ferroviária se utilizou de termos, imagens e expressões com a intenção de demonstrar uma história ferroviária estável, durável, homogênea, em outras palavras, criou um discurso positivo e homogeneizador das realidades históricas.

Algumas tentativas de entendimento sobre o conteúdo da memória ferroviária foram feitos por disciplinas acadêmicas. Comumente relacionaram temas da história da ferrovia (incluindo ocupação do território, desenvolvimento urbano, desenvolvimento econômico, entre outros), da arquitetura ferroviária (novas técnicas construtivas, novas soluções de projetos, novos materiais, entre outros) e das relações socioeconômicas desenvolvidas no país desde o momento da instalação da primeira ferrovia no Brasil, na década de 1840, até o momento em que esta modalidade de transporte perdeu importância em favor do modal rodoviário, por volta dos anos 1960.

Quando esse tema entrou no âmbito das preocupações do Iphan, o patrimônio ferroviário era discutido, compreendido e preservado a nível federal através do instituto do tombamento, principalmente desde os anos 1980. Quando, a partir da extinção da RFFSA, a instituição recebeu a incumbência de preservar a memória ferroviária, deparou-se não somente com a questão da quantidade dos bens e da falta de inventários regionais sobre eles, mas enfrentou a preocupação na execução da lei no sentido de como aferir a memória ferroviária sobre esses bens. Perante a preocupação de primeira ordem em inventariar e proceder à preservação do universo desses bens, o problema da construção de conhecimento sobre o conceito não foi abordado nem criticado pelo órgão, ao menos não publicamente. A patrimonialização dos bens ferroviários partiu da admissão de que a memória ferroviária equivalia ao patrimônio ferroviário e, assim, que o patrimônio ferroviário era a própria memória ferroviária, um valor intrínseco e imanente.

Nesse contexto, foi criada dentro do Departamento de Patrimônio Material do Iphan

– DEPAM – a Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário – CTPF –, responsável por

normatizar a ação de patrimonialização e valorar os pedidos de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário - LPCF – através da Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário - CAPCF. Dessa forma, o Conselho Consultivo do Iphan não participou da valoração desses bens, a não ser em casos de pedidos de tombamento.

Assim, um primeiro problema a ser encarado pela pesquisa foi assumir que se está em uma época de 'crise dos monumentos' e de 'novos patrimônios', principalmente relativa à valoração do patrimônio. Porém, a crise se estende para além da valoração, abarcando quem atribui valor ao bem, quais os significados dessa valoração e como o Conselho Consultivo se move nesse contexto. De certa maneira, é também uma crise gerencial, pois agora são gestores, e não mais técnicos, os funcionários da instituição. Por conseguinte, essa tensão se verifica no modo como o Conselho Consultivo e a CTPF elaboram seus discursos sobre o patrimônio ferroviário.

É no sentido acima delineado que tomamos como válido o termo novos patrimônios, bens que exigem novos tipos de valoração, entendimento e justificativa para compor o panteão referencial da cultura brasileira constituído desde o início da atuação do órgão por ele responsável. Dessa forma, os novos patrimônios podem revelar certa exaustão do repertório clássico das formas de proteção adotadas pela atuação dos modernistas já na década de 1930, mas até hoje vigentes.

No Iphan, essa modificação de concepções de valor arquitetônico para valor histórico se configurou principalmente nos anos 1970 e 1980, momento no qual um novo repertório conceitual – mas sem reflexo na prática de preservação, visto que se seguiu recorrendo ao instrumento do tombamento – assaltou o órgão para contribuir à ampliação e construção de novas práticas preservacionistas do patrimônio cultural (FONSECA, 2009). Para a referida autora, duas mudanças foram fundamentais: a concepção de valor artístico foi ampliada e incluiu estilos mais recentes; e a atribuição de valor histórico absorveu as discussões trazidas pelo movimento da Nova História. A renovação epistemológica da disciplina da História superou a história positivista e indicava ultrapassar os eventos, fatos e feitos das elites e classes dirigentes para um olhar cujo resultado, na área do patrimônio cultural, foi a valorização de testemunhos de ocupação do território, evolução de cidades, trajetória de grupos étnicos, história das ciências e tecnologia no Brasil, entre outros. Segundo a autora, o período 1970/80 explicitou

O dilema entre a ênfase na visibilidade do bem, considerado enquanto edificação excepcional, propiciadora de uma experiência estética e de uma

leitura de estilos arquitetônicos, ou palco de eventos notáveis, e a consideração do valor do monumento enquanto documento, enquanto referência a significações históricas às vezes fluidas, sem precisão cronológica (como a nocão de ambiente) ou em função da carga afetiva que pressupõem as noções de identidade ou de qualidade de vida, constitui um problema levantado nesse período [que] assumiu uma dimensão não apenas conceitual como também política (FONSECA, 2009, p. 195).

Esse debate foi bem traduzido pela autora dentro de sua denominação de transição da fase heroica do Iphan para sua fase moderna. A primeira ocorre no processo de "legalização, institucionalização e sistematização da presença do Estado na vida política e cultural do país" (FALCÃO, 1984, p. 26) a partir da década de 1930, cuja influência modernista na avaliação, valoração e técnica já foi bastante discutida (FONSECA, 2009; ABREU; CHAGAS, 2003; GONÇALVES, 1996). Nesse período, preservar estava atrelado à restauração arquitetônica, por isso a denominação de patrimônio de *pedra e cal*.

O segundo momento, a partir da década de 1970, desenrola-se diante da crise econômica e política do período final da ditadura militar. Segundo Falcão, a pressão da sociedade civil forçou o regime a se modernizar para se manter e"em nível do Estado, criaram-se espaços para políticas públicas socialmente mais abrangentes, ideologicamente mais autônomas e operacionalmente mais eficazes" (1984, p. 31).

É nesse contexto que passa a operar o Centro Nacional de Referências Culturais – CNRC (1975) e, logo após, da Fundação Nacional pró-Memória - FNpM (1979) <sup>1</sup>. A nova política federal para preservação do patrimônio histórico e artístico adota aportes da antropologia cultural, e renova-se e se amplia a noção de patrimônio, incorporando bens nãoconsagrados pela prática preservacionista da geração anterior. A formulação da ideia de bem cultural e sua busca por referências culturais geraram programas para reconhecimento do grau de desenvolvimento das culturas e para apoio em sua continuidade e reprodução com

<sup>1</sup> Em 1979, o Iphan fundiu-se com o Centro Nacional de Referência Cultural (criado em 1975) e com o Programa

das Cidades Históricas (criado em 1973). Nesse mesmo ano, foi criada a Fundação Nacional Pró-Memória -FNpM, sendo o Instituto do Patrimônio transformado em Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Os negócios relativos ao patrimônio cultural nacional ficaram a cargo das duas instituições: SPHAN e Fundação Pró-Memória; a primeira mantendo o poder de polícia e o foro privilegiado; a segunda com maior liberdade para a captação de recursos. Entre 1979 e 1982, quando faleceu, o presidente da FNpM e secretário da SPHAN (até esta se tornar Subsecretaria, com a criação da Secretaria de Cultura em 1981) foi Aloísio Magalhães. Sob sua gestão renovaram-se as concepções sobre cultura e patrimônio, agora por um viés antropológico e com novos aportes conceituais em novo contexto histórico: a fase de reabertura democrática (pós-ditadura militar) e de retorno dos direitos civis. Basicamente, e de grande valor para o entendimento deste momento, é a ênfase dada por Aloísio às buscas por indicadores culturais para se elaborar um modelo de desenvolvimento apropriado à nação e à necessidade de juntar a área cultural a outros setores do governo. Cf.: THOMPSON, 2010; FONSECA, 2009.

viés econômico. A utilização do termo memória na designação do novo órgão demonstra a intenção em tratar o patrimônio não como algo morto, mas em processo. Juntamente a ideia de bem cultural, de referência e de continuidade – novas categorias utilizadas pelo órgão, a memória, segundo Aloísio Magalhães, não deveria ser entendida como algo que se guarda, se retém ou que se junta, senão no sentido desse acúmulo ser, em seguida, mobilizado e devolvido (FONSECA, 2009, p. 157).

Segundo Cecília Londres, os pedidos de tombamento desse período, 1970/80, partiram da organização e mobilização das populações locais e de seus referentes poderes públicos, que viam que através desse meio, problemas urbanos e de valorização de identidades poderiam receber algum aporte financeiro. Sobretudo, priorizava-se a democratização da política de preservação, dar voz às comunidades detentoras que passavam, então, a sujeitos do processo de patrimonialização. Como atenta a autora, se os pedidos de tombamento deixaram de ser prerrogativa única do quadro técnico da instituição, a decisão sobre eles seguiu restrita ao órgão.

A decorrência desse contexto culminou na apropriação, pelo órgão, de conceitos que levariam a novas práticas sobre novos bens patrimonializáveis ou passíveis de pedidos de preservação, diferentes daqueles aos quais o instituto estava acostumado e para os quais possuía um quadro referencial valorativo assentado. Essa situação demonstrou a necessidade de novos profissionais de outras áreas para compor o corpo técnico da instituição.

Dentre os tipos de proteção ao patrimônio cultural no Brasil, o Iphan desenvolveu e criou certa prática sobre bens de natureza material através do instrumento do tombamento; de registro para os bens imateriais; o cadastro para os bens arqueológicos; e a chancela para a paisagem cultural.

Afora o tombamento, as novas práticas de proteção exigiram um correlato conceitual que auxiliasse a valoração desses novos patrimônios. E, de certa forma, incluiu-se a introdução de outro modo de proteção para os bens ferroviários: a inscrição na lista do patrimônio cultural ferroviário com vistas à preservação da memória ferroviária.

Nisso reside a problematização entre tombamento e inscrição na Lista, que suscitou a reflexão sobre o conteúdo, ou estatuto, do patrimônio ferroviário, sobre sua relevância e valoração. A presente pesquisa parte da perspectiva de que o patrimônio ferroviário se insere na categoria de novos patrimônios.

Por isso, em nossa discussão, é indispensável que se tenha claro que os critérios de valoração e as políticas públicas patrimoniais podem ser delimitados e analisados historicamente. Se existiu um momento "modernista" de atuação no órgão durante a gestão de

Rodrigo Melo Franco e que tipificou uma prática e um tipo de patrimônio protegido, houve outro momento "antropológico" durante a gestão de Aloisio Magalhães que expandiu o horizonte sobre o entendimento de cultura e processo cultural e desenvolveu programas que visavam garantir sua continuidade. A partir disso se aprofundaram a expansão do conceito de patrimônio cultural e o aumento dos bens protegidos pela instituição.

No caso do patrimônio ferroviário, sua patrimonialização prescinde do Conselho Consultivo, elabora um novo processo administrativo pela inscrição em lista e está calcado em valor de gestão, pois a inscrição se realiza, via de regra, com um prévio acordo de gestão e uso.

Outro ponto a ser enfrentado foi discutir a noção de memória, noção reivindicada pelo próprio nome do instrumento de proteção. Introduzimos que não faremos uma discussão extensiva sobre a memória e os autores que sobre ela produziram conhecimento. Como Halbwachs, por exemplo, que cunhou a noção de memória coletiva. Mais expressiva do que explicativa, essa noção, apesar de ser difusa, é bem prática. Segundo o antropólogo Joel Candau (2006), ela é prática, pois serve para designar formas de consciência do passado que são aparentemente compartilhadas por um conjunto de indivíduos. Para este último autor, a memória referida como coletiva "é o produto de um empilhamento de estratos de memórias muito diferentes" (Ibid., p. 61), que expressam adequadamente certas realidades "mas que não explica como as memórias individuais podem constituir uma memória coletiva, de que maneira ela pode ser conservada, transmitida, modificada, etc." (Ibid., p. 67).

Se por um lado o conceito de memoria coletiva é teoricamente frágil, não se pode dizer o mesmo de outro conceito formulado por Halbwachs, os quadros sociais da memória, que nos auxilia na compreensão de "como as recordações individuais receberam certa orientação própria de um grupo" (Ibid., p. 67). Se a transmissão de um conteúdo em uma coletividade pode ser interpretada diferentemente por cada indivíduo receptor, sua repetição e sua presença favorecem a memorização e compõem esses quadros sociais da memória.

A memória ferroviária tal como utilizada pelo Estado brasileiro se assemelha a essa concepção de memória coletiva no sentido de uma totalização de recordações individuais sobrepostas. Inseridas em um quadro social da memória tiveram seus discursos enquadrados em uma pretensa positividade da história ferroviária, das sociabilidades ferroviárias, do passado ferroviário, entre outros. A utilização da memória ferroviária pela sociedade deve-se, além de sua experiência, principalmente à intervenção da música, da literatura, do audiovisual, o que dá a ela sua dimensão coletiva. Dessa forma o discurso de uma memória individual sobre a memória ferroviária (coletiva) pode ser valorizado ou estigmatizado pela

sociedade. E essa preocupação esteve no horizonte daqueles que forjaram tanto o conceito de memória ferroviária quanto a normatização de sua política pública. Nesta pesquisa, encaramos a formulação da lei e da portaria para o patrimônio ferroviário como uma reparação por parte do Estado à extinção da ferrovia.

Se há uma diferença entre o Conselho Consultivo do Iphan e a Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário – CTPF, no modo de tratar institucionalmente o tema, ela pode ser medida pelo tombamento da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, analisado neste trabalho. Por enquanto, cabe ressaltar que o pedido de seu tombamento, na década de 1980, foi resultado do processo de abertura à participação da sociedade na demanda por proteção e representação de seu patrimônio. Nesse caso, foram a associação de ferroviários, a sociedade civil e o Iphan (então Sphan/Fundação Nacional pró-Memória – FNpM), que reivindicaram em conjunto o tombamento, o resgate e preservação daquela história. Para Candau, esse seria um exemplo de "memória forte", que depende do desejo dos sujeitos que em comunidade agem e acionam o poder público. No caso da Madeira-Mamoré, seu tombamento ocorreu décadas mais tarde. Por outro lado, a patrimonialização de bens ferroviários via memória ferroviária, majoritariamente, não desperta esse desejo nos indivíduos, não possui força para afirmar-se como um movimento no grupo de indivíduos que recorda.

Talvez nesse ponto haja um indício do que buscamos compreender sobre a diferenciação entre o Conselho Consultivo e a CTPF em relação à patrimonialização de tais bens. Para o Conselho Consultivo são poucos os exemplares ferroviários passíveis de tombamento devido aos critérios utilizados pela Casa. Por outro lado, se a comunidade não é tocada pelo desejo de protegê-los, a maneira da CTPF atender à atribuição legal foi desenvolver uma política preservacionista que tivesse fôlego em atender à demanda da lei e dar proteção física ao bem material.

Nesse sentido, o trabalho aqui apresentado não possui a mesma perspectiva sobre o conceito de lugar de memória eternizado pelo historiador francês Pierre Nora (1993). Em Nora, sua preocupação refere-se à perda das identidades nacionais e comunitárias e à perda dos referenciais do passado e do fim de sua transmissão. Concebendo o tempo como degradação, os lugares de memória, para ele, reparariam esse dano (GONDAR; DODEBEI, 2005). Segundo Jô Gondar sobre o discurso de Nora, "é um discurso de perda, dificuldade de positivar as mudanças no mundo, mudanças nos modos de sentir, perceber, lembrar que caracterizam as sociedades contemporâneas" (GONDAR, 2005, p. 21).

Pensamos a noção – lugar de memória – sob outra perspectiva: como lugares "nos quais foi possível compartilhar, no tempo, experiências sociais e cotidianas", onde se formam

os "laços de uma identidade espacial" resultados de "práticas socioespaciais" (SCIFONI; NASCIMENTO, 2011, s/p.).

Para tratarmos a memória ferroviária como um conceito, fomos buscar no historiador alemão Reinhart Koselleck (2006) a metodologia da "história dos conceitos". Segundo o historiador, o conceito precisa ter certo percurso histórico e ser política e socialmente relevante, passar por um processo de teorização e ter reflexo na sociedade. A vantagem do uso dessa metodologia é que a formulação de um conceito acontece a partir de fatos concretos de determinado período histórico que possibilitou que o acúmulo de uma ordem de fatores nele se encerrasse. Dessa forma um conceito tem um passado, é mutável e tanto é formulado pelas experiências sociais, como o conceito atua sobre elas (comportamento, regras jurídicas, condições econômicas, entre outros). O trecho a seguir dá uma ideia aonde iremos chegar:

Os conceitos exigem certo nível de teorização e seu entendimento é, portanto, reflexivo. A diversidade de significados e temporalidades que um conceito pode conter é o que dá sentido à História dos Conceitos concebida por Koselleck. Essa diversidade, entretanto, torna a relação entre o conceito e a experiência específica que se quer compreender necessariamente tensa. O significado de um conceito não pode ser alcançado independentemente do seu uso na sociedade e, por isso, deve-se considerar o contexto em que é utilizado e o universo temporal no qual se insere. O recurso a outros textos do período examinado, que possibilitem a construção do contexto histórico no qual se insere aquele determinado conceito, torna-se indispensável. Os conceitos, portanto, não devem ser considerados como um sistema textual autônomo que autoriza um único tratamento em termos de análise de textos, mas sim, relacionados a uma função de explicação historiográfica (KIRSCHNER, 2007, p. 50-51).

Formulada dentro do parlamento brasileiro com intervenção das associações de ferroviários, a memória ferroviária foi aplicada através da política pública para agir na preservação do patrimônio ferroviário. Essa relação do campo de formulação da política, mais a atribuição legal e a prática institucional relacionam-se e representam uma modificação no caráter de atuação do Iphan. Corretamente ou equivocadamente, o "novo instrumento de preservação" do Iphan se tornou possível a partir da existência e enunciação do conceito de memória ferroviária.

A questão principal que a pesquisa buscou compreender foi como o conceito de memória ferroviária, tal como utilizado na política pública para sua preservação, contribuiu para a preservação ou destruição do patrimônio ferroviário. Esse ponto insere-se no marco de preocupações que considera não a preservação da materialidade da referência, por quais valores seja, mas que se preocupa em "conhecer os processos pelos quais novas relações de

sentido são construídas a partir desses bens pelas vias de múltiplas formas de uso que fazem os distintos grupos sociais" (ARANTES, 1990, p. 05).

Porém, essa questão passa pelo reconhecimento de que o conceito teve determinado percurso histórico, foi e é utilizado e compreendido de diferentes maneiras, seja pelo Iphan, ou seja, pela sociedade.

O processo de patrimonialização de um bem, ou de um conjunto de bens, ocorre a partir de ações e de discursos específicos. As ações partem das práticas institucionais motivadas, ou balizadas, por atribuições legais; em menor medida e mais recentemente, parte de demandas sociais. Já os discursos se sustentam no uso de conceitos e de categorias ativadas para justificar sua relevância, provar sua necessidade, reconhecer, garantir direitos. Dessas ações e discursos participam diversos atores sociais em contextos específicos que são passíveis de serem delimitados temporalmente e espacialmente. Eles engendram ao longo do tempo novas ações e novos discursos segundo suas finalidades específicas colocando em jogo o problema da atribuição de valores pelo Iphan em um contexto que entendemos ser de crise dos monumentos e da emergência de novos patrimônios.

Como fontes de pesquisa, trabalhamos com as Atas do Conselho Consultivo do Iphan, que dizem respeito aos pedidos de tombamento para bens ferroviários, e com a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário. A Lista permitiu averiguar a nível nacional os tipos de bens que vem sendo inscritos em cada Estado, apesar de não termos tido acesso à sua valoração. Por outro lado, em relação ao Iphan/PE, pudemos acessar essa valoração para inscrição e conhecer o processo de patrimonialização. Principalmente, trabalharemos com o livro *Um trem de histórias: registro e disseminação dos saberes e ofícios da Rede Ferroviária do Nordeste — Módulo Pernambuco*. Idealizado, contratado e supervisionado pelo Iphan/PE com execução do Museu da Pessoa (SP), o livro é uma ação de preservação posterior ao inventário do patrimônio ferroviário e reúne transcrições de entrevistas realizadas com 30 ferroviários que ocuparam diversos cargos em várias cidades ao longo de suas vidas. A análise dessas narrativas orais apresenta dimensões do cotidiano e da vida dos trabalhadores ferroviários e da ferrovia de modo geral e merece, por isso, atenção especial para compreensão da memória social a partir das narrativas orais.

Para cumprir nossa agenda, no primeiro capítulo identificamos, contextualizamos e delimitamos nosso problema. Iniciamos por explicitar o processo de patrimonialização dos bens ferroviários, ou seja, as atribuições legais e o surgimento de competências e compromissos específicos. Em um segundo momento, analisamos as contradições existentes entre os dois instrumentos protetivos sobre um mesmo bem e como outras SE's trabalham

com essas responsabilidades. Queremos compreender como estes bens estão sendo patrimonializados, quais ações estão sendo feitas para isso e por que patrimonializar estes bens, conduzindo a discussão pelo viés do patrimônio industrial. O objetivo principal é compreender o estatuto do patrimônio ferroviário diante da crise dos monumentos e da presença dos novos patrimônios.

Se no primeiro capítulo identificamos a atribuição de deveres através das leis e portarias para desenvolvimento da política pública, os descompassos de sua execução e desenvolvemos um entendimento geral sobre o estatuto do patrimônio ferroviário, o segundo capítulo se debruça sobre a história do conceito. Através da metodologia do historiador alemão Reinhart Koselleck sobre a história dos conceitos identificamos o surgimento da memória ferroviária e os seus entendimentos dentro do parlamento (local onde surge), dentro do Iphan (local onde é executado como política pública) e na sociedade (entendimento difuso). A questão foi saber como a memória ferroviária estava sendo entendida e utilizada e quais eram os interesses em sua enunciação. Analisamos para tanto a memória ferroviária na literatura acadêmica, as construções institucionais sobre o conceito dentro do Iphan e nas narrativas orais constantes no livro "Um trem de histórias".

Esse percurso nos permitiu, além de discutir os significados e propósitos da enunciação da memória ferroviária, adentrar no debate sobre a constituição da memória social gerada pela ferrovia e em que medida ela é relevante para o patrimônio cultural brasileiro.

No terceiro e último capítulo discorremos brevemente sobre aspectos da história da ferrovia em Pernambuco e sobre as ações de preservação ao patrimônio ferroviário do Iphan/PE. Em um segundo momento, dialogando com os capítulos precedentes, apresentamos o estudo de campo sobre a oficina ferroviária da cidade de Jaboatão dos Guararapes, bem como de sua estação ferroviária na perspectiva de verificar sua influência na urbanização da cidade e na formação de sua memória social. Por último, avaliamos o projeto de revitalização existente para a área e o confrontamos com a política pública que foi estabelecida para os bens ferroviários.

Atentamos que tanto a Lei 11.483/2007 – que atribui ao Iphan a preservação da memória ferroviária -, quanto as Portarias 407/2010 – estabelecimento da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário e demais normatizações, e 441/2011 – publicação dos bens inscritos na Lista -, encontram-se nos anexos deste trabalho.

#### **CAPÍTULO 1**

#### Ferrovia: da privatização à patrimonialização

Em linhas gerais, a partir do momento em que as ferrovias passaram ao controle estatal, no final da década de 1950, quando foi criada a Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, o contexto nacional indicava o favorecimento das rodovias. Esta encampação absorveu, sob a nova direção centralizada, as 18 ferrovias regionais que formavam a malha ferroviária nacional. Desde sua gênese, e em qualquer um dos estados brasileiros onde se desenvolveu, a implementação das ferrovias obedeceu a uma série de vontades privadas e, poucas vezes, públicas. Dois exemplos ilustrativos: o transporte da produção agropecuária – cujos latifundiários confundiam-se com o poder político das regiões e desviavam os trechos ferroviários para os locais mais apropriados –; e a penetração do território nacional a oeste para domínio e estabelecimento de novos territórios.

Na década de 1960 iniciou-se o processo de estagnação do modal ferroviário e de erradicação dos ramais antieconômicos. Desse período até a década de 1990, a RFFSA, a partir de estudos e esforços do governo brasileiro, passou por reformas administrativas para sua descentralização, originando as Superintendências Regionais. Em 1992, em meio ao governo neoliberal de Fernando Henrique Cardoso, a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização – PND – pelo Decreto nº 473.

O processo de privatização da RFFSA incluía a organização de sua malha para a venda ao setor privado com interesse comercial no transporte e demais operações ferroviárias. As 12 Superintendências Regionais — SR's — representavam 06 áreas de negócios <sup>2</sup>, concedidas pela União por um período de 30 anos. Neste processo, o Banco Mundial realizou estudos e financiou o projeto de reestruturação e privatização da RFFSA, implementando programas de demissão voluntária e de treinamento para os funcionários se inserirem no mercado de trabalho, ou então, para realizarem novas funções dentro das concessionárias (NUNES, 2003; MARTIN, 2002; SANTOS e SILVA, 2010).

Salvador; SR8 Campos; SR9 Tubarão; SR10 Bauru; SR11 Fortaleza; SR12 São Luiz. "Áreas de Negócios": Nordeste: SR1 + SR11+SR12; Centro-Leste: SR2 + SR8 + SR7; Sudeste: SR3+SR4; Sul: SR5+SR6; Noroeste: SR10, Tubarão: SR0.

SR10; Tubarão: SR9;

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> SR1 Recife; SR2 Belo Horizonte; SR3 Juiz De Fora; SR4 São Paulo; SR5 Curitiba; SR6 Porto Alegre; SR7 Salvador; SR8 Campos; SR9 Tubarão; SR10 Bauru; SR11 Fortaleza; SR12 São Luiz. "Áreas de Negócios":

Da dissolução operacional à extinção, passando pela liquidação de seu patrimônio, o fim da ferrovia, ou pelo menos o fim do transporte de passageiros, indicava que seriam mantidos pelas empresas privadas somente aqueles elementos de seu interesse. Os demais bens ferroviários, todos aqueles bens que constituíram a experiência de vida de milhares de pessoas e que estão presentes ainda hoje no imaginário da população, talvez por terem sido representados por músicas, pela literatura ou pelo audiovisual, estariam à mercê do tempo, em processo de arruinamento. Dessa maneira, são estas ruínas que passaram a constituir a experiência urbana contemporânea das cidades anteriormente atendidas pela ferrovia, principalmente para aqueles que não conviveram com a dinâmica social da época do trem e que estão imersos no processo atual de aceleração temporal e da diminuição espacial <sup>3</sup>.

Nesse contexto, o processo de patrimonialização dos bens ferroviários revela outras questões para além do romantismo do "apito do trem".

Neste capítulo, explicitamos os problemas derivados da extinção, pelo Estado brasileiro, da rede ferroviária e da criação concomitante de uma legislação mitigadora que atribuiu ao Iphan a preservação do que a Lei denominou de memória ferroviária. Delimitamos a explanação a seguir ao âmbito legal e à maneira que o Iphan encontrou para responder à exigência da lei.

Nesse sentido, analisamos as falas oficiais do Iphan a respeito do patrimônio ferroviário emitidas pela Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário – CTPF – e pelo Conselho Consultivo nas suas práticas de tombamento de bens dessa categoria; observamos também as contradições existentes na prática de seu novo instrumento de preservação. Avaliamos, ainda, como as Superintendências Estaduais do Iphan enfrentam o tema, tentando vislumbrar sua compreensão da Lei e do termo memória ferroviária. Com este mesmo objetivo, analisamos o caso do Pátio Ferroviário de Cinco Pontas, em Recife, onde se deu o embate de entendimentos sobre o instrumento da memória ferroviária entre o Iphan/PE e a CTPF.

Por fim, consideramos o estado da questão sob a perspectiva do patrimônio industrial e sugerimos uma outra perspectiva de análise que parte da concepção sobre os novos patrimônios e da discussão sobre a crise da monumentalidade.

-

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Sobre estas e outras características que definem, segundo alguns autores, a pós-modernidade, ver: HARVEY, 1993; KUMAR, 1997; LYOTARD, 2008;

#### 1.1 O Estado privatista: a extinção da RFFSA

As ferrovias brasileiras foram completamente nacionalizadas e estatizadas em 1957, com a criação da Rede Ferroviária Federal S. A. – RFFSA. A justificativa para o processo de privatização, posto em marcha a partir dos anos 1990, recaiu sobre sua inviabilidade econômica e foi resultado da pressão que se fez em apoio ao transporte rodoviário.

A opção do Estado brasileiro pela rodovia como modal de transporte em detrimento da ferrovia pode ser compreendida pela perspectiva que sustenta que tanto a economia quanto a política articulam-se como formas de poder e que esta articulação influencia as políticas públicas postas em prática. No caso brasileiro, a opção pela rodovia foi sugerida pela *Comissão Mista Brasil – Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico*, formada em 1951, e que tinha o objetivo de formular e implementar projetos nacionais para a energia e os transportes (NUNES, 2003; PAULA, 2000; MAIA, 2009).

Paula (2000) aponta que, pelo relatório final da referida Comissão Mista, os termos utilizados para caracterizar o cenário do setor ferroviário foram: deficitários, desnecessários, arcaicos e antieconômicos. Não por acaso, logo a partir do relatório, o fluxo de investimentos públicos decaiu consideravelmente durante a década de 1950-60, enquanto que, dentre os empréstimos conseguidos junto ao governo norte-americano, metade foi utilizado no setor de máquinas-automóveis, o que ajudou a consolidar a política em prol da indústria automobilística.

Em 1956, segundo a autora, foi criada uma comissão interna para estudar e viabilizar a supressão dos ramais antieconômicos, fruto do relatório de 1951. Essa comissão foi composta por membros do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER, do Departamento Nacional de Estradas de Ferro - DNEF, de consultores estrangeiros e da própria RFFSA.

Uma década mais tarde, em 1966, foi criado o GESFRA – Grupo Executivo para Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos –, cuja incumbência foi comandar as operações de desativação daqueles ramais. Também esse grupo foi formado por funcionários do DNER e do DNEF.

Essa situação envolveu também diversas categorias da RFFSA, uma vez que a diretoria da estatal participava ativamente dos grupos e comissões criados pelo governo para erradicação dos ramais antieconômicos. Paula aponta para uma relação conflitiva entre as

diretorias e os ferroviários, visto que, sendo ambos ferroviários, as funções e implicações políticas de cada categoria são, obviamente, distintas.

Outra perspectiva da pesquisadora, e que se relaciona com a necessidade real ou não das políticas governamentais, diz respeito à ordem do discurso utilizado pelo governo. Utilizando o conceito de *doxa*, de Bourdieu (2006), que se refere a um conjunto de pressupostos dados como evidentes, ela retoma o discurso governamental em jornais e em publicações especializadas, que buscavam convencer a população de que as ferrovias eram passado e de que o moderno seriam as rodovias (PAULA, 2000, p. 8).

A identificação dos ramais antieconômicos, dentro da estratégia para privatização das ferrovias, primeiramente terminou com o transporte de passageiros e somente mais tarde com o transporte de cargas. Este tipo de ação distanciou a população de um convívio diário com a estação, mas não interrompeu o transporte ferroviário completamente: os trens seguiram passando com seus cheiros e barulhos próprios. A ruptura afetiva nesse momento foi fundadora de um novo sentido para aqueles que se acostumaram com os vaivéns dos trens, pois a realidade cotidiana passou a ser afetada pelos transtornos dos trens de carga em um contexto do fim do uso da ferrovia pela população.

Maia (2009) faz referência ao fato de que diversos protestos populares e sindicais ocorreram contra o fechamento dos ramais, mas eles não tiveram uma abrangência nacional, tendo caráter regional, o que nos leva a perceber que os ferroviários não avaliaram corretamente o contexto histórico que levaria, ao final, à extinção de sua própria categoria. De qualquer maneira, tampouco podiam ocorrer muitos protestos, uma vez que o período de erradicação dos ramais aconteceu mais fortemente durante a ditadura militar.

Esse processo de desmonte da ferrovia no país se estendeu até o momento de sua privatização na década de 1990.

No contexto histórico de sucateamento das ferrovias, de estudos e planejamento para a divisão das linhas e, por fim, da privatização da RFFSA, há de se ressaltar o trabalho realizado pelo seu Setor de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (PRESERFE) <sup>4</sup>.

Anteriormente, na década de 1980, o Ministério dos Transportes desenvolveu um programa denominado PRESERVE, que pretendia preservar a memória dos transportes no Brasil, selecionando exemplares representativos de cada modal. Assim, cada órgão ou ministério estatal ficou responsável pela elaboração de projetos sob sua área afim.

-

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> As informações sobre o PRESERFE foram retiradas do blog *Almanaque da RFFSA*, que apresenta pesquisa intitulada *Memória histórica da Rede Ferroviária Federal S.A.* Disponível em: <a href="http://almanaquedarffsa.blogspot.com.br/">http://almanaquedarffsa.blogspot.com.br/</a>>. Acesso em 20 de outubro de 2013.

Com o fim do projeto ministerial, a RFFSA encampou a ideia e criou, em 1986, o PRESERFE ligado à Superintendência do Patrimônio, com o objetivo de restaurar a memória histórica ferroviária nacional. De acordo com o gerente, o arquiteto Cláudio Bacalhau, na apresentação, em 1991, do *Manual de preservação de edificações ferroviárias antigas*, era importante "resguardar a memória da história da arquitetura no Brasil", pois a arquitetura ferroviária, para o PRESERFE, "é um exemplo marcante da influência do prédio na evolução urbana". Segundo ele:

Por suas próprias características, os antigos prédios das estações, oficinas, casas para empregados etc., do final do século passado e princípio do presente, utilizavam novas técnicas de construção, materiais e padrões de arquitetura, na maioria das vezes importados de outros países, que, direta ou indiretamente, influenciaram o espaço urbano e o 'modus vivendi' das populações que os circundavam (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1991).

Até o final da década de 1990 o PRESERFE criou estratégias para se manter frente ao avanço da privatização. Criou, nesse período, o Programa Ferroviário de Ação Cultural (PROFAC), visando estabelecer parcerias com prefeituras para a restauração e preservação de estações ferroviárias. Nelas funcionariam os Centros Ferroviários de Cultura (CEFECS), uma espécie de centro de referência cultural. Após a privatização, e sem interesse para as concessionárias, esses espaços criados foram, em sua maioria, fechados. A seguir, a lista dos 'espaços de preservação ferroviária da RFFSA/PRESERFE':

1981	Centro de Preservação da História Ferroviária de Minas Gerais (São João Del Rei - MG)
1982	Centro de Preservação da História Ferroviária de Pernambuco (Recife - PE)
1984	Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro (Rio de Janeiro - RJ)
1985	Núcleo Histórico Ferroviário de Campos (Rio de Janeiro - RJ)
1985	Núcleo Histórico Ferroviário de Juiz de Fora (MG)
1985	Centro de Preservação da História Ferroviária de São Leopoldo (RS)
1986	Centro de Preservação da História Ferroviária de São Paulo (Paranapiacaba - SP)
1987	Núcleo Histórico Ferroviário de Miguel Pereira (Rio de Janeiro - RJ)
1989	Museu Ferroviário Regional de Bauru (São Paulo – SP)
1989	Núcleo Histórico Ferroviário de Belo Horizonte (MG)
1990	Centro Ferroviário de Cultura de Além Paraíba e de Volta Grande (PROFAC / CEFEC) (Rio de Janeiro- RJ)
1992	Centro Ferroviário de Cultura de Barbacena (PROFAC / CEFEC) (MG)

Duas considerações, que farão sentido ao longo da dissertação, mas que cabe salientá-las agora: a primeira delas diz respeito à verificada predominância da estação ferroviária como objeto por excelência das preocupações preservacionistas; a segunda aponta para a absorção de elementos da política do PRESERFE pela coordenação criada dentro do Iphan para lidar com o patrimônio ferroviário.

É interessante ver que existe uma ação empreendida primeiro pelo governo federal por meio do Ministério dos Transportes, que em seguida, com seu término, foi absorvida pelo setor de patrimônio histórico da RFFSA. Verificando o período das ações do PRESERFE, empreendidas do início da década de 1980 até a metade da década de 1990, percebe-se que estas se deram no contexto de encaminhamento da privatização da Rede, de uma maneira que nem a sociedade civil e nem os funcionários saberiam o que ocorreria: como ficariam os empregos, salários, aposentadorias e, de nosso interesse, o que aconteceria com o patrimônio histórico acumulado pela RFFSA.

Assim, essas ações empreendidas apontam para duas situações aparentes: havia uma preocupação com o patrimônio histórico da RFFSA (principalmente documental e das edificações não mais em uso); e havia, por parte do governo federal, incluída a direção da estatal, preocupação em demonstrar para a sociedade ações que mitigariam o caráter negativo das privatizações.

Por fim, atenta-se para o fato de que os centros de preservação criados entre 1981 e 1992 não adotaram o termo memória, muito menos o de memória ferroviária.

#### 1.2 O Estado preservacionista: a atribuição legal da preservação da memória ferroviária

O processo de privatização do setor ferroviário foi iniciado em 10 de março de 1992 com a inclusão da Rede Ferroviária Federal S. A. – RFFSA, no Plano Nacional de Desestatização – PND, pelo Decreto n° 473/92.

Após a extinção da RFFSA, em 22 de janeiro de 2007, pela Medida Provisória nº 353 – posteriormente tornada a Lei nº 11.483/2007 –, os bens oriundos da Rede Ferroviária S.A. foram divididos em operacionais <sup>5</sup> e não-operacionais <sup>6</sup>, e em bens móveis <sup>7</sup> e bens imóveis <sup>8</sup>.

-

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Arrendados às concessionárias operadoras das ferrovias.

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> Bens não vinculados a contratos de arrendamento. Os bens imóveis não-operacionais foram transferidos para a União (art. 2º da Lei nº 11.483/2007).

Especificamente, a Lei nº 11.483/2007 define que os bens imóveis da extinta RFFSA ficam transferidos para a União. Pontualmente, de interesse deste trabalho, importam as obrigações que recaíram sobre a Superintendência do Patrimônio da União - SPU, o Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes - DNIT e o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN.

A rigor, todos os bens são da União. Dividem-se entre os bens imóveis nãooperacionais, que passam à SPU, e os bens imóveis operacionais, de responsabilidade do DNIT. Estes dois serão os órgãos que o Iphan deverá articular quando houver a necessidade de repasse ou recolhimento de bens ferroviários, além da Inventariança da RFFSA.

Os bens móveis não-operacionais que tenham sido declarados de valor histórico, artístico e/ou cultural são transferidos ao Iphan diretamente pela Inventariança. Já os bens móveis operacionais são transferidos pela Inventariança ao DNIT, mas, caso o Iphan declare o valor histórico, artístico e/ou cultural deles, pode solicitá-los ao órgão desde que garanta sua operacionalidade.

Os bens imóveis não-operacionais estão sob gestão administrativa da SPU, podendo o Iphan, se declarado o valor histórico, artístico e/ou cultural do bem, requerer sua cessão. E os bens imóveis operacionais são transferidos pela Inventariança ao DNIT podendo, igualmente, o Iphan, na situação acima referida, sugerir uma gestão compartilhada com o órgão.

Quanto às responsabilidades do Iphan, o Art. 9º da Lei 11.483/2007 especifica que:

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.
- $\S~2^\circ$  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.

7

<sup>&</sup>lt;sup>7</sup> Material rodante (locomotivas de passageiros, carro-restaurante, vagões de carga, autos-de-linha, guindastes, entre outros); acervo documental (bibliográfico, arquivístico, fotográfico, mapoteca, entre outros); acervo museológico (mobiliário, relógios, sinos, entre outros).

<sup>&</sup>lt;sup>8</sup> Obras de arte (pontes, viadutos, túneis, entre outros); pátios, estações, casas de agente, casas de turma, vilas ferroviárias, caixas d'água, entre outros.

Este foi o caminho inicial que, após a extinção da RFFSA, tomou o Estado brasileiro para proteger aquilo que chamou de memória ferroviária. Essa questão do valor, tal qual aparece na Lei, permite duas conclusões: por um lado, o Iphan é responsável por qualquer bem ferroviário; por outro lado, a memória ferroviária aparece como um atributo a ser alcançado, sugerindo que, até que ocorra sua valoração, é o Iphan o responsável por seus suportes.

Vê-se que a lei impõe algo estranho à prática patrimonialista da Instituição, pois esta recebe a incumbência de proteção da memória ferroviária, como se o patrimônio ferroviário possuísse um valor inquestionável por si, um espólio cujo significado fosse inerente a ele próprio e não necessitasse ser valorado, pois é parte de sua natureza. A Lei claramente equivale o patrimônio ferroviário à memória ferroviária. Ou seja, a memória ferroviária é o patrimônio ferroviário; o patrimônio ferroviário é a memória ferroviária.

Cabe perguntar sobre o histórico que leva o legislativo a produzir esta Lei, compreendendo seu contexto como um momento de embate político que vinha sendo desenhado desde o final dos anos 1990 e no qual se opunham, por um lado, ferroviários, sindicatos trabalhistas, a comunidade e, por outro, o poder político estabelecido que decide privatizar a rede ferroviária.

Esse embate iniciou-se com a Medida Provisória nº 246, de abril de 2005, de relatoria do deputado federal Inaldo Leitão (PL/PB). Derrotada, foi uma iniciativa que ainda enfrentou forte resistência da sociedade e dos ferroviários, pois estes se encontravam minimamente articulados. As notícias, mapeadas na internet, mostram que houve sessões da Câmara cujas galerias encontravam-se cheias de trabalhadores e representantes da sociedade, fazendo pressão para a derrocada da MP, fato que acabou ocorrendo em junho do mesmo ano.

A distribuição do patrimônio da RFFSA entre diversos órgãos era a principal critica feita pelos ferroviários organizados. Sobretudo, havia a preocupação de que se extinguiria, com isso, a "cultura ferroviária, um patrimônio simbólico, político e cultural, construído durante todo o século XX e indissociável da história social, cultural, econômica e política brasileira", segundo nota da bancada do Partido Comunista do Brasil – PC do B – sobre o histórico das negociações.<sup>9</sup>

Posteriormente, a nova MP nº 353, de março de 2007, de relatoria do deputado federal Jaime Martins (PR/MG), foi aprovada e, no entendimento geral, trouxe avanços em

\_

<sup>&</sup>lt;sup>9</sup> Informação retirada do site do PC do B. Disponível em: <a href="http://www.liderancapcdob.org.br/blog/post.asp?id=9030152890168246581516">http://www.liderancapcdob.org.br/blog/post.asp?id=9030152890168246581516</a>. Acesso em 20 de julho de 2013.

relação à antiga MP. Principalmente, no que diz respeito às garantias trabalhistas dos ferroviários, fossem eles aposentados ou da ativa.

O relator, ressalte-se, era presidente da Comissão Parlamentar Ferroviária. Como tal, já em 2005 ele apresentou um requerimento no qual, por intermédio do Ministério da Cultura, sugeria a criação do Programa Memória Ferroviária. A princípio, foi a primeira fez que se fez referência a este termo, pois a rejeitada MP 246, em seu Art. 12, somente se referia ao Iphan como o órgão que receberia e administraria os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, e que zelaria pela sua guarda e manutenção. Já na MP nº 353 e na Lei nº 11.483, o termo já está naturalizado.

O trabalho de Lucina Matos (2010) faz breve referência à maneira como a Lei nº 11.483/2007 foi formulada e revisada. Segundo a autora, por serem identificadas como ligadas à causa ferroviária, as entidades ferroviárias trabalharam assiduamente na nova redação da MP, na qual obtiveram sucesso, pois ela atendeu ao primeiro de seus objetivos, ou seja, que o patrimônio ferroviário fosse protegido por lei. Assim, voltamos a nossa referência já feita neste capítulo, de que existe uma equiparação entre a memória ferroviária e o patrimônio ferroviário; uma equiparação que é compreensível do ponto de vista das entidades de ferroviários e de antigos ferroviários, mas que gerou um problema de gestão para o Iphan.

O tamanho desse problema pode ser mensurável pelos dados da Inventariança da RFFSA apresentados em 2007: aproximadamente 52.000 bens imóveis; 15.000 bens classificados pela RFFSA como históricos; 31.400 metros lineares de acervo documental; 118.000 desenhos técnicos; 74.000 itens bibliográficos; e um incalculável número de bens móveis espalhados nos escritórios regionais da RFFSA, em almoxarifados, depósitos e pátios (CAVALCANTI, CARNEIRO, GIANNECCHINI, 2012).

Em meio a essa, parece-nos, urgência e imposição de se proteger o patrimônio ferroviário, cujo valor parece ser de *per si*, e porque a Inventariança possuía uma data limite para terminar suas funções, Lucina Matos conclui sua dissertação com uma pergunta: a ação do Estado "representa uma reparação por parte da esfera política à memória das ferrovias atendendo à pressão das entidades de preservação?" (MATOS, 2010, p. 92).

Deste modo, com vistas à normatização da situação, o Iphan iniciou um processo de construção do conhecimento acerca do problema que culminou na Portaria nº 407, de 2010, que estabeleceu a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, que, segundo José Cavalcanti, coordenador técnico do Patrimônio Ferroviário, é "um novo instrumento de preservação" do Iphan (CAVALCANTI, CARNEIRO, GIANNECCHINI, 2012, p. 4).

## 1.2.1 A Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário e a proposição de um novo instrumento de preservação

No ano de 2008 foi criada a *Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário* - CTPF – por meio da Portaria nº 208/2008. Subordinada ao Departamento de Patrimônio Material – DEPAM – do Iphan recebeu a

Incumbência de coordenar as atividades de desenvolvimento dos critérios e metodologia processual de cumprimento da Lei nº. 11.483/2007 e do Decreto nº 6.018/2007, bem como a interlocução quotidiana necessária com as unidades descentralizadas do IPHAN e com a Inventariança da Rede Ferroviária Federal S.A. (CAVALCANTI, CARNEIRO, GIANNECCHINI, 2012).

Nesse contexto, é criado pela Portaria nº 113, de 05 de abril de 2010, um Grupo de Trabalho dentro da CTPF para elaborar relatórios de atividades do ano de 2009 e um *Plano de Ações Estratégicas para 2010*. Seu objetivo foi tomar conhecimento de ações de preservação em andamento nas Superintendências Estaduais do Iphan e fazer um planejamento futuro. Para este GT foi pedida pela CTPF a participação de pelo menos um técnico de cada Superintendência nas reuniões presenciais e nas discussões por lista de e-mail. O produto deste GT foi a elaboração de uma minuta de Portaria.

Após a publicação da Lei nº 11.483/2007 e antes da Portaria nº 407/2010, o Grupo de Trabalho apresentou uma "minuta redigida com base em padrões similares, em especial a IN IPHAN nº 01 de 11/06/2007, por José Leme Galvão Junior, arquiteto do Departamento do Patrimônio Material e Fiscalização, concluída em 25 de novembro de 2007" e denominada de *Parâmetros para declaração de valor histórico, artístico e cultural dos bens móveis e imóveis remanescentes do acervo da extinta Rede Ferroviária Federal S. A.* 

Essa Minuta evidenciava uma preocupação existente no Iphan relativa ao tamanho do espólio recebido com a extinção da RFFSA e à atribuição legal advinda disso e que culminaria, mais tarde, em uma tentativa de regulação com a Portaria nº 407 de 2010. Representava, também, a síntese do entendimento havido no contexto do funcionamento do Grupo de Trabalho. Assim, é o primeiro documento oficial onde consta maior definição na seleção, valoração e procedimento administrativo para o recebimento e proteção dos bens ferroviários.

Na justificativa da Minuta, o Iphan reconhece não ter o poder de resolver isoladamente os problemas do patrimônio ferroviário ainda que possa contribuir para a "melhoria da qualidade de vida das populações locais", ser "instrumento de cidadania" e de "desenvolvimento sustentável das comunidades" enquanto instituição ativa de preservação e "consciente dos problemas de recomposição do transporte ferroviário", que a faz "ator fundamental no processo de crescimento do Brasil" (IPHAN, 2007).

Para tanto, a Minuta sugere considerar o patrimônio ferroviário em seus componentes, ou dimensões, físico-espaciais, ambientais, econômicos, sociais, estético/simbólicos, histórico/etnográficos e funcionais. Propõe, então uma "política nacional de preservação do patrimônio cultural ferroviário", cujos princípios gerais são:

- I. Preservar significa definir as permanências de quê, como e para quem preservar, requerendo coleta e análise de informações capazes de revelar a identidade de sítios, edificações, vias férreas, pontes, túneis, trens, maquinaria, mobiliário e utensílios diversos, obras de arte e acervos documentais bibliográfico e arquivísticos;
- II. A estrutura morfológica ou a configuração espacial faz da forma sua principal característica, por meio da qual não apenas se expõe à contemplação e informa sobre a vida social ocorrente, ao mesmo tempo que é uma fonte de entendimento histórico que interage com os que nele se encontram;
- III. O estudo da configuração espacial, sob a ótica da preservação cultural, deve considerar a formação histórica do lugar, todos os elementos que compõem sua morfologia, sua função na estrutura regional e da cidade, sua dinâmica de uso, produção e apropriação simbólica por parte da sociedade;
- IV. Como portador dessas múltiplas dimensões, demanda conhecimento a partir de categorias de análise e técnicas apropriadas à apreensão dessas dimensões.

Percebe-se a preocupação que o GT teve para contemplar aquilo que a Lei 11.483/2007 havia atribuído como de responsabilidade do órgão. Porém, a compreensão sobre o que se configura como patrimônio ferroviário vai mais além da redação desse texto. Atenta ela para as questões da formação histórica do lugar, para o estudo da morfologia e da configuração espacial, como maneiras de compreender a evolução das cidades a partir da formação dos pátios ferroviários e não somente da rede com seus trilhos, da estação ou das demais edificações que compõem os cenários ferroviários; destaca o estudo desses pátios ferroviários como o elemento que possibilita a compreensão das funções ferroviárias, de sua estrutura funcional e morfológica e como espaço de referência para a formação da cidade e das pessoas na cidade.

Propriamente, a Minuta serviria de base para uma Instrução Normativa e disporia "sobre os parâmetros para a seleção e uso dos bens imóveis oriundos da extinta RFFSA que

passarão à responsabilidade do IPHAN". Claramente essa redação aponta para o entendimento do Iphan a respeito do patrimônio ferroviário e da Lei 11.483/2007: o Instituto não é responsável legal pela memória ferroviária até que os bens móveis e imóveis oriundos da extinção da RFFSA sejam valorados e somente então "passarão para a responsabilidade do IPHAN". É confirmada esta assertiva pelo primeiro "considerando" da Minuta, que declara a "imprescindibilidade da definição dos Parâmetros Especiais para a declaração do interesse histórico, artístico e cultural sobre os bens móveis e imóveis da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), bem como para requisição de domínio e administração desses bens, na forma da Lei 11.483/2007".

Em suas resoluções, na *seção I – Dos bens imóveis*, percebe-se que o enquadramento proposto para declaração de valor assemelha-se muito àqueles do Decreto-Lei nº 25/37. Na Minuta ressaltam-se, entre outras, referências à história nacional em seus aspectos de expansão territorial e ciclos econômicos, a edificações que "guardarem suas características arquitetônicas originais" ou que "apresentaram avanços nas soluções construtivas e/ou tecnológicas para a época", a edificações ou lugares "que apresentem características de excepcionalidade", no primeiro caso, e de "personalidades de destaque", no segundo. Junto a isso se considera a importância das estradas de ferro, das estações e dos pátios ferroviários para as cidades, comunidades ou bairros, seja devido à evolução urbana ou a práticas sociais que fizeram de determinado local algo importante para a comunidade.

Também na Minuta aparece a preocupação em se estabelecerem parcerias com outros entes públicos ou privados em forma de cessão do bem para uso e conservação. As prioridades estão assim descritas:

- 1) Uso original ou que faça referência direta ao transporte ferroviário;
- 2) Uso de função similar e compatível à atividade de transporte ferroviário:
- 3) Usos ligados à preservação da memória ferroviária (museu, biblioteca, arquivos);
- 4) Usos ligados a outras finalidades culturais;
- 5) Usos ligados a funções da administração pública;
- 6) Outros usos, de caráter público, que não representem ameaça à integridade física do bem.

O terceiro item dá um indício do que possa ser o entendimento da memória ferroviária para aqueles que minutaram o texto, pois o termo não é citado em outro momento: memória ferroviária seria ou formada, ou constituída e/ou definida por aqueles elementos passíveis de estarem em museus, bibliotecas ou arquivos.

Os demais artigos da Minuta apresentam as "diretrizes específicas de intervenções de conservação e revitalização dos bens imóveis, de acordo com as dimensões dos valores histórico, artístico e cultural" (anteriormente citadas: físico-espaciais, ambientais, econômicas, sociais, estético/simbólicas, histórico/etnográficas e funcionais).

As dimensões apresentadas sugerem que a valoração a ser feita sobre elementos que integram o universo dos bens ferroviários recupere elementos histórico-etnográficos a fim de compreender o processo de formação e evolução da configuração das cidades e do território que cobre a malha ferroviária e a vida social que dele emergiu e se complexificou. Conjuntamente, devem ser analisados os elementos de ordem estética, arquitetônica, espacial e funcional que, mesmo que apontem para valores clássicos, aos quais os técnicos estão acostumados, devem permitir releituras e novos usos afeitos ao atual estágio cultural, ainda que este estágio deva referir-se à preservação daqueles elementos que contêm algo sobre a sociedade que os produziu. Por último, a dimensão econômica e social atenta para o fato de que a comunidade local deva integrar os processos de planejamento e gestão dos bens, adquirindo formação para tanto e extraindo desse sistema receitas e renda para a manutenção do espaço e de suas vidas.

A Minuta não relaciona essas dimensões citadas com noções que poderiam preencher de significados a memória ferroviária e fazer dela um conceito definido, embora isso pudesse ser realizado. Não somente não o faz como a coloca em seu lugar: museus, bibliotecas e arquivos.

Então, em dezembro de 2010, ocorre o processo de normatização definitiva que teve origem na Minuta anteriormente apresentada. A Portaria nº 407 de 2010 dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário – LPCF, "a fim de possibilitar o controle e gerenciamento dos bens de valor cultural a que se refere o artigo 9º da Lei 11.483/07".

A fim de valoração, esta Portaria instituiu a Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário - CAPCF, regulamentada pela Portaria nº 442, de 13 de dezembro de 2011, a qual aprova o regimento interno do CAPCF. Esta Comissão é presidida pelo diretor do Departamento do Patrimônio Material e Fiscalização – DEPAM, acompanhado por um procurador federal, e é composta pelos coordenadores do DEPAM, a saber: coordenador técnico do Patrimônio Ferroviário, coordenador-geral de Cidades, coordenador-geral de Bens Imóveis, coordenador-geral de Bens Móveis e Integrados e coordenador-geral de Patrimônio Natural, Paisagem Cultural e Jardins Históricos. As reuniões, mensais, são pré-definidas pelo calendário anual, e as sessões extraordinárias, tantas quantas forem necessárias.

Os pedidos para inclusão na Lista são instruídos nas Superintendências Estaduais e, após analisados pela Comissão de Avaliação do Patrimônio Ferroviário, e somente então, passam à responsabilidade do Iphan.

O Art. 4º da Portaria nº 407 define os critérios para valoração dos bens móveis e imóveis a serem inscritos na Lista o Patrimônio Cultural Ferroviário, aos quais devem ser enquadrados os pedidos das Superintendências Estaduais. Os critérios são aqueles,

- I Que apresentarem 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.

Os objetivos da Portaria com a inclusão dos bens na Lista são, segundo o Art. 2°, definidos como:

Os bens inseridos na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário gozam de proteção, com vistas a evitar seu perecimento ou sua degradação, apoiar sua conservação, divulgar sua existência e fornecer suporte a ações administrativas e legais de competência do poder público.

Comparando a Minuta e a Portaria, a primeira dispõe sobre os parâmetros para a seleção e uso dos bens oriundos da ferrovia, enquanto que a Portaria faz referência ao estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento para inscrição na Lista. Seleção e uso, valoração e inscrição na Lista sugerem horizontes diferentes sobre aquilo que se quer proteger. Se a Minuta pode ser considerada uma reflexão sobre o objeto, na Portaria não foi aproveitado esse conhecimento. A Portaria nº 407 acabou por revelar-se mero procedimento administrativo. Ao não especificar e nem detalhar as dimensões sobre as quais recaem os estudos sobre o valor e sobre o potencial de uso dos bens, como a Minuta faz, criou um instrumento cujos valores a serem reconhecidos acabam por seguir aqueles do Decreto-Lei 25/37, notadamente aqueles relativos a fatos históricos relevantes ou tipologias arquitetônicas.

A questão da preservação atrelada a alguma proposta de uso e desenvolvimento social desaparece da Portaria, que define somente valores pretéritos, vinculando a inclusão na Lista a partir de um novo critério, ou novo valor, o de gestão, visto que depende desta

inclusão promover alguma parceria previamente constituída entre os entes. Todo este processo culmina no Termo de Cessão do bem, tendo o Iphan como interveniente.

O processo de inclusão na Lista passa, como anteriormente delineado, pela instrução do processo nas Superintendências Estaduais, que o enviam para avaliação na CAPCF que pode aceitá-lo, pedir novas informações sobre o bem em questão ou negar a inclusão. Negada a inclusão, o processo volta às SE's que possuem 90 dias para alterações e reenvio da proposta. A última instância de deliberação sobre a inclusão na Lista é a Presidência do Iphan.

No geral, este é o trâmite administrativo que ficou estabelecido.

#### 1.3 Os discursos e as práticas do Iphan

#### 1.3.1 Bens tombados x Bens listados: complementaridade ou negação?

A pesquisa, realizada no Arquivo Central do Iphan/Seção RJ e também nas atas do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural, permitiu conhecer o universo dos bens ferroviários tombados e daqueles protegidos por meio de inclusão na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário.

Observou-se na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, segundo a publicação da Portaria nº 441, de 2011, que são 362 os bens inscritos após o estabelecimento da Portaria 407/2010. Dentre os bens inscritos, há pontes, caixas d'água, pontilhões, acervos documentais, casas de turma, vilas ferroviárias, mas, principalmente, estações. Até o momento, o *website* do Iphan informa que são 435 bens ferroviários protegidos através da Lista. Isso ocorre pois os bens listados posteriores à publicação da supracitada portaria foram inscritos individualmente.

Nos registros de tombamentos foram localizados 11 tombamentos de bens ferroviários pelo Iphan e de um bem tombado por Decreto-Lei em 1954, mas que foi destombado também por Decreto-Lei em 1970, que é o caso do *trecho ferroviário Mauá-Fragoso*, em Magé/RJ. Foi inscrito no Livro do Tombo Histórico (Processo 0506-T-54) por ter sido o primeiro trecho ferroviário do Brasil e por comemorar seu centenário em 1954. Seu destombamento ocorreu porque se avaliou, em 1970, que o trecho encontrava-se em mal estado de conservação e que havia um projeto de construção de uma estação de rádio em cima do leito da linha. A construção nunca ocorreu, e o trecho ferroviário permaneceu

descaracterizado. Apesar do destombamento, não houve cancelamento da inscrição no Livro do Tombo.

Excetuando-se esse exemplo de Magé, os demais tombamentos passaram a ocorrer a partir da década de 1980, como listados a seguir:

Bem/Inscrição	Cidade/Estado	N° Processo	Data	Livro Tombo
1) Trecho ferroviário Mauá-Fragoso	Magé (RJ)	0506-T-54	07/05/1954	Livro Histórico
2) Antiga Estação Ferroviária	Lassance (MG)	1143-T-85	30/09/1985	Livro Histórico
3) Complexo ferroviário de São João del Rei (São João Del Rei e Tiradentes, MG)	São João Del Rey e Tiradentes (MG)	1185-T-85	03/08/1989	Livro Belas Artes Livro Histórico
4) Estação da Luz	São Paulo (SP)	0944-T-76	10/10/1996	Livro Belas Artes Livro Histórico
5) Estação Ferroviária de Mayrink	Mairinque (SP)	1434-T-98	08/07/2004	Livro Belas Artes
6) Pátio ferroviário da estrada de ferro Madeira-Mamoré, bens móveis e imóveis.	Porto Velho (RO)	1220-T-87	07/01/2008	Livro Histórico Livro Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico
7) Vila Ferroviária de Paranapiacaba	Paranapiacaba (SP)	1252-T-87	30/09/2008	Livro Histórico
8) Complexo Ferroviário e Urbanístico da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil	Campo Grande (MS)	1536-T-06	03/12/2009	Livro Histórico
9) Acervos móvel e imóvel do antigo Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro	Rio de Janeiro (RJ)	1382-T-97	03/05/2011	Livro Histórico
11) Ponte Ferroviária Eurico Gaspar Dutra	Corumbá (MS)	(?)	2012	Livro Histórico Livro Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico Livro Belas Artes
12) Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina	Teresina (PI)	1557-T-08	28/032012	Livro Histórico Livro das Belas Artes

O que nos chama a atenção, quando analisamos as atas das reuniões do Conselho Consultivo relativas aos tombamentos que ocorreram após as publicações da Lei nº 11.483/2007 e da Portaria nº 407/2010, é que em nenhuma delas houve qualquer referência por parte dos conselheiros ao termo memória ferroviária, embora os seis bens tombados poderiam ter sido associados a este termo.

Em artigo apresentado no *IV Colóquio latino-americano sobre recuperação e preservação do patrimônio industrial*, em 2011, José Cavalcanti Neto, coordenador técnico do Patrimônio Ferroviário, juntamente com as técnicas arquiteta-urbanistas da mesma Coordenação, Fernanda Gilbertoni Carneiro e Ana Clara Giannecchini, explicam por que o patrimônio ferroviário é "um novo instrumento de preservação" que não o tombamento e explicitam as semelhanças e diferenças entre os dois instrumentos.

Segundo a fala da Coordenação, a problemática da questão já estivera presente na Lei nº 10.413/2002 que determinava que as empresas que estivessem no Programa Nacional de Desestatização, possuidoras de bens culturais passíveis de receberem atribuição de valor histórico e artístico nacional, teriam seus bens tombados. Segundo o texto, o relator afirmava que não se poderia permitir a alienação de bens de valor para a cultura brasileira, e isto justificava sua relatoria. Apesar de sancionado, o projeto nunca foi regulamentado. Segundo ainda a Coordenação, havia um problema sobre a propriedade desses bens alienáveis. Na Lei nº 10.413/2002, a desincorporação dos bens das empresas privatizáveis alterava o regime de propriedade, porém não definia a instituição proprietária. Possivelmente esses bens recairiam sobre a guarda do Iphan, já tombados, sem nenhuma declaração de valor.

O segundo ponto enfrentado pelo Iphan na preservação da memória ferroviária, segundo o mesmo texto, é que o tombamento exige uma instrução de processo, complexa e demorada, "e de difícil aplicabilidade em larga escala", haja vista o grande número de bens do espólio da RFFSA.

Para justificar o fundamento da Portaria 407/2010 que, como ressaltamos, se propõe a criar "um novo instrumento de preservação", o texto dos autores citados resgata uma fala de Robson Bolognani, procurador federal em exercício no Iphan, emitida no Fórum Nacional do Patrimônio Cultural, ocorrido na cidade de Ouro Preto em 2009. Nessa fala, o procurador afirmou que na Lei nº 11.483/2007, "aparece, pela primeira vez no mundo jurídico, o conceito de memória ferroviária como um atributo, um conjunto de valores a ser atingido". Segundo os autores, para o jurista, "a memória ferroviária deve ser objeto de uma outra forma de acautelamento e proteção" (CAVALCANTI, CARNEIRO, GIANNECCHINI, 2012).

Está-se, pois, perante duas formas concebidas e postas em prática pelo Estado: o tombamento e a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário. Que diferenças e semelhanças, vê a Coordenação?

Dentre as semelhanças apontadas, estão:

- A necessidade de inscrição em um documento legal que enumere os bens reconhecidos de valor: livro do tombo e a lista;
- Necessidade de instrução de processo administrativo com documentos que fundamentem a importância e relevância da preservação;
- Avaliação por comissão ou conselho que aprove a inserção do bem no livro ou lista (CAVALCANTI,CARNEIRO, GIANNECCHINI, 2012).

As diferenças entre os dois instrumentos estariam nas seguintes especificidades:

- Objeto de aplicação do instrumento: no caso da portaria restringe-se aos bens do espólio RFFSA quando da sua extinção;
- Transferência da propriedade dos bens ao IPHAN, no caso dos bens móveis valorados pela portaria;
- Controle de intervenções e aplicação de penalidades: enquanto o tombamento exige que as coisas tombadas 'não poderão ser destruídas, demolidas ou mutiladas, nem, sem prévia autorização especial do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, ser reparadas, pintadas ou restauradas, sob pena de multa' [...], nem a Lei No. 11.483/2007, nem a Portaria No. 407/2010 abordam esta questão, pressupondo que os bens públicos por elas designados de valor, estão sob a tutela do Estado. Não havendo previsão legal das implicações da valoração por esses dispositivos, estas passam a ser garantidas quando da sua destinação, firmada em Termos de Compromisso de utilização dos bens, assinados em parceria com governos locais ou associações civis (CAVALCANTI, CARNEIRO, GIANNECCHINI, 2012).

Nos aspectos formais das semelhanças, não há discordância. Mas eles pouco importam, visto que se referem somente ao rito administrativo. Mais interessantes são as diferenças, principalmente o terceiro ponto, no qual é afirmado que, por não possuir definição sobre o estatuto da proteção, como o tombamento, a inscrição dos bens na Lista e sua preservação dependerão dos acordos feitos previamente. É o Iphan como interveniente.

A novidade é que o "novo instrumento de preservação" da memória ferroviária estabeleceu um trâmite valorativo incomum e não somente relativo a "um conjunto de valores a ser atingido", mas vinculou a valoração com a necessidade de projetos para uso e gestão.

Se o tombamento representava um instrumento inadequado para atender à atribuição legal imposta pela Lei 11.483 devido à quantidade de bens; se, mesmo após a publicação da Portaria 407, em 2010, o Conselho Consultivo tombou bens ferroviários sem citar o termo

memória ferroviária; se o tipo de proteção construído protege o bem somente a partir do momento em que exista um Termo de Compromisso assinado e, devido a este ato exclusivo, ele passa então a integrar a Lista dos bens ferroviários protegidos, solapando outros critérios de valoração; isto quer dizer que o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, órgão responsável pela valoração e pela seleção do que seja representativo da e para a cultura brasileira, transformou-se em uma agência de uso e gestão para bens ferroviários? (Exclui-se aqui, propositalmente, os bens móveis do tipo registros documentais de toda a sorte).

Qual é – e compreendemos como acertada a normatização administrativa da Portaria, uma vez que a Lei 11.483/2007 apenas delegou o problema – o motivo mais profundo dessa inversão e qual o papel que a crise representada pelos novos patrimônios possui nessa questão? Qual o caráter especial dos bens do universo ferroviário que faz com que possuam uma proteção especial? Qual a relevância do patrimônio ferroviário que o permite não ser contemplado pelo ato de tombamento, cuja seleção de exemplares representaria a importância da ferrovia no desenvolvimento econômico, social e cultural do Brasil? Ao longo do trabalho tentaremos chegar a uma conclusão sobre estes questionamentos, principalmente no segundo capítulo, quando, utilizando a história dos conceitos, analisaremos por este prisma os discursos e os valores atribuídos aos bens ferroviários tombados pelo Conselho Consultivo, por um lado, e protegidos pela Lista, por outro.

Não há dúvidas quanto ao fato de que seis bens tombados em um universo de 362 (ou 435) bens ferroviários protegidos pela Lista não possuem relevância. Mas não é o dado quantitativo que interessa. Por que, mesmo após a edição da Portaria nº 407/2010, que orienta a proteção e inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário – cuja inscrição não passa pelo Conselho Consultivo – alguns bens ferroviários seguem sendo tombados? Nossa hipótese é que este descompasso existe porque, dentro do Iphan, não é ponto pacífico a atribuição legal delegada para proteção da memória ferroviária; e também porque este conceito não foi produto de uma prática social articulada com quem tem o poder legal e administrativo sobre o que se quer preservar, levando a um equívoco na compreensão das memórias sociais advindas da história da ferrovia cujo resultado se materializa em uma política de revitalização de imóveis ferroviários em desuso por causa da extinção e privatização da rede ferroviária pelo Estado brasileiro. Este tema trataremos, também, no segundo capítulo deste trabalho.

# 1.3.2 A prática nas Superintendências Estaduais: padronização administrativa e compreensão da memória ferroviária

Nessa pesquisa realizamos conversas telefônicas com técnicos do Iphan das Superintendências do Rio Grande do Sul (RS), do Ceará (CE) e de Minas Gerais (MG). O objetivo foi averiguar como as SE's compreenderam e se adequaram à Lei 11.483/2007 e à Portaria 407/2010. As escolhas foram essas porque assim ficam contemplados os extremos e o centro do país. Também porque em Minas Gerais, apesar de sua extensa rede ferroviária e grande produção artística em torno do tema da ferrovia, poucos foram os exemplares protegidos pela LPCF. No Rio Grande do Sul e no Ceará, ao contrário, buscou-se compreender a efetividade que um grande número de bens listados possui frente à questão de sua preservação.

Sobre a Lei 11.483/2007, interessou indagar o entendimento da SE sobre o conceito de memória ferroviária; e referente à Portaria 407/2010, nas ações desenvolvidas pela SE para a preservação do patrimônio ferroviário, como entendem e valoram os bens móveis e imóveis da extinta RFFSA e o trâmite estabelecido por ela. A intenção foi averiguar o alcance da política empreendida pela CTPF e em que medida as SE's respondem a essa demanda.

Foram buscados técnicos que desenvolveram ações desde o ano de 2007 a partir da atribuição legal ou técnicos que hoje em dia acompanham esse tema. Salientamos que trabalhamos com o quantitativo de bens listados na LPCF tal como consta na primeira listagem apresentada pela CTPF através da Portaria nº 441, de 13 de dezembro de 2011, e publicada no Diário Oficial da União (19/12/2011).

A SE do Rio Grande do Sul possui 29 inscrições na LPCF <sup>10</sup>. Conversamos com a engenheira civil Denise Elnecave, que desde 2009 responde pelo patrimônio ferroviário. Seguindo orientação da CTPF, foi feito um inventário de varredura cujo objetivo foi conhecer o acervo e seu estado de conservação, principalmente.

Segundo Denise, a instrução do processo que leva a inscrição na lista depende principalmente da demanda de um ente interessado no uso e gestão do imóvel. O requerimento normalmente parte de um município que aciona o Iphan ou a SPU. Havendo valoração por parte do Iphan, é feito o pedido de inscrição na LPCF e, em caso negativo, o trâmite é realizado entre prefeitura e SPU. A regra é que o Iphan/RS age quando é provocado,

Estações ferroviárias, armazéns, casas, caixas d'água e sanitários, depósitos, terrenos, pátios ferroviários, entre outros.

realizando parecer sobre o bem. Conforme afirma, ainda não ocorreu de haver um pedido de preservação sem um projeto de uso.

A engenheira relata sobre um bem em ruínas que foi inscrito na LPCF porque havia um projeto turístico amplo para determinada região do Estado. Este projeto não se concretizou, e o bem segue em ruínas e sob a responsabilidade da SE, que ainda não o retirou da LPCF.

Sobre a memória ferroviária, a técnica não soube definir o conceito e disse que não foi um tema debatido na SE. Para ela, o conceito se refere a conjuntos importantes para as comunidades locais e que cuja preservação possibilita a preservação da história das localidades.

No Iphan/CE falamos com o arquiteto Erick Mendes Rolim. Segundo ele, desde 2011 a SE dividiu técnicos do setor de patrimônio material para lidarem com o patrimônio ferroviário. Inicialmente foi realizado um inventário de varredura dos bens imóveis constantes no estado. No Ceará estão inscritos na LPCF 21 bens ferroviários 11.

Segundo o técnico, o procedimento administrativo ocorre de duas formas: o SPU e/ou a inventariança da extinta RFFSA enviam aleatoriamente listagens para a SE que geram visitas técnicas para avaliar o grau de conservação do bem. Por outro lado, alguma prefeitura pode requerer o imóvel, demonstrando interesse para uso e gestão e um projeto arquitetônico. Nos dois casos a SE valora, ou não, o bem e pede sua inscrição na LPCF ao mesmo tempo em que celebra o termo de cessão com o requerente. Se a prefeitura não demonstra interesse, mas a SE reconhece algum valor histórico, esta da mesma forma pede a inscrição do bem ficando com os encargos de sua proteção.

Rolim afirma que a sociedade não participa das propostas de uso e gestão ou mesmo de pesquisas para averiguar a atribuição de valor do bem. A memória ferroviária, para ele, é uma invocação à lei e aos procedimentos administrativos, e que não suscitou discussões sobre seu teor dentro da SE. Para ele o maior problema não é o procedimento em si, mas a falta de técnicos para acompanhamento dos processos e desenvolvimento de planos de gestão que englobam a interiorização e ocupação de imóveis no interior do estado do Ceará.

Já no Iphan/MG conversamos com a arquiteta Juliana Saraiva. A SE de Minas Gerais inscreveu quatro bens na LPCF 12 e da mesma maneira que outras SE's, realizou o inventário de varredura.

<sup>&</sup>lt;sup>11</sup> Diversos bens no conjunto ferroviário da estação João Felipe (Fortaleza/CE), sete estações ferroviárias, uma ponte, casa de agente, entre outros.

12 Duas estações, um armazém e um seletivo.

Antes do procedimento estabelecido pela Portaria 407/2010 a SE trabalhava o patrimônio ferroviário em conjunto com o Ministério Público de Minas Gerais – MPMG - atuando por meio de termos de compromisso <sup>13</sup>. Talvez essa atuação conjunta tenha resultado nos poucos bens listados.

O trâmite administrativo segue o estabelecido pela referida Portaria e, na maioria das vezes, a cessão se faz juntamente com as prefeituras. Na experiência da arquiteta, está claro que a política implementada pela CTPF é de não incluir bens na LPCF que não possuam projeto de uso e gestão.

De acordo com a técnica, Minas Gerais possui muitas cidades atendidas pela ferrovia, que foi determinante para seu surgimento e desenvolvimento. Esse processo gerou nas comunidades o entendimento da importância da ferrovia e a afetividade por ela. Essa situação traz um desafio para a compreensão da memória ferroviária, segundo Juliana: a questão de sua relevância para a memória nacional e para a memória local. A representatividade dessa memória para o local é de difícil apreensão e dificulta a valoração do bem, recaindo-se comumente em valorações estético-arquitetônicas e aceitando-se a memória ferroviária como um valor imanente.

Outra questão apontada como problemática se refere aos bens móveis (livros, documentação, entre outros) da extinta RFFSA e que devem ter destinação para uso público. No geral o Iphan tende a valorar esse tipo de bem, porém esbarra no problema de um local apropriado para a guarda e no problema do desmembramento dos arquivos produzidos e gerados pela RFFSA. Para a técnica, esse problema ainda está longe de ser resolvido pela instituição.

Os três casos acompanhados evidenciam algumas práticas: apesar de haver um ordenamento administrativo, recorre-se a arranjos locais para a solução do desuso dos bens móveis e imóveis da extinta RFFSA; a memória ferroviária não foi objeto de reflexão nas SE's; a importância histórica da ferrovia para o desenvolvimento nacional é confundida com a necessidade de preservação de todos os seus bens móveis e imóveis; a importância histórica é relativizada frente ao grande espólio da RFFSA e à necessidade de vincular o valor local ao valor nacional, já que se trata de um órgão de preservação que é federal (o Iphan/MG busca fazer uma seleção que parta do nacional para o local, quando consegue aferir o potencial do bem para passar ao seu tombamento, e não somente inscrição na LPCF). Sobretudo, existe a

<sup>&</sup>lt;sup>13</sup> Foram assinados termos de compromisso, intermediados pelo MPMG, com 18 municípios do Estado, em sua maioria referindo-se a preservação de estações ferroviárias.

compreensão da incapacidade da instituição em atender a essa nova demanda por não possuir quadro técnico em quantidade suficiente para acompanhar os processos.

Dessa avaliação presume-se que, de certa maneira, existe uma dúvida sobre a patrimonialização do acervo ferroviário. Isso decorre da política federal montada por uma coordenação dentro do DEPAM para cumprir os desígnios da lei. Por vincular uso e gestão à valoração e preservação, a coordenação acabou por inaugurar uma prática baseada em um conceito que pretendeu transformar a ferrovia em patrimônio.

# 1.3.3 A convivência de históricas práticas e novas concepções: o caso do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, em Recife/PE <sup>14</sup>

Analisaremos esse caso, pois explicita posturas antagônicas. De um lado o grupo de trabalho criado no Iphan/PE para tratar desse tema; de outro, a CTPF que negou os pareceres feitos pelo grupo e não inscreveu o pátio na LPCF <sup>15</sup>.

O problema do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas envolve questões políticas e econômicas referentes ao desejo que desperta sua área de 158.210,31 m², localizada no centro da cidade do Recife. O pátio foi dividido em sua área operacional (55.210,31 m²) e não-operacional (101.042, 58 m²).

A área não-operacional foi leiloada pela União a um consórcio de empresas do ramo da construção civil que pretende erguer na área 10 torres de altíssimo gabarito cada. A batalha jurídica e administrativa não será explicitada neste trabalho, pois nossa atenção se concentrará nas justificativas do Iphan/PE para inscrição do bem na LPCF, e nas justificativas apresentadas pela CTPF para a negação de sua inclusão. Estas justificativas põem em evidência as práticas e os discursos na construção da política pública para a preservação do patrimônio ferroviário brasileiro.

O Grupo de Trabalho do Iphan/PE, instituído por meio da Portaria nº 10, de 20 de julho de 2010, retificada pela Portaria nº 23, de 01 de dezembro de 2010, produziu dois pareceres técnicos, ambos sobre o Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, Recife/PE: o primeiro,

<sup>&</sup>lt;sup>14</sup> A ocupação holandesa em Pernambuco (1630-1654) necessitou garantir a posse do território do Recife. Garantido essa base e o porto marítimo, garantia-se a construção e manutenção da Cidade Maurícia. O Forte das Cinco Pontas construído tinha esse objetivo. Possuía grande área aberta em conexão com o mar e marcava o limite da ocupação urbana da cidade. Em 1852 iniciaram as discussões para a construção da Estrada de Ferro do Recife ao São Francisco, cuja operação, a partir de 1858, foi montada na esplanada do Forte das Cinco Pontas. O motivo principal da primeira estrada de ferro de Pernambuco era permitir o transporte de produtos da região do litoral sul até o Porto do Recife (cf. Iphan, 2010).

<sup>&</sup>lt;sup>15</sup> Processo nº 01498.000558/2010-93.

Parecer Técnico sobre o Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, Recife-PE, necessitou de complementação, atendida pelo Parecer Técnico Complementar, Pátio ferroviário das Cinco Pontas: significância cultural e preservação da memória ferroviária.

O primeiro parecer se debruçou sobre o desenvolvimento urbano da cidade do Recife, desde sua constituição como frente de defesa marítima dos portugueses até o estabelecimento do referido pátio ferroviário. Ressaltou sua importância no sistema ferroviário pernambucano e brasileiro como um dos pátios ferroviários mais antigos do país, demonstrou sua importância econômica e social, situando a análise do bem orientada pela Carta de Nyzhni Tagil <sup>16</sup>.

O segundo parecer se voltou para uma análise do pátio ferroviário tendo como categoria de análise principal a memória ferroviária, tal com consta na Lei 11.483/2007. Definindo a categoria de memória ferroviária como ponto de partida, e ancorado na Portaria 407/2010, que estabelece uma valoração que pretende se afastar daquelas do ato do tombamento (Decreto-Lei 25/37), no parecer era afirmado que os critérios de excepcionalidade e originalidade afins ao tombamento não seriam acionados, sugerindo que seguiria as próprias orientações da CTPF.

Assim, o Grupo de Trabalho compreendeu o Pátio Ferroviário das Cinco Pontas como um lugar de memória e utilizou deste e dos conceitos de memória e identidade para entender como, naquele espaço, formaram-se as condições físicas, espaciais, funcionais, sociais e simbólicas para que se pudesse afirmar aquele espaço como um lugar de memória. Indicava, portanto, a construção de seu entendimento de memória ferroviária: ela envolve a dimensão urbana, de paisagem, de cotidiano, do trabalho e da técnica. Assim, afirmava que:

Do ponto de vista da memória ferroviária, no entanto, estabelecer a cronologia de seus elementos componentes em datas específicas de construção assume uma importância secundária, pois o que se quer salientar neste estudo é o aspecto processual desta memória, e como o Pátio Ferroviário das Cinco Pontas se insere neste processo. Por este motivo não nos detemos na cronologia das edificações ou na atribuição de um valor artístico excepcional ou histórico vinculado a uma data relevante específica. Se este fosse o caso, não estaríamos tratando do instituto jurídico da Memória Ferroviária e sim do instituto do Tombamento (IPHAN, 2011, p. 08).

<sup>&</sup>lt;sup>16</sup> Documento produzido na reunião do Comitê Internacional para Conservação do Patrimônio Industrial (TICCIH), em 2003, na Rússia. Nele, constam a definição para o patrimônio industrial, seus valores, as formas de proteção, de manutenção e de conservação.

Já no primeiro parecer havia surgido uma tentativa de definição conceitual para o termo memória ferroviária:

Todos os suportes e fontes de informações sobre o contexto ferroviário brasileiro, sobretudo os de ordem documental-bibliográfica, iconográfica, histórica (incluindo fontes de história oral e ruínas de testemunhos), arquitetônico-urbanística (tanto no plano interno a cada complexo ferroviário – organização espacial – quanto em relação à implantação na paisagem da cidade) e sociológica (relações de produção, de trabalho, de vizinhança – micro e macrossocial – de parentesco) (IPHAN, 2010b, p. 56).

Para além das análises sobre o grau de conservação do pátio, presentes no parecer, a última parte deste discutia sua significância cultural e os valores culturais relevantes do bem, que levaram o Grupo de Trabalho a atribuir valor cultural à totalidade do Pátio. Segundo o texto do Parecer, os seguintes valores são atribuídos ao bem:

- valor histórico remete ao processo de desenvolvimento econômico, social, urbano e tecnológico vivido pela cidade do Recife em seus períodos históricos. Este valor também permite a vinculação com o contexto ferroviário e produtivo em escala regional e nacional. Por último, este valor se expressa no pioneirismo do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas ligado ao porto, no país, e nos acontecimentos que marcaram sua existência.
- valor arquitetônico pelo conjunto tipológico do "Pátio" característico do sistema ferroviário implantado no Brasil, especificamente de edifícios construídos para o trabalho e para a moradia, diretamente relacionados ao espaço de produção.
- valor arqueológico pelos vestígios e objetos reveladores da cultura material pós-industrial que se encontram no local, bem como espalhados nos acervos, nos museus, nos arquivos, como potenciais reveladores de uma história menos linear e mais complexa de atores sociais diretamente vinculados ao processo construtivo do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas.
- valor paisagístico, na qualidade de um espaço eminentemente construído como um "vazio", preenchido por uma lógica funcional que deu sentido e condições de funcionamento ao sistema ferroviário implantado em Pernambuco, podendo-se falar numa paisagem urbana industrial que expressa a memória da ferrovia. E mais especificamente como um "vazio" urbano essencial para a constituição física do que se compreende como sendo a imagem da cidade do Recife, conformado pelas ilhas de Santo Antônio e São José.
- valor de uso, pela continuidade de seu funcionamento como pátio de operações ferroviárias, subsistindo até hoje com funções relacionadas à manutenção da ferrovia. E nesse sentido, como um valor existencial, pela resistência à função para o qual o Pátio fora concebido.
- valor de raridade, pelas especificidades tipológicas que podem ser identificadas nos edifícios e maquinário, e especialmente na relação pátio-porto, vínculo histórico na estrutura urbana do Recife.
- valor de memória perpassa e dá sentido aos demais valores, pois ordena e permite a releitura dos diversos vestígios (materiais e imateriais) presentes no Pátio.

A resposta da CTPF veio através da Nota Técnica nº 002/2011/DEPAM, de 15 de dezembro de 2011, assinada pelo coordenador da CTPF e demais membros, e que negava a inscrição do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário.

Sua justificativa recaiu sobre dois pontos: a segunda linha férrea mais antiga do Brasil havia sido destruída, bem como sua estação ferroviária, para o alargamento de avenida contígua, na década de 1970. Nas palavras dos autores da Nota Técnica, "os edifícios, testemunhas das primeiras décadas de implantação da linha, foram demolidos na década de 1970, enquanto que no conjunto situado na área mais antiga do pátio foram preservados apenas os armazéns construídos já no século XX, entre as décadas de 1930 e 1960". Ou seja, os dois elementos mais *antigos* e *autênticos* foram suprimidos do conjunto.

Ademais, criticaram a evolução do Pátio, formado "a partir de sucessivas ampliações e aterros". Para os autores da Nota "o pátio não é conformado por este trecho mais antigo e sim em cima de um 'aterro' do século XX", e "esse último aterro e o 'vazio urbano' por ele criado não participou da construção da cidade, sendo posterior à consolidação da paisagem urbana do Bairro São José" (Nota Técnica nº 002/2011/DEPAM, no Processo nº 01498.000558/2010-93, fls. 433).

Mais adiante, afirmam os autores que "as ampliações posteriores são decorrentes do aumento no volume de carga e mudanças na tecnologia empregada, que passou a demandar mais carga para sua operação". Ou seja, o pátio evoluiu segundo suas necessidades.

Desta forma, entendeu a CTPF que "não [deveria] ser declarado valor cultural à totalidade da área do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas", ratificando somente "ser declarado valor cultural aos remanescentes da antiga linha da Estrada de Ferro Recife ao São Francisco".

Cabe perguntar que valores orientaram a decisão da CTPF? Se a linha mais antiga e a estação mais antiga foram demolidas e, ainda, a área é composta por aterros recentes, o que lhe retira o valor histórico, parece claro que o que orienta sua decisão são os valores de monumentalidade, de raridade, de autenticidade e de excepcionalidade de bens isolados, referentes ao ato do tombamento, segundo o Decreto-Lei 25/37. A decisão da CTPF contraria as recomendações da Carta de Nizhny Tagil, a qual é sua referência para a proteção do patrimônio ferroviário. Contraria no ponto em que esta determina em seu item 2, ponto ii, que "as razões que justificam a proteção do patrimônio industrial decorrem essencialmente do valor universal daquela característica, e não da singularidade de quaisquer sítios excepcionais". A definição de patrimônio industrial pela referida Carta compreende o recorte

histórico desde o momento inicial da Revolução Industrial "até aos nossos dias, sem negligenciar as suas raízes pré e proto-industriais. Além disso, apoia-se no estudo das técnicas de produção, englobadas pela história da tecnologia".

Na Nota Técnica ainda é citado outro Parecer Técnico do Iphan/PE, de 2004, que atribui valor somente a este trecho mais antigo da linha. Porém, é muito recente este descolamento dos referenciais valorativos oriundos do Decreto-Lei 25/37, e a própria Instituição ainda não formou um novo arcabouço teórico, legal, técnico e administrativo para lidar com os novos patrimônios. Naquele momento, em 2004, não há dúvida de que os valores que orientavam a leitura sobre o Pátio em tela eram aqueles do Decreto-lei 25/37. De lá pra cá, ao menos desde 2010, tentou-se, pela própria CTPF, a construção de "um novo instrumento de preservação", que não aquele do tombamento. Assim, a valoração de 2012, do Grupo de Trabalho, parece que tentou justamente criar um novo discurso que atendesse à complexidade que o tema demandava. Seguindo as orientações de valoração para inscrição na LPCF, segundo a Portaria 407/2010, na contra-argumentação acabaram prevalecendo os discursos sobre a individualização do bem, e não a leitura do conjunto, segundo as modalidades afeitas desde sempre à argumentação do tombamento.

Lembremos que na Portaria 407/2010 é afirmado que os bens podem ser analisados isoladamente ou em conjunto. Assim, de que maneira estas duas supressões afetariam a percepção daquele espaço?

É neste sentido a argumentação do Grupo de trabalho do Iphan/PE: a unidade mínima de valoração deve ser o pátio ferroviário, como um complexo edificado e de espaços livres, não fazendo sentido, à luz da Portaria 407, e do entendimento da Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial, tratar as partes isoladamente.

Esse processo foi paradigmático, pois levou ao extremo as concepções de um e de outro grupo. Em outras palavras, a retórica, o uso da linguagem, levaria a uma decisão que traria efeitos imediatos sobre o bem. A crítica ao posicionamento conservador da CTPF teve razão de ser na medida em que seus argumentos contradisseram a "nova política de preservação", tendo sua decisão se apegado à antiguidade daquilo que, no pátio ferroviário em tela, não mais existia (a segunda linha ferroviária mais antiga do Brasil e sua estação ferroviária, ambas destruídas para ampliações de vias urbanas).

Este é um caso significativo porque expõe a dificuldade existente em se lidar com os novos patrimônios na perspectiva de crise da monumentalidade.

#### 1.4 O estatuto do patrimônio ferroviário: do monumento aos novos patrimônios

A privatização das ferrovias envolveu o debate público em torno de sua proteção e revitalização. As associações ferroviárias, talvez mais legítimas em requerer e obter respaldo dentro do parlamento, participaram desse processo. O ambiente legal teve cores de reparação do Estado brasileiro aos ferroviários e demais cidadãos que de alguma forma, organizados ou não, viam na extinção da RFFSA o fim de um meio de transporte, os cidadãos, e de sua memória, os ferroviários.

Legalmente coube ao Iphan a preservação da memória ferroviária. Administrativamente a instituição planejou meios para o conhecimento do espólio, desenvolveu um discurso que reconheceu a importância do patrimônio ferroviário e encontrou um instrumento de preservação específico para tal. Para tanto, justificando o novo instrumento de preservação que não mais seria o tombamento, desenvolveu uma Portaria específica que regulamentou o processo administrativo exclusivamente para inscrição e proteção através da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário.

Como visto, não foi resolvida a questão da relevância desses bens para a cultura brasileira a ponto de o órgão federal receber e aceitar tamanha demanda; tampouco foi encontrada alguma reflexão sobre o encaminhamento gerencial que condicionou a preservação do patrimônio ferroviário a uma proposta prévia de gestão, naquilo que chamamos de valor de gestão. Isso pressupõe que a instituição aceitou a premissa de que o bem ferroviário possui um valor em si, como atentado por Bolagnani (citado por CAVALCANTI et al., 2012) no sentido de que a memória ferroviária é um atributo a ser alcançado, faltando-lhe para tanto somente um uso. O Iphan admitiu o valor imanente do patrimônio ferroviário.

A sugestão daqui para frente é definir o estatuto do patrimônio ferroviário sob a perspectiva dos novos patrimônios e da crise dos monumentos.

Iniciamos por compreender o percurso do conceito de patrimônio cultural que iniciou sua trajetória desde a Revolução Francesa, momento em que foi instituída uma nova ordem política e jurídica, consequentemente também social, consolidando a ideia de nação e de nacionalismo. Esse contexto definiu, no campo do patrimônio, a mudança sobre o termo monumento que desde antes do Renascimento vinha se desenhando no ocidente.

A Revolução Francesa deu, de certo modo, o conteúdo teórico e conceitual que as leis e as novas situações da sociedade livre enfrentariam. O conteúdo material desta situação

foi dado pela Revolução Industrial, por sua constante evolução técnico-científica e pela modificação e reestruturação urbanas.

Françoise Choay, em seu livro *A alegoria do patrimônio*, apresenta a trajetória das políticas e do pensamento sobre o patrimônio desenvolvidas desde o século XVIII na Europa, demonstrando a diferença que vai se estabelecendo entre monumento, monumento histórico e patrimônio histórico e artístico.

Monumento é compreendido como "tudo que for edificado por uma comunidade de indivíduos para rememorar ou fazer que outras gerações de pessoas rememorem acontecimentos, sacrificios, ritos ou crenças" (CHOAY, 2006, p. 18). É sempre intencionalmente construído com função de mobilizar pela afetividade. Seu objetivo, quando invocado, é "manter e preservar a identidade étnica ou religiosa, nacional, tribal ou familiar" (Ibid., p. 18). São, comumente, obeliscos, esculturas comemorativas, entre outros, e localizam-se em espaços públicos para que o simples contato possa relembrar a pessoa sobre o fato que representa.

Por outro lado, o monumento histórico não é criado como tal, e sim é constituído posteriormente através dos olhares dos historiadores e dos historiadores da arte. Valendo-se das contribuições de Alois Riegl, Françoise Choay afirma que, nesse sentido, o monumento histórico pode tanto ser um objeto de saber ou pode, enquanto obra de arte, ser objeto de fruição artística, estética. Para Riegl, o monumento histórico é fruto da sociedade moderna.

A normatização para a preservação dos monumentos históricos acontece no período da Revolução Francesa a partir da destruição, ideológica, dos monumentos que representavam a ordem política e social anterior. A reação contrária a estes acontecimentos geraram críticas entre os próprios revolucionários que, por este motivo, levantaram o problema da gestão e conservação dos acervos privados (bens do clero, de emigrados, da Coroa, entre outros) tornados bens da nação.

Como aponta Regina Abreu (2009), antes da Revolução Francesa a noção de patrimônio referia-se à propriedade. Após esse período ela estende-se do privado para o conjunto dos cidadãos, surgindo daí a concepção de bem comum, "a noção de patrimônio como bem coletivo associado ao sentimento nacional" (ABREU, 2009, p. 35).

O conceito de patrimônio histórico surgiu envolvido mais com o conhecimento do que destinado a evocar o passado. Para Castriota, o conceito moderno de tempo, linear e irreversível, provocou profunda transformação no conceito de monumento histórico, e a partir disso "o passado não pôde mais ser revivido, mas apenas conhecido através da erudição

histórica ou fruído pela sensibilidade artística" (CASTRIOTA, 2009, p. 63). Para o citado autor,

O distanciamento mais radical em relação ao passado vai se dar, de fato, apenas com o Iluminismo e a Revolução Francesa, quando a conservação iconográfica dos antiquários cede o lugar a uma conservação real [...]. Ser moderno neste momento é crer no progresso infinito do conhecimento e no avanço infinito em direção ao aperfeiçoamento social e moral [...]. Com o Iluminismo toda a tradição passa a ser escrutinada e submetida a uma clara tendência à dessacralização, atitude que coincide com a aproximação cada vez mais racional à história pressuposta pela ideia de 'monumento histórico', que se constitui como objeto de saber, devendo, como tal, ser estudado e registrado, e uma vez reconhecido seu valor, também preservado (Ibid., p. 63).

A ideia de patrimônio histórico esteve associada à figura do Estado-Nação e ao esforço dos países em definir um território comum, uma língua comum, uma religião única, na busca de uma história calcada em um discurso sobre suas origens e sobre uma identidade comum à sua *comunidade imaginada* (ANDERSON, 2008).

O século XVIII e a formação dos estados nacionais foram, por isso, a origem das práticas de preservação do patrimônio histórico e artístico. Profissionais habilitados tiveram de produzir a escrita das histórias nacionais e, em nome do interesse público, o Estado teve de proteger legalmente os bens aos quais atribuiu a capacidade de simbolizar a nação. E essa necessidade fez com que países europeus criassem estruturas governamentais capazes de selecionar e conservar esses patrimônios (SANT'ANNA, 2009).

A historiadora Márcia Chuva resume bem a questão

É nesse contexto que um conjunto de bens arquitetônicos e monumentais é consagrado como patrimônio nacional, cujos atributos o tornam prova da existência da nação e de suas origens em tempos imemoriais, configurando uma identidade própria, isto é, apropriadamente nacional (CHUVA, 2011, p. 14).

Conforme Cecília Londres, foi preciso primeiro que a noção de monumento fosse compreendida, na modernidade, em termos históricos e artísticos, para que a noção de patrimônio "se convertesse em categoria socialmente definida, regulamentada, e adquirisse o sentido de herança coletiva especificamente cultural" (FONSECA, 2009, p. 55).

Assim, a seleção do patrimônio histórico e artístico foi um dos definidores da problemática da identidade das nações modernas. Nas palavras de Schwarcz,

Edifícios viraram monumentos e histórias particulares foram consagradas como nacionais, nos novos centros. Aí pode ser encontrada a urdidura essencial desse pensamento classificatório e totalizante, que transformava datas em eventos, passagens rápidas em marcos fundadores nacionais (SCHWARCZ, 2011, p. 358).

Estas breves linhas sobre o significado da busca dos Estados-Nação na conformação de uma identidade nacional apontaram para a importância da seleção dos monumentos históricos, e logo do patrimônio histórico e artístico. Nesse aspecto, qualquer valor atribuído esteve permeado pelo valor nacional e pela negação da heterogeneidade cultural e seus símbolos.

Foi somente a partir da segunda guerra mundial, no contexto do racismo desencadeado por esse conflito, que se passou a discutir o conceito antropológico de cultura como forma de evitar o conflito entre os povos. Abreu aponta que das discussões havidas e que reuniram cientistas sociais e antropólogos, duas concepções afirmaram-se: dentro de cada nação existem diversas e plurais culturas; e na cultura estavam presentes elementos materiais e imateriais (ABREU, 2009, p. 37).

Atualmente, a definição de patrimônio cultural é abrangente. Utilizamos do conceito de Ana Marchesan, Procuradora do Município de Porto Alegre/RS:

Conjunto de bens, práticas sociais, criações, materiais ou imateriais de determinada nação e que, por sua peculiar condição de estabelecer diálogos temporais e espaciais relacionados àquela cultura, servindo de testemunho e de referência às gerações presentes e futuras, constitui valor de pertença pública, merecedor de proteção jurídica e fática por parte do Estado (MARCHESAN, 2007, p. 50).

A autora utiliza três categorias na ideia metajurídica de sua definição: a Nação, o testemunho e a referência. Segundo Marchesan, a nação é utilizada porque é uma unidade territorial, política e cultural, onde convivem grupos de indivíduos com identidades, memórias e referenciais distintos um dos outros. Neste aspecto, o termo nação não exclui, como antigamente, estes grupos. O segundo elemento, o testemunho, se refere ao passado, ao tempo-espaço em que foi produzido, criado, erguido; é o passado, sem o qual não haveria herança. Porém, ao contrário da perspectiva moderna, esse passado tem múltiplas vozes e não caminha para um fim, mas é utilizado para a construção do presente. O último elemento, a referência, liga o passado e o presente ao futuro, é o que serve à construção do futuro, que será melhor planejado quanto maior for seu acervo.

Utilizamos essa definição, pois ela permite uma leitura mais clara das características modernas e pós-modernas – trabalhadas a seguir -, que acreditamos estarem presentes no conflito para a definição dos novos patrimônios, e assim, do patrimônio ferroviário.

A Modernidade se desenvolve no âmbito do pensamento e possui seu paralelo nas inovações técnico-científicas da revolução industrial e suas consequências sociais e urbanas. É consenso entre os autores afirmar que a modernidade reflete as mudanças econômicas, sociais e culturais que vinham se desenvolvendo desde o final do feudalismo e que se caracteriza pelo fortalecimento das cidades, pelas mudanças nas relações de trabalho e em novos tipos de produção e pelo deslocamento da predominância do saber religioso, calcado na tradição, para o saber científico.

Suas caraterísticas principais são: ela é católica e cristã (ainda que em alguma medida seja também laica, ao menos em comparação com os períodos precedentes); ela desenvolve a noção de temporalidade; possui crença no progresso técnico-científico, material e humano da civilização (ocidental); cria, através da coerção e da imposição dos estados nacionais uma identidade nacional, segundo a escolha de seus mitos de origem e de suas metanarrativas históricas.

Boaventura de Sousa Santos identifica o surgimento da modernidade com o surgimento do capitalismo e com a emancipação do indivíduo a partir da "racionalidade estético-expressiva da arte e da literatura; da racionalidade moral-prática da ética e do direito; e da racionalidade cognitivo-instrumental da ciência e da técnica" (SANTOS apud MARCHESAN, 2007, p. 31).

Os críticos da modernidade criticam seu projeto universal de desenvolvimento e finalidade apontando aí o seu fracasso. Segundo Mike Featherstone, o que caracteriza o momento pós-moderno é o enfraquecimento do Estado-Nação; o abandono das metanarrativas (teorias da história, encadeamentos sucessivos) e das pretensões de universalidade da modernidade ocidental; o privilegiamento do local; o fim das hierarquias simbólicas; o privilegiamento das imagens visuais sobre as palavras; as identidades múltiplas; o passado como "conglomerado de imagens, fragmentos e espetáculos"; a grande influência da televisão; o ressurgimento dos regionalismos e das histórias locais, mesmo que, e ainda, inventadas; o mundo da simulação e da hiper-realidade (FEATHERSTONE, 1995, p. 139).

No debate sobre a modernidade e a pós-modernidade interessam, sobretudo, quatro aspectos: a crise de representatividade do Estado; o fortalecimento das minorias identitárias; o descompasso entre passado, presente e futuro como uma crise de referencial das sociedades; o

simulacro que, no que toca a preservação do patrimônio cultural, informa pela aparência e não pelo conteúdo.

Por que essas questões interessam ao debate proposto? Primeiro, porque em certa medida as políticas de patrimônio cultural atuais são um reflexo dessa crise e respondem sobre ela. Se o Estado passa por essa crise de representatividade (principalmente política e no âmbito da delegação de decisões) ele cria espaço para que grupos anteriormente preteridos possam ocupá-los. No geral, é importante tema nas políticas culturais de reconhecimento e salvaguarda. Se o Estado moderno se preocupava com uma identidade nacional e com referenciais simbólicos comuns a todos, atualmente as identidades culturais que demandam por reconhecimento e participação na formação cultural do país trazem problemas no equacionamento desse reconhecimento e apoio estatal. Quer dizer, na área com a que estamos tratando, o patrimônio cultural, o Estado e seus técnicos ainda privilegiam aquilo ao qual sempre estiveram acostumados devido à sua trajetória histórica, o patrimônio de "pedra e cal". O descompasso referido anteriormente diz respeito a esse aspecto interno, e nos referimos ao Iphan, quando se atualiza conceitualmente e define novos procedimentos para preservação, mas também se refere à maneira como os indivíduos estão vivenciando e apreendendo o tempo e o espaço, hoje em dia muito mais rápido e menos distante do que no passado. Para eles, qual o significado do que se preserva, para que se preserva e qual a finalidade do que se preserva são questões direcionadas à atuação do Iphan.

Por último, a questão dos simulacros. Se na contemporaneidade a imagem se sobrepõe sobre outros sentidos e o conhecimento se realiza em estar presente e ver (e fotografar), como facilitar e promover o acesso ao conteúdo daquilo que está representado como patrimônio cultural?

Sobretudo, essas questões servem para pensar o patrimônio industrial e ferroviário e o modo como são compreendidos, patrimonializados e preservados pelo Iphan, principalmente na questão de sua justificativa e valoração: quem está atribuindo valor? Qual a significância desse patrimônio? Como o Iphan se posiciona frente ao patrimônio ferroviário nesse meio termo entre a crise da monumentalidade e os novos patrimônios?

Na sequência da construção de nosso entendimento, trazemos a atuação do Iphan e o contexto do aparecimento dos novos patrimônios.

No Brasil, a partir da década de 1930 o Iphan define sua metodologia e prática preservacionista com o Decreto 25/37 e o instrumento do tombamento. A atuação dos intelectuais modernistas também buscava encontrar os fundamentos para uma identidade nacional. Desse momento em diante uma série de rupturas e continuidades estabeleceram

modificações no modo de pensar e proceder do órgão. Dentre essas modificações destacam-se os novos instrumentos protetivos (como o registro de bens imateriais e a paisagem cultural), frutos de novas situações políticas (a democratização e a garantia de acesso e usufruto à cultura) e da evolução do conhecimento principalmente da área das ciências sociais. O resultado desse processo, como veremos, é que as práticas do Iphan e do Conselho Consultivo se depararam com novas situações sociais e políticas em relação aos novos patrimônios e que não poderiam mais ser resolvidas somente recorrendo-se ao Dec. 25/37. A questão então se coloca em um ponto: na dificuldade em acertar o discurso (e sua renovação) com as novas práticas patrimoniais.

A partir da década de 1980 e, principalmente, a partir dos anos 1990, percebe-se a erupção daquilo que se pode chamar de novos patrimônios. Estes novos patrimônios podem ser visualizados de maneira mais fácil em oposição aos patrimônios que foram consagrados pela prática preservacionista desde 1937 com a fundação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional: não são centros urbanos ou sítios históricos; não são, também, igrejas, fortificações militares ou bens arqueológicos. Não são, sobretudo, bens cujo valor estava por definir a identidade da nação e, assim, o cumprimento de um dos requisitos do projeto de modernidade.

Aos novos patrimônios não cabem, então, valores de excepcionalidade e monumentalidade, característicos de uma época que buscava referências para a formação da identidade nacional. Devido a isso, existe certa dificuldade de caracterização discursiva por parte dos órgãos de patrimônio sobre estes novos bens, o que indica a necessidade de uma ressemantização dos atributos de que se valem estes órgãos para a sua justificação. Assim, nunca tendo sido alvos de valoração e preservação, estes novos patrimônios indicaram duas questões ao órgão: uma de caráter discursivo e interno à instituição, de reconhecimento e criação de justificativas para as valorações demandadas; a outra sobre o conteúdo e significado da patrimonialização desses bens para a sociedade.

Para lidar com os patrimônios não-consagrados, ao Iphan coube modernizar-se e apreender os sentidos atribuídos aos novos patrimônios mas, principalmente, redefinir os discursos aos quais estava acostumado a proferir para os bens passíveis de tombamento e, a partir da década de 1990, para as novas formas de proteção ao patrimônio cultural brasileiro, como o registro para o patrimônio imaterial, a chancela, para a paisagem cultural, entre outros.

A questão dos novos patrimônios é indicadora de certa *crise de monumentalidade*. O sociólogo e filósofo francês Henry-Pierre Jeudy define bem isso que estamos chamando de crise:

Havia castelos, igrejas, obras de arte [...], e, doravante, há também prédios industriais, fundições, curtumes, cafés e lavatórios e uma quantidade infinita de objetos artesanais, industriais e agrícolas. E os modos de vida, de pensamento, de comunicação vêm complementar as novas representações do patrimônio. Ao invés de ser considerado uma aquisição, o patrimônio apresenta-se como conquista e apropriação social, desafiando assim a regularidade burocrática da classificação em Monumentos históricos. Essa reconsideração acerca da função tradicional do monumento pressupõe que o patrimônio seja o objeto de um investimento no tempo presente e que não consista em recordar e consagrar o passado. A representação da monumentalidade varia com a crise dos valores, ela segue a mobilidade atual das referências culturais. Essa multiplicidade de instâncias de significação, de tradução de outros sentidos possíveis confere aos novos patrimônios o papel complexo de sintoma de uma crise de monumentalidade e de promotor de outras formas de simbolização dos objetos e dos signos culturais (JEUDY, 1990, p. 07).

Para o antropólogo Alexandre Fernandes Corrêa (2008), na mesma linha de Jeudy, a função tradicional do monumento foi ultrapassada pela função atual do patrimônio, a de um objeto que recebe um investimento no tempo presente. O autor localiza essa transformação a partir da Constituição de 1988 e do fim do ciclo de tombamento de sítios e conjuntos urbanos no Brasil, entrando em uma fase que Jeudy chama de etnologia de urgência. A intensificação da cidadania cultural colocou e tem colocado em discussão a questão das identidades e das memórias sociais, com efeito direto sobre grupos sociais historicamente preteridos pelas políticas preservacionistas brasileiras que demandam, agora, o reconhecimento de suas culturas.

Desenha-se um contexto de duas situações: parece que de alguma maneira os novos patrimônios se apresentam por demandas da sociedade, ou seja, grupos se organizam e demandam por proteção e preservação de bens e por subsídios para isso. Por outro lado, parece que o próprio Estado assume a responsabilidade pela preservação desses novos patrimônios. É por esse motivo que é necessária uma análise sobre o patrimônio industrial para compreender se o patrimônio ferroviário é um novo patrimônio por demanda da sociedade ou por atribuição legal.

O debate acerca do patrimônio industrial surge na década de 1950 com um grupo de pesquisadores britânicos com interesse sobre a arquitetura industrial herdada. Sem dúvida seu

objeto de análise eram os bens imóveis remanescentes da Revolução Industrial que, quando sobreviventes das guerras mundiais, estavam ameaçados pelas transformações urbanas.

Segundo Compagnol, citado por Rafael Evangelista (2006), o interesse pela história desses lugares, dos sistemas de trabalho e de vida acabou por chamar atenção dos arquitetos para as qualidades arquitetônicas desses locais. A partir da década de 1960, na Europa, diversas ações visaram proteger esses locais industriais <sup>17</sup>.

Conforme Beatriz Kuhl, o aparecimento do termo arqueologia industrial data da década de 1950 e se referia, naquele momento, ao estudo dos resíduos físicos de indústrias e meios de comunicação do passado. Citando Angus Buchanan, a autora afirma que os monumentos industriais almejam:

Alcançar a significância desses monumentos no contexto da história social e da técnica. Para os fins dessa definição, um 'monumento industrial' é qualquer relíquia de uma fase obsoleta de uma indústria ou sistema de transporte, abarcando desde uma pedreira de sílex neolítica até uma aeronave ou computador que se tornaram obsoletos há pouco. Na prática, porém, é útil restringir a atenção a monumentos dos últimos duzentos anos, aproximadamente [...] (BUCHANAN, 1972 apud KUHL, 2010).

Para a referida autora a arqueologia industrial pode ser entendida a partir de um esforço de compreensão multidisciplinar que pretende "estudar as manifestações físicas, sociais e culturais de formas de industrialização do passado" (KUHL, 2010, n/p), através da análise dos edifícios e conjuntos e de suas transformações através do tempo, bem como a evolução do território e da cidade.

Para Niel Cossons, que é presidente vitalício do TICCIH (em inglês a sigla corresponde a *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage*), o interesse atual pela conservação dos vestígios da industrialização se dá conforme são destruídos os últimos "monumentos industriais relevantes, mas também a evidenciação de um sentimento subconsciente de perda", configurado pela incessante evolução tecnológica (COSSONS, apud EVANGELISTA, 2006, n/p).

\_

<sup>&</sup>lt;sup>17</sup> O Centro e Arquivo Histórico da Mina de Bochum, na Alemanha, e a Fundação do Museu do Vale de Ironbridge, na Inglaterra, concebidos como são hoje, são exemplos pioneiros desse processo de preservação do patrimônio industrial. O Museu da Mina de Carvão de Argenteau-Trimbleur na Bélgica, convertido num complexo turístico em 1980, o écomusée de Le Creusot- Montceau-les-Mines, do final dos anos 1970, e o Museu da Fábrica de Saint-Etienne, aberto ao público em 1989, ambos na França, também constituem exemplos de iniciativas positivas visando à proteção e uso do patrimônio industrial (COMPAGNOL apud EVANGELISTA, 2006).

A forma mais acabada do conceito aparece na Carta de Nizhny Tagil, redigida pelo TICCIH, em 2003:

O patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de tratamento e de refino, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação.

No Brasil, a preocupação com este tema surgiu na década de 1960 com o tombamento dos remanescentes da Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema em Iperó, São Paulo (1964). Porém, a proteção seguinte ocorreu somente em 1986 com o tombamento do Complexo Ferroviário de São João Del Rei e, recentemente, com o tombamento dos bens móveis e imóveis do Pátio Ferroviário da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, em Rondônia.

Entre os patrimônios industriais do país, pode-se ressaltar o patrimônio ferroviário, como também aquele relacionado à cana de açúcar, que envolve diretamente os engenhos e usinas de açúcar.

No dossiê Herança Industrial, Mariuzzo apresenta a defesa de Carlos Lemos aos remanescentes da época industrial:

O século XIX ainda está para ser decifrado, desvendado e compreendido, para então conquistar o direito de figurar com seus bens culturais em nosso patrimônio histórico e artístico oficial, até hoje reconhecidamente desfalcado de produção significativa daquele tempo, porque aos zeladores de nossa memória só as realizações diretamente ligadas à casa reinante em nosso Império é que valeu a pena guardar. Contam-se nos dedos conjuntos arquitetônicos urbanos do século passado, remanescentes da produção particular, ainda conservados e tombados. A gente tem a impressão de que o século XIX nunca foi levado muito a sério pelos vigilantes de nossa arquitetura (LEMOS apud MARIUZZO, 2006).

Alguns autores que se debruçam sobre o patrimônio industrial com ênfase no patrimônio ferroviário atentam para questões da fisionomia das regiões e da paisagem das cidades afetadas pela ferrovia. O Comitê Brasileiro para Preservação do Patrimônio Industrial - TICCIH Brasil -, afirma ser patrimônio industrial ferroviário "toda a estrutura ferroviária, incluindo trilhos, máquinas e estações, como um importantíssimo exemplo do patrimônio industrial brasileiro, sobre o qual há já muitos estudos realizados ou em fase de realização" (MARIUZZO, 2006, n/p). Porém, são poucos estudos de ordem histórico-social sobre o tema,

para a qual não são centrais os estudos tipológico-estético-funcionalistas mais implicados com a área da arquitetura.

Leonardo Mello e Silva, professor de sociologia da USP, possui interessante visão sobre o patrimônio industrial. Para ele,

Um aspecto pouco considerado do patrimônio industrial é que ele é um campo de investigação vivo, e não passadista ou morto. Isso porque não se limita apenas a um conjunto de bens arquitetônicos ou sítios cheios de objetos e partes de objetos interessantes. Uma vez que se detém sobre máquinas, equipamentos, instalações e imóveis onde se processou a produção industrial, o patrimônio industrial é também a recolha e o tratamento de um patrimônio técnico de uma sociedade e de uma comunidade, e esse processo está sempre em transformação (SILVA, 2006, n/p).

O ponto é que a especificidade do patrimônio industrial recai ou sobre a técnica, ou sobre o homem ou sobre a máquina, e não sobre as relações de trabalho estabelecidas para se chegar a uma problematização histórica das relações sociais de trabalho e de produção capitalista. A perspectiva daqueles que com o patrimônio industrial trabalham não abarca a questão das relações sociais do trabalho industrial.

Não há dúvida de que o estudo das formas, dos objetos, das ferramentas, das soluções, das relações de trabalho, da vida social dos espaços possui grande valor histórico para o conhecimento das sociedades. Mas o conhecimento desse período não equivale a transformar o período industrial, grosso modo, em patrimônio. Muito menos em crer que haja algum valor pedagógico em acompanhar a evolução tecnológica por este viés acrítico, sendo esta a condição atual das pesquisas em patrimônio industrial. O conhecimento e a referência do passado na área do patrimônio industrial parecem prevalecer na preservação do suporte material (edificações, maquinário, entre outros) e não nas relações que o conhecimento histórico e sociológico pode construir sobre o bem. O sentido de sua preservação parece estar relacionado com sua manutenção no espaço urbano e somente nisso. Não por acaso haja predominância de estudos arquitetônicos, como descrito anteriormente.

Muitos testemunhos da época industrial marcam a história da arquitetura brasileira, segundo Beatriz Kuhl (2010). De uma importação geral de materiais, tipologias, estilos, conceitos, técnicas, houve espaço para que a cultura arquitetônica brasileira, em desenvolvimento, fizesse as adaptações necessárias, gerando novas soluções para as especificidades materiais, naturais e técnicas do país.

O arquiteto do Iphan, José Leme Galvão Jr. (2006), afirma, no dossiê sobre o patrimônio ferroviário, sua crença de que a ferrovia é um fenômeno histórico fundador da

modernidade no Brasil. Uma modernidade representada nas novas relações de trabalho, de produção, de transporte que geraram situações que demandavam organização laboral e social, necessidade de moradia, de regras sociais, de uma nova gestão do espaço urbano. Isso incidia, claramente, na arquitetura e na urbanização das cidades nascentes.

Nessa perspectiva, seu valor está na fundação de cidades e na constituição de sua forma, indicando a direção que deveria seguir, ao longo de suas estradas de ferro, orientada por rios ou pelo mar, onde estavam os portos por onde escoaria a produção.

Para o autor,

Todas essas transformações geram novas mudanças de atividades e de funções. Sobrevieram revoluções dentro da revolução. Econômica, estética, organizacional, nas comunicações, etc, sendo talvez a principal a complexificação sócio-cultural. Cada componente desses é em sua origem uma resultante da revolução industrial como um fenômeno geral e global, porém cada uma se consagra como um fenômeno de contornos próprios. São engrenagens compondo uma única grande máquina [...] Foram reinventadas, das técnicas de grandes estruturas militares e religiosas, as estruturas das construções específicas para a atividade ferroviária — galpões, estações, oficinas, etc. Poderia dizer que as arquiteturas ferroviárias da época foram híbridos entre as arquiteturas oficial, religiosa e civil, e, a partir dessa reinvenção podem ser classificadas de arquitetura ferroviária, assim como a portuária, a fabril etc. (GALVÃO Jr., 2006, n/p.).

No geral, os estudos apresentam comumente justificativas de preservação a este patrimônio sempre relacionado a questões arquitetônico-urbanísticas. Raros são os momentos que justifiquem a utilização do patrimônio industrial para a compreensão das realidades sociais que a indústria ajudou a construir e modificar, estimular o surgimento e sua extinção, explorar e ser enquadrada legalmente pela exploração dos trabalhadores.

Como refere a historiadora Marly Rodrigues, a atuação dos órgãos de preservação continuam orientados por histórias "uníssonas do passado da nação", acostumadas a criar ou sustentar personagens e falar sobre os ciclos econômicos apartados da fala dos homens "os únicos detentores da capacidade de lembrar e de operar memórias" (RODRIGUES, 2010, p. 33).

Essa perspectiva acompanha sua percepção dos tombamentos realizados pelo Condephaat sobre o patrimônio industrial. Segundo a autora,

Os argumentos não têm considerado valores, como os do trabalho ou os dos conhecimentos técnicos, que, concernentes às sociedades industriais, estão em rápido processo de transformação na atualidade. Realçá-los como valores contidos nas representações materiais da modernização urbano-industrial no estado de São Paulo os afirmaria como um traço cultural [...] Atentando,

porém, para os resquícios escravistas presentes em nossa sociedade, indago se seria de esperar a valorização do trabalho organizado em moldes capitalistas como um fato cultural, em torno do qual se geram formas diferenciadas de experiência, percepção e representação do mundo e se seria possível esperar a valorização dos espaços fabris como lugares em que, além das relações de trabalho, desenvolvem-se práticas de sociabilidade, de solidariedade e de confronto, todas integrantes da cultura dos trabalhadores (Ibid., p. 38).

Os tombamentos deixaram de lado os papéis das vilas ferroviárias ou dos espaços de trabalho ferroviário como estruturadores dos espaços urbanos em favor de sua dimensão funcional ou arquitetônico-estética atreladas exclusivamente à ferrovia, em "uma relação específica entre a localização da fábrica e o desenho de bairros ou cidades fabris" (Ibid., p. 38).

A autora questiona a visão nostálgica que recai sobre a ferrovia, mormente restrita à estação ferroviária, e que impede uma correta avaliação da importância funcional, econômica, social e tecnológica da ferrovia. Rodrigues se refere ao estado de São Paulo, mas a Lista do Patrimônio Ferroviário comprova, claramente, que o romantismo existente sobre as estações ferroviárias faz com que estas sejam os bens ferroviários mais solicitados para proteção, enquanto os demais elementos, como armazéns, oficinas, caixas d'água, moradias, pontes, entre outros, sejam preteridos. Se bem que parece incontestável que a estação agregue representações bem mais do que qualquer um dos elementos anteriormente citados. Muito menos frequentes são os pedidos de proteção na LPCF de pátios e complexos ferroviários, como também atesta a autora.

Dessa maneira, a preservação da estação se torna mero fetiche, pois reduz a memória dos processos sociais "à materialidade das edificações" (Ibid., p.39). É obliterado o conhecimento do passado, de sua problematização histórica, calcando-se as políticas de memória em discursos nostálgicos e românticos sobre a ferrovia.

A crítica de Marly Rodrigues ataca o cerne do debate que ocorre, por exemplo, no TICCIH.

No artigo *Perspectivas, percepções e o público*, publicado na revista *arq.urb*, de 2011, dedicada ao patrimônio industrial, Neil Cossons afirma a necessidade de proteção dos espaços físicos industriais. Como texto de abertura da Sessão Plenária do TICCIH Congress, em 31 de agosto de 2009, na cidade de Freiberg, Alemanha, a fala permite a compreensão da orientação desse organismo internacional.

Ao não comentar a importância social desses lugares, no sentido colocado por Marly Rodrigues, Cossons enfatiza a reapropriação dos espaços pelo público à maneira do fetiche. O

autor afirma, por exemplo, que a arqueologia industrial tocou "um público que, talvez pela primeira vez, podia ver sua própria história, os lugares que refletiram suas próprias vidas e seus próprios valores sendo colocados sob proteção para o futuro" (COSSONS, 2011, p. 3). Está ausente a situação aventada por Jeudy (1990) da preservação para a eternidade dos "instrumentos de tortura" dos trabalhadores industriais.

Queda claro que, tanto para o TICCIH quanto para a Carta de Nizhny Tagil, a orientação é a preservação dos aspectos físicos desses antigos espaços para apresentá-los a um público que não viveu aquele modelo de sociedade. O agenciamento para compreensão desses locais de trabalho possui sentido apenas como um equipamento urbano de novo caráter. Cossons finaliza seu texto citando o arquiteto alemão Fritz Schupp, responsável pela construção da mina Zollverien XII, que desde 2001 é patrimônio mundial pela UNESCO:

Nós devemos reconhecer que a indústria com seus edifícios enormes não é mais uma conexão perturbadora em nossa paisagem e em nossa paisagem urbana, mas um símbolo do trabalho, um monumento da cidade, que todo cidadão deveria apresentar aos estrangeiros com, pelo menos, o mesmo orgulho que seus edifícios públicos (SCHUPP, apud COSSONS, 2009, p. 7).

Parece ser a justificativa de preservação destes espaços pelo viés do patrão, e não dos trabalhadores.

A predominância da avaliação material do patrimônio industrial ferroviário oriunda da visão do TICCIH pode ser medida também pelo VI Colóquio Latino Americano sobre recuperação e preservação do patrimônio industrial, ocorrido em julho de 2012 na cidade de São Paulo. Esse colóquio apresentou Mesa Temática denominada Patrimônio Ferroviário - Vilas ferroviárias e o mundo de trabalho - recuperação e conservação de vilas ferroviárias, arquitetura ferroviária, história de povoamentos, memória do trabalho ferroviário. Dos 21 trabalhos sobre a ferrovia, 10% trataram de questões afeitas ao trabalho, à memória social (ou memória ferroviária) e demais dimensões que extrapolassem a preservação e restauração de estações ferroviárias ou de vilas ferroviárias.

Não por acaso os trabalhos apresentados vinculam-se às faculdades de arquitetura e urbanismo, no geral. Questões específicas da área da arquitetura e planejamento urbano (implantação e constituição urbana, estilos arquitetônicos das construções, propostas de intervenções) tiveram predominância, com citações pontuais à importância desses locais para a memória social da cidade, das pessoas ou dos antigos trabalhadores; estiveram excluídas, portanto, maiores contribuições teóricas ou práticas que relacionassem os aspectos físicos aos sociais.

Beatriz Kuhl (2008) parece estabelecer uma mediação para o assunto no que toca ao patrimônio ferroviário. A autora afirma que somente com o aporte das ciências humanas

É possível ter uma compreensão suficientemente ampla do processo de industrialização para avaliar o interesse de seus remanescentes – histórico, formal, memorial e simbólico para as comunidades – para identificar, de maneira consciente e embasada, os bens considerados merecedores de ser preservados para as gerações futuras (KUHL, 2008, p.46).

Na dicotomia pela preservação física dos espaços industriais ou pela preservação que tem por suporte estes espaços físicos e pretende problematizar a evolução tecnológica, a modernização dos elementos técnicos, e principalmente dar atenção à dimensão sócio urbana via história social do trabalho, o patrimônio industrial se apresenta como outro campo de disputa na esfera do patrimônio cultural.

Por serem outros os arranjos tecnológicos, de trabalho e de operação, a evolução técnica acarretou o desuso de materiais e estruturas industriais. O patrimônio industrial enquanto categoria suscetível de proteção do Estado possui valor histórico, porém, é, sobretudo, por seu valor arquitetônico que é protegido. Essa diferença existente revela que a pesquisa histórica e sociológica sobre os bens embasa o valor arquitetônico, mas não um conteúdo de conhecimento sobre seus contextos de produção e reprodução.

Algo semelhante parece ocorrer com o patrimônio ferroviário e sua relevância para o nacional e para o local, residindo aí a problemática de preservação entre o tombamento e a inscrição na LPCF.

Retomando a questão dos novos patrimônios, eles são patrimonializados pelo Iphan e passam a representar, a significar e a reconhecer para grupos maiores que a comunidade. Por serem novos e haver uma compreensão recente de que era preciso patrimonializá-los e aumentar o leque de representações culturais formadoras da identidade brasileira, o Iphan ampliou seu campo teórico para justificá-los e consequentemente desenvolveu políticas patrimoniais para atender a essa demanda. Isso se dá porque os valores expostos no Decreto-Lei 25/37 não se aplicam a uma série de novos patrimônios. Mesmo assim é a esses valores que se recorre na avaliação de determinados bens culturais que demandam por novos olhares e novas semânticas.

O reconhecimento do acervo oriundo da extinta RFFSA como patrimônio cultural brasileiro encontra o primeiro desafio na sua significância para o local e para o nacional porque não existe a ferrovia, mas situações proporcionadas pela ferrovia nas inúmeras localidades. Um segundo desafio é a argumentação que consiga definir seu valor nacional (ainda preponderante e que orienta a atuação do Iphan) e que não faça da arquitetura sua única

justificação. Por último, o desafio da abrangência do papel do Iphan no momento atual em receber e promover a memória ferroviária, desenvolvendo uma política pública sobre o patrimônio ferroviário cuja representatividade é ainda pouco reconhecida pelo órgão.

Para compreender essa questão, seguimos a teoria de K. Pomian sobre os semióforos, apresentada por Alexandre Corrêa. Para ele "patrimônio é tudo aquilo que resulta da transformação de certas coisas, objetos, comportamentos etc., em semióforos, isto é, em uma nova categoria agora significante de uma identidade cultural" (CORRÊA, 2008, p. 32). Para Pomian, segundo Corrêa, "a escolha dos objetos que entram no patrimônio cultural depende de sua capacidade de receber significados ligados principalmente a sua história anterior, a sua raridade, a sua aparência externa" (Ibdem, p. 32).

Pela teoria de Pomian, os objetos se definem conforme suas relações, utilidades e significados. Para ele, existem três situações possíveis: "uma coisa tem apenas utilidade sem ter significado algum; um semióforo tem apenas o significado de que é o vetor sem ter a mínima utilidade; mas existem também objetos que parecem ser ao mesmo tempo coisas e semióforos" (CORRÊA, 2008, p. 33). Seguindo essa perspectiva, nenhum observador consegue perceber um objeto como coisa e semióforo, como coisa e patrimônio. As conclusões de Corrêa são:

- a) a primeira é que um semióforo acede à plenitude de ser semióforo quando se torna uma peça de celebração;
- b) a segunda, mais importante, é que a utilidade e o significado são reciprocamente exclusivos: quanto mais carga de significado tem um objeto, menos utilidade tem, e vice-versa (CORRÊA, 2008, p. 33).

Se por patrimônio cultural compreendemos que o ponto central é a questão das identidades culturais e das memórias sociais envolvidas, a perspectiva de análise acima descrita possibilita prospectar os sentidos atribuídos ao patrimônio ferroviário no sentido de que a política de proteção atrelada ao uso, da CTPF, desvela que o patrimônio ferroviário não possui significado por que seu uso é mais importante.

Retomando a discussão iniciada neste capítulo, vimos que uma etapa específica do desenvolvimento econômico com seu correlato técnico produziu uma robusta estrutura ferroviária no Brasil. Ultrapassada tal etapa, sendo a ferrovia ultrapassada pelo modal rodoviário, seu patrimônio material é abandonado e sucateado até a definitiva privatização da RFFSA. Nesse momento, é atribuída ao Iphan a preservação deste patrimônio. Pela prática da instituição, torna-se patrimônio cultural brasileiro tudo aquilo que recebe valoração, quando, então, coisas se tornam patrimônio.

O patrimônio ferroviário está inscrito no patrimônio industrial e sua evolução técnica e transformações urbanas, econômicas, sociais, ambientais, entre outras, deixaram atrás de si objetos, signos e vestígios de sua cultura. Assim, o ritmo de sua inovação tecnológica produziria, por si só, elementos, coisas a serem patrimonializadas porque, enfim, cada etapa desta evolução foi resultado da expertise intelectual-industrial, que gerou novas formas de produção, novos meios de reprodução social e novos espaços de sociabilidade, dentro e fora dos locais industriais. Essa parece ser a perspectiva que orienta os defensores do patrimônio industrial e ferroviário.

Por outro lado, este "dar novamente vida", denuncia Jeudy, "é uma espécie de miragem que faz pensar num retorno da sociabilidade e da capacidade de engendrar a troca simbólica" (JEUDY, 1990, p. 31). Está envolta nesta discussão da patrimonialização de bens ferroviários a vida de ferroviários e de comunidades que tiveram atendidas e viveram a experiência do trem. Porém, como tratar esta questão "de uma vida social tornada anacrônica"? (JEUDY, 1990, p. 22). Como crer que a patrimonialização destes bens ferroviários possa restituir alguma coisa de uma vida vivida, de uma memória social que está à margem deste desenvolvimento?

Para apurar a compreensão sobre o que viemos falando, mais uma vez Jeudy é certeiro na análise:

A inovação tecnológica tem necessidade de uma arqueologia industrial, não para legitimar-se, mas para devolver à sociedade uma forte imagem de sua lógica e de sua necessidade [...]. [A tecnologia] impõe mutações que provocam rupturas nas formas de percepção e de vida, assim ela não garante suas próprias correlações de sentido. O patrimônio industrial tenta mostrar a imagem de uma continuidade histórica e social restituindo à inovação tecnológica o marco de sua memória (JEUDY, 1990, p. 47).

Mais difíceis se mostram as escolhas de preservação deste patrimônio porque, para além do olhar estético, há aquele da manutenção dos signos culturais dominantes, segundo o mesmo autor. Ou seja, na perspectiva do patrimônio industrial é mais fácil perceber que a restituição destes espaços contempla e perpetua, muitas vezes, uma história dos empresários e industriais, e não a dos trabalhadores. No caso do patrimônio ferroviário, a subversão da realidade de quem o sustentou foi solapada por uma mitificação da ferrovia, perpetuada por diversas manifestações artísticas e pelo imaginário da população. Assim, o reconhecimento da preservação destes bens passa quase sempre pelo sentido de sua monumentalidade estética,

representado por galpões, estações ferroviárias, pátios ferroviários, vilas ferroviárias e pontes ferroviárias, elementos presentes nos tombamentos e nas inscrições da LPCF.

O problema, bem posto por Jeudy, parece estar entre um patrimônio que deve viver mais do que ser conservado. A conservação implica a aceitação do fim da ferrovia, e esse é um tema caro àqueles que creem na patrimonialização irrestrita dos bens ferroviários. A equivalência da memória ferroviária ao patrimônio ferroviário atende esse desejo patrimonial, comtemplado pelo Lei 11.483/2007.

Finalizando, cremos haver demonstrado as contradições existentes na justificação da ferrovia ser patrimônio cultural brasileiro. Naquilo que é prática do Iphan, elementos ferroviários seguirão sendo tombados segundo os valores que lhes são concernentes: arquitetônico, histórico, paisagístico, entre outros. Na prática da CTPF, instituiu-se uma padronização administrativa à revelia de qualquer valoração, excetuando a gestão prévia do bem.

Se a avaliação do Conselho Consultivo é ainda moderna, a da CTPF enfrenta problemas de ordem pós-moderna, uma vez que os bens ferroviários, abandonados ou em uso nas cidades de pequeno, médio ou grande porte, não são significativos para a nova geração de cidadãos que não teve contato com a ferrovia.

Como refere Jeudy (1990, p. 09) sobre os novos patrimônios e novos semióforos, "não se trata mais de saber por que e como ele se conserva, mas sim de apreender as funções sociais das memórias dentro da metamorfose das sociedades".

#### **CAPÍTULO 2**

### Percurso e formação do conceito de memória ferroviária

Vimos, no capítulo anterior, que a memória ferroviária surge por volta do ano de 2001, mas, somente nos momentos que antecedem a MP 353 de 2007, que se tornaria a Lei 11.483, podemos afirmar que seu uso ganha notoriedade e passa a reverberar na sociedade por meio dos meios de comunicação.

No ano de 2001, encontramos o que provavelmente tenha sido a origem da memória ferroviária. Naquele momento, esteve presente nas discussões acerca da Lei nº 10.233, que Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências.

Esta lei colocou sobre a responsabilidade da ANTT a preservação da "memória das ferrovias". Diz o Art. 25, inciso VII, da supracitada lei, que cabe à Agência: contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória das ferrovias, em cooperação com as instituições associadas à cultura nacional, orientando e estimulando a participação dos concessionários do setor. Tal como a memória ferroviária, o termo memória das ferrovias não esclarece sobre qual o seu objeto, ainda que se subentenda que esteja ligado ao aspecto material dos equipamentos necessários ao seu funcionamento.

A partir de 2005 o termo memória ferroviária vai se tornando comum, na medida em que propostas de lei para a privatização das ferrovias são articuladas no Congresso Nacional. São exemplos, as discussões sobre a MP 246 (não aprovada) e a MP 353.

No mês de maio de 2013, realizamos no buscador do Google uma pesquisa restrita ao termo memória ferroviária (entre aspas, pois, como é sabido, refina a pesquisa exatamente como consta). Buscávamos com isso identificar até quando conseguiríamos retroceder no tempo e encontrar o termo. Não tivemos a intenção com essa busca de formalizar o conhecimento em cima de uma análise científica desses dados, embora eles ilustrem o assunto. Ressaltamos que a internet, no Brasil, é, sem dúvidas, já um fenômeno de massa a partir dos anos 2000. Os dados encontrados poderiam ser diferentes se a internet já fosse de acesso universal em décadas anteriores.

Utilizando o filtro de busca para os anos de 1980 e 1990, aparecem somente três resultados: 01 publicação amadora sobre um escritor que lança um livro sobre o trem e usa o termo de forma a ser entendido no senso comum; 01 site sobre a cidade paulista de Paranapiacaba, que usa o termo para se referir a objetos de museu; e outra utilização sem importância.

Entre os anos 1990 e 2000 apareceram cerca de quinze resultados, em sua maioria, relacionados a associações ferroviárias e de ferromodelistas. No ano de 2000, além daqueles resultados, aparece um balanço da RFFSA que usa a memória ferroviária dentro de uma proposta de estudo para criação da Fundação de Preservação da Memória Ferroviária Brasileira. Entre 2000 e 2010, período de tensão política, quando foram debatidos os temas no âmbito da política nacional e na mídia, e assim na sociedade, aparecem 44 páginas de resultados. Devido à profusão dos resultados, realizou-se uma busca para os anos de 2003 a 2007, nos quais o termo aparece em cerca de 20 páginas de resultado.

Esta breve busca sugere que, na medida em que se aproxima a privatização da RFFSA, a memória ferroviária passa a ser usada com mais frequência e fora do âmbito de associações ferroviárias de todo o gênero. Principalmente, é a partir do ano de 2005 que o conceito é encontrado na esfera das discussões legislativas, sugerindo que sua utilização em MP's e leis teve influência no uso feito por entidades e pela sociedade.

Neste percurso parece lúcido afirmar que é a partir da MP 353/2007 que o termo memória ferroviária inicia sua trajetória dentre as construções da linguagem que não somente significam algo, mas que possuem o objetivo de ser uma guia para ações subsequentes. Tem, por um lado, um uso político-administrativo, pois os bens ferroviários, com ou sem uso, deverão ser protegidos pelo Estado. É este mesmo Estado que entregou o conjunto destes bens à iniciativa privada - que não possui interesse pela história ou pelas relações sociais que ao longo das décadas foram construídas no universo das ferrovias -, o que dá ao uso da memória ferroviária um caráter ideológico, pois o mesmo Estado que sucateia e privatiza é aquele que desenvolveu uma política pública para a sua preservação.

Por outro lado, a memória ferroviária é um termo utilizado por associações ferroviárias e pela sociedade civil para se referir a qualquer coisa sobre a ferrovia, sempre no sentido de uma lamentação pela perda do transporte, pela perda das paisagens bucólicas percorridas pelo trem ou pela perda da vida das estações ferroviárias. A memória ferroviária em determinado momento significou tudo e nada.

É a investigação da formação deste conceito e de seu uso o objetivo das próximas páginas. Nelas, pretendemos compreender através da história dos conceitos as disputas

políticas envolvidas na sua gênese e na sua utilização, como também as contradições de seu uso dentro do Iphan e na sociedade. Em outras palavras, quem ativa seu enunciado e com quais objetivos? Quem, diante disso, pretende revivificar o patrimônio ferroviário através da enunciação da memória ferroviária?

Assim, apresentamos a metodologia proposta por Koselleck para uma história dos conceitos, que acreditamos poder fornecer elementos significativos para abordar o conceito de memória ferroviária. Em seguida, dialogando com as ideias desse autor, observamos a produção acadêmica sobre o conceito, como também as práticas do Iphan voltadas para bens ferroviários (tombamento e lista) e o material oriundo de entrevistas realizadas com ferroviários (Trem de Histórias), buscando entender a utilização do conceito. Por fim, trazemos para a argumentação o tema da memória, com o objetivo de avaliar os sentidos dados à memória ferroviária.

### 2.1 A História dos Conceitos: metodologia para estudo da formação do conceito memória ferroviária

Para cumprir nossa proposta de analisar a formação do conceito memória ferroviária, seguiremos a metodologia da história dos conceitos (Begriffsgeschichte) proposta pelo historiador alemão Reinhart Koselleck <sup>18</sup>.

O léxico de Koselleck partiu da investigação de 120 conceitos surgidos e/ou modificados entre os anos de 1750 e 1850, período no qual, na Alemanha, se configurou, para o autor, "um tempo de aceleração, um tempo de modernidade", havendo uma "alteração radical da consciência histórica" e "a percepção de coexistência infinita de temporalidades relativas" (Bentivoglio, 2010, p. 124). A partir desse momento, novos conceitos, ou novos conteúdos para os conceitos, passaram a operar segundo a nova realidade histórica. É a esta operação, a de apreender a gênese dos conceitos e suas transformações (em discursos e em práticas sociais), que se destina a história dos conceitos.

O objetivo do projeto "koselleckiano" é "estabelecer uma correlação entre conceitos políticos e sociais e a continuidade ou descontinuidade das estruturas políticas, sociais e

<sup>&</sup>lt;sup>18</sup> Reinhart Koselleck nasceu em Gorlitz na Alemanha, em 23 de abril de 1923. Recebeu o doutoramento em 1954 e seu campo de investigação diz respeito à teoria da história. Desde a década de 1960, juntamente com um grupo de pesquisadores alemães, iniciou a investigação publicada em 08 volumes e intitulada *Geschichtliche Grundbegriffe. Historiches Lexicon zur politisch-sozialen Sprache in Deutschland* (Conceitos Fundamentais na História: um léxicon histórico sobre a linguagem política e social na Alemanha), também conhecida por GG.

econômicas" que os geraram (Richter, 2006, p. 43), admitindo que os conceitos possuam "diversas camadas temporais, e [que] seus significados têm diferentes [durações]" (Koselleck, 2010, p. 10).

O fundamento de estudar os conceitos em uma sociedade parte, para Koselleck, do fato de que,

sem conceitos comuns não pode haver uma sociedade e, sobretudo, não pode haver unidade de ação política. Por outro lado, os conceitos fundamentam-se em sistemas político-sociais que são, de longe, mais complexos do que faz supor sua compreensão como comunidades linguísticas organizadas sob determinados conceitos-chave (KOSELLECK, 2006, p. 98).

A partir das reflexões, não percamos de vista que, como afirmado no capítulo anterior, o instituto responsável por valorar e preservar o patrimônio cultural brasileiro encontra-se a meio caminho entre a crise da monumentalidade e a questão de como trabalhar conceitualmente, gerencialmente e democraticamente com os novos patrimônios. Ou seja, debate-se em encontrar soluções modernas para problemas pós-modernos, mais ou menos a partir de questionamentos como esses: como valorar um prédio, ou conjunto de prédios ferroviários, se eles não são nem excepcionais e nem monumentais? Podemos valorá-lo pelo viés histórico, pois se trata de dar valor à história nacional pela sua ocupação territorial, manutenção destas ocupações, pelas dificuldades construtivas à época. Mas, generalizando sobre qualquer bem ferroviário, não perderíamos a singularidade do argumento sobre o bem? Afora estes citados, e excetuando aqueles casos em torno dos quais a sociedade e/ou associações ferroviárias se mobilizam para proteger um bem, que outros valores possuem estes conjuntos? Como valorar isso?

A política pública para proteção dos bens ferroviários baseia-se então na enunciação do conceito de memória ferroviária. E se essa criação foi resultado de alguma construção ou diálogo com a sociedade, o foi com as associações de ferroviários. A união de dois termos, a memória, que se refere a qualquer coisa, individual ou socialmente construída; e a ferrovia, ou a história da ferrovia, e todos os elementos que a fizeram existir. Disso resultou um conceito com bastante apelo: a memória ferroviária.

No terreno do pensamento da História dos Conceitos, cabe esclarecer o procedimento que adotamos para seguir parte dessa metodologia. Utilizamos um artigo de Koselleck, de 1992, chamado *Uma história dos conceitos: problemas teóricos e práticos*.

No artigo referido, o autor lista seis pontos importantes de sua teoria. O primeiro ponto refere-se à necessidade de um conceito ter percurso histórico e ser minimamente social e politicamente relevante. São conceitos que passam por um processo de teorização e

dependem de tempo para ganharem significados reconhecidos. Esse primeiro ponto define a problemática da história dos conceitos, que é investigar, junto às fontes, "a partir de quando determinados conceitos são resultado de um processo de teorização" (Koselleck, 1992, p. 136). Ou seja, a partir de que momento o termo torna-se um conceito generalizante para além dos casos concretos isolados, e com capacidade de ação histórica.

O segundo ponto trata de sua hipótese de que "todo o conceito é sempre concomitantemente Fato (Faktor) e Indicador (Indikator)" (Ibid., p. 137). Ou seja, é um fato linguístico e ao mesmo tempo se refere (indica) a algo além da língua. Para o autor, "no momento em que um conceito é formulado em termos linguísticos, posso pensar a partir dele a realidade histórica, conceber sua constituição". A formulação (atuação, ativação) de um conceito em determinado momento histórico, e criado a partir de fatos concretos, permite compreender a realidade construída por e sobre ele. Sem o estabelecimento do conceito não seria possível haver "formas de comportamento e atuação, regras jurídicas e mesmo condições econômicas só possíveis de serem pensadas e efetivadas a partir da existência de um conceito" (Ibid., p. 137).

Em seguida, o terceiro ponto considera que todo conceito participa de uma profusão de textos e de contextos, o que exige que se formulem critérios seletivos para uma história dos conceitos. Essa profusão de textos e contextos se refere tanto ao contexto interno ao texto (como, por exemplo, o conceito situado em um determinado parágrafo dentro do texto), como a contextos mais amplos, cujo limite pode ser a própria língua; o que importa é que a análise busque articular um conjunto de textos escritos ou falados em função de sua perspectiva, seja a análise de textos comparáveis ou o conjunto da língua ou outras formas intermediárias. No caso dessa pesquisa, principalmente o texto jurídico que origina a lei e a portaria referentes à preservação da memória ferroviária. O quarto ponto problematiza o fato do conceito somente poder ser expressado uma única vez. Ou seja, "sua formulação teórica/abstrata relaciona-se a uma situação que é única" (Ibid., p. 138).

Esse quarto ponto remete ao "caráter único e particular que configura o momento concreto em que um conceito é formulado e articulado. A história dos conceitos "mostra que novos conceitos, articulados a conteúdos, são produzidos/pensados ainda que as palavras empregadas possam ser as mesmas" (idem, p. 140). É nessa situação que Koselleck atenta para a "possibilidade de que em cada uso pragmático da linguagem, que é sempre sincrônico e relativo a uma situação específica, esteja contida também uma diacronia. Toda sincronia contém sempre uma diacronia presente na semântica, indicando temporalidades diversas que não posso alterar" (Ibid. p. 141). Em outras palavras, um conceito dito/ativado/utilizado (uso

pragmático) é sincrônico, porém é diacrônico na medida em que no nível semântico (significado) existem outras possibilidades sobre ele indicando perspectivas políticas e sociais diversas. Se um conceito é formulado somente uma vez, uma história dos conceitos estaria inviabilizada. Koselleck, contudo, argumenta que o que é único e irrepetível é o uso pragmático da língua, mas existe uma semântica pré-existente, dada e compartilhada que permite que haja comunicação entre as pessoas e, assim, ocorram atos sociais e históricos.

O quinto ponto, ainda referindo-se à tese de que a diacronia está contida na sincronia, aponta para a necessidade dessa diacronia ser passível de apreensão, por exemplo, na investigação das estruturas temporais dos textos e na sua repetição, ou não. Como fontes utilizáveis, têm-se aquelas que retratam a linguagem do cotidiano (crônicas urbanas ou políticas em artigos de jornais, fatos descritos em algum suporte físico, fatos que perdem sua força, passados poucos dias, entre outros), textos inalterados em sucessivas edições (dicionários, leis, entre outros), obras clássicas etc.

O sexto, e último ponto, refere-se à atenção na separação analítica entre apreensão linguística e a realidade concreta dos fatos, ou seja, ao limite que a língua se encontra para descrever determinada realidade histórica.

Seguindo as sugestões de Koselleck, verificamos que o conceito memória ferroviária não se originou de uma prática social. A ferrovia e sua dinâmica geraram práticas sociais, mas não o significado que se quis dar ao termo memória ferroviária. Absolutamente de fundo administrativo, seu acionamento pelo Parlamento cumpria a função de dar uso e proteger o espólio ferroviário como uma medida reparadora por parte do Estado brasileiro.

Dentro da Lei 11.483/2007, existiam questões muito mais importantes para os ferroviários de então, principalmente aquelas que se referiam as suas aposentadorias e remanejamento de servidores. A questão do patrimônio, importante é claro, não foi predominante e foi contemplada, através do Iphan, com a preservação da memória ferroviária. Se, como diz Koselleck, os conceitos organizam inclusive a ação política, coube à CTPF e à Portaria 407/2010 organizarem o conhecimento e gestão desse patrimônio sob a orientação da memória ferroviária, ou, em respeito à memória ferroviária. Ou seja, o conceito parte de cima, por via legal; mais abaixo na hierarquia funcionalista do Estado brasileiro a política pública para o patrimônio ferroviário é organizada e posta em marcha; e, na ponta, a preservação, gestão e uso dos bens ferroviários ficaram a cargo, no geral, de prefeituras que requerem a utilização destes antigos imóveis ferroviários.

O método de Koselleck coloca "ênfase nas palavras e em sua historicidade, tal como são utilizadas em diferentes momentos, por diferentes atores", dentro de discursos específicos

(BENTIVOGLIO, 2010, p. 117) com atenção à variação dos significados ao longo do tempo nas diversas "dimensões do mundo social" (KIRSCHNER apud BENTIVOGLIO, 2010, p. 117). Aqui, referimos as dimensões com as quais estamos tratando: a dimensão do mundo político (as MP's e leis), a dimensão do mundo administrativo (o Iphan) e a dimensão do mundo das relações ordinárias e cotidianas. A primeira deve resolver o problema criado pela malfadada privatização das ferrovias e do espólio ferroviário; a segunda, obedecendo à atribuição legal, deve se munir de inventários e organizar a política pública sobre estes bens; a última tem relação com as experiências geradas no convívio com a ferrovia.

Essa relação entre os conceitos, a realidade social e os indivíduos/grupos que os formulam, reproduzem, disputam ou transformam, é explicitada da seguinte forma por Koselleck:

A história dos conceitos põe em evidência, portanto, a estratificação dos significados de um mesmo conceito em épocas diferentes [...] trabalha, portanto, sob a premissa teórica da obrigatoriedade de confrontar e medir permanência e alteração [...]. Uma vez cunhado, um conceito passa a conter em si, do ponto de vista exclusivamente linguístico, a possibilidade de ser empregado de maneira generalizante, de construir tipos ou permitir ângulos de vista para comparação (KOSELLECK, 2006, p. 115).

Existe uma generalização administrativa que pressupõe haver uma memória ferroviária em todos os lugares e que é facilmente atingida por quaisquer valores (histórico, artístico, belas artes, memória, etc.), e isso orientou a política nacional de preservação ao patrimônio ferroviário. A orientação calcada nesses valores prescindiu, no entanto, do reconhecimento de memórias sociais específicas de cada localidade, ou seja, prescindiu do conhecimento dos significados da memória ferroviária em cada localidade. Os exemplos dados pelas SE's no capítulo anterior comprovam isso.

Pode-se aventar a possibilidade de que justamente por ser abrangente e pouco definida, a memória ferroviária permite que se proceda a estudos específicos em cada situação. Idealmente, sim. Mas a análise do processo montado pela CTPF demonstrou que não. Sobretudo por que a preservação da memória ferroviária parte e se concretiza somente quando há projetos de uso e gestão do espaço.

E se a memória social se constitui a partir de conflitos, como a política, a pergunta "qual memória ferroviária?" institui o problema de legitimidade do conceito e da ação sobre as coisas materiais referentes a ele. Sobre isso João Feres Jr. argumenta que:

Quando um conceito torna-se político, ele se converte em instrumento de luta nesse conflito, e é investido por diferentes atores sociais de significados que servem aos seus interesses, projetos de vida e visões de mundo. A polissemia é a consequência no plano da semântica do processo político conflituoso (FERES JR., 2008, n/p).

Como vimos afirmando, a memória ferroviária é um conceito ativado por diversas categorias sociais e políticas, cada qual entendendo e extraindo dela sentidos que cumpram suas próprias questões segundo os desafios que lhes surgem.

Bentivoglio assevera que "para se apoderarem da realidade, os homens necessitam dos conceitos e, por meio das experiências vividas e transformações sofridas, empreendem ações que se projetam no tempo e no espaço, determinantes para sua autocompreensão" (BENTIVOGLIO, 2010, p. 118). Existe aqui um ponto sobre a importância das categorias dentro do universo do trabalho ferroviário, pois ferroviário é também uma generalização. Assim, a experiência de trabalho vivida é importante, mas o trabalho ferroviário não possui maior relevância em comparação com outras categorias de trabalho. O que, então, ficou inscrito no tempo e no espaço para além somente da experiência de trabalho ferroviário, das paisagens percorridas pelo trem e da animação das estações ferroviárias?

O que se quer dizer é que a memória ferroviária provavelmente nunca tenha sido um termo aglutinador da experiência de vida de ferroviários ou não ferroviários para designar o conjunto de suas experiências. Provavelmente, e mesmo se utilizarmos memórias ferroviárias, poucos serão aqueles que terão as mesmas impressões sobre o passado, mesmo um passado em comum. O termo utilizado na lei e depois instrumentalizado pela portaria está absolutamente distante de qualquer experiência acerca da ferrovia. Nenhuma pessoa dirá "minhas memórias ferroviárias". Possa ser que alguém o faça, algum dia, e assim um grande número de pessoas venha a fazer, mas desse momento em diante haverá uma disputa real pelo termo, pelo seu conteúdo e enunciação.

Finalizando, é importante localizar esse debate dentro da discussão histórica sobre o tempo e ver nela as contribuições à crítica à memória ferroviária.

A discussão histórica que se preocupa com estruturas, transformações, rupturas, continuidades, descontinuidades, deve refletir profundamente sobre o tempo histórico. Koselleck desenvolveu esta reflexão a partir de suas categorias campo de experiência e horizonte de expectativa.

Tempo histórico, segundo José Carlos Reis,

não é um tempo físico ou psicológico ou dos astros ou do relógio, divisível e quantificável. E também não é uma infinidade de pontos. O tempo histórico é o das coletividades públicas, das sociedades, civilizações, um tempo

comum, que serve de referência aos membros de um grupo. Por um lado, o tempo histórico possui uma objetividade social, é independente da vontade dos indivíduos; por outro, os indivíduos também o criam e tecem, interferem e o transformam, suas biografias modificam a sociedade, mas não podem ignorar o tempo social que se impõe a eles (REIS, 2011, p. 46).

Essa reflexão dá peso ao modo como Koselleck associa o tempo histórico "à ação social e política, a homens concretos que agem e sofrem as consequências de ações, a suas instituições e organizações. Todos eles, homens e instituições, têm formas próprias de ação e consecução" (2006, p. 14).

O tempo histórico é passível de compreender-se na imbricação do passado e do presente ou, nas palavras de Kosseleck, do campo de experiência e do horizonte de expectativa. Essas categorias permitem pensar alguns pontos com relação à memória ferroviária. Levando-se em consideração que existem "tempos históricos plurais", seria a memória ferroviária aquilo que representaria o fim do tempo histórico da ferrovia? Cremos que sim, pois a extinção da ferrovia acaba com o seu passado, e o progresso técnico torna anacrônico o seu prosseguimento. O fim da ferrovia é o fim de todas as relações sociais estabelecidas em cada ponto da rede. E essas relações foram rompidas desde a década de 1960, quando se iniciou o desmonte do setor ferroviário e das várias linhas existentes. De lá para cá se passaram já cinquenta anos, quase duas gerações que não tiveram em suas vidas relação alguma com esse passado, a não ser uma experiência visual negativa do abandono dos imóveis ferroviários. O campo de experiência não tem mais caráter prático, não resultará, após a extinção da ferrovia, em algo utilizável; e o horizonte de expectativa somente pode retomar, pela memória, aquilo que a ferrovia foi, ou seja, o futuro depende da retomada desse passado. Mas, qual passado?

Dessa forma, o campo de experiências dos ferroviários, na atualidade, seria um passado presente, na medida em que não é mais, ou que já foi, e que está representado pelos restos materiais da ferrovia. Esse passado presente se desdobra em dois: em um passado passado no sentido de que não existem mais as relações sociais e de trabalho que deram sentido à experiência dos ferroviários; e um futuro passado no sentido de que não está mais presente aquilo que poderia ter sido, ou seja, a ferrovia acabou, ou, melhor dito, a ferrovia da qual se recordam aqueles que dela participaram não existe daquela maneira. Dessa forma o horizonte de expectativas da atualidade somente pode ser realizado por uma ação externa que diga que esses e aqueles elementos fazem parte da memória ferroviária.

Essas temporalizações sobrepostas podem ser pensadas também para o conceito de patrimônio cultural. A formação dos conceitos parte de experiências, mas funda-se

principalmente em expectativas. Como afirma Koselleck "não há expectativa sem experiência, não há experiência sem expectativa" (KOSSELECK, 2006, p. 307). O conceito de patrimônio cultural, quando foi forjado, partia de um campo de experiência de corte modernista que valorizava a produção nacional, entre outros, e cujo horizonte de expectativas era eleger um conjunto de bens que representasse a nação e sua identidade.

No caso da memória ferroviária e da organização de sua gestão, a experiência partiu do recebimento de uma imensa quantidade de bens que deveriam ser patrimonializados, da ação de alguns ex-ferroviários organizados e, de certa maneira, de um hábito em usar o termo memória para situações novas, para novas demandas e seus grupos correspondentes, como no caso dos novos patrimônios que a usa como um termo instrumental que daria sentido àquilo que não tem um sentido claro. A expectativa do órgão pareceu ser o de enquadrar o universo de bens oriundos da extinção da RFFSA e que passariam a ser de responsabilidade do Iphan (e não tudo a que se referia a memória ferroviária) através da Portaria 407/2010; e também de uma rápida resposta à sociedade sobre a preservação da memória ferroviária.

A linearidade histórica que a memória ferroviária parece querer reviver nega as experiências vividas em torno de algo comum. A transposição dessa lógica para uma política pública se restringe à preservação de seus bens imóveis deslocados dos significados históricos que a ferrovia teve em cada situação particular, uma vez que a memória ferroviária é, no limite, um recurso linguístico a serviço da gestão e uso sobre um bem abandonado.

A produção no campo da linguagem do conceito de memória ferroviária não foi feita a partir de eventos observáveis. É essa oposição entre a linguagem e a prática social, observadas nas falas institucionais e nas falas dos antigos ferroviários, que veremos a seguir.

#### 2.2 Análise da memória ferroviária

Vimos como procede a história dos conceitos e como a utilizamos neste trabalho. Retomamos sua metodologia pela síntese apresentada a seguir:

Os conceitos exigem certo nível de teorização e seu entendimento é, portanto, reflexivo. A diversidade de significados e temporalidades que um conceito pode conter é o que dá sentido à História dos Conceitos concebida por Koselleck. Essa diversidade, entretanto, torna a relação entre o conceito e a experiência específica que se quer compreender necessariamente tensa. O significado de um conceito não pode ser alcançado independentemente do

seu uso na sociedade e, por isso, deve-se considerar o contexto em que é utilizado e o universo temporal no qual se insere. O recurso a outros textos do período examinado, que possibilitem a construção do contexto histórico no qual se insere aquele determinado conceito, torna-se indispensável. Os conceitos, portanto, não devem ser considerados como um sistema textual autônomo que autoriza um único tratamento em termos de análise de textos, mas sim, relacionados a uma função de explicação historiográfica (KIRSCHNER, 2007, p. 50-51).

Para compreender o processo de construção do conceito da memória ferroviária através da proposta dessa metodologia utilizaremos três grupos de análise: a literatura acadêmica, o discurso institucional do Iphan através do Conselho Consultivo e da CTPF e a execução do projeto "Um trem de histórias", dirigido pelo Museu da Pessoa, que entrevistou 30 ferroviários de várias categorias. Sobre esse projeto, nesse primeiro momento buscamos compreender suas concepções implícitas sobre historia oral e memória porque é um trabalho que apresenta ao leitor uma memória ferroviária a partir de suas entrevistas. No segundo momento, no capítulo seguinte, trabalharemos com as falas dos entrevistados.

Nossa proposta visa estabelecer o diálogo entre as fontes e nossa metodologia, com objetivo de perceber como cada um dos grupos trata o conceito. Com a literatura acadêmica pretendemos averiguar como o conceito é, ou não, trabalhado, compreendido e aplicado. De forma semelhante, o discurso institucional, que possui dois olhares opostos sobre esse patrimônio e sobre a forma de acautelá-lo, demonstra como o conceito é articulado, justificado e acionado. Já na fala dos antigos ferroviários, ou seja, os agentes sociais, pretendemos averiguar de que maneira é por eles compreendido o conceito e como a operação intelectual pode, em retrospectiva, apresentar o percurso da memória ferroviária.

#### 2.2.1A memória ferroviária na literatura acadêmica

Primeiramente, apontamos que na pesquisa bibliográfica realizada não foi constatado nenhum trabalho cujo objeto fosse problematizar a memória ferroviária. Sem definição conceitual, o que aparece nos trabalhos consultados são algumas dimensões que se referem à memória ferroviária. No geral, no âmbito do patrimônio industrial e do patrimônio ferroviário, o levantamento realizado na Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações – BDTD <sup>19</sup>

Brasileiro de Informação em Ciência e Tecnologia] coordena o projeto da Biblioteca Digital Brasileira de Teses

Segundo o site do BDTD (http://bdtd.ibict.br. Acessado em 10 de agosto de 2013) "O Ibict [Instituto

 mostrou que as pesquisas produzidas (cerca de 30 obras) referem-se majoritariamente à área de arquitetura e urbanismo, disciplinas que não se propõem como problema investigar a memória ferroviária.

Lucina Ferreira Matos (2010) em sua pesquisa de mestrado investigou as associações ferroviárias do Rio de Janeiro e é a única que sugeriu definir a memória ferroviária, designada por ela como uma categoria. Seu trabalho apresenta a perspectiva de pesquisadores que se utilizam do termo de inúmeras maneiras. A autora reconhece que é difícil explicar as origens e as justificativas sobre o fato da ferrovia ter marcado a memória coletiva da sociedade brasileira. Uma de suas hipóteses para a persistência do imaginário sobre a ferrovia diz respeito "à apropriação e multiplicação de seu lado romântico pelas diversas formas de expressão artística como a literatura, as artes plásticas, a música e também a fotografia" (MATOS, 2010, p. 89).

Interessa para nossa reflexão o material por ela encontrado e sua conclusão sobre o que os pesquisadores do tema entendem por memória ferroviária. Em sua análise sobre um dos maiores pesquisadores de ferrovia no Brasil, Ralph Giesbrecht, a autora concluiu que para esse pesquisador a memória da ferrovia se formaria pelo fascínio que a máquina e seu funcionamento operacional produzem. Sobre o primeiro elemento a autora afirma que está incluída uma dimensão que mais tarde envolveria o automóvel e refere-se a algo acerca da potência e virilidade. No segundo, aquelas características que são definidas pela conformação espacial dos pátios ferroviários que ainda hoje estão presentes na paisagem urbana de diversas cidades. São esses dois elementos que estão incluídos na compreensão da memória ferroviária de Giesbrecht.

Em outro artigo acadêmico de sua análise, de autoria de Andréa Casa Nova Maia (2009), intitulado "Memória sobre trilhos", a memória ferroviária é compreendida como a memória dos trabalhadores ferroviários. De modo semelhante, Marco Henrique Zambello, historiador e pesquisador das ferrovias, identifica a memória ferroviária como a memória dos trabalhadores ferroviários e, mesmo que sem conceituação, compreende que ela se refere às "relações de trabalho, aos modos de vida e à trajetória da categoria dos antigos ferroviários", ou seja, refere-se à memória social do trabalho (MATOS, 2009, p. 90).

e Dissertações (BDTD), que integra os sistemas de informação de teses e dissertações existentes nas instituições de ensino e pesquisa brasileiras, e também estimula o registro e a publicação de teses e dissertações em meio eletrônico. Este projeto – iniciativa inovadora do IBICT, em parceria com as instituições brasileiras de ensino e pesquisa – possibilita que a comunidade brasileira de C&T publique suas teses e dissertações produzidas no país e no exterior, dando maior visibilidade à produção científica nacional".

Mais objetivo é o entendimento de Pablo Luiz de Oliveira Lima que estuda os discursos de época sobre o atraso na implementação da ferrovia no Brasil. Para ele, memória ferroviária é a sua materialização em "fontes escritas, orais, fotográficas e cartográficas" (Ibid., p. 91).

A conclusão de Lucina Matos sobre o entendimento que as entidades de preservação da memória ferroviária do Rio de Janeiro possuem, é de que estas a percebem como sendo constituída por todos seus bens materiais (trens, estações, vagões, mobília, entre outros), os fatos históricos e os espaços característicos dos complexos ferroviários. Existindo, segundo ela, a romantização de um passado, que é recente, e certa tendência ao entendimento de que toda a memória ferroviária refere-se àquilo que deve ser preservado, ou seja, ao patrimônio ferroviário.

Assim, para Matos, o que conforma a definição da memória ferroviária é a soma dos enunciados de cada grupo social. A autora conclui que memória ferroviária é "o conjunto de representações materiais e simbólicas intimamente relacionadas ao universo ferroviário e que extrapola o contexto material, compreendendo tudo aquilo que o encerra, imbuído ou repleto de sentimentos dos indivíduos e, por isso, impossível de ser aprisionado em um corpo/objeto físico" (MATOS, 2010, p. 100).

A pesquisa de mestrado de Carolina Alencar (2011) estuda a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré na perspectiva das ações e práticas do grupo social que possui uma memória comum: a memória dos trabalhadores ferroviários. Segundo a autora esse tipo de memória "traz consigo reflexões de um grupo social que não teve voz na história oficial, mas que está envolvido em práticas comuns de organização, relações de trabalho e sentimento de pertencimento acerca de um patrimônio em comum" (ALENCAR, 2011, p. 28), ou seja, a própria estrada de ferro. A pesquisadora utilizou a metodologia da história oral e, para ela, essa metodologia possui um caráter individual "sendo que cada ferroviário com sua especificidade compõe traços da memória ferroviária" (Ibid., p. 29).

A Revista Urbana, vinculada ao CIEC/UNICAMP, em 2011, destinou um dossiê ao patrimônio industrial. Nele, alguns artigos abordam o tema da ferrovia, seja em relação à parte de seu inventário sobre seus bens materiais, seja sobre o patrimônio ferroviário objetivado em oficinas ou vilas ferroviárias. A discussão sobre a memória gerada pela ferrovia aparece em um artigo e é referente à memória dos trabalhadores ferroviários. Nesse artigo, Marco Zambello discute a privatização das estradas de ferro paulista, a decadência do patrimônio ferroviário e seu desaparecimento a partir das narrativas orais de antigos ferroviários. Para o autor, a lei que atribuiu ao Iphan a preservação da memória ferroviária foi tardiamente

formulada quando o patrimônio já se encontrava fragmentado e submetido à seleção pela iniciativa privada, restando ao órgão público "a tarefa de achar uma solução para o patrimônio privatizado não assumido pelas concessionárias" (ZAMBELLO, 2011, p. 24).

Por fim, como salientado no capítulo anterior, em 2012 ocorreu em São Paulo o VI Colóquio Latino Americano sobre recuperação e preservação do patrimônio industrial. Nesse colóquio foi organizado a Mesa Temática Patrimônio Ferroviário - Vilas ferroviárias e o mundo de trabalho - recuperação e conservação de vilas ferroviárias, arquitetura ferroviária, história de povoamentos, memória do trabalho ferroviário. Trazemos novamente esse colóquio, pois a maioria dos trabalhos apresentados nessa mesa temática estavam vinculados a universidades.

Do total de trabalhos apresentados, 21 se referiam à ferrovia e, destes, três fizeram referencia à memória ferroviária <sup>20</sup>. Quando vinculados às faculdades de arquitetura e urbanismo, os trabalhos abordam a ferrovia a partir da história das cidades e como elemento estruturador da conformação urbana; como também, a implantação, constituição e desenvolvimento da arquitetura a partir de materiais e técnicas trazidos do exterior para construção dos imóveis ferroviários. Quando vinculados à área das ciências sociais, encontramos referências à importância das vilas ferroviárias, da participação política dos ferroviários, da memória do trabalho, da vida cotidiana nos espaços ferroviários.

Podemos dizer que existe uma memória que se cria a partir da instalação da ferrovia e que ela está inscrita, inicialmente, em sua dimensão técnica. Ou seja, é uma memória referente às técnicas construtivas – novas em todo o território nacional –, e que traziam além das novas formas, novos materiais (essa é a perspectiva dominante nas áreas de arquitetura e urbanismo). A chegada ao Brasil desses materiais advindos da Revolução Industrial permitiu erguer estruturas estranhas aos nativos; é o caso, por exemplo, das estações ferroviárias, dos galpões metálicos, das *gares*, entre outros, que exigiam novos saberes. Também, a construção das linhas do trem que, fosse em terreno plano ou acidentado, marcou o cenário e permitiu às

Ambos os trabalhos realizados por técnicos do Iphan (na sequência: Iphan/AL, Iphan/PE e CTPF/DEPAM/IPHAN/DF). ARAÚJO, Sandro Gama de. **Terminal ferroviário de Jaraguá:** potencialidades, compartilhamentos e conflitos de gestão; BESSONI, Giorge; CAVALCANTI, Fábio; FREITAS, Marcelo; FREIRE, Maria Emília Lopes. **Patrimônio ferroviário:** memória ou esquecimento? Abordagem conceitual no processo de valoração do patrimônio ferroviário em Pernambuco; CAVALCANTI NETO, José Rodrigues; CARNEIRO, Fernanda Gilbertoni; GIANNECCHINI, Ana Clara. **Avanços e desafios na preservação do patrimônio ferroviário pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**. Disponível em: <a href="http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=2999">http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=2999</a>>. Acesso em 02 de junho de 2013.

pessoas vislumbrar paisagens sob uma perspectiva completamente nova. Da mesma forma, a questão do surgimento e/ou evolução das cidades, que em maior ou menor medida acompanhou o desenho dos pátios ferroviários fundadores, que deixaram marcas visíveis até hoje nessas cidades, geralmente constituídas por estação ferroviária, castelo do maquinista, garagem de *troller*, às vezes um girador, em outras, vilas ferroviárias.

Essa condição inicial ao longo dos tempos transformou maneiras cotidianas de vida e de percepção do espaço e do tempo. Território conquistado pelo avanço das linhas do trem, espaço ocupado ou transformado pelas novas possibilidades de vida, de economia, de sustento que a ferrovia trazia.

Assim, os trabalhos demonstram que há uma memória social gerada pela ferrovia, que é plural, conflituosa, refere-se a patrões e a trabalhadores e, em cada cidade, esteve relacionada a fatos concretos únicos, a elementos materiais únicos, a histórias locais únicas. A ferrovia possibilitou a modificação, a geração e o desenvolvimento de uma série de hábitos urbanos, ou rurais, surgidos à época da modernidade, do intercâmbio de informações, da diminuição do tempo e do encurtamento de distâncias.

Além da situação de ordem técnica que a ferrovia trouxe, existiram outras dimensões que permitem a referência à memória social do trabalho ferroviário e que fazem parte das preocupações de áreas como a História, a Sociologia ou a Economia. Nessas áreas analisamse situações que geraram a memória das sociabilidades cotidianas, da inserção econômica e social, do tipo de sociedade e urbanidade da época da ferrovia etc. São situações que partiam, por exemplo, de centros aglutinadores de ferroviários, existentes naquelas cidades que possuíram uma grande oficina ferroviária ou em cidades que por muito tempo foram pontade-linha (situação em que, por diversos motivos, a linha estagnou em determinado local), ou em cidades que eram cruzamentos de linhas-tronco, o que exigia que possuíssem estrutura para a realização de manobras diversas para a organização dos vagões, seja para transporte de mercadorias ou de passageiros.

Em qualquer dos casos, essa questão das sociabilidades cotidianas é evidente, pois a categoria dos trabalhadores ferroviários possuía forte presença nas cidades. Nesse meio, desenvolveram-se situações políticas de ordem de disputa social, fossem envolvendo os chefes ingleses ou o governo brasileiro. Diversas greves aglutinaram ferroviários, cuja participação no processo de construção do movimento trabalhador brasileiro foi de grande contribuição.

Na questão do controle dos trabalhadores, pelos ingleses, através das vilas ferroviárias, das atividades recreativas, de escolas, de elementos que serviam à manutenção

dos trabalhadores e de suas famílias, mesmo aí houve espaço para a criação de laços sociais e identificação social de unidade dos ferroviários.

Estas condições descritas, sem a pretensão de esgotar as realidades possíveis de apreensão, permitem visualizar o campo de possibilidades onde possam ter surgido condições para o desenvolvimento de memórias com lastro na ferrovia e nos suportes materiais existentes.

Há de se fazer uma distinção: por um lado, existe uma importância das ferrovias que se refere à penetração, manutenção e preservação de populações no interior do país, e de fluxos de comunicação e de transportes para expansão da economia, trazendo aquelas novidades anteriormente descritas; por outro lado, existe a questão do que representou e foi significativo para as populações das cidades por onde a ferrovia passou, estando presente o fato do desenvolvimento econômico das regiões, que se ligavam à questão do progresso nacional. Porém, na medida em que mudam os vetores econômicos, que se sucedem as crises e revoluções nas áreas e nos equipamentos produtivos, esse progresso é relativizado, pois diz muito pouco da importância da ferrovia para as pessoas comuns, afastadas dessa ordem econômica.

No âmbito da preservação cultural, haveria de se relevar estes dois enfoques: o nacional e o local. Sabemos da importância da preservação dos acervos referentes à ferrovia e que aludem, afinal, ao conhecimento das etapas específicas da constituição territorial, econômica e social do país. Por outro lado, devemos compreender esses lugares como constituídos por alguma memória que pode indicar condições sociais pretéritas significativas ainda hoje para determinadas localidades.

Esses estudos, porém, ainda estão por serem realizados.

## 2.2.2 A memória ferroviária no IPHAN: as construções institucionais

Vimos no primeiro capítulo que existe certo descompasso, ou desconforto, com a atribuição legal imposta ao Iphan para a preservação da memória ferroviária. Vimos também que isso criou uma situação inusitada dentro da instituição: por um lado, o Conselho Consultivo, que vinha ao longo dos anos tombando bens ferroviários, seguiu com seus tombamentos e, mesmo após a publicação da Portaria 407/2010 e da instituição da LPCF, não utilizou o conceito em seus pareceres; por outro lado, a CTPF criou um novo instrumento de

proteção para o patrimônio ferroviário com a justificativa de que o tombamento não seria adequado diante do grande acervo de bens móveis e imóveis com que se deparara após a publicação da Lei nº 11.483/2007. A CTPF instrumentalizou o conceito, em função de sua incumbência de celebrar termos de cessão, sem refletir sobre seu estatuto.

Retomamos as semelhanças e diferenças, que apresentamos no primeiro capítulo, entre o tombamento e a inscrição na Lista do Patrimônio Ferroviário, apontadas pela CTPF.

Dentre as semelhanças apontadas estão:

- A necessidade de inscrição em um documento legal que enumere os bens reconhecidos de valor: livro do tombo e a lista;
- Necessidade de instrução de processo administrativo com documentos que fundamentem a importância e relevância da preservação;
- Avaliação por comissão ou conselho que aprove a inserção do bem no livro ou lista;

As diferenças entre os dois instrumentos estariam nas seguintes especificidades:

- Objeto de aplicação do instrumento: no caso da portaria restringe-se aos bens do espólio RFFSA quando da sua extinção;
- Transferência da propriedade dos bens ao IPHAN, no caso dos bens móveis valorados pela portaria;
- Controle de intervenções e aplicação de penalidades: enquanto o tombamento exige que as coisas tombadas "não poderão ser destruídas, demolidas ou mutiladas, nem, sem prévia autorização especial do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, ser reparadas, pintadas ou restauradas, sob pena de multa [...]", nem a Lei nº 11.483/2007, nem a Portaria nº 407/2010 abordam esta questão, pressupondo que os bens públicos por elas designados de valor, estão sob a tutela do Estado. Não havendo previsão legal das implicações da valoração por esses dispositivos, estas passam a ser garantidas quando da sua destinação, firmada em Termos de Compromisso de utilização dos bens, assinados em parceria com governos locais ou associações civis.

Salientamos que a instrução pelas SE's e a valoração pela CTPF não parecem possuir o rigor com que o Conselho Consultivo procede às suas atribuições <sup>21</sup>.

Percebemos na pesquisa e na prática que algumas vezes somente a gestão programada e acertada com o cessionário garantiu a maneira de intervenção e preservação sobre o bem ferroviário.

Importa que, diante da perspectiva da história dos conceitos, podem-se perceber as diferentes concepções entre o Conselho e a CTPF naquilo que se refere à memória ferroviária,

<sup>&</sup>lt;sup>21</sup> Art. 3º Compete ao Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural examinar, apreciar e decidir sobre questões relacionadas a tombamentos, a registros de bens culturais de natureza imaterial, a saídas temporárias do País de bens culturais protegidos por lei, e opinar acerca de outras questões relevantes propostas pelo Presidente. (Regimento Interno do Conselho Consultivo – Portaria nº 486, de 29 de novembro de 2012. <a href="http://www.iphan.gov.br/baixaFcdAnexo.do?id=3249">http://www.iphan.gov.br/baixaFcdAnexo.do?id=3249</a>. Acesso em: 14 de setembro de 2013).

mesmo que essas instâncias não costumem aplicar o conceito. Este esclarecimento permitirá compreender o estatuto do patrimônio ferroviário e a dificuldade da instituição em trabalhar com os novos patrimônios diante da crise dos monumentos.

# 2.2.2.1 O Conselho Consultivo do Iphan: seleção por erudição

Retomando o que já dissemos no primeiro capítulo, após a Lei 11.483/2007 da memória ferroviária e a Portaria nº 407/2010, o Conselho Consultivo tombou seis bens ferroviários: o Pátio ferroviário da estrada de ferro Madeira-Mamoré (2008), a Vila Ferroviária de Paranapiacaba (2008), o Complexo Ferroviário e Urbanístico da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (2009), os Acervos móvel e imóvel do antigo Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro (2011), a Ponte Ferroviária Eurico Gaspar Dutra (2012) e o Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina (2012) <sup>22</sup>. Em apenas um desses tombamentos existe referência ao termo memória ferroviária.

Acompanharemos o percurso narrativo dos tombamentos feitos sobre as ferrovias para que possamos compreender o porquê da existência de dois instrumentos paralelos de proteção sobre o mesmo tipo de bem: o tombamento e a Lista. Tratamos, primeiro, dos tombamentos anteriores aos listados acima, que são posteriores à Lei 11.483/2007.

O primeiro tombamento aconteceu por Decreto, em 1954, sobre Mauá-Fragoso, o primeiro trecho de ferrovia no Brasil, como já mencionado no primeiro capítulo. O valor a ele atribuído foi o histórico <sup>23</sup> (centenário da ferrovia no país – 1854-1954), com ênfase na importância econômica da ferrovia para o país e na importância de seu legado às gerações vindouras. Somente em 1985 ocorreu novo tombamento, referente à estação ferroviária da cidade de Lassance (MG), que, apesar de constar no Livro do Tombo Histórico, refere-se não à história da ferrovia em si, mas ao funcionamento nessa estação do laboratório do sanitarista Carlos Chagas. A referência à memória se restringe à ciência nacional.

Em 1989 houve um tombamento de envergadura, ocorrido no Estado de Minas Gerais, sobre o complexo ferroviário das cidades de São João del Rei e de Tiradentes, com inscrição nos livros de Belas Artes e Histórico. Foi ressaltada, naquele momento, a importância da observância ao conjunto e não ao bem isoladamente, com vistas a garantir a

\_

<sup>&</sup>lt;sup>22</sup> Os respectivos processos e suas referências encontram-se no primeiro capítulo.

O tombamento de bens móveis e imóveis corresponde à inscrição do bem em questão em um dos quatro livros do Tombo: o de Belas Artes; o Histórico; o Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico; e o de Artes Aplicadas.

completa compreensão de sua importância. Foram enfatizadas, no voto do relator, as magníficas construções <sup>24</sup> feitas para a realização da operação ferroviária.

Em 1996 o Conselho aprovou o tombamento da Estação da Luz (SP), também com inscrição nos livros de Belas Artes e Histórico. Segundo o parecerista, os valores do bem estão no "marco urbano, marco arquitetônico, marco de programa de estação ferroviária, marco de engenharia de estrutura metálica" <sup>25</sup>. É a primeira vez em que foi ressaltado o aspecto da estação ferroviária como marco na evolução urbana da cidade e como uma construção que se tornou referência na paisagem da cidade. De ordem histórica, ressaltou-se a importância da linha ferroviária como uma construção "heroica" devido às dificuldades enfrentadas para isso; também, foi destacada a questão da ferrovia como agente do desenvolvimento econômico do ciclo café e da imigração no estado de São Paulo.

Em 2004 foi tombada a Estação ferroviária de Mayrink (SP), inscrita no Livro de Belas Artes, devido ao seu valor artístico de "primeiro edifício protomoderno da América Latina" <sup>26</sup>. Visou ao reconhecimento do método estético do arquiteto e da utilização do concreto armado, ainda incipiente no país, no momento da construção da estação.

O primeiro bem tombado após a Lei 11.483/2007 foi em 2008, o Pátio ferroviário da estrada de ferro Madeira-Mamoré. Foi o primeiro tombamento desse tipo de bem cujo resultado se deu a partir da demanda dos moradores e da associação de ferroviários da região. Na ata, o pedido de tombamento da estrada de ferro foi caracterizado como uma construção social, ou, como ressaltado pela intervenção de um conselheiro, foi a participação social um dos valores atribuídos que levaram ao seu tombamento. Cumpre ressaltar que o pedido do tombamento ocorreu no ano de 1987, momento de ação do Sphan/Pró-Memória<sup>27</sup>. Inscrito no Livro Histórico e no Livro Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico, com ênfase nas situações econômicas e de penetração e ocupação do território brasileiro, foi o grande momento para o Conselho tratar a memória ferroviária, uma vez que foi demandada sua proteção por agentes sociais locais. Porém, o Conselho, já em 2008, não se dobrou a questão

\_

<sup>&</sup>lt;sup>24</sup> Guedes, Max Justo. Parecer sobre o tombamento do complexo ferroviário das cidades de São João del Rei e de Tiradentes. Processo nº 1.185-T-85, fl. 72. In Atas do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural. 03/08/1989. Disponível em <a href="http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=17196&retorno=paginaIphan>Acesso em: 14 de maio de 2013.">http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=17196&retorno=paginaIphan>Acesso em: 14 de maio de 2013.</a>

<sup>&</sup>lt;sup>25</sup> LEMOS, Carlos Alberto Cerqueira. Parecer sobre o tombamento da Estação da Luz (SP). Processo nº 0944-T-76, fl. 10. In Atas do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural. 10/10/1996. Disponível em <a href="http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=17196&retorno=paginaIphan">http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=17196&retorno=paginaIphan</a> Acesso em: 14 de maio de 2013.

<sup>&</sup>lt;sup>26</sup> FILHO, Nestor Goulart Reis. Parecer sobre o tombamento da Estação Ferroviária de Mayrink (SP). Processo nº 1.434-T-98, fl. 35. In Atas do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural. 08/07/2004. Disponível em <a href="http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=17196&retorno=paginaIphan">http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=17196&retorno=paginaIphan</a> Acesso em: 14 de maio de 2013.

<sup>&</sup>lt;sup>27</sup> Cf. nota 1.

da memória ferroviária. Ressalta-se, ainda, que é a partir desse momento que apareceram no Conselho discussões sobre a ferrovia que envolvem o tema da memória associado à memória social do trabalho e à memória das cidades.

Também no ano de 2008 foi tombada a vila ferroviária da cidade paulista de Paranapiacaba, inscrita no Livro Histórico. O relator conselheiro deixou claro que não existia, no local, nenhuma excepcionalidade artística ou paisagística, mas sim uma excepcionalidade técnica <sup>28</sup> que, ademais, não podia ser desvencilhada de um conjunto de elementos que serviam para disciplinar os trabalhadores ferroviários (atividades recreativas, vilas ferroviárias, escolas e postos de saúde da empresa, etc.). Assim, nesse caso, a memória se relacionava, para o relator, com a memória do trabalho urbano.

Em 2009 temos o tombamento do Complexo Ferroviário e Urbanístico da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (MS). Neste caso, na reunião do Conselho, estava presente o diretor do Departamento de Patrimônio Material – DEPAM, do Iphan, à época, que proferiu uma fala sobre o patrimônio ferroviário e contribui na divergência que se estabeleceu entre inscrever este bem no Livro Histórico e/ou também no Livro Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico. Para inscrição no Livro Histórico recaíam aquelas justificativas verificadas em quase todos os casos: ocupação e integração do território para fins econômicos, estratégicos ou sociais; e a configuração espacial e a dimensão técnica do bem em si como marcos no processo de evolução dos transportes e das soluções arquitetônicas no país. O aparte do diretor do DEPAM pedia a inclusão no outro Livro pelo valor etnográfico do bem, uma vez que muitas pessoas, sendo ferroviárias ou não, se identificavam com o bem, o que era observável, segundo ele, em suas falas, em suas vivências, etc. Para o Conselheiro Ulpiano Bezerra de Meneses esse argumento não se sustentava, pois as informações sociológicas estariam embutidas na realidade material dos traços que permaneceram: "a memória, como experiência, está embutida no espaço como referência, nas coisas, como referência" <sup>29</sup>. Dessa forma o bem foi caracterizado como um complexo ferroviário e urbanístico.

Os acervos móvel e imóvel do antigo Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro foram tombados em 2011 e inscritos no Livro Histórico. É um tombamento

-

<sup>&</sup>lt;sup>28</sup> FILHO, Nestor Goulart Reis. Parecer sobre o tombamento da Vila Ferroviária de Paranapiacaba (SP). Processo nº 1252-T-87, fl. 12. In Atas do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural. 30/09/2008. Disponível em <a href="http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=17196&retorno=paginaIphan>Acesso em: 14 de maio de 2013.">http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=17196&retorno=paginaIphan>Acesso em: 14 de maio de 2013.</a>

<sup>&</sup>lt;sup>29</sup> MENESES, Ulpiano Bezerra de. Parecer sobre o tombamento do Complexo Ferroviário e Urbanístico da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (MS). Processo nº 1536-T-06, fl. 27. In Atas do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural. 03/12/2009. Disponível em <a href="http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=17196&retorno=paginaIphan">http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=17196&retorno=paginaIphan</a> Acesso em: 14 de maio de 2013.

cujo parecer desvela a memória sobre a cultura ferroviária. Nele é dito que: "para além da dimensão lírica do mundo do trem, a sua história e memória estão marcadas por dramas sociais" <sup>30</sup>. A relatora do processo identifica a privatização da RFFSA pelo governo de Fernando Henrique Cardoso como o momento em que foi colocada em risco "imensa quantidade de bens de valor cultural, suportes de memórias individuais e coletivas, locais, regionais e nacionais" (Ibid., fl. 45). Para a conselheira "o aspecto notável desse acervo é a atenção dada à memória e à vida social contidas na cultura ferroviária". Para além das referências documentais e bibliográficas do acervo, a relatora ressaltou a importância do edifício, o qual ela relacionou ao conceito de lugar de memória. Para ela: "o local pode ativar as memórias ferroviárias e as histórias e memórias locais" (Ibid., fl. 54). Assim, em 2011, pela primeira vez apareceu o termo memórias ferroviárias, no plural.

O ultimo tombamento de bens ferroviários aconteceu em 2012 e tratou do conjunto da estação ferroviária de Teresina (PI), inscrito no Livro Histórico e no de Belas Artes. Para além das justificativas comuns aos outros bens, este salienta a monumentalidade da estação ferroviária e o impacto que teve sobre a população e sobre a cidade. Para a cidade, a técnica construtiva e a sua linguagem influenciaram outros prédios. O relator reconheceu que a Lei 11.483/2007 não era efetiva como o tombamento e citou a celeridade do processo de tombamento, pois havia a ameaça de projetos imobiliários para a extensa área do pátio ferroviário.

Percebe-se que os tombamentos são claros em suas valorações, individualizando os valores sobre cada bem. A história da ferrovia como importante fator no desenvolvimento econômico e na penetração territorial em momento bem demarcado da história do país é o que caracteriza, para os conselheiros, a importância da ferrovia e da proteção de bens selecionados. Cada um dos tombamentos se debruçou sobre essas especificidades, bem como a das características arquitetônicas e de projeto.

A perspectiva dos novos patrimônios somente pode ser observada no parecer sobre a vila ferroviária de Paranapiacaba, no qual aparece a argumentação valorativa que não referencia a monumentalidade dos bens. Nesse caso, o relator Nestor Goulart afirma que o órgão sempre manteve distância das "responsabilidades de tombamento de edifícios representativos dos locais de trabalho urbano e da vida dos trabalhadores urbanos e rurais"

maio de 2013.

STORINO, Cláudia Maria Pinheiro. Parecer sobre o tombamento do Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro (RJ). Processo nº 1382-T-97, fl. 42. In Atas do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural.
O3/05/2011.
Disponível
em
<a href="http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=17196&retorno=paginaIphan">http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=17196&retorno=paginaIphan</a>>
<a href="http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=17196&retorno=paginaIphan">http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=17196&retorno=paginaIphan</a>>
<a href="http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=17196&retorno=paginaIphan">http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=17196&retorno=paginaIphan</a>>
<a href="http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=17196">http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=17196</a>

(Cf. nota 10, p. 18). Por esse motivo que, no caso, esse bem foi tombado no Livro Histórico e não no de Belas Artes, pois não havia excepcionalidade em seu projeto, mas a vila ferroviária encerrava grande quantidade de informações históricas, sociológicas e antropológicas que contavam sobre determinado período da história do país.

Ainda não completamente desvencilhado da perspectiva excepcional e monumental dos anos iniciais da prática de tombamento, alguns casos dessa proteção ao patrimônio ferroviário atentaram para o seu valor histórico como uma maneira de reconhecer sua importância segundo a perspectiva do Conselho Consultivo.

### 2.2.2.2 A CTPF: preservação por atribuição legal e seleção por valor de gestão

A CTPF orienta sua leitura do patrimônio ferroviário pela perspectiva do patrimônio industrial, precisamente, da Carta de Nizhny Tagil. Segundo diversas falas emitidas pela Coordenação, a preservação do patrimônio ferroviário não se orienta pela monumentalidade ou pela excepcionalidade. Para o diretor da CTPF, José Cavalcanti, em entrevista para a *Revista Desafios do Desenvolvimento* (2009), do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, a utilização da lei da memória ferroviária trouxe maior responsabilidade ao Iphan, "o alcance é maior do que simplesmente preservar um grupo de estações com valor histórico. Isso implica olhar este patrimônio com maior abrangência, o que já está sendo feito pelo Iphan, quando procura estabelecer a relação do patrimônio imaterial com o material" (CAVALCANTI, 2009).

Acreditamos que, na fala do diretor da CTPF, há a intenção de superar ou atenuar a dicotomia existente entre o patrimônio material e o imaterial dentro do órgão <sup>31</sup> ao aplicar o conceito de memória ferroviária ao patrimônio ferroviário. Contudo, outras dimensões acionadas pela política voltada para o patrimônio imaterial, como o caráter de reprodução, apropriação, transformação, ou seja, a ideia de processo, que caracteriza a identificação e a preservação das referências culturais das comunidades detentoras, não é alcançada pela articulação da memória ferroviária, apoiada em seus suportes materiais, físicos. Além do

\_

<sup>&</sup>lt;sup>31</sup> A estrutura interna do Iphan é organizada pelo Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização (Depam), pelo Departamento de Patrimônio Imaterial (DPI), pelo Departamento de Articulação e Fomento (DAF) e pelo Departamento de Planejamento e Administração (DPA). Aos dois primeiros cabe proceder à aplicação dos dois principais instrumentos de proteção ao patrimônio cultural brasileiro, respectivamente: o tombamento de bens materiais móveis e imóveis; e o registro de bens imateriais.

mais, pensando a concepção e aplicação da política de patrimônio imaterial, tal qual utilizada pelo Iphan, é anacrônico manter uma tradição técnica obsoleta, um saber-fazer ultrapassado pela inovação tecnológica.

A política pública construída pela CTPF também pretende trabalhar o patrimônio ferroviário dentro de um contexto de desenvolvimento local. Segundo o entrevistado:

Trabalhar a preservação do patrimônio é trabalhar desenvolvimento. Não é simplesmente preservar um conjunto de estações ferroviárias. O município tem que dar um bom uso para esses imóveis. Preferencialmente, esse uso tem de estar ligado a algum tipo de desenvolvimento para o município. Melhor ainda se for para a região. Desenvolvimento é uma prerrogativa do trabalho do Iphan (CAVALCANTI, 2009).

A preservação do patrimônio ferroviário na perspectiva da CTPF está vinculada a um universo de situações, descritas na valoração da Portaria 407/2010, que nos leva a compreender o que seja, para a Coordenação, a memória ferroviária. Não encontramos uma definição da Coordenação para o conceito, apesar de que sempre são referidos os valores da Portaria 407, em seu Art. 4°, e a importância desse patrimônio para o país, para o estado e para a cidade. A municipalidade é o agente principal na preservação do bem e, via de regra, parte dela o trâmite burocrático para assinatura do termo de cessão do bem ferroviário. Isso revela que o uso por si só garante a manutenção dos significados da ferrovia para determinada comunidade, findando nisso o caráter social da preservação e da patrimonialização dos bens. Parece que a memória ferroviária, como abordado pelo procurador Bolagnani, não é somente um "atributo, um conjunto de valores a ser atingido" (BOLAGNANI apud CAVALCANTI, 2012) no momento da pesquisa histórica a ser feita sobre o bem e que levará a sua valoração. Caracteriza-se uma memória ferroviária quando é celebrado o termo de cessão do bem.

A crise do monumento, no contexto dos novos patrimônios, representa que estes não possuem características valorativas similares àquelas do Decreto-lei 25/37, que orientou durante décadas os tombamentos e a produção intelectual no Iphan. Sem valores clássicos a orientar a CTPF, e visto que o patrimônio ferroviário é um tipo de novo patrimônio, a solução a este impasse estaria somente na instituição da Lista e no repasse do bem.

Retomamos aqui o terceiro ponto de Koselleck sobre a consideração de que todo conceito participa de diversos textos e contextos, escritos ou falados. Na lei, a memória ferroviária aciona a preservação do patrimônio ferroviário, pois eles são a mesma coisa. Já a Portaria nº 407/2011 põe freio a essa equivalência e instruiu o processo de seleção em Lista segunda a valoração clássica ao qual o órgão e os técnicos estão acostumados, é algo que já

tem tradição e já é conhecido na instituição. Por outro lado, se o conceito tal qual aparece no texto legal e administrativo impõe processos que incidirão sobre a realidade, ele não é compreendido fora desse circuito porque as realidades sociais são muito mais amplas heterogêneas e significam coisas distintas em cada localidade por onde possa haver passado o trem. O conteúdo do conceito (texto) que é único não acompanha a diversidade social (contexto) e a diversidade de memórias individuais com as quais deve lidar.

O conceito de memória ferroviária é aceito pelo Iphan e é instrumentalizado pela CTPF na pretensão de atingir a preservação material dos bens imóveis. Por pressupor a equivalência de memória ferroviária a patrimônio ferroviário, a CTPF busca dar relevância a esse patrimônio preservando seus elementos um a um, atuando na sua cessão em busca da miragem de uma rede de patrimônio tal qual um dia foi a rede ferroviária. Como política pública de ocupação de prédios da União que são antigos, que possuem relativa relevância e que estão em desuso, torna-se um projeto interessante. Porém, esse papel de intermediário dos bens e de averiguador de seu potencial de uso é absolutamente estranho ao Iphan.

Não somente esse caráter é estranho como também é a quantidade de bens do espólio ferroviário passíveis de preservação. Como já referido, a Portaria nº 407 estabeleceu a lista do patrimônio ferroviário. A primeira publicação dos bens listados é de dezembro de 2011, através da Portaria nº 441 <sup>32</sup> (cf. ANEXO III). Essa listagem, referente a todos os estados da União, possui bens valorados entre abril de 2007 até janeiro de 2011, ou seja, logo após a Lei nº 11.483/2007 alguns bens já passaram pela valoração com vistas à Lista. Porém, é no ano de 2010, ano da publicação da Portaria nº 407, o período de maior valoração de bens. Depois dessa publicação todos os demais bens inscritos na Lista foram publicados individualmente no Diário Oficial da União, o que torna difícil seu mapeamento. Até o momento não houve outra portaria que complementasse a Portaria nº 441, porém as inscrições individuais posteriores somadas a da lista da Portaria nº 441 indicam que foram 435 os bens valorados e inscritos, segundo informações do site do Iphan <sup>33</sup>.

Analisando a Lista apresentada pela Portaria 441 por região do país, a região sul inscreveu 129 bens; a sudeste, 113; a nordeste, 95; e a centro-oeste, 25. Essa concentração dáse pelo fato das estradas de ferro sempre partirem do litoral para o centro do país, como também do Estado brasileiro sempre haver pretendido ligar todas as regiões do país através da

\_

<sup>&</sup>lt;sup>32</sup> Bens listados por Estado: RS (29); SC (39); PR (61); SP (10); RJ (76); MG (04); SE (23); BA (03); AL (17); PE (25); PB (06); RN (04); CE (20); MA (13); PI (07); GO (09); MS (16). Diário Oficial da União, nº 242, 19 de dezembro de 2011, p. 12.

Informação consta no quadro de bens protegidos pelo Iphan. Disponível em: <a href="http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=17740&sigla=Institucional&retorno=paginaInstitucional">http://portal.iphan.gov.br/portal/montarPaginaSecao.do?id=17740&sigla=Institucional&retorno=paginaInstitucional</a>. Acesso em 12 de novembro de 2012.

complexificação dos ramais no litoral e de poucos ramais no oeste. Por esses motivos é que a região norte não aparece na lista, a ferrovia não chegou até lá, salvo no caso da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, que foi alvo de tombamento.

Dentre os bens, constatou-se que são os mais variados possíveis, constando: estações, casas (de maquinista, de engenheiro, de turma, etc.), vilas ferroviárias, terrenos, pátios ferroviários, caixas d'água, pontes, pontilhões, túneis, etc.

A página do Iphan na internet, na seção de patrimônio ferroviário, apresenta uma lista incompleta sobre os bens inscritos na Lista apresentada pela Portaria nº 441 <sup>34</sup>. Para cada um desses bens é possível acessar a ficha que é resultado do inventário de varredura. Nessas fichas observa-se que, em diversas ocasiões, nos campos de preenchimento relativos à situação do bem constava o termo ruína; ou então, a observação de que certos bens encontravam-se totalmente descaracterizados e/ou com uso incompatível; ou ainda, sem motivo aparente, a CTPF aceitou inscrição de bens na lista de imóveis que não contavam com projeto de gestão e uso.

Ao criar um novo instrumento que se coloca ao lado do instrumento do tombamento fica claro que a preservação passa a ser encarada como uma questão de dar uso ao bem, que passa a ser protegido quando essa prerrogativa fica garantida. O instituto do tombamento não confere ao Iphan as atribuições de gerir os usos do bem tombado, a não ser que esse uso venha a destruí-lo ou descaracterizá-lo; ou seja, o uso não é tombado. Em relação à Lista, a instituição de outro instrumento de proteção instaurou novas prerrogativas e funções para a instituição.

## 2.2.3 A memória ferroviária pelo Um trem de histórias

Em 2010 foi lançado o livro *Um trem de histórias: registro e disseminação dos saberes e ofícios da Rede Ferroviária do Nordeste – Módulo Pernambuco*. Contratado e supervisionado pelo Iphan/PE junto ao Museu da Pessoa (SP), seus cinco volumes reúnem as transcrições das entrevistas realizadas com 30 ferroviários realizadas no ano de 2010. Esse processo será aprofundado no capítulo seguinte.

2.4

em:

O Museu da Pessoa apresenta-se como uma instituição que desde 1992 atua e tem por missão "contribuir para tornar a história de cada pessoa valorizada pela sociedade", desenvolvendo e disseminando "metodologia de registro, preservação e socialização de histórias de vida". Afirma, em seus princípios, que "a *História* é uma narrativa" e que "a História é feita pelas pessoas", de forma que o indivíduo "faz parte e se relaciona com os acontecimentos e rumos coletivos" (LOPEZ, 2008, p. 07).

Considerando-se a estrutura empregada nas entrevistas do Trem de Histórias e a análise de uma publicação do Museu da Pessoa, de autoria de Imacculada Lopez e intitulada *Memória social: uma metodologia que conta histórias de vida e o desenvolvimento local* (2008), é possível compreender o estofo metodológico do trabalho. No Trem de Histórias, a metodologia empregada é um híbrido entre a História Oral de Vida e a História Oral Temática, esta última empregada para os aspectos da ferrovia.

A pergunta objetiva feita ao entrevistado sobre o que era a memória ferroviária sempre recebeu respostas indefinidas e titubeantes da maioria dos entrevistados. Somente excluem-se desse nicho quatro especialistas participantes (um professor universitário, um renomado pesquisador alternativo do tema, um ex-superintendente da RFFSA e uma técnica do Iphan/PE que foi arquiteta e ex-superintendente da RFFSA). No geral, as respostas relacionavam o estágio atual dos entrevistados (condição financeira favorável, casa própria, filhos com educação, entre outros) como resultado de sua vida de trabalho na RFFSA.

As narrativas da pesquisa expõem também uma divisão hierárquica importante para antever que, no seio da Rede Ferroviária, a denominação memória ferroviária não significa a mesma coisa para todas as categorias da RFFSA. São distintas as perspectivas sociais para cada estrato, bem como são distintas as avaliações dos motivos do fim da ferrovia. Existe um corte social nos discursos dos ferroviários que é evidente. Não se podem tratar como iguais estratos laborais desiguais na hierarquia da empresa, mesmo que todos preguem um amor incondicional à história ferroviária, ou, à memória ferroviária. A perspectiva e o sentido da vida na ferrovia são substancialmente distintos para um trabalhador que operava no trilho, para um corredor de linha ou para um caldeireiro (em uma oficina), do que aquelas dos engenheiros, maquinistas ou superintendentes da Rede. E essa distinção se observa na maneira como cada entrevistado consegue articular sua resposta à pergunta objetiva anteriormente referida.

## 2.3 Enquadrando o conceito

A partir da metodologia da história dos conceitos, a análise realizada sobre os três grupos nos permite algumas conclusões. Guiamo-nos por um texto de Koselleck, de 1967, *Orientações para o léxico de conceitos político-sociais da modernidade*. Esse texto apresenta dez pontos os quais seguimos para cumprir nosso objetivo: até que ponto é comum o uso do conceito? Seu sentido foi objeto de disputa? Qual o espectro social de seu uso? Em que contextos históricos aparece? Com que outros termos aparece relacionado, seja como complemento ou como oposição? Por quem é utilizado, com que propósitos e a quem se dirige? Por quanto tempo esteve em uso? Qual é o valor do conceito na estrutura da linguagem política e social da época? Com que outros termos se sobrepõe? Converge com o tempo com outros termos? (KOSELLECK apud BENTIVOGLIO, 2010, p. 119).

Essas questões acima referidas encontram-se no conjunto dos seis pontos de Koselleck vistos no início desse capítulo e servem como um guia para penetrar na história dos conceitos e desvelar o objeto deste trabalho.

Vimos que o que existe de concreto é um grande acervo móvel e imóvel em processo de arruinamento cujos governos ao longo do tempo optaram pela rodovia como modal de transporte. A extinção da ferrovia fez com que se garantisse a preservação do passado ligado a ela. A ideia de memoria ferroviária já passa a existir no momento da privatização/extinção da ferrovia e nas discussões parlamentares. Porém, se estabelece como conceito a partir da Lei nº 11.483/2007 e principalmente a partir da Portaria nº 407/2010, que estabeleceu a política de preservação dos bens ferroviários.

De acordo com o primeiro ponto de Koselleck, o conceito deve possuir certo percurso histórico e ser relevante tanto do ponto de vista político como social. A memória ferroviária aparece e passa a ser usada sistematicamente no âmbito legislativo, surgida, provavelmente, em construção conjunta com as associações de ferroviários, e então operacionalizada pela CTPF. A partir daí o processo de teorização está em marcha e, mesmo sem haver uma definição clara sobre o conceito, pode-se defini-lo por aquilo que significa nas falas institucionais no decorrer dos anos. Como conceito, a memória ferroviária passa a ser generalizada quando aplicada às diversas histórias singulares de regiões, experiências e expectativas diferenciadas.

A ativação do termo memória ferroviária é feita para dar uso à enormidade de bens imóveis espalhados pelo território nacional. Essa ativação, a principio, foi feita à revelia dos agentes dos locais por onde o trem passou, quando então o Estado brasileiro poderia afirmar a

singularidade de sentidos do patrimônio ferroviário para estas diferentes regiões. Provavelmente, os responsáveis pela redação da lei recorreram ao imaginário mítico e romântico existente sobre a ferrovia. Assim, temos, ao menos, três camadas de entendimento e uso diferentes: uma parlamentar/legislativa que se preocupa com a destinação dos bens da ferrovia, equivalendo memória ferroviária a patrimônio ferroviário; outra que se refere aos agentes sociais (ferroviários, moradores locais etc.) que, à sua maneira, relatam sobre seus cotidianos e vivências com a ferrovia, mas nunca relacionando sua experiência individual com o termo memória ferroviária; e uma última que, à maneira difusa das permanências saudosistas, compreenderia a memória ferroviária segundo os referenciais imateriais propagados pela música, pela literatura, pelas artes em geral. E, no interior de cada grupo, é provável que existam outras definições sobre a memória ferroviária.

Desta feita, e visto que a memória ferroviária é um ato recente, foram os decretos e MP's, leis e portarias, entrevistas e artigos as fontes nas quais buscamos apreender os discursos e apropriações do conceito seguindo a linha desenvolvida por Koselleck.

Sua metodologia, como salientada no início do capítulo, traz no ponto dois a hipótese de que todo o conceito é concomitantemente Fato e Indicador. O fato linguístico (o conceito) permite pensar a realidade histórica sobre a qual pretende enquadrar. Isso remete ao fato de que também é possível investigar os agentes e as razões que motivaram a formalização de um conceito sobre determinada realidade.

A generalização conceitual para condições históricas, econômicas e sociais, territoriais e geográficas absolutamente diferentes (e distantes) no contexto da ferrovia não resolveu o problema posto pelo conceito da memória ferroviária. A generalização, ao pretender simplificar o processo de conhecimento e de reconhecimento dos bens e ser aplicada a todo o universo ferroviário como mero recurso retórico, justificou plenamente o fundamento da Portaria nº 407/2010 por que atrelou preservação à gestão de uso.

O cotidiano permeado pela ferrovia que o uso do conceito não alcança foi transmitido às gerações futuras e à própria sociedade como se possuísse uma realidade própria. Reproduzida em músicas, filmes, novelas, literatura, entre outras manifestações, a imagem consolidada do passado da ferrovia não é outra, senão, a romântica. Porém, ela está sob uma ótica diferente da dos trabalhadores ferroviários.

Essa imagem gerada e compartilhada da ferrovia, da qual participam inclusive os ferroviários e demais camadas da sociedade, e reforçada por manifestações artísticas, dá força à recuperação do passado e à preservação da ferrovia quando esta é extinta. O tom de lamentação refere-se à perda do passado da ferrovia, o que liga a preservação do patrimônio

ferroviário ao sentimento de perda, à nostalgia do passado que é comum a todo patrimônio, não só o ferroviário.

O quarto ponto de Koselleck sobre o caráter único e particular do momento em que o conceito é formulado e articulado indica que o foi pela necessidade de mitigação diante da extinção da ferrovia. É um momento bem delimitado historicamente. A extinção exige uma preservação. Porém, como atenta Koselleck, o uso pragmático da linguagem que é sempre sincrônico (a enunciação, por exemplo, do conceito em uma lei que pretende regular determinado processo) contém a diacronia. Quer dizer, a enunciação de algo sempre irá produzir níveis diversos de significados nos diversos grupos sociais. Por isso que a memória ferroviária enquanto lei e política pública não é compreendida pelos antigos ferroviários, como mostraram as narrativas orais. A memória ferroviária como uma experiência aglutinadora e final do sentido da ferrovia não existe para aqueles que viveram o cotidiano de trabalho na ferrovia.

Se o conceito não foi resultado de uma prática e se não foi resultado de um esforço do Estado brasileiro para estudar e compreender o conjunto de realidades observáveis que partiram da ferrovia, podemos inferir que não existe mais esta realidade observável, a não ser nas ruínas, nos restos ferroviários espalhados pelo país. Essas realidades estão tão esparsas que é impossível aglutiná-las em um conjunto compreensível e talvez por isso a política pública acionada para o patrimônio ferroviário recaia na preservação de imóveis ferroviários isolados e em algum uso que lhe garanta a sustentabilidade (seguindo a hierarquia para uso sugerida pela CTPF).

Mesmo que se possam encontrar muitas vozes sobre o passado da ferrovia em qualquer lugar onde houve ferrovia, ou seja, memórias sobre a ferrovia, elas são irreconciliáveis entre sua trajetória, sua a perda e qualquer novo uso que se possa dar ao bem.

Essas memórias sociais, atualmente, são memórias sociais individuais, ou seja, em determinado contexto histórico passado e vivido na coletividade de uma realidade que pertencia ao cotidiano ferroviário geraram-se memórias que hoje estão isoladas. Não há locais para onde convirjam essas memórias e que teriam força para, então, dar ação a demandas relacionadas ao patrimônio ferroviário. Isso aconteceu, e pode haver mais exemplos, no caso da ferrovia de Madeira-Mamoré, um caso claro de organização de memórias sociais individuais que aglutinadas em um coletivo demandaram proteção a um referente material de um passado que lhes é caro. Nos demais casos isso não existiu e parece ser cada vez menos provável de existir.

A metodologia de Koselleck permitiu compreender o percurso teórico e prático da memória ferroviária, os seus usos pelos diferentes agentes – institucionais ou não -, e a realidade histórica que pretende enquadrar – enquanto conceito explicativo -, e indicar – enquanto ação do poder público que visa preservar para o futuro. Cabe uma referência ao termo memória, pois ele é invocado para ativação da patrimonialização dos bens ferroviários via irremediabilidade da perda dos referentes materiais e, assim, da memória como suporte e da memória como referência individual.

O uso do conceito de memória passa a ser relevante dentro do Iphan a partir da década de 1970 impulsionado pela proliferação de seu uso nos estudos acadêmicos, da utilização da história oral como metodologia para acessar essa memória, da oposição entre memória e história, entre outros (cf. THOMPSON, 2009). Não por acaso, nesse contexto a instituição se chamará Fundação Nacional Pró-Memória – FNpM em um momento em que o arcabouço teórico da antropologia e da história integram e renovam os conceitos e as práticas da instituição (cf. FONSECA, 2009).

A Constituição Federal de 1988 – CF/88, art. 216, traz a utilização do termo memória ao mesmo tempo em que modifica o conceito de patrimônio cultural passando a considerar que são aqueles "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". De acordo com o Promotor Marcos Paulo de Souza Miranda (2006), a Constituição reconhece que os bens culturais não são somente aqueles "materializados em objetos físicos" (2006, p. 51) e acena-se para o abandono dos conceitos de excepcionalidade e monumentalidade que orientaram a preservação do patrimônio cultural brasileiro desde o Dec. 25/37.Segundo o Promotor, a partir desse momento o processo de tombamento é "somente uma das muitas formas de proteção" disponível que buscam proteger a diversidade cultural brasileira (ibid.).

Se na década de 1930 os modernistas partiam de um campo de experiência influenciado por valores arquitetônicos que assemelhavam, por exemplo, o barroco mineiro aos cânones modernistas, e tinham, a partir disso, um horizonte de expectativas voltado para a criação de uma identidade nacional, ou, para uma origem genuína dessa identidade, a partir de 1970 esse horizonte muda de perspectiva. Ele passa a ser orientado, principalmente após a CF/88, para a preservação da memória com atenção aos processos e dinâmicas culturais que faziam com que experiências e tradições se mantivessem no decorrer dos anos. Exemplo dessa situação são as políticas de preservação que passam a envolver grupos indígenas,

quilombolas, tradições populares, entre outros, principalmente a partir do Decreto 3551/2000, que instituiu o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial.

Da memória como referência, a lei 11.483/2007 estabeleceu a memória ferroviária como um atributo a ser alcançado. Discursivamente busca-se dar legitimidade à ação política para gestão do acervo ferroviário invocando-se, através de uma retórica holista, a memória que a sociedade possui da ferrovia. Porém, a maneira como essa memória é invocada esbarra na evolução tecnológica que modificou saberes e fazeres profissionais, acarretando o problema da falta de necessidade da manutenção de bens ferroviários, se não enquanto suportes de memória.

Por isso é necessário um aparte sobre a memória social nessa pesquisa, para compreender ao que possa estar se referindo a memória.

# 2.4 Memória social, patrimônio cultural e patrimônio ferroviário: da constituição dos discursos à execução das políticas

Nossa perspectiva seguirá à do antropólogo Joel Candau (2012), sobre cujo pensamento iremos pontuar importantes questões para o entendimento do estatuto da memória ferroviária.

Esse autor divide a memória em três estágios: a protomemória, que é uma memória-hábito, memória-repetição; a memória no sentido comum como recordação, como evocação ou invocação; e a metamemória, que é "a representação que cada indivíduo faz de sua própria memória, o conhecimento que tem dela e o que ele diz sobre ela, dimensões que remetem ao modo de afiliação de um indivíduo ao seu passado" (CANDAU, 2012, p. 23). Interessa-nos, neste trabalho, esta última forma de memória, a metamemória, pois, como representação, transcende o indivíduo, de modo que permite que ele faça projeções sobre outras memórias individuais.

Sem dúvida que esta metamemória se relaciona àquilo que se chama de memória coletiva e de memória social, pois está no nível de uma reflexão sobre eventos, acontecimentos ou vivências de algum grupo. Toda a memória é social, mas nem toda a memória é coletiva. Por social, entendemos que as memórias se constroem sobre acontecimentos diários de indivíduos que convivem em sociedade e possuem liberdade de filiação a grupos afins sob estruturas sociais, políticas e econômicas cambiantes. Já a memória coletiva supõe que um fato, acontecimento, ou determinados contextos vividos em conjunto,

entre outras situações, são comuns a todos os membros de um grupo e que, ao acionar estas memórias, pretende-se que elas sejam a representação da totalidade do grupo; o que nos remete a uma relação de poder sobre quem ativa alguma memória coletiva e com quais interesses.

Candau, sobre a memória coletiva, diz que ela

segue as leis das memórias individuais que, permanentemente, mais ou menos influenciadas pelos marcos de pensamento e experiência da sociedade global, se reúnem e se dividem, se encontram e se perdem, se separam e se confundem, se aproximam e se distanciam, múltiplas combinações que formam, assim, configurações memoriais mais ou menos estáveis, duráveis e homogêneas (CANDAU, 2012, p. 48).

É a evocação do que sucedeu a alguma coletividade que se pode chamar de memória coletiva, pois se supõe que algo vivido em conjunto formatou esta coletividade e que esta evocação teria a força de aglutinar certo grupo social em torno daquilo que outrora lhes marcou a experiência. Disso estabelece-se a correspondência entre memória e identidade.

Candau crê ser abusiva a utilização do termo memória coletiva ou identidade coletiva, pois esta totalização nunca possuirá, realmente, uma correlação com todos os indivíduos que formaram o grupo. Para o autor:

Deve-se fazer a distinção entre o dizer que há uma memória coletiva e realmente acreditar que ela exista, ou seja, ela existe no plano discursivo, mas não no concreto. A realidade dessa memória, por outro lado, parece poder ser deduzida da existência de atos de memória coletiva, existência facilmente verificável com a ajuda de dados empíricos: comemorações, construções de museus, mitos, narrativas, etc. Ora, a existência de atos de memória coletiva não é suficiente para atestar a realidade de uma memória coletiva (CANDAU, 2012, p. 34).

Mesmo que não se considere a memória coletiva como uma produção social espontânea e que também não seja somente uma "conjunção fortuita de diversos fatores, mas uma série de práticas seletivas", como pensa Vidal-Beneyoto, é difícil fugir do caráter normativo e hierarquizante deste conceito. Se a memória coletiva é, para o referido autor, um "conjunto de representações majoritariamente partilhadas por aqueles que criam essa história", se ela é o fundamento de uma comunidade, e a seleção de seus pontos de apoio a configura como uma memória comum a todos (VIDAL-BENEYOTO, 2003, p. 29), questiona-se a legitimidade de seleção e a generalização de sua aceitação da mesma maneira por todos os membros do grupo.

A generalização à qual está disposta a memória coletiva é semelhante àquela da memória ferroviária. Da parte da ferrovia, e seguindo a lógica de Candau, a pesquisa que pretende apreender a memória ferroviária toma por objeto de pesquisa *esse* ferroviário ou *esses* ferroviários, transformando-os em *os* ferroviários. Essa transformação, comum, busca encontrar uma memória coletiva ou uma identidade cultural no interior de um grupo, forçando que haja um reconhecimento mútuo dentro do grupo. Como metamemória, a memória coletiva é um enunciado criado por membros de um grupo que pretende ser a memória de todo o grupo. Nesta perspectiva, a retórica é decisiva, porque permite generalizações a partir de observações individuais criando conceitos aplicáveis, mas que são extremamente frágeis.

Neste esquema de pensamento, Candau elabora sua compreensão sobre o que ele chama de retóricas holistas:

Emprego de termos, expressões, figuras que visam designar conjuntos supostamente estáveis, duráveis, homogêneos, conjuntos que são conceituados como *outra coisa* que a simples soma de suas partes e tidos como agregadores de elementos considerados, por natureza ou convenção, como isomorfos (CANDAU, 2012, p. 30).

Estas retóricas holistas podem nos dizer "alguma coisa" sobre a realidade. Podem remeter a fenômenos que são, pelo menos aproximadamente, o que elas pressupõem. Isso é a memória coletiva, sem dúvida, e é também a memória ferroviária. Essas retóricas holistas possuem certo grau de pertinência e podem referir-se a fenômenos observáveis pretendendo dar conta de certas realidades.

É semelhante à perspectiva do pesquisador Luiz Felipe Baeta Neves, segundo o qual a memória como uma totalidade é uma falácia. Seu argumento é de que a totalidade da memória se apresenta, sempre, a partir de um fragmento, a parte de um todo, e serve para "invocar o todo" (BAETA NEVES, 2003, p. 49-50). Para o autor, esse fragmento geralmente se refere a um momento originário, um nascimento, e traz em si a ilusão da pureza da preservação, imaginando que se possa reproduzir algo, seja de maneira ritual ou de maneira social, como ela sempre foi. Aplicando esse pensamento à memória ferroviária, voltamos à questão sobre sua equivalência ao patrimônio ferroviário, quando qualquer elemento, móvel ou imóvel, por se referir à ferrovia, deveria ser preservado. Esta é a concepção dos antigos ferroviários e, de certa maneira, da CTPF, mas não pelo mesmo motivo. Para a CTPF, a preservação se dá pela seleção a partir do valor de uso, cujos valores não se descolarão muito dos valores do Dec. 25/37, dentro de uma história da ferrovia que possui maior adesão quando referido ao desenvolvimento do Estado brasileiro. É semelhante às avaliações do Conselho

Consultivo, porém, este considera as especificidades locais, em alguns casos, atentando para suas características peculiares, mesmo que dentro de seu repertório valorativo clássico.

Na tentativa de compreender o discurso desses três entes (a CTPF, o Conselho e os agentes), trazemos a sugestão dada por Jorge Lamet através do texto de Muniz Sodré. Jorge Lamet estudou "os quadros sociais na construção coletiva da memória individual" (SODRÉ, 2003, p. 55). O autor compreende um quadro social como uma prática social do discurso, portanto, quadros compostos por tipos de retórica, existindo três modelos sociais na construção da memória: a "identidade retrospectiva de si com um grupo"; a "mobilização de si em nós para um projeto"; e "a emoção de converter o fracasso social à tristeza ou à alegria" (Ibid., p. 55). Parece claro que o primeiro se refere aos agentes, antigos ferroviários e comunidade, pois foi visto nas entrevistas que apesar de haver um discurso sobre o ser ferroviário, ele parte da condição individual de quem narra, o relato parte do eu para o grupo. O segundo ponto parece estar relacionado com a política pública da CTPF, pois trabalha com um "nós ferroviários" na perspectiva da memória ferroviária, selecionando e preservando elementos materiais para dar visibilidade ao grupo social e gerar, assim, um sentimento da importância do patrimônio ferroviário. O terceiro quadro parece ligar-se ao ato legislativo da memória ferroviária, a Lei 11.483/2007, que a partir da extinção da rede ferroviária delega sua preservação como um ato compensador àqueles que se sentiram afetados pela ação do próprio Estado. Esses três quadros têm ao menos uma semelhança: todos são retóricas holistas.

No nível da linguagem, a retórica holista é uma generalização sobre algum tema e que pretende, ao forjar uma totalização sobre um termo, obter adesão social. É nesse ponto que existe uma dificuldade na memória ferroviária: confundem-se as experiências e narrativas individuais com a lembrança que uma coletividade possui da ferrovia. Na tentativa de se estabelecer uma memória comum, coletiva, entre os membros de um grupo, perde-se justamente aquilo que não é compartilhado e que conformaria, provavelmente, uma contrahistória, ou contra-memória. E com essa perda o Iphan aceita o conceito e patrimonializa a memória ferroviária.

É neste sentido que Candau nos questiona se acreditamos que possa existir sobre nosso objeto uma memória coletiva. A resposta, no caso da memória ferroviária, é que, da mesma maneira que a memória coletiva, a pretensão de totalização das experiências e de generalização deste conceito a diversos casos é impossível.

Ainda sobre a retórica holista, ela pode remeter a dois tipos de representações: factuais ou semânticas. Na primeira, está restrita aos fatos. Na segunda, ao sentido atribuído aos fatos. Segundo Candau, quando uma retórica holista se remete a fatos compartilhados por

um grupo de indivíduos, ela tende a obter sucesso, a ter um alto grau de pertinência e funcionar quando acionada. Por outro lado, quando ela se remete a representações semânticas, ou seja, à interferência da linguagem sobre o fato, a tendência é que esta retórica tenha um grau de pertinência fraco ou nulo. Este parece ser o caso sobre a memória ferroviária. Como vimos através da história dos conceitos, por Koselleck, a memória ferroviária foi um termo que prescindiu de prática social. De fato, nas entrevistas analisadas, os agentes não conseguem articular uma resposta que lhes exija relatar o que seja a memória ferroviária. Na perspectiva de Candau, a memória ferroviária, como uma retórica holista, remete somente a uma representação semântica que não possui esteio sobre aqueles que vivenciaram o cotidiano da ferrovia, seja quando ela esteve em funcionamento ou no momento atual, em ruínas.

De outra maneira, a retórica holista que chama os indivíduos inscritos em seus grupos a se preocuparem com o patrimônio ferroviário através da enunciação da memória ferroviária não tem reflexo social. É um pedido estéril, porque a retórica funciona somente no nível da linguagem, sem reflexo na prática social. E por que não tem reflexo na pratica social? Talvez porque todos hajam compreendido que mesmo que a ferrovia voltasse a funcionar, seria sobre novas bases tecnológicas. Isso demonstra que o passado da história da ferrovia e a memória social que ele tenha criado nas comunidades, cujo lastro material desta memória é representado pela estação ferroviária, não são suficientes para que exista uma organização social que reivindique a proteção a este patrimônio, ainda que possa haver reivindicações locais de pedidos de reconhecimento e proteção a bens ferroviários, como formação espontânea de pequenos museus etc.

Este panorama leva a CTPF a preservar os bens na LPCF a partir de algum uso estabelecido. Ao contrário, o Conselho Consultivo tomba os bens na perspectiva de que, como retórica holista, a memória ferroviária não possui sentido senão quando acionada para saudar os feitos do Estado nacional como empreendedor da conquista do território e do desenvolvimento econômico.

Sobre este ponto é absolutamente necessária a questão de Candau:

Se memorizar serve para transmitir, é o conteúdo transmitido ou o laço social que gera a transmissão? Educação, museus, arte, não são formas operacionais de transmissão visando menos transmitir uma memória que fazer entrar nas memórias a crença do corpo social em sua própria perpetuação, a fé em raízes comuns e um destino compartilhado, ou seja, uma consciência identitária? (CANDAU, 2012, p. 106).

Neste sentido dado por Candau, e verificando que o laço social em torno da ferrovia desapareceu, qual conteúdo que a política da CTPF transmite através da preservação do patrimônio ferroviário? Se o laço social foi rompido, a transmissão do conhecimento pretende criar nas pessoas a imagem da importância da memória ferroviária e, assim, da ferrovia, preservando estações e criando pequenos museus dentro destas. É o que Candau chama de passados formalizados, que é a transmissão através de dados factuais que têm por vocação fixar o passado e que, transmitidos, criam uma memória educada, que não pretende problematizar o universo social, neste caso, da ferrovia. A formação destes pequenos museus nas estações ferroviárias inscritas na LPCF atesta esta vocação da política pública da CTPF.

Na questão da transmissão de uma memória está implícita a condição de fazer viver algo. Transmitir um legado é mostrar uma maneira de estar no mundo, segundo Candau. Essa transmissão se refere a tipos de identidade e, em nosso caso, a uma identidade profissional, a dos ferroviários ou, como diz o autor "uma identidade vinculada a poderes e saberes" que está inscrita no corpo mesmo dos indivíduos.

Trazendo a discussão de Roger Bastide sobre a sobrevivência das religiões africanas no Novo Mundo, para compreender a transmissão da protomemória (memória-hábito), Candau afirma que

Quando essa transmissão protomemorial não pode mais se realizar por diferentes razões — mudanças históricas, progressos tecnológicos, rupturas demográficas -, é a sociedade como um todo que se transforma e que conhece uma mudança social sob a forma de desorganização ou mutação (CANDAU, 2012, p. 120).

Essa citação demonstra que a memória-hábito dos ferroviários não é acionada na justificação para sua preservação. Diante dos variados tipos de trabalhos que a ferrovia exigia para o seu funcionamento, não é a protomemória a referência para a preservação do patrimônio ferroviário. Esta tradição do trabalho, que configurou o cotidiano de centenas de milhares de trabalhadores da ferrovia e que é referido pelos agentes como aquilo que foi mais importante em suas vidas, sendo o ponto mais presente em seus relatos – o que permitiria conformar ao menos uma parte do conceito de memória ferroviária –, desmonta-se porque a tradição foi rompida. Seguindo Candau:

A tradição não é mais do que uma forma vazia de todo conteúdo compartilhado pelo grupo. Em razão dessa perda de sentido, ela se torna uma 'memória historicamente consciente dela mesma', uma herança objetivada, um 'traço cultural sem aplicação para o presente', um simples objeto de

nostalgia ou 'uma confusa consciência de si'. Portanto, ela não é mais, de acordo com a expressão de Balandier, geradora de continuidade e não consegue mais ancorar na vida cotidiana. Ela se transforma, então, em uma memória vulnerável, enfraquecendo um pouco mais a cada dia, em uma sobrevivência que, pouco a pouco, se descola da vida do grupo até seu desaparecimento completo (CANDAU, 2012, p. 122).

O ícone do patrimônio ferroviário é, sem dúvida, a estação ferroviária. Isto é observável tanto pelos tombamentos do Conselho Consultivo, quanto pela análise dos pedidos de inscrição na LPCF. Pela política da CTPF, preservar o imóvel garante a preservação da memória ferroviária no sentido de que, no caso da estação ferroviária, ela se configura como um lugar que, ao longo dos tempos, foi investido de participação social pela comunidade. Porém, essas situações sociais não existem mais e a memória-hábito, cuja origem é esta participação, tampouco.

Esta abordagem da política pública que se centra na representação da ferrovia sobre elementos imóveis que guardam a memória ferroviária pode levar a uma situação interessante, descrita por Candau sobre a conservação da memória dos mineiros do norte da França:

Essa memória de lutas e sacrifícios da corporação se nutre de estereótipos que apresentam o mineiro como um 'ser corajoso, amante de seu trabalho, vinculado à mina e ao bairro operário no qual vive'. Essa memória participa da construção de uma identidade social e cultural 'estatuária' que os torna inaptos a toda adaptação ao presente e ao futuro. Prisioneiros de uma metamemória — a mitologia de sua profissão, a da grande família de mineiros-, esses sujeitos não têm à sua disposição mais do que um discurso petrificado, uma imagética heroica e uma crença em promessas já esquecidas. Munidos de sua dignidade, eles denunciam os descasos em relação a eles, defendem suas vantagens adquiridas e tornam-se guardiões hipersensíveis de um futuro museal industrial. A moral os homenageia. A realidade os maltrata'. Eles sofrem com suas histórias porque aceitaram representar o papel a eles atribuído por outros: deixaram-se reduzir à memória esclerosada produzida por certos mecanismos institucionais e ideológicos (CANDAU, 2012, p. 191).

É possível estabelecer uma relação entre este caso citado e a preservação da memória ferroviária: em ambos a preservação se estabelece pela força do discurso metamemorial, utilizado em cada caso. A memória ferroviária é algo que funciona no nível representacional, ou, de outra forma, como retórica holista.

Por fim, caberia uma última e sintética divisão sobre os interesses de memória que nosso objeto ativa. A memória do Estado é totalizadora. Tenta explicar a diversidade, criando termos e definições que a enquadram. A memória da sociedade é plural, intermitente, fugidia;

busca referências, mas não se cola a elas. Em ambas, memória e esquecimento representam escolhas. De parte do Estado, são racionais; por parte da sociedade, são passionais.

# CAPÍTULO 3

# Passados presentes e Presentes futuros

Neste capítulo é abordado o caso da cidade de Jaboatão de Guararapes, com o objetivo de perceber como a enunciação pelo Estado da categoria memória ferroviária ajuda ou dificulta compreender esse espaço na proposição, ou não, de alguma política de preservação. Para isso, partimos de fontes orais disponíveis e das observações e pesquisas realizadas em campo, como também de ações da Superintendência do Iphan em Pernambuco voltadas para a região.

Assim, repassamos brevemente a história ferroviária de Pernambuco e o desenvolvimento urbano da cidade de Jaboatão dos Guararapes afetada como foi pela instalação da ferrovia e das oficinas ferroviárias. Em seguida, vemos como são referidas pelos ferroviários suas experiências de trabalho na ferrovia a partir das entrevistas transcritas no livro *Um trem de histórias*, que nos permitiu identificar algumas dimensões dessa experiência. Acreditamos que tais dimensões apontam para um caminho possível de se pensar a memória ferroviária partindo da perspectiva de quem viveu e trabalhou na ferrovia. A pesquisa de campo em Jaboatão dos Guararapes complementa essa análise.

Pretendemos demonstrar o geral — breve histórico da ferrovia em Pernambuco e síntese das narrativas orais de antigos ferroviários reunidas nas dimensões criadas pela pesquisa com objetivo de proceder a uma aproximação à memória ferroviária — e o particular — histórico do desenvolvimento da cidade de Jaboatão dos Guararapes e a influência do complexo ferroviário nessa história, baseados tanto na pesquisa de campo quanto nas narrativas orais que derivaram de experiências de trabalho na oficina e na cidade.

Em Jaboatão dos Guararapes, no início do século XX, foi inaugurada a estação ferroviária da cidade e, logo após na década de 1940, as oficinas foram modernizadas. Pretendemos saber, então, como a experiência da "cidade de ferroviários" (maneira como foi conhecida a cidade de Jaboatão) pode contribuir para a problematização da aplicação da categoria de memória ferroviária na patrimonialização dos bens da extinta RFFSA nessa cidade.

Ao final do capítulo analisamos o processo que culminou com o projeto arquitetônico para o espaço das antigas oficinas, onde se pretende instalar a nova escola

técnica do SENAI. Tal projeto foi desenvolvido e acompanhado em parceria entre o Iphan/PE e os arquitetos do SENAI. Na parte técnica, a maior contribuição da parceria foi a substituição de um projeto de execução mais cara e com mínimo respeito às construções e fluxos antigos por um novo projeto no qual foram integrados a história, os antigos equipamentos e as linhas de fluxo, configurando-se, assim, em uma ação de preservação daquele bem.

#### 3.1 Passado: A história ferroviária no estado de Pernambuco

A análise histórica da ferrovia em Pernambuco além de envolver aspectos políticos, econômicos e sociais, deve levar em conta também os aspectos da tipologia arquitetônica, que se referem às estações e demais construções ferroviárias, como também às referências à urbanização, visto que muitas cidades acompanharam o desenho do pátio ferroviário e de suas linhas.

O caráter produtivo e agroexportador da cana-de-açúcar e o processo de modernização dos engenhos e usinas tentados pelo Estado são uns dos pontos de partida para a análise desse processo; assim como os aspectos sociais relativos ao trabalho escravo e trabalho livre e as mudanças sociais que a ferrovia e a modernização acarretaram. Também é possível investigar a literatura sobre o conhecimento e sobre a técnica ferroviária que se referem ao funcionamento, manutenção e gestão dos elementos ferroviários no Estado.

Não pretendemos apresentar esse conjunto de análise em nossa descrição sobre a evolução histórica das estradas de ferro em Pernambuco, pois demandaria tempo mais longo e aprofundamento maior que extrapolariam o escopo deste trabalho, ainda que na análise do caso de Jaboatão dos Guararapes tocaremos nesses temas.

Se a bibliografia referente à história da ferrovia no Brasil concentra-se em estudos realizados no Centro-sul do país, no Nordeste existe uma bibliografia que data da década de 1950 e que é mais abundante se comparada com estudos realizados a partir da década de 1990. As perspectivas dessa literatura também são distintas: na década de 1950<sup>35</sup>, estudos descritivos e não analíticos foram predominantes; enquanto que os trabalhos realizados no período de 1990 em diante acompanharam o movimento de renovação epistemológica nas ciências sociais e se detiveram mais na análise dos processos das relações sociais, de trabalho,

<sup>&</sup>lt;sup>35</sup> É o caso das obras clássicas: BENEVOLO, (1953); PINTO (1949); INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (1954).

com focos na moradia, nas condições de trabalho, nas sociabilidades nas vilas ferroviárias, entre outros<sup>36</sup>.

A ênfase destes estudos recentes, no entanto, está nas questões da área da arquitetura industrial<sup>37</sup>. Comumente, relacionadas às faculdades de arquitetura.

São enfatizados o processo de modernização iniciado pelas ferrovias, relacionado às dinâmicas sociais a partir de então estabelecidas. Também, os estudos referem-se à implantação da ferrovia com a difusão do trabalho livre/assalariado, o que é verdade, segundo Lamounier (2008), se forem levadas em conta as atividades de operação, mas não as de construção das estradas, que seguiram empregando trabalho escravo e/ou aplicavam práticas coercivas sob uma legislação repressiva.

No Nordeste em geral a instalação das ferrovias tornou os transportes mais rápidos e mais baratos em comparação com os serviços dos tropeiros e barqueiros, além de diminuir as perdas no transporte de mercadorias. De fato, a ferrovia representou grande avanço nos transportes no Brasil, ampliou a economia do país, desenvolveu economicamente regiões afastadas dos centros populacionais e permitiu a integração do país à economia mundial.

Tagore Villarim Siqueira (2002, p. 170) sugere três fases no processo de instalação da ferrovia no Nordeste brasileiro: uma primeira, entre 1855 e 1872, cujas linhas ferroviárias pertenciam a empresas britânicas e atendiam às áreas produtoras de bens exportáveis; uma segunda fase, de 1873 a 1900, de expansão das linhas ferroviárias e das companhias responsáveis por esse transporte, aumentando o atendimento em áreas produtoras de outros bens que não somente os derivados da cana de açúcar; e uma terceira fase iniciada em 1901, de encampação de quase todas as ferrovias da região pelo governo central e de seu arrendamento a três grandes companhias, dentre elas, a *Great Western of Brazil Railroad Co*. - GWBR, que operou toda a rede pernambucana até que esta se tornou de propriedade do governo federal.

A instalação das ferrovias no Brasil necessitou da abertura, pelo Governo Imperial, do mercado brasileiro para investimentos estrangeiros através da lei das Sociedades Anônimas e da promulgação do Código Comercial. Em 1852, a promulgação da Lei nº 641 permitiu o início da era ferroviária no país. Os principais pontos da referida lei foram: permitir a

<sup>&</sup>lt;sup>36</sup> É o caso de trabalhos como: MELO, Josemir Camilo de. *Modernização e mudanças:* o trem inglês nos canaviais do Nordeste (1852-1902). Tese de Doutorado. Recife: UFPE, 2000.

<sup>&</sup>lt;sup>37</sup> Cf: KUHL, Beatriz Mugayar. *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização:* Problemas Teóricos de Restauro. São Paulo: Ateliê Editorial, 2008; REVISTA URBANA. Dossiê: Patrimônio Industrial. *Revista eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos da Cidade*. Unicamp, ano 3, n.3, abril de 2011.

concessão das estradas de ferro por 90 anos às companhias; monopólio dos serviços no caminho dos trilhos em 32 km de cada lado da linha; garantia de não intervenção do governo nas tarifas cobradas; e garantia de taxa de retorno de 5% (posteriormente 7%) sobre o capital investido na construção da ferrovia.

A atração de capital estrangeiro, principalmente britânico, deu-se num momento de crise econômica interna brasileira que exigia desenvolver planos para captação de recursos no mercado internacional, além da necessidade dos países europeus em expandir o mercado consumidor nos países periféricos. Junto a isso, Lamounier (2008) atenta que o início da construção das estradas de ferro no Brasil coincide com o fim do tráfico internacional de escravos em 1850 e com o processo de abolição da escravidão no país.

Segunda estrada de ferro construída no Brasil, a *Recife and São Francisco Railway Co.* – RSF inaugurou sua linha em 1858, após o Decreto Imperial nº 1.030, de 07 de agosto de 1852, conceder aos irmãos De Mornay, por 90 anos, a construção da linha que ia de Recife até o município do Cabo (atualmente região metropolitana do Recife). Sua orientação ao sul tinha como objetivo ligar o Recife ao rio São Francisco, e foi motivada pelo transporte que envolvia a produção de açúcar da região da zona da mata sul.

A implantação e expansão da ferrovia no Estado deveram-se a sua matriz econômica produtora e exportadora de cana de açúcar e derivados, uma hegemonia que somente foi abalada com a entrada no mercado internacional do açúcar de beterraba. Segundo Eisenberg (1977), até 1840 o açúcar de cana abastecia 90% do mercado mundial, sendo reduzido a menos de 50% no início do século XX.

Para a construção das ferrovias foi proibida pelos ingleses a utilização de trabalho escravo. Apesar disto este tipo de mão-de-obra foi utilizado na construção das ferrovias por subempreiteiros que a contratavam junto aos senhores de engenho. A construção das estradas de ferro era feita, de acordo com Lamounier (2008), pelo sistema de empreitada, em pequenos trechos, o que facilitava este tipo de contratação na entressafra.

Para o historiador Almir El-Kareh, citado por Paula, a ferrovia foi a salvação da classe dos senhores de engenho:

A ferrovia lhe permitia [aos senhores de engenho] concentrar toda sua 'energia negra' na plantação. [...] Mas enquanto as novas relações capitalistas amadureciam rapidamente no setor ferroviário, ali no perímetro mesmo da estrada, e como que justificando a exploração do assalariado, estava o escravo, abrindo caminho para o trem passar (EL-KAREH apud PAULA, 2000, p. 3).

Sobre o desenvolvimento ferroviário no Estado, ele ficou definido em três troncos principais, que até a década de 1890 sofreu poucas modificações:

- 1) A Estrada de Ferro do Recife ao Limoeiro (Linha Tronco Norte LTN) ia até a cidade de Timbaúba e era operada pela empresa de capital inglês *Great Western of Brazil Railroad Co.* GWBR, possuindo também o ramal até a cidade de Bom Jardim;
- 2) A Estrada de Ferro Central de Pernambuco (Linha Tronco Centro LTC) ia até a cidade de Gravatá, também operada pela GWBR (até a década de 1970 cruzou o agreste e o sertão pernambucano chegando à cidade de Salgueiro);
- 3) A Estrada de Ferro Sul de Pernambuco (Linha Tronco Sul LTS) chegava até a cidade de Garanhuns, e era administrada pelo governo do Estado.

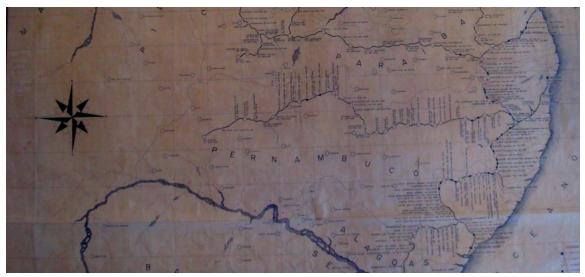


Ilustração I: Mapa ferroviário de Pernambuco e conexões regionais. Fonte: Acervo RFFSA/Inventariança RFFSA.

Existia também a linha de Paulo Afonso, que cruzava o rio São Francisco até Petrolândia e completava a linha que vinha da Bahia.

A partir de 1904 as linhas do Estado foram unificadas pela GWBR que operou a rede até sua encampação pelo governo federal na década de 1940. Desde 1900 até 1970 as ampliações da Rede deram-se somente na LTC que se estendeu até a cidade de Salgueiro, no sertão pernambucano. Na parte oeste do Estado a Viação Ferroviária Federal Leste Brasileira ligou os estados da Bahia e Piauí. Também, dois ramais foram construídos na LTS.

Economicamente, e levando em consideração que o fluxo de transporte predominante era do interior em direção à capital, a LTS era a que detinha os melhores resultados para a GWBR, respondendo por cerca de 30% da receita da empresa. Destacavam-se os produtos da

lavoura de cana de açúcar, além de algodão, milho, farinha de mandioca e lenha. A LTN, segunda em importância econômica, transportava açúcar, álcool e algodão. Já na LTC, as cargas eram de farinha de mandioca e carvão vegetal, além de cana de açúcar, algodão, milho, madeira, peles, atendendo também a alguns centros criadores de animais. Todas as linhas obtinham importante receita com o transporte de passageiros e de encomendas.

A cultura da cana de açúcar foi grandemente beneficiada pela instalação das ferrovias. Para além da rapidez do transporte até o porto da cidade do Recife e do aumento do volume da carga que atendia a diversas usinas e engenhos de açúcar, foi a tensão da modernização do transporte que impulsionou a modernização das antigas fazendas de cana do Estado.

A pesquisa do brasilianista Peter Eisenberg (1977) demonstra que a LTS, por volta de 1900, transportava metade da produção açucareira de Pernambuco; a LTN transportava 1/5 a 1/3 do açúcar que chegava ao Recife. Já a LTC transportava somente 5% da safra a partir de 1890. Segundo esse pesquisador, o desenvolvimento ferroviário foi logo responsável pelo transporte de ¾ de todo o açúcar remetido para Recife e tinha quase eliminado, após 1885, as caravanas de animais, que moviam menos de 5% da safra. O mesmo autor salienta que estes trabalhadores transferidos de seus trabalhos nas caravanas (cerca de 20 mil) foram inseridos nos trabalhos dentro dos engenhos e usinas ou na construção de ferrovias.

Porém, esse processo modernizador trazido pela ferrovia deve ser compreendido também em seu polo oposto. Uma vez que os trabalhadores das caravanas de bois e de mulas, além daqueles trabalhadores das barcaças, perderam seus empregos, devido ao transporte ferroviário ter se tornado hegemônico, ficam evidentes o caráter ambíguo da política que opta por esta nova modalidade de transporte e seu discurso desenvolvimentista. Esta ambiguidade é reafirmada no artigo de Leal (2000), que tem o sugestivo título *As ferrovias de Pernambuco* (1850-1890): necessidades concretas ou ideologia de progresso?.

No referido artigo faz-se menção ao dilema brasileiro de cumprir sua vocação exportadora necessitando se adequar às exigências tecnológicas do período. Assim, a modernização dos transportes e do maquinário do modelo produtivo da cana de açúcar tornouse uma necessidade ao mesmo tempo em que, como país periférico, o Brasil foi alvo de determinada ideologia do progresso que desafiava o estágio atrasado em que se encontrava sua produção. Atente-se para o fato de que essa ideologia vinha da Inglaterra, país que vendia o aço e toda a tecnologia necessária para esse progresso.

O interesse inglês era tanto pelo comércio dos derivados da cana de açúcar quanto pela venda de sua produção industrial de ferro (utilizada pelas ferrovias). Segundo Leal (2000,

p.39), no primeiro mapa da GWBR sobre a LTN, eram enumerados os engenhos de açúcar dos municípios que seriam atendidos pela ferrovia. Além desse interesse, os ingleses buscavam o controle das operações de exportação-importação, utilizando-se de firmas, companhias de navegação, agências de seguros, usinas e engenhos, além do transporte ferroviário. O artigo de Leal aponta que as maiores e mais estabelecidas firmas britânicas possuíam sede no Nordeste brasileiro (2000, p. 41). Não por acaso, Melo (2000, p. 101) descreve a resistência que os donos de engenhos tinham de que o porto da cidade do Recife tivesse administração estrangeira, como foi tentado pelos ingleses, o que representaria o monopólio inglês no transporte de mercadorias no Estado.

Questão importante eram as crises internacionais que acarretavam variação cambial e impunham um entrave à modernização dos engenhos e à expansão da rede ferroviária: com uma moeda desvalorizada, as vendas com as exportações eram mais volumosas e o lucro consequentemente era maior; por outro lado, o maquinário e as peças utilizadas nas usinas e engenhos, como nas ferrovias privadas, eram todos importados da França ou Inglaterra, o que encarecia o custo da modernização.

Para Eisenberg (1977, p.65) esse atraso na modernização de engenhos e usinas possuía motivos claros: abundância de terras virgens que estimulava uma tecnologia agrícola terra-extensiva e que não se preocupava com a conservação do solo e com o progresso; e o trabalho escravo abundante e barato, estimulando tecnologia trabalho-intensiva, tanto no campo como nos engenhos.

O desenvolvimento da ferrovia obedecia a uma série de acordos mútuos entre governo e capital privado que terminaram por aquecer a economia de Pernambuco. Ainda que a modernização tardasse em sua execução e em seus resultados, as dinâmicas produtivas da cadeia da cana de açúcar aliadas à dinâmica da ampliação da rede ferroviária no estado terminaram por atender não somente a questões de ordem produtivo-econômica (cana, álcool, açúcar, algodão, carne etc.), mas principalmente ao desenvolvimento das cidades que a ferrovia atendia e à circulação das pessoas pelo território pernambucano.

Ainda sobre a questão do desenvolvimento das cidades, Estevão Pinto (1949) atenta para uma ambiguidade relacionada às ferrovias:

O trajeto percorrido pela primeira ferrovia do Nordeste se, de um lado, arruinou povoações, vilas ou cidades das zonas circunvizinhas aos antigos caminhos do litoral, por outro lado trouxe prosperidade e progresso para as que iam sendo por ela alcançadas. O 'fazedor de desertos' é também, por um flagrante contraste, o criador ou fundador de cidades (PINTO, 1949, p. 70).

Em linhas gerais, a modernização foi contraditória e conflituosa, envolveu a defesa de interesses nacionais perante os interesses britânicos. Sem dúvida, o aspecto econômico desse processo garantiu o desenvolvimento da urbanização principalmente na capital, Recife, uma metrópole que disputava poder com as cidades de Rio de Janeiro e São Paulo. Tanto o viés econômico pautou, por décadas, a política quanto os arranjos políticos tipificaram um novo tipo burguês surgido no Nordeste, o dos coronéis oriundos das fortunas geradas pela cana de açúcar e do contato com as estruturas montadas pelos ingleses nas terras de Pernambuco.

Porém, o outro lado deste processo demonstra que socialmente e culturalmente a ferrovia foi fundamental em alguns aspectos: a penetração e ocupação do território pernambucano; o desenvolvimento de outras matrizes produtivas; a modernização das cidades do interior; o principal elo de comunicação entre as cidades e o mundo.

Finalmente, todo o aparato necessário ao funcionamento das ferrovias, a superestrutura e infraestrutura ferroviária, também gerou aspectos fundamentais: a necessidade constante por mão de obra; a importação de uma arquitetura completamente nova na paisagem das cidades, grandes ou pequenas; o surgimento e o desenvolvimento de inúmeras cidades ao longo da linha ferroviária.

Traçamos acima um panorama geral do contexto em que se instalou e se desenvolveu a ferrovia em Pernambuco; em seguida veremos a evolução territorial da cidade de Jaboatão dos Guararapes para então analisarmos um conjunto de narrativas de ferroviários, no intuito de problematizar o uso da memória ferroviária e avaliar a proposição da política pública para as oficinas ferroviárias da cidade.

## 3.2 Evolução histórico-territorial da cidade

Ao apresentar o histórico da fundação e o desenvolvimento da cidade pernambucana de Jaboatão dos Guararapes, preocupamo-nos em demonstrar a influência territorial, econômica e social geradas pela instalação da ferrovia e de suas oficinas ferroviárias na cidade.

Jaboatão possui importância histórica devido ao fato de ter sido o local das batalhas que determinaram a expulsão dos holandeses de Pernambuco e por ter sido ali eleito, em 1947, o primeiro prefeito comunista do Brasil, fato que a levou a ser conhecida como "Moscouzinho", devido também as suas diversas greves e à organização sindical ferroviária.

Durante o século XX, a atividade ferroviária foi predominante na cidade desde a instalação de suas primeiras oficinas. Isso influenciou tanto na ocupação do território como na vida social que era permeada pela presença dos ferroviários (na década de 1960, havia cerca de 1.500 operários somente na oficina).

Com a desativação da ferrovia e a extinção da rede ferroviária, o complexo ferroviário de Jaboatão dos Guararapes foi paulatinamente abandonado, e viu-se a cidade se adensar sobre ele. Ações da prefeitura para criação de binários viários e o alargamento das ruas do entorno levaram a implosão da antiga estação da cidade e destruíram sua antiga plataforma.

Situada na região metropolitana da cidade do Recife, Jaboatão possui cerca de 670 mil habitantes em uma área territorial de 256 km². Atualmente, seu centro histórico, o local de surgimento da cidade, perdeu importância econômica e visibilidade turística para o novo pólo situado no litoral do município, agora densamente ocupado devido as suas praias e à instalação do Porto de Suape.

A cidade foi fundada em 1593, pelo proprietário do Engenho São João Batista (posteriormente Usina Bulhões) que recebeu a terra para plantio de cana-de-açúcar, em regime de sesmaria, do donatário da capitania, Duarte Coelho. Em 1884, foi elevada à categoria de cidade por lei provincial e tornou-se município autônomo de Recife em 1892. Em 1989 recebe o nome de Jaboatão dos Guararapes, após perdas e anexações territoriais que definiram seu nome e território atual (VELOSO, 1982; IPHAN, 2009).



Ilustração II: Ao fundo, Igreja Matriz de Santo Amaro, construída em 1691 e reformada em 1852, adquirindo as feições atuais. Foto: autor desconhecido. Década de 1940 (?). Fonte: <a href="http://jaboataodosguararapes.blogspot.com.br">http://jaboataodosguararapes.blogspot.com.br</a>.

O nome Jaboatão é referência a uma árvore comum na região usada na fabricação de mastros e embarcações. Na cidade foi construída uma das principais igrejas de Pernambuco, a Igreja de Nossa Senhora dos Prazeres (tombada pelo Iphan), de meados do século XVII, em agradecimento à vitória luso-brasileira contra os holandeses.

Desde sua fundação até meados do século XX a região passou por modificações em sua paisagem. Da predominância do monocultivo de cana-de-açúcar, dos grandes engenhos de açúcar <sup>38</sup> com mão de obra escrava, passou a modernizar-se e urbanizar-se, concorrendo com a capital, Recife. A decadência do setor sucroalcooleiro e a evolução tecnológica fizeram surgir indústrias e fábricas que, desde a década de 1940, transformaram a paisagem da região, a arquitetura de seus prédios, os antigos traçados da cidade, os modos de vida, agora urbanos, e as dinâmicas econômicas. Na origem dessa modernidade está a ferrovia.

A estação ferroviária de Jaboatão foi inaugurada em 1885, como parte da Estrada de Ferro Central de Pernambuco – EFCP. A Linha Tronco Centro partia da cidade do Recife em direção à cidade de Caruaru e mais tarde penetrou no sertão pernambucano, transportando cargas e passageiros. A partir de 1975 o transporte de passageiros terminou em quase toda a linha, ficando restrito até a cidade de Jaboatão dos Guararapes.

Em um primeiro momento, a instalação da rede ferroviária possibilitou o aumento da população da região bem como o aumento do fluxo de pessoas e de mercadorias, promovendo maior dinâmica econômica. Esse processo elevou a importância de Jaboatão em relação às cidades do entorno, transformando-a em sede do distrito.

engenhos centrais da região chamava-se Fábrica União, de onde foi construída, no ano de 1898, uma ponte e uma estrada de ferro ligando a indústria à estação. Essa relação deu nome à antiga Rua da Fábrica União, à localidade do Alto da Fábrica da União e à Estrada de Ferro da Fábrica União. Exemplos de importantes engenhos são: São João Batista, Santo André, Santana, Velho, Socorro, Santo Amaro, Entre Rios, Duas Unas,

Palmeira Suassuna (VELOSO, 1982, p. 21-43).

<sup>&</sup>lt;sup>38</sup> Em 1746 o distrito de Jaboatão possuía 11 engenhos. Esse número passou a 66 no ano de 1857, empregando cerca de 1.500 escravos e 1.000 lavradores. Em 1894 existiam 55 engenhos, já nesse momento, a grande maioria movido a vapor, suplantando os engenhos antigos movidos a água ou tração animal. Um dos três principais

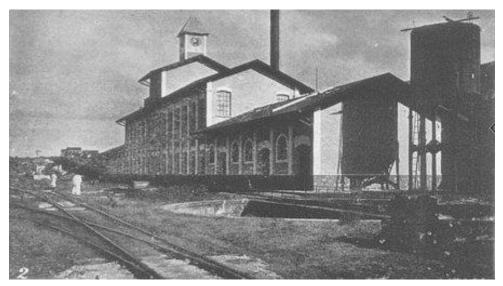


Ilustração III: Estação Ferroviária de Jaboatão dos Guararapes. Foto: autor desconhecido, Década de 1940 (?). Fonte: <a href="http://jaboataodosguararapes.blogspot.com.br">http://jaboataodosguararapes.blogspot.com.br</a>

Em um segundo momento, a partir de 1910, com a instalação das oficinas, logo atrás da estação ferroviária, a cidade atraiu grande contingente de ferroviários e de trabalhadores para a região, tornando-a o principal pólo ferroviário do Nordeste. Não somente foi instalada essa oficina, mas, anos depois, a GWBR centralizou sua sede e suas oficinas de reparos e manutenção nesse local. Na década de 1940, os galpões foram modernizados e as oficinas passaram a ocupar as medidas atuais, em uma área de 42.227 m². Segundo Veloso, "estas oficinas constituíam a única expressão de vitalidade econômica da cidade" (1982, p. 110).

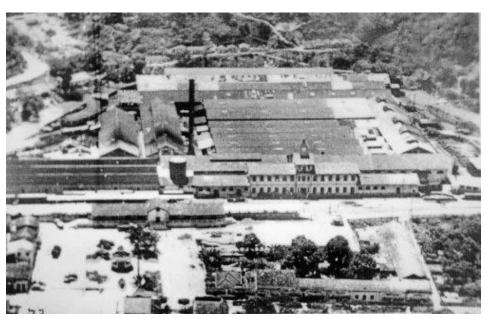


Ilustração IV: Vista aérea do complexo ferroviário de Jaboatão dos Guararapes. Veem-se a estação ferroviária, as oficinas e os prédios administrativos. À frente, a praça do coreto e os demais espaços, que foram posteriormente suprimidos. Foto: autor desconhecido. Ano de 1959. Fonte: <a href="http://jaboataodosguararapes.blogspot.com.br">http://jaboataodosguararapes.blogspot.com.br</a>.

Nesse momento as oficinas empregavam cerca de 1.500 trabalhadores envolvidos nas mais diversas atividades. Da instalação de uma estação passou-se à formação de um complexo ferroviário, com diversos galpões atendendo não só à parte de oficina de locomotivas e ao público da estação, mas que contava também com o conjunto operacional e administrativo, o centro de formação profissional (escola técnica da Rede) e a vila ferroviária.

O período de 1890 até 1930 apresentou a maior expansão da rede ferroviária em Pernambuco e, assim, dos elementos necessários e característicos ao seu funcionamento. Esse crescimento, e a subsequente complexificação da malha ferroviária, exigiu que a oficina de Jaboatão aumentasse sua capacidade de produção de peças para as locomotivas, sua principal atividade. Essa situação se agravou ou se intensificou no período da segunda guerra mundial, quando o ferro inglês deixou de ser importado. Esse aumento de trabalho fez de Jaboatão um local ferroviário por excelência, desde os anos de 1920 até 1970 (IPHAN, 2009).

Analisando-se a dimensão social, a presença dos ferroviários na cidade fez surgir um Clube Ferroviário, uma banda de ferroviários e escolas para ferroviários, meios de visibilidade social da classe. No plano político, a categoria dos ferroviários articulou greves desde a formação da primeira oficina, organizando inúmeras *paradas* até a década de 1950, passando por grande repressão durante o período varguista. Veloso informa que o primeiro movimento grevista na cidade aconteceu logo em 1893, organizado pelos ferroviários que reivindicavam aumento de salário. Quando as estradas de ferro passaram às mãos da GWBR houve outras duas grandes greves: uma geral também por melhorias salariais, em 1909; e a outra em 1913, somente nas oficinas, pela demissão de um chefe do setor da locomoção e pela readmissão de ferroviários demitidos (VELOSO, 1982, p. 125). Em diversos outros momentos ocorreram greves menores.

Assim, o apelido de "Moscouzinho" não se deveu somente à eleição de um prefeito comunista, mas a um histórico de lutas e movimentação trabalhista contra, primeiro, os patrões ingleses na época da GWBR e, após, contra o governo brasileiro e os superintendentes da RFFSA.

Da parte da técnica arquitetônica, e segundo o Inventário do Patrimônio Ferroviário de Pernambuco (2009), pode-se avaliar o complexo ferroviário de Jaboatão como:

O conjunto da estação e oficinas construídas com estruturas em ferro, semelhantes às encontradas no mercado de São José em Recife, adquire um alto valor arquitetônico, por ser um exemplar raro na Região Metropolitana do Recife. A antiga estação ferroviária possui telhado em duas águas com telha capa e canal, sustentados por estrutura em ferro; os beirais largos do

telhado pousam em mãos francesas, também em ferro, as empenas são adornadas por lambrequins; estende-se, ao longo da fachada, um peitoril vazado em alvenaria (IPHAN, 2009, s/p).

E sobre a ambiência, descreve o inventário supracitado que:

A área onde se encontram a estação e os galpões tem características planas e conserva, hoje, a mesma vocação de outrora. A antiga estação ferroviária encontra-se isolada na quadra e destaca-se no conjunto pela sua horizontalidade. Em frente à mesma, foi construída, na década de 1980, o terminal de passageiros do Metrorec, com características modernas, contrastando, e sufocando o edifício antigo, com uma plataforma em frente ao terminal (Ibid.).

O conjunto operacional e administrativo é composto, até hoje, por nove galpões, dois para a administração e sete para as oficinas, dispostos lado a lado, como também pelo escritório da oficina, duas caixas d'água, uma guarita, garagens de vagões, galpões para fundição e mecânica, que se caracterizam por terem grandes dimensões.

A esta grande ocupação territorial inclui-se a vila ferroviária, característica da administração inglesa para o controle dos trabalhadores. Em Jaboatão, quase 70 casas foram construídas, além daquelas destinadas para os cargos superiores, como as casas dos engenheiros ou o castelo do maquinista.

Assim, se uma estação ferroviária por si só define o desenho de uma cidade, visto que seu pátio ferroviário (local da movimentação das locomotivas) se configura como um vazio urbano ao qual a cidade se molda, no presente caso o complexo das oficinas de Jaboatão foi uma presença marcante no território e contribuiu da mesma maneira para a formação urbana e social da cidade.

Atualmente, a cidade de Jaboatão dos Guararapes é o resultado de processos de metropolização e urbanização "acelerado, difuso e heterogêneo das últimas décadas", segundo Resende e Miranda (1996). Para esses autores isso provocou:

Transformações vertiginosas no seu tecido; um crescimento urbano desordenado; segregação espacial; degradação ambiental e pobreza urbana entre os três núcleos históricos do município: o centro histórico (Jaboatão), Jaboatão dos Guararapes (Prazeres e Piedade - litoral) e Muribeca (1996, p. 1053).

Segundo os autores citados, todos os três centros possuem imóveis tombados em nível municipal e federal, sem que estas proteções se efetivem em seu entorno. No Centro Histórico existem três conjuntos isolados, delimitados em 1978 pelo Plano de Preservação dos Sítios Históricos (PPSH – RMR) e incorporados subsequentemente à legislação municipal: o

primeiro refere-se às igrejas de Santo Amaro e do Rosário, cercadas pelo casario antigo da cidade que sofre descaracterizações constantes; os outros dois compreendem a antiga estação ferroviária, suas oficinas e a vila ferroviária.

O interesse desses autores está restrito a essa área do Centro Histórico e às estruturas da RFFSA. Porém, é válido fazer menção às outras duas regiões. Em Piedade-Prazeres está localizado o Parque Nacional dos Guararapes composto pela Igreja de Nossa Senhora dos Prazeres (tombada em 1938 pelo Iphan) e pelo Campo de Batalha dos Montes dos Guararapes (igualmente tombado pelo Iphan, em 1961, e também pela Prefeitura Municipal, em 1979). O parque encontra-se ocupado por cerca de sete mil famílias de baixa renda. No litoral, na Praia de Piedade, encontra-se a Igreja de Nossa Senhora da Piedade (tombada pelo Iphan em 1979), cercada pela construção de prédios de grande volume, haja vista a falta de legislação ambiental. Em Muribeca estão as Igrejas de Nossa Senhora do Rosário e as ruínas da Igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Pretos, que até 1996 encontravam-se em processo de tombamento pela FUNDARPE, órgão de proteção estadual.

Cabe ressaltar que algumas medidas protetivas, como as zonas de proteção ambiental e a zona de proteção ao aeroporto, estavam sendo discutidas e implementadas na década de 1970. Hoje os parâmetros dessas proteções já foram modificados, e esses espaços são um campo de disputa política com influência do capital imobiliário local. Esse cenário contribui para o abandono dos espaços e para revitalizações, requalificações e restaurações levadas a cabo sem o devido acompanhamento técnico, o que acarreta alguma descaracterização.

A extinção da RFFSA, em 2007, é somente o resultado final de longo processo de desmantelamento e abandono sofrido pela ferrovia desde a década de 1970. Abandonado por décadas, o espaço ocupado pelo complexo ferroviário despertava grande interesse imobiliário mesmo não estando na rota de investimentos, concentrada no litoral.

O abandono dessa parte da cidade representa por isso uma possibilidade para que qualquer projeto para a área seja celebrado como requalificação. Nos últimos anos a histórica estação de Jaboatão foi implodida para dar espaço a uma moderna estação de trens urbanos, e em função de justificar a viabilidade viária do local seguem sendo demolidas outras partes do terreno da antiga RFFSA.

A permanência desse espaço na cidade possibilita o estudo e conhecimento sobre seus diversos momentos históricos, sua ocupação e evolução territorial e as características sociais e hábitos que impregnam seus caminhos urbanos. Não somente do complexo ferroviário de Jaboatão dos Guararapes emanam possibilidades de investigação sobre o passado e suas permanências, mas toda a região do centro histórico articula-se e possui

sentido histórico passível de agenciamento e cognição. Ou seja: adotar a perspectiva apontada pelo preciso termo de cidade-documento, segundo o qual a cidade é resultado da inter-relação de processos econômicos, políticos, sociais e culturais definidores da ocupação territorial e da produção de seu espaço urbano, permite explorar analiticamente essas possibilidades.



Ilustração V: Praça de Nossa do Rosário. Foto: autor desconhecido. Década de 1960. Fonte: <a href="http://jaboataodosguararapes.blogspot.com.br">http://jaboataodosguararapes.blogspot.com.br</a>

A cidade-documento, segundo Marcia Sant'Anna (1995), supera a noção anterior de cidade como um monumento artístico e que norteava a seleção até então de núcleos urbanos para proteção. O novo conceito surge com a renovação epistemológica em história sob a Nova História, a partir da década de 1980. Como documento, as cidades informam sobre os processos de ocupação territorial e de produção do espaço urbano porque concentram informações sociais, econômicas e culturais.

Nesse sentido, o valor histórico do complexo ferroviário de Jaboatão dos Guararapes pode ser mais amplamente identificado à luz do conceito, ao se partir da análise, juntamente com outros elementos, da formação e ocupação do centro antigo da cidade; principalmente, levando em conta que, durante um longo período de tempo, os ferroviários que ali trabalhavam também participavam ativamente na formação da cidade.



Ilustração VI: Vista aérea da cidade de Jaboatão dos Guararapes. Na foto, abaixo e à esq., parte do complexo ferroviário e à dir. a praça da estação; acima, a Pç. de Nossa Senhora do Rosário e à direita, no topo, a igreja matriz. Foto: autor desconhecido. Década de 1950. Fonte: Veloso, 1982.

### 3.3 Passado-passado: Um trem de histórias e a memória ferroviária segundo seus agentes

Como referido no capítulo anterior, no livro *Um Trem de Histórias* a metodologia aplicada foi um híbrido entre a História Oral de Vida e a História Oral Temática, esta última empregada para os aspectos da ferrovia.

Infelizmente, não temos registro do entendimento que o Museu da Pessoa possui da perspectiva sociológica da metodologia aplicada ao trabalho. Tal definição seria importante, pois saberíamos principalmente sobre o objetivo do trabalho para além da coleta de histórias de vida de ferroviários em Pernambuco configuradas como uma ação de preservação da memória ferroviária.

As entrevistas do trabalho *Um Trem de Histórias* foram construídas seguindo um roteiro básico que se repete com todos os entrevistados: inicia-se pela história do narrador desde aquilo que se lembrava sobre os avôs e sobre os pais – local de nascimento, as atividades de trabalho dos familiares mais antigos, principalmente se houve familiares ferroviários; em seguida, formulam-se questões sobre a infância e sobre a adolescência do entrevistado – local de nascimento, primeiras recordações, brincadeiras, recordações sobre a escola, sobre os amigos, sobre a alimentação e qualquer tipo de envolvimento com a ferrovia; na parte referente à adolescência, há a ênfase nos estudos e no trabalho que os jovens faziam e, na maioria dos relatos, no período de treinamento na Escola Ferroviária Benvenuto Lubambo, em Jaboatão dos Guararapes, o principal meio de entrada para a RFFSA. Desse momento em diante iniciavam diversas questões sobre o fazer ferroviário específico de quem

relatava, questões sobre todos os locais por onde passou, sobre as paisagens, sobre a importância da ferrovia e sobre a privatização da Rede; ao final, questões sobre a família constituída, sobre a importância do trabalho na ferrovia para a própria vida e sobre a importância da pesquisa que ora se realizava.

Esse encadeamento cronológico e mais o fato da publicação ser simples transcrição possuem valor ao registrar essas histórias de vida. Por outro lado, pressupõe uma neutralidade que não existe nem por parte do pesquisador, nem por parte dor entrevistado e nem da instituição que contratou seu serviço. De certa maneira, o conjunto da obra das entrevistas reafirma a concepção do Iphan/PE sobre a memória ferroviária . Assim, se por um lado os entrevistados reafirmam a necessidade de preservação do patrimônio ferroviário, por outro lado não participam dos arranjos para o termo de cessão, como se a preservação do bem imóvel ferroviário preservasse a memória ferroviária individual que possuem.

A seguir, tratamos dessas entrevistas coletadas pelo Museu da Pessoa, com as quais realizamos uma análise textual. Expressamos, primeiro, nossa perspectiva sobre a metodologia que adotamos, pois a lente através da qual avaliamos essas entrevistas reflete na análise que delas fizemos.

Inscritas dentro da metodologia de História Oral, cremos que as realidades apreendidas não devem ser percebidas somente como dados factuais, mas devem servir para a compreensão dos universos sociais e culturais envolvidos. No caso, do universo ferroviário e daquilo que, possivelmente, a Lei 11.483/2007 chamou de memória ferroviária.

Investigamos a transcrição realizada pelo Museu da Pessoa na perspectiva de que a História Oral permite realizar a intermediação entre a micro e a macro-história. Buscando estabelecer pontes entre a história contada e as realidades políticas, econômicas e sociais em que o sujeito está inserido. Tal perspectiva segue a mesma de Lang, para quem a História Oral de uma coletividade permite reconstruir a trajetória de um grupo social:

O indivíduo que conta sua história, ou dá seu relato de vida, não constitui, ele próprio, o objeto de estudo; constitui o relato a matéria-prima para o conhecimento sociológico que busca, através do indivíduo e da realidade por ele vivida, apreender as relações sociais em que se insere em sua dinâmica (LANG, 1996, p. 36).

De maneira semelhante, Olga von Simson se preocupa com a reconstrução de aspectos histórico-sociológicos:

Captar e entender as visões de mundo, aspirações e utopias elaboradas por diferentes estratos ou grupos sociais neles envolvidos e os mecanismos de veiculação das mesmas, primeiramente entre os membros do próprio grupo estudado e depois, alargando seu raio de influência, para atingir outros agrupamentos da sociedade (SIMSON, 1996, p.83).

Estas preocupações orientaram a análise das entrevistas e do conjunto das entrevistas da obra em tela.

Nosso processo de análise utilizou a proposta da Análise Textual Discursiva – ATD (MORAES, 2007), e a criação de *metatextos*. Esta é uma metodologia qualitativa para análise de dados e de informações que tem como objetivo compreender fenômenos e discursos produzidos.

O percurso metodológico para análise do corpus documental possui três momentos: a desconstrução das entrevistas, denominada de *unitarização*; seguida pela *categorização*, de estabelecimento de relações entre os elementos unitários; por fim, a comunicação e validação do 'novo emergente' surgido como *metatexto*. Processo este realizado em cada entrevista e entre as categorias surgidas. Para tanto, criam-se unidades de análise, ou de significado, que são articuladores dentro do texto, e entre todos os textos, separando e unificando estes elementos articuladores que ao final são o metatexto. De acordo com Moraes (2007, p. 32):

A análise textual discursiva visa à construção de metatextos analíticos que expressem os sentidos lidos num conjunto de textos, cuja estrutura textual é construída por meio das categorias e subcategorias resultantes da análise. São constituídos de descrição e interpretação. [...] Alguns textos serão mais descritivos, mantendo-se mais próximos do 'corpus' analisado. Outros serão mais interpretativos, pretendendo um afastamento maior do material original num sentido de abstração e teorização mais aprofundado.

Foi desta maneira que pudemos criar as dimensões a seguir analisadas. Atentamos para o fato de que o metatexto não é a própria fala de quem narra, embora sua criação pressuponha respeito ao que foi dito. Assim, as dimensões apresentadas em seguida trazem falas particulares dos entrevistados e articuladas em seu contexto, retomando aquela perspectiva anteriormente descrita de que o resultado da História Oral deve integrar suas características micro-históricas com as macro-históricas, mostrando o indivíduo inserido em estruturas econômico-sociais mais amplas.

Antes de passar às dimensões, mostramos o universo das entrevistas do *Um Trem de Histórias*. O projeto transcreveu, em cinco volumes, 30 entrevistas realizadas em Pernambuco durante o ano de 2010. Deste total, três eram de superintendentes da RFFSA e outros três de especialistas no tema da ferrovia. Os demais entrevistados desenvolveram diversos trabalhos

na Rede, seja na parte administrativa, nas estações, na linha ou nas oficinas<sup>39</sup>. Muitas vezes progredindo de funções com o passar dos anos. Ou seja, estão contemplados os trabalhos de base, como também os de maior importância na hierarquia da RFFSA.

Todos os ferroviários trabalharam durante toda a vida na RFFSA. Assim, os idosos possuem maior qualidade e quantidade de informações <sup>40</sup>. Ao contrário, os mais jovens, os que entraram na RFFSA a partir da década de 1970, trabalharam quase que exclusivamente em departamentos administrativos ou dentro do que havia restado das oficinas ferroviárias. Cumpre ressaltar que o sentimento de perda narrado com mais vigor acontece entre os mais jovens. Nesse caso, o distanciamento do tempo e das funções dos antigos ferroviários parece ter arrefecido suas memórias e sua afetividade à ferrovia.

Observou-se que a idade com que os ferroviários iniciavam o trabalho na RFFSA aumentou na medida em que vigorou legislação para essa regulação. Os entrevistados que ingressaram na década de 1930 possuíam entre 13 e 16 anos e, no geral, trabalharam na RFFSA por cerca de 40 anos. Já aqueles que ingressam a partir da década de 1970 trabalharam na Rede por cerca de 15 anos.

Dentre as informações específicas que compõem o que queremos compreender, comumente entendido como memória ferroviária, nosso procedimento de análise das narrativas orais identificou a existência de categorias, chamadas aqui de dimensões: dimensão social; dimensão da técnica e da formação profissional; dimensão de paisagem – não somente a formação e desenho urbano, mas das paisagens do meio-ambiente visto nos percursos do trem –; e a dimensão relacionada àqueles temas que se referem, então, ao sentido da vida que é inseparável do trabalho ferroviário.

## a) Dimensão Social

A referência à ferrovia aparece desde as recordações da infância, pois muitos tiveram familiares ferroviários. No longo percurso histórico do início da ferrovia em Pernambuco até os anos iniciais da RFFSA, constata-se, na fala dos ferroviários, as dificuldades econômicas das famílias e o trabalho árduo na ferrovia, ainda que esse último representasse a oportunidade de um trabalho prolongado. No geral, os trabalhadores ferroviários entrevistados

<sup>&</sup>lt;sup>39</sup> Entre outras categorias, foram citados os trabalhos de: telégrafo, segurança ferroviário, auxiliar de estação, praticante, mecânico em diversas áreas, serralheiro, eletricista, foguista, bilheteiro, soldador, fresador (geralmente iniciavam o trabalho na ferrovia como corredores de linha, auxiliares de limpeza, entre outros); por outro lado, alguns entrevistados foram maquinistas, engenheiros, arquitetos e chefes de estação, funções hierarquicamente superiores na RFFSA.

<sup>40</sup> Nascidos por décadas: 1920: 03; 1930: 14; 1940: 03; 1950: 06; 1960: 03; 1970: 01.

provinham das categorias sociais mais baixas, oriundos de numerosas famílias com baixo ou nenhum nível escolar. Era comum os trabalhadores não possuírem o colegial completo e iniciarem o trabalho ainda na juventude como *praticantes* ou como *aprendizes* nas estações, geralmente na *operação do telégrafo*.

São frequentes os relatos que falam sobre as histórias contadas pelos mais velhos e que datam do início do século XX, época dos *ingleses* da empresa *Great Western Brazil Rail Company* que recrutavam trabalhadores de boa aparência nas ruas para trabalharem nas ferrovias.

Um dos elementos que desenham o quadro deste passado são as relações sociais estabelecidas entre os ferroviários e a população local das cidades do trajeto do trem. O escambo de mercadorias era uma prática comum nestas ocasiões, quando eram trocadas a água do *tender* ou a madeira para a lenha por produtos da economia familiar como ovos, galinhas, entre outros. No sertão, depois que a locomotiva chegou, após a década de 1940, os ferroviários se recordam da seca e da miséria das paisagens. O trem possuía um carro pipa que levava água para os *filhos da seca*.

Outro foco das recordações recai sobre as vilas ferroviárias ocupadas pelos funcionários da Rede. Ordem estabelecida pelos ingleses, nessas vilas o estabelecimento de relações sociais moldou situações cotidianas até hoje recordadas pelos ferroviários. Nelas, percebem-se os espaços demarcados: as casas dos engenheiros ou de funcionários graduados localizavam-se em locais mais altos do que o geral, além de serem arquitetonicamente mais elaboradas; as casas dos trabalhadores ficavam próximas, ou coladas umas às outras, e possuíam arquitetura simples, geralmente à beira da linha do trem.

O crescimento urbano e a importância da ferrovia como um elemento moderno na vida cotidiana nivelou a categoria dos ferroviários com outras categorias sociais importantes. As autoridades na cidade eram o prefeito, o juiz, o delegado, o dono do cartório, o padre e, então, o chefe da estação que era tido como um formador de opinião da época.

Além disso, a categoria possuía grande visibilidade social. As festas promovidas pelos clubes ferroviários concorriam com os demais clubes da cidade. Animadas por suas respectivas bandas ferroviárias, eram festas comunitárias que aglutinavam diversos grupos sociais.



Ilustração VII: Acima: Banda Musical Ferroviária de Jaboatão dos Guararapes. Foto: autor desconhecido, s/d. Ilustração VIII: Ao lado: Centro Social localizado ao lado da praça da estação de Jaboatão dos Guararapes. Foto: autor desconhecido, s/d. Fonte: Acervo RFFSA/Inventariança RFFSA.



Da mesma maneira, os campeonatos de futebol dos ferroviários chamavam a atenção. Envolviam equipes por setores das oficinas e por cidades; como por exemplo, a Associação Atlética, que se transformou no Clube Ferroviário, um time respeitado e que disputava o campeonato regional pernambucano de futebol. Futebolistas de destaque eram chamados a jogar por algum time profissional da Rede e, assim, passavam também a ser funcionários.



Ilustração IX: Recuperação Esporte Clube. Time de futebol da área da recuperação de locomotivas de Cinco Pontas. Foto: autor desconhecido, s/d. Fonte: Acervo RFFSA/Inventariança RFFSA.

Inicialmente pensada como políticas de controle social por parte dos ingleses, as vilas ferroviárias, os clubes e associações, as atividades esportivas, a escola técnica, o trabalho, ou seja, as formas de concentração de ferroviários que permitiam este controle geraram um ambiente de hábitos e costumes muito específicos. A ferrovia, desta maneira, no âmbito social, transformou disciplinas impostas em hábitos sociais que perduraram até a extinção da RFFSA.

### b. Dimensão Técnica

Dentre as dimensões identificadas, aquelas envolvidas com a técnica são as que possuem maior densidade nos relatos dos ferroviários. Nem todas as funções foram mencionadas nas entrevistas pelo fato de que muitos ferroviários deveriam ser entrevistados para dar conta do universo de tarefas demandadas para a gestão, manutenção e supervisão da ferrovia.

Localizados em um momento específico da evolução tecnológica proporcionado pela revolução industrial - da qual o Brasil foi país importador de peças e equipamentos -, as técnicas, fazeres e saberes dos ofícios ferroviários acompanharam o desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura ferroviária.

A dimensão da técnica envolve o organograma estrutural da Rede, com suas chefias e funções, até o trabalho sobre os trilhos, passando pela manutenção dos trens e locomotivas. Na Rede Ferroviária havia dois setores: um na área de Planejamento; e o outro na área da Via Permanente, também chamado de Engenharia da Via Permanente. Este segundo, por ser mais destacado nas narrativas orais, será aquele contemplado na pesquisa.

Nesse meio, não é possível falar da ferrovia em Pernambuco sem falar das oficinas ferroviárias de Edgar Werneck e de Jaboatão dos Guararapes. Não somente porque eram os locais onde se faziam os pequenos reparos e os reparos pesados, além da construção de peças, mas porque eram as oficinas-escola da Rede e onde havia grande concentração de ferroviários desde o início do século XX.

Os relatos fornecidos pelos ferroviários que trabalhavam em funções fora das oficinas demonstram maior riqueza ao evocarem as imagens que dizem respeito a paisagens, à vida das estações, aos percalços da vida à beira da linha do trem. Por outro lado, o ferroviário das oficinas conhecia a técnica mecânica necessária para o ofício.

Dentre as funções exercidas fora das oficinas, uma foi bastante citada: a de telégrafo. Geralmente, era por ela que os jovens iniciavam seu trabalho na ferrovia, ainda garotos, entre 13 e 16 anos, que acompanhavam através da observação os mistérios do código Morse, como afirmado por vários entrevistados, que os técnicos telégrafos recebiam e enviavam através de uma pequena caixa. Dentre os principais acontecimentos relatados sobre essa função, estavam os avisos sobre acidentes na linha, pedidos de auxílios diversos, comunicação telegráfica e o período de trabalho dobrado na época da safra da cana de açúcar, geralmente o momento de contratação e teste dos futuros funcionários da Rede.

Outra profissão que era porta de entrada para ser trabalhador da Rede era o de limpador, responsável pelas rodas das máquinas da locomotiva e do abastecimento de lenha para as locomotivas. Ou, também, a função de foguista, que consistia em alimentar com lenha, na quentura da boca da fornalha, a locomotiva. A precariedade e insalubridade dos serviços oferecidos para quem entrava para o trabalho na ferrovia são patentes. Além das duas citadas, há o corredor de linha, que percorria, a pé, um trecho de 15 km, verificando a existência de defeitos no trilho ou se havia qualquer tipo de obstáculo, como um animal morto. Sua função era, então, sinalizar para as locomotivas para evitar acidentes. Neste aspecto também entrava a questão dos cabos de comunicação. A Rede Ferroviária tinha preferência na instalação destes cabos, que eram vistoriados a pé por um trabalhador chamado de guarda-fio, muito similar ao corredor de linha. Outro serviço, realizado pelo cossaco de linha, era limpar as ervas-daninhas de um trecho de 15 km. A capina química dispensou esses trabalhadores do fardo de limparem, à mão, todo o percurso dos trilhos dos trens. Em seus momentos iniciais, a capina química para ser realizada com sucesso dependia de um uso medido e correto em suas proporções. Muitas vezes ocorreram casos de intoxicação de pessoas e de contaminação das lavouras que ficavam na beira da estrada.



Ilustração X: Construção de trilho. Foto: autor desconhecido, s/d.. Fonte: Acervo RFFSA/Inventariança RFFSA.

No aspecto gerencial, cada linha possuía um controlador, responsável pelo fardamento, pela disciplina, pelas punições, licença médica, entre outros aspectos relacionados a seus subordinados. As turmas de linha eram compostas de mestres, de feitores e de trabalhadores, em média 15 trabalhadores por turma. Ficavam com a obrigação de cuidar de um trecho de 80 km, em média.



Ilustração XI: Turma de trabalhadores com mestre de linha. Foto: autor desconhecido, s/d. Fonte: Acervo RFFSA/Inventariança RFFSA.

Os relatos deixam claro que existia uma divisão entre aqueles que eram "do escritório", aqueles que eram "da linha" e os trabalhadores das oficinas. Cada entrevistado analisou sua própria função para a Rede como um todo. No geral, o ambiente de trabalho e os colegas de profissão foram exaltados quando mencionado o momento da extinção.

Porém, há que se fazer a distinção entre os relatos de um engenheiro e de um trabalhador de linha, por exemplo, no que concerne a essa questão do ambiente de trabalho e das recordações que celebram a vida na ferrovia e se referem aos momentos da extinção da Rede. Isso pode ser explicado pelos desdobramentos subsequentes: os trabalhadores ferroviários das camadas superiores da hierarquia da RFFSA foram mantidos em seus serviços pelas operadoras, após a privatização; fato que não contemplou os níveis inferiores da hierarquia.



Ilustração XII: Chefia e trabalhadores ferroviários. Provavelmente à época da Great Western. Foto: autor desconhecido, s/d. Fonte: Acervo RFFSA/Inventariança RFFSA.

## c. Dimensão de Paisagem

Essa dimensão se refere tanto ao seu entendimento pelo senso-comum, de meioambiente, quanto à paisagem do meio urbano. A formação e adensamento dos núcleos urbanos, ou mesmo a gênese das cidades do interior, obedeceu à formação espacial consolidada pela estrutura do pátio ferroviário e do espaço por ela ocupado. Esse espaço, necessário para as manobras das locomotivas e de seus vagões, se caracterizou por um grande vazio urbano ao qual a dinâmica de crescimento dessas cidades acabou por obedecer.



Ilustração XIII: Estação Central do Recife. Foto: autor desconhecido, década de 1940 (?). Fonte: Acervo RFFSA/Inventariança RFFSA.

Era a necessidade logística que fazia aparecer *estações no meio do nada*. Os motivos, estratégicos, estavam relacionados com o abastecimento de água, com o ponto de cruzamento de linhas, o abastecimento de combustível, os grandes carregamentos de produtos agrícolas, ou qualquer outro motivo que demandasse maior estrutura. Em cada um destes casos era necessário instalar uma casa para o chefe da estação com um espaço para o telégrafo, ou uma casa de maquinista, fosse o caso da estação estar a muitos quilômetros da última parada.

A presença da ferrovia influenciou o desenho de cidades, e seu trajeto determinou a ocupação territorial de Pernambuco. Vê-se essa situação claramente na Linha Tronco Centro – LTC e nas cidades que se desenvolveram à sua margem, contemplando um dos objetivos do plano ferroviário, que era o de justamente fixar a população no sertão pernambucano. Ocorreu uma intervenção na paisagem urbana e também na paisagem do meio-ambiente das regiões pernambucanas, pois esse transporte acabou por instalar e desenvolver indústrias e plantações, cumprindo também seu objetivo econômico.

Os relatos sobre as paisagens nas entrevistas dão conta de uma realidade que não pode ser deixada de lado na compreensão do significado das ferrovias. Referiram-se à região nordeste como um todo, sendo comum, nesses relatos, que estabelecessem distinções geográficas e ambientais e, só a partir de então, localizarem-nas por municípios e por estados.

Em Pernambuco, as regiões estavam divididas de acordo com as linhas-tronco. Assim, a Linha Tronco Sul – LTS e a Linha Tronco Norte – LTN perfaziam a zona da mata; já a Linha Tronco Centro percorria desde a zona da mata, passando pelo agreste até o sertão.

Predomina no trecho percorrido pela LTS uma paisagem característica da monocultura de cana de açúcar, com a presença de usinas e de engenhos. O trilho passava muito próximo e também por dentro dos canaviais, onde, segundo os relatos, se podia sentir o cheiro do álcool e do açúcar.

No trecho correspondente à LTC, há uma matização do cenário do agreste com o cenário do sertão. A mudança das matas verdejantes para o agreste e uma vegetação menos densa oferecem também uma leitura dos demais aspectos socioeconômicos das regiões. Os animais, frutas e grãos mudam quando se adentra na sequidão e pobreza do sertão.

O trecho da LTN era o mais curto, e por isso a distância entre as cidades era menor, fazendo com que o trem realizasse muitas paradas. O cenário da zona da mata se mescla com a passagem de diversas cidades, e o comércio das estações era mais intenso. Esta linha, enquanto ainda funcionou, circulava a zona da mata, indo de Natal, passando pelo ramal da Paraíba, até o Ceará, tendo características ambientais semelhantes às da LTC.

Marcantes nos lugares onde existiram, os hortos florestais da RFFSA serviram de matéria prima para os dormentes. Décadas antes, a ferrovia extraia da mata atlântica exemplares nativos para a queima como combustível nas locomotivas Maria-Fumaça. Somente na época da ditadura militar fez-se lei que impedia o corte de árvores nativas, quando se iniciou a política de produção desses hortos florestais.



Ilustração XIV: Derrubada de horto florestal. Foto: autor desconhecido, s/d. Fonte: Acervo RFFSA/Inventariança RFFSA.

Indissociáveis das paisagens eram as estações, a grande referência segundo os entrevistados. Se os trens representavam no passado uma abertura para o mundo, era para as estações que as pessoas acorriam quando eles chegavam, ou porque traziam notícias, ou encomendas ou pessoas. Este aspecto emocional é também indissociável da experiência dos ferroviários que, segundo seus relatos, eram sabedores do que representava para as pessoas das comunidades, o seu trabalho.



Ilustração XV: Chegada de trem na cidade de Palmares (?). Foto: autor desconhecido. s/d. Fonte: Acervo

### d. O sentido da vida ferroviária

O sucateamento da ferrovia, seu abandono e seu fim são tidos pelos ferroviários como equívocos de escolha do governo. Nos momentos antecedentes à privatização da Rede, alguns benefícios salariais foram sendo cortados, dentre eles, o *ticket* alimentação e o auxílio creche que era descontado no contracheque dos trabalhadores. Essa relação feita entre o antes e o depois da privatização e extinção da rede ferroviária ressalta um detalhe importante: a ferrovia foi elemento central na reprodução da vida de seus trabalhadores. Seu patrimônio pessoal resultou disso; a vida era a ferrovia, a ferrovia permitiu a vida.

Antes do abandono ao qual foi relegada a ferrovia, o paulatino fim do transporte de passageiros e a manutenção precária dos trens de carga são marcas na memória dos antigos ferroviários. Enquanto a ferrovia transportou passageiros, ela foi um elemento do tecido urbano, ela fez parte da vida cotidiana da população.

O sentido da ferrovia para os trabalhadores menos qualificados esteve relacionado com uma imagem do tipo "foi de onde tirei o meu pão". Essa imagem da ferrovia transpareceu no conjunto das narrativas e aparece como aquilo que possibilitou a reprodução da vida, a moradia e o sustento da família.

A vida ferroviária que muitas vezes se iniciou já na infância, quando os futuros ferroviários observavam os passos do avô e/ou do pai, motivaram suas escolhas e os instigaram a entrar na Rede; segundo muitos, a "faculdade da vida". A sentença resume a experiência de vida proporcionada pelo trabalho ferroviário.

Essas dimensões apresentadas acima foram percebidas nas falas dos entrevistados. Elas demonstram que o hábito do trabalho na ferrovia e o cotidiano das funções e dos percursos no trilho do trem são o conteúdo dessas memórias individuais. A sociabilidade que existia foi um forte fator de coesão dos grupos de ferroviários e assim suas memórias individuais se apoiam e constituem diferentes tipos de memórias sociais no âmbito dos trabalhadores da ferrovia.

Por outro lado, também se podem inferir das dimensões momentos específicos da história do trabalho ferroviário, da sociedade, das cidades por onde a ferrovia passava, das paisagens etc.

Apesar de superada pela evolução tecnológica, a ferrovia marcou profundamente a sociedade e a economia das regiões, e os trabalhadores ferroviários foram ao mesmo tempo importantes no processo de modernização do país. Como memória de uma categoria de trabalhadores cujo saber e fazer foram superados, tanto as narrativas presentes no *Um trem de histórias* como em qualquer outro trabalho de história oral a ser realizado, seja em Pernambuco ou em outros estados, mostrarão que os ofícios exigidos pelo funcionamento da ferrovia e a sociabilidade entre os ferroviários geraram determinados tipos de memórias individuais e sociais.

Tendo em mente as dimensões mais amplas apresentadas, a seguir focamos a análise no complexo ferroviário da cidade de Jaboatão dos Guararapes. A partir da análise de nossas fontes, pretendemos isolar uma vez mais memórias individuais e sociais desse local em oposição à existência de uma memória ferroviária.

# 3.4 As oficinas de Jaboatão dos Guararapes: "o coração da Rede"

Em diversos momentos ao longo do Mestrado Profissional realizamos visitas técnicas à cidade e às oficinas de Jaboatão dos Guararapes, travando contato com a comunidade que circunda o bem.

Porém, foi durante os meses de abril e maio de 2013 que o campo se desenhou. Foram realizadas 12 visitas de campo à cidade, embora não tenha sido possível realizar

entrevistas. A ideia inicial era trabalhar com a metodologia de historia oral temática (ALBERTI, 2005) com foco na relação dos antigos ferroviários e de moradores com o bem em questão.

No centro antigo da cidade, no local da antiga estação implodida, está a estação do metrô; logo atrás, as oficinas; em frente, uma praça onde todos os dias alguns aposentados jogam dominó no coreto; cerca de trezentos metros à frente está a Praça de Nossa Senhora do Rosário. Ali, dezenas, quase uma centena de senhores idosos, se reúnem todas as manhãs, em toda a sua extensão.



Ilustração XVI: Marcado em **vermelho**, o complexo ferroviário de Jaboatão dos Guararapes; em **amarelo**, A Praça de Nossa Senhora do Rosário; e em **azul**, a Igreja Matriz de Santo Amaro. Todos representando o núcleo histórico de formação da cidade.

Na primeira visita de campo essa visão foi, para a pesquisa e o pesquisador, a garantia de um campo rico de entrevistados. Com o passar do tempo essa visão se dissolveu. Aqueles senhores eram somente aposentados de qualquer ofício. Não havia, na maioria dos dias usados para a pesquisa de campo, quase nenhum ferroviário presente. E eles não se reuniam em nenhum outro lugar. Então, para onde haviam ido? Nessa nova configuração, havia de se refazer a estratégia de pesquisa, ou, por outro lado, compreender a riqueza desse fato: a cidade já não era mais a "cidade dos ferroviários".

Compreender essa situação somente foi possível após conversar com um *fiteiro* da praça (um vendedor com uma banca de bens alimentícios genéricos). Ao apresentar-me, perguntei a ele sobre ferroviários, se aqueles senhores eram ferroviários. A praça estava cheia de senhores idosos. Ele olhou ao redor e disse que, salvo engano, nenhum daqueles havia sido ferroviário.

Por outro lado, se não estavam ali os antigos ferroviários, estava ali gente idosa, antiga, que vivenciou a cidade ao longo das décadas. Mas a desconfiança com o gravador, o motivo da pesquisa sobre um bem abandonado e meu sotaque de 'estrangeiro' impossibilitaram qualquer processo de recolhimento formal de entrevistas.

A partir deste ponto, a análise focou a cidade de Jaboatão dos Guararapes e baseouse em observações e informações colhidas em campo, nas narrativas que trataram especificamente sobre o bem em tela apresentadas pelo *Um trem de histórias* e na autobiografia escrita por um antigo ferroviário, professor da escola técnica, Napoleão de Oliveira (s/d).

Cumpre frisar alguns aspectos importantes sobre a relação que existiu entre a pesquisa de campo e as narrativas das fontes de pesquisa. Como ressaltado anteriormente, existem duas divisões claras a respeito das narrativas referentes ao complexo ferroviário de Jaboatão dos Guararapes: os relatos são distintos entre os "de cima" e os "de baixo" na hierarquia da RFFSA; e dentre os entrevistados para o *Um Trem de Histórias*, há uma distância temporal grande entre os ferroviários mais antigos (que entraram na RFFSA por volta da década de 1930) e os mais novos (que entram na Rede após a metade da década de 1970). Esses últimos possuem um relato genérico sobre situações concretas. Por exemplo, a diferença entre quem participou das festas no clube social ferroviário e de quem, através de relatos, ouviu falar delas. Ou então, dos trabalhadores que por décadas conviveram no ambiente das oficinas e daqueles que iniciam o trabalho na RFFSA já no período de sucateamento das oficinas ferroviárias.

A dinâmica de campo foi basicamente a mesma durante o período de pesquisa: conversas com pessoas que estavam nas duas praças do centro histórico. Como já escrito, nesses dois locais centrais concentravam-se dezenas de aposentados que, imaginava-se, foram ferroviários; em determinado momento, contudo, percebeu-se serem somente aposentados de diversas áreas. Seus relatos sobre a cidade do passado e sobre a participação dos ferroviários nela recaíam, mormente, sobre as mudanças ocorridas nesse espaço central, relativas ao aumento do tráfego de veículos, destruição de prédios antigos, perda de referências espaciais antigos. A visibilidade dos ferroviários na cidade aparecia com certo consenso quando se referiam ao complexo das oficinas ferroviárias, cujo paulatino abandono foi associado à perda de relevância da categoria. Dessa forma, se a cidade de Jaboatão era uma cidade de ferroviários na década de 1930, sem dúvida havia perdido esse *status* mesmo antes da desativação das oficinas por volta da década de 1980.

Por outro lado, as conversas com pessoas mais jovens, moradores da cidade, apontaram para o fato de que haviam escutado, de alguma maneira, que Jaboatão havia sido uma cidade cuja importância em grande parte era herança das oficinas na cidade. Porém, atualmente abandonado, o espaço é visto de forma negativa por essas pessoas.

Percebeu-se haver uma oscilação na maneira como foi relatado esse passado ferroviário, o qual variava na ênfase ao tom ufanista. De certa maneira, poucos foram os casos que desdenharam a importância da ferrovia e dos ferroviários para a cidade. Porém, por outro lado, no geral, as pessoas tenderam a dar pouca importância para a preservação do complexo das oficinas, visto que a atividade para a qual sempre funcionou não era mais necessária e nem mesmo a ferrovia existia. Essa constatação partiu tanto de moradores antigos como de pessoas jovens. Dentre os primeiros, pode ser notada a nostalgia de algo que poderia ter sido, mas que já não é. Isso incide em suas visões sobre a preservação ou não do espaço das oficinas para a cidade. Para os segundos, a preservação daquele espaço é somente relevante se ele deixar de ser um local abandonado, não parecendo importar, de fato, se sua preservação seria cultural ou por qualquer outro uso que pretenda atender à modernização do centro antigo da cidade.

Deve-se levar em consideração essa separação entre aqueles que vivenciaram a cidade no auge do funcionamento das oficinas e do trânsito de ferroviários na cidade e aqueles que possuem somente uma experiência visual das estruturas físicas daquele espaço e que participaram dessa experiência apenas por ouvirem relatos alheios. Ainda que os relatos das fontes apresentem determinado olhar sobre o passado e apresentem uma memória individual provocada por um projeto que pretendia justamente resgatar certa memória ferroviária, segundo a intenção do Iphan/PE (Um trem de Histórias), eles se mostram importantes para este trabalho, porque complementam, com a observação em campo, a construção intelectual que busca problematizar a categoria de memória ferroviária como um dispositivo de patrimonialização.

Vimos que a cidade narrada cresceu exponencialmente, e a parte antiga perdeu centralidade. Com os recursos públicos empregados maciçamente na parte nova (o litoral), o centro histórico, em cerca de duas ou três décadas, viu a degradação de seus prédios e uma reurbanização caótica. Esse horizonte esteve presente nos relatos.

Quando mencionado por pessoas que trabalharam nas oficinas de Jaboatão, o passado da cidade é recordado como um tempo em que tudo era melhor, até porque a ferrovia funcionava. O trecho a seguir revela o olhar sobre aquele período, segundo o funcionário da Associação dos Ferroviários do Nordeste, Marcos Antônio Gomes:

Então, um lugar tradicionalmente com o coreto, a praça, a estação. À noite, as pessoas passeavam, viam o trem chegar, o apito, as famílias aguardando as outras. A arquitetura bem semelhante a todas as outras que nós encontramos. A plataforma de desembarque, a sala do chefe, os sinos pendurados, horário, os quepes, o apito, a bandeirinha, as boas imagens, né? (Museu da Pessoa, 2010, p. 62, v. 01).

No orgulho de que estão carregados os relatos transparece o sentimento de que o ferroviário das oficinas era, dentro da classe dos ferroviários, alguém imprescindível devido ao caráter de seu trabalho. A produção de peças e a manutenção das locomotivas possibilitavam que a ferrovia funcionasse. Essa consciência entre os ferroviários alimentou o discurso de que foi uma classe de grande influência. Segundo o mesmo entrevistado:

Ser ferroviário naquela época, na década de 1970, principalmente, ainda era uma coisa chamada 'ser elitizado', ser uma classe bonita. O ferroviário foi extremamente isso em Jaboatão dos Guararapes, ele movimentava o comércio. O comércio esperava o dia do pagamento do ferroviário. Pesquisa política era feita em cima dele, aquilo que o ferroviário dizia: 'Olha, acho que vai ganhar fulano'. Era isso que se seguia. A classe tinha um poder muito grande porque a cidade não era essa coisa macro (Ibid., p. 61).

Não por acaso em Jaboatão se mantém até os dias de hoje a Associação dos Ferroviários do Nordeste, como também, até pouco tempo existia o Clube Social Ferroviário na cidade. Antigamente, suas festas concorriam com os grandes clubes existentes. E, nesse contexto social, a Banda Ferroviária <sup>41</sup>, composta por ferroviários das oficinas, formava os músicos que tocavam em inúmeros clubes e festas sociais, até que encerrou suas atividades na década de 1980. Esse ambiente é narrado pelo serralheiro Amauri da Silva Medeiros, antigo ferroviário das oficinas:

Todo domingo havia retreta. Jaboatão era muito divertida, era retreta, eram aquelas moças, aqueles rapazes, principalmente os ferroviários. Antigamente, eram operários, como eu lhe disse, porque no tempo que eu entrei na Rede, era *Great Western*. Ali, eram operários, então, os operários tinham um certo prestígio. Então, as moças de lá mesmo, procuravam mais os operários (Ibid., p. 112, v. 03).

Por outro lado, as oficinas eram um lugar de tarefas duras que dependiam de habilidade e força para transformar o ferro em alguma peça ou fazer a manutenção de locomotivas. Essa imagem do ferroviário das oficinas como um trabalhador forte e poderoso

<sup>&</sup>lt;sup>41</sup> A Banda Ferroviária é uma cisão da Sociedade Musical Operária dos Ferroviários da Great Western, ambas surgem no final da década de 1920 (VELOSO, 1982, p. 181).

também é bastante presente nos relatos. Essas atividades eram divididas entre a mecânica, a caldeiraria e a ferraria, a ferramentaria, a fundição e a serraria, a manutenção de locomotivas. Todos os ambientes misturavam pessoas de diversas regiões do estado e de fora de Pernambuco.



Ilustração XVII: Trabalhadores de oficina ferroviária. Foto: autor desconhecido, s/d. Fonte: Acervo RFFSA/Inventariança RFFSA

Todas as tarefas a serem cumpridas dentro das oficinas eram, segundo os relatos, e segundo constatação em campo, desenvolvidas por ferroviários. Isso amplia a categoria de ferroviários, geralmente circunscrita àqueles que trabalham na linha ferroviária, diretamente com os trens ou com as estações.

Em sua autobiografia, o professor Napoleão de Oliveira conta que iniciou o trabalho em Jaboatão em 1938, quando ainda era a inglesa GWBR. Segundo ele, a ferrovia era a principal ocupação da população de Jaboatão dos Guararapes, e a oficina empregava cerca de 1500 homens.

Dentre aqueles 1.500 homens, muitos dos quais com prole numerosa, o salário recebido não daria para comprar roupas e sapatos para os filhos ou ter uma mesa mais farta pelo Natal. No entanto, isso não impedia que eles festejassem o encerramento das atividades, pulando e brincando, quando acompanhavam 'a minhoca'<sup>42</sup> por dentro das oficinas (OLIVIEIRA, s/d).

Sua vida está, segundo ele, dividida em duas fases:

A primeira compreende desde o meu ingresso na ferrovia, em 1938, até o fim de 1947. Fase em que trabalhei na oficina, aprendi uma profissão, convivi com muitos companheiros bons que transformei em amigos e dos quais guardo saudosas lembranças; fase em que enfrentamos as dificuldades

\_

<sup>&</sup>lt;sup>42</sup> Referência ao costume segundo o qual, ao final do ano, os ferroviários dançavam enfileirados por entre as oficinas.

da Segunda Guerra Mundial com muito trabalho e muito suor. A segunda parte compreende o período que vai de janeiro de 1948, quando fui transferido para a Escola Profissional, até o dia que me aposentei, depois de ter trabalhado 36 anos e quarto meses. Esta é a fase maior, onde convivi num ambiente mais elevado, com homens instruídos e onde aprendi muito e onde fui incentivado a começar a estudar (Ibid., n/p).

Era através da escola profissional que, a partir da década de 1940, adolescentes iniciaram seu trabalho nas oficinas ferroviárias. A Escola Profissional Ferroviária Benvenuto Lubambo foi criada em 1941 para formar mão de obra especializada para as oficinas da ferrovia. Ela foi desenvolvida segundo a orientação de escola semelhante que havia na estrada de ferro Sorocabana, em São Paulo. Essa escola formava ferroviários e também os seus filhos. Em 1967 a escola passou a se chamar Ginásio Industrial da RFN em um projeto que mesclava secundário com formação profissional; e posteriormente Centro de Formação Profissional de Jaboatão.



Ilustração XVIII: Alunos e professores da Escola Profissional Ferroviária Benvenuto Lubambo. Foto: autor desconhecido, s/d. Fonte: Acervo RFFSA/Inventariança RFFSA

A partir da década de 1960 houve uma mudança de protagonismo, pois as novas locomotivas a diesel passaram a ser consertadas na oficina de Edgar Werneck, em Recife, que se tornou a partir de então a mais importante no Estado.

As oficinas de Jaboatão eram muito grandes e serviam basicamente para a construção de peças. Possuía um ambiente característico de oficina, segundo os relatos, com muito cheiro de diesel e de óleo, muito barulho devido aos ruídos das máquinas e dos motores. Nelas faziam-se os reparos pesados mais demorados e, principalmente, as peças necessárias às locomotivas e vagões e que iam, inclusive, para outros estados da região nordeste. As chapas de ferro que chegavam por encomenda para serem trabalhadas eram enormes, segundo as entrevistas, e passavam por um longo processo até que as peças ficassem prontas: cortes, furos, fundição, aplainamento, torneamento, entre outras.

Já na década de 1970, as oficinas de Jaboatão contavam com cerca de 400 funcionários. Número que ia diminuindo, na medida em que a ferrovia ia sendo sucateada e se iniciavam as privatizações regionais. As associações e sindicatos ferroviários sofreram com essa situação, pois como representavam os trabalhadores e tinham contato direto com as superintendências, muitas vezes, foram controlados por diretorias que atendiam mais aos patrões do que aos ferroviários.

Segundo o engenheiro Raimundo, o primeiro engenheiro a fazer parte do sindicato dos ferroviários, quando a rede do Nordeste virou Companhia Ferroviária do Nordeste - CFN, a diretoria sindical de ferroviários foi demitida imediatamente, porque a sua gestão nesse período não atendia ao patronato, embora anos mais tarde fosse readmitida. Outro golpe dado pelas cessionárias foi de acabar com o desconto em folha, que era um dos meios de sobrevivência do sindicato.

A organização dos trabalhadores ferroviários na cidade de Jaboatão data da década de 1940 e foi construída sobre a eleição do primeiro prefeito comunista do Brasil e da prática grevista da categoria dos ferroviários, como dito anteriormente. Categoria esta da qual faziam parte os ferroviários de base e não a dos cargos de chefia. Os relatos que se referem a esta situação definiram as greves como lutas por melhorias trabalhistas e salariais para a classe. Foi referido que, durante a ditadura militar, ferroviários que eram referência para o movimento grevista foram presos, e que havia hostilidade por parte das chefias àqueles que integravam os sindicatos.

Esses temas políticos, tanto sobre o movimento grevista quanto sobre movimento contra a privatização da RFFSA, foram recordados, e pode-se inferir que de alguma maneira compõem a imagem do ferroviário das oficinas. Um elemento que extrapola certa identidade ferroviária e movimentou a cidade de Jaboatão foi a destruição, em meados do ano 2000, do relógio da antiga estação ferroviária. Já naquele momento não era uma referência espacial, pois, nesta parte do centro, as construções de edifícios obliteravam sua visão. Segundo o fresador Severino Pereira:

Aquele relógio era uma marca que tinha ali em Jaboatão. Quem morava ali em Jaboatão via a hora por aquele relógio, porque ele tinha uma torre, ficava acima da oficina, com quatro relógios. Norte, Sul, Leste, Oeste. Eram quatro relógios. Todos coordenados ali (Museu da Pessoa, p. 17, v. 05).

De todas as formas, foi um momento em que, na cidade, o tema da ferrovia foi debatido e poderia nesse momento gerar um movimento que exigisse a preservação do relógio, da antiga estação e do complexo das oficinas (que se encontra logo atrás da estação). Porém, a implosão do prédio para a construção de uma estação de metrô não foi impedida.



Ilustração XIX: Praça da estação ferroviária com o coreto em primeiro plano. Ao fundo, o relógio da estação. Foto: autor desconhecido, década de 1940 (?). Fonte: <a href="http://jaboataodosguararapes.blogspot.com.br">http://jaboataodosguararapes.blogspot.com.br</a>



Ilustração XX: Acima, implosão da estação ferroviária de Jaboatão dos Guararapes, na década de 1980 para construção de estação de metrô. Foto: autor desconhecido, s/d. Fonte: Acervo pessoal Raimundo Oliveira.

Na autobiografia já referida, é relatada uma festa ocorrida por ocasião da aposentadoria do professor Napoleão de Oliveira, o qual conclui que "com ela [a festa] encerrei minha vida de ferroviário" (OLIVIERA, s/d). É uma afirmação que incomoda àqueles que se dizem ferroviários até os dias de hoje. Essa afirmação reforça o fato de que não somente são diversas as vivências, experiências, realidades e memórias como o são as maneiras que cada indivíduo se referirá a elas. Para alguns, por qualquer motivo, faz sentido

a autoafirmação de se dizer (e se sentir) ferroviário. Para outros, no entanto, a vida ferroviária se acabou na aposentadoria, ou na extinção da rede ferroviária. Não faz mais sentido recobrar momentos passados, a não ser por motivos casuais de qualquer espécie, como uma recordação individual, seja ela afetiva ou crítica, positiva ou negativa sobre os anos passados de trabalho na ferrovia.

No conjunto de textos analisados é possível concluir que há uma construção positiva do passado da ferrovia nos relatos; pode-se perceber também que ela parte de uma pressão da coletividade para essa memória positiva. Após o término do funcionamento das oficinas e a degradação de seu espaço e consequente esquecimento social, o tema da ferrovia somente foi retomado quando da implosão da antiga estação, na década de 1980, para voltar ao esquecimento algum tempo depois.

Concluindo, sabemos que toda memória é uma construção social, como também o é o patrimônio cultural de um país. No contexto da excessiva patrimonialização e musealização do passado (cf. CHOAY, 2006), que equipara qualquer conjunto de memórias a patrimônio, no caso da ferrovia, essa construção partiu do Estado, salvo nos momentos em que associações de moradores e/ou de ferroviários intercederam pela preservação do bem.

No caso do complexo ferroviário de Jaboatão dos Guararapes e de sua participação na formação da cidade, os relatos e as fotografias utilizadas anteriormente permitem inferir a influência desse passado ainda presente (nas memórias individuais e nos registros fotográficos), bem como na presença física de suas ruínas (que causa desconforto àqueles que viveram no período em que ainda funcionava a ferrovia, como também às pessoas, que não tendo vivido tal passado, consideram negativo o abandono do espaço).

No caso analisado, a memória ferroviária é uma retórica holista de fraca intensidade, na medida em que não consegue convocar e agrupar indivíduos na defesa de sua preservação. Fica, essa memória, restrita às lembranças individuais e aos registros fotográficos do passado, ambos suportes que remetem à história de um período, ou etapa, do processo de industrialização e modernização do país.

Porém, devemos refletir em que medida esses suportes de memória, apesar de comprovarem uma história comum a um grupo social, deveriam participar de uma política pública de patrimonialização, seja via tombamento, ou seja, via inscrição em lista. Em outras palavras, se as dimensões que apresentamos se referem a um conjunto de perspectivas sobre a experiência na ferrovia e se as lembranças sobre o passado ferroviário da cidade de Jaboatão nos dizem alguma coisa é que esse passado existiu segundo as narrativas.

A intenção dos subcapítulos precedentes foi entender que existem dimensões claramente observáveis nas narrativas orais de antigos ferroviários. Essas dimensões dialogam com o contexto político, econômico e social das épocas pela qual a ferrovia atravessou (um ferroviário que entrou para a *Great Western* na década de 1930 e terminou a carreira na RFFSA durante a redemocratização nos anos 1980 passou por um bocado de situações históricas importantes no país). Por outro lado, a especificidade do caso do complexo ferroviário de Jaboatão dos Guararapes é, na mesma medida, compreensível a partir de contextos políticos, econômicos e sociais locais e em relação a contextos mais amplos. Tanto as referências do *Um trem de histórias* (relativas a Jaboatão) quanto as observações de campo evidenciam um passado comum que proporcionou um emaranhado de histórias e memórias individuais sobre um mesmo quadro.

Utilizar as narrativas orais ou a experiência de campo para referendar a utilização do conceito de memória ferroviária e da política para o patrimônio ferroviário não foi o objetivo da apresentação. O objetivo foi demonstrar que, sim, existe uma memória ou, melhor dito, lembranças individuais que se referem a um passado comum de trabalho na ferrovia e da experiência do cotidiano em uma cidade que se modificou profundamente com o tempo. Porém, apesar da possibilidade de dimensionar essas experiências ferroviárias, tanto a nível regional quanto a nível local, deve-se ter em mente não só a questão da relevância da patrimonialização em âmbito federal do patrimônio ferroviário como a fragilidade da memória ferroviária como instrumento de preservação orientado, como é, pela preservação do referente material (estações, complexos ferroviários, entre outros) a partir de uma proposta de uso e gestão (proposta que parte muitas vezes de alguma Prefeitura, ou seja, o uso e a gestão podem modificar a cada eleição municipal e a inscrição ou retirada da LPCF caracteriza a fragilidade do instrumento que pretende preservar o patrimônio ferroviário).

A seguir serão apresentadas as ações de preservação desenvolvidas pelo Iphan/PE.

## 3.5 Presente-futuro: ações de preservação do patrimônio ferroviário pelo Iphan/PE

A Portaria 407/2010 delegou às Superintendências Estaduais do Iphan a adoção de procedimentos de gestão para o patrimônio ferroviário, seguindo as orientações da Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário, como apresentado no capítulo primeiro.

Nesse contexto, o Iphan de Pernambuco desenvolveu as seguintes ações: realização do *Inventário do Patrimônio Ferroviário em Pernambuco* (2009), que levantou o acervo de

bens móveis e integrados (incluindo equipamentos de manobra, sinalização e licenciamento), dos bens imóveis, da documentação arquivística e bibliográfica, da localização dos trechos ferroviários exemplares. Também, descreveu sucintamente o processo histórico de implantação e desenvolvimento dos troncos ferroviários no estado e de cada estação em particular. A metodologia empregada enfatiza a evolução das linhas e dos ramais ferroviários, as características tipológicas da estação e demais bens imóveis, o estado do bem e seu uso atual, entre outros. Nesse mesmo sentido de produção de conhecimento sobre a ferrovia, o Iphan/PE desenvolveu o projeto analisado neste trabalho *Um trem de histórias: registro e disseminação dos saberes e ofícios da Rede Ferroviária do Nordeste* (2010).

No conjunto de ações de proteção desenvolvidas, em março de 2009 foi realizado e coordenado pelo Iphan/PE o *Workshop de planejamento interpretativo: patrimônio ferroviário de Pernambuco*, com participação de técnicos do Iphan/PE e de instituições parceiras, de prefeituras convidadas, da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, de empresários da área de turismo ferroviário, da Procuradoria Federal e demais profissionais. Basicamente, este workshop tentou informar os participantes sobre as possibilidades de destinação dos bens culturais oriundos da RFFSA e criar um momento de reflexão sobre os usos possíveis e indicados para esse patrimônio.

Após esse momento, foi encaminhado ofício circular às prefeituras explicitando a Lei 11.483/2007, as incumbências da Superintendência e dos municípios, os cuidados com a gestão e com seu uso. Foi nesse contexto que foi realizada pelo Iphan/PE a *Oficina de preservação do patrimônio ferroviário de Pernambuco: teoria e prática*, com objetivo de capacitar os gestores públicos para esse processo que se iniciava. Desde então o Iphan/PE é mediador na relação entre as prefeituras que possuem interesse na proteção de seu patrimônio ferroviário e o SPU e/ou DNIT, que garantem sua cessão.

O Iphan/PE também requereu a guarda da documentação manuscrita, cartográfica e fotográfica produzida e arquivada pela RFFSA, atualmente em posse da Inventariança da RFFSA. Parte da documentação manuscrita e da cartográfica foi higienizada e inventariada por projeto da própria superintendência. A ideia é que esse material fique à disposição do público para consulta até que haja algum local que possa recebê-lo.

Para que aconteça a cessão, o Iphan/PE realiza reuniões com a prefeitura e suas assessorias de arquitetura, para colaborar na resolução do projeto e nas diretrizes préestabelecidas pelo órgão. Assim, orienta e fiscaliza a ação das prefeituras quanto ao patrimônio ferroviário, desde a explicação do que seja a memória ferroviária que incide na região (relações sociais estabelecidas com o pátio, relações de trabalho, urbanização do

entorno etc.), passando pela importância da inteligibilidade do pátio ferroviário para as pessoas que frequentam ou visitam o local e a pela sugestão da maneira correta para a intervenção no pátio até a fiscalização da obra e do uso pelo cessionário.

Esse processo resultou na inscrição de 25 bens ferroviários, conforme consta na primeira lista divulgada pela CTPF através da Portaria nº 441, de 13 de dezembro de 2011, e publicada no Diário Oficial da União (19/12/2011). Em sua maioria são estações ferroviárias, mas também há pátios ferroviários e armazéns, entre outros. Atualmente, outros bens já foram inscritos na LPCF <sup>43</sup>.

Dentre os bens inscritos, temos a Estação Central do Recife, com seus dois anexos, e a Estação do Brum, como exemplos de preservação que valoriza a antiguidade e a importância histórica para a ferrovia no estado, como também a monumentalidade e a referência desses bens para a cidade. Quando da inscrição na LPCF, essas estações já se encontravam em uso: a Estação Central, naquele momento era o Museu do Trem, projeto apoiado pelo Banco do Brasil; na Estação do Brum funciona até hoje o memorial da justiça.

Afora a Estação do Brum e a Central do Recife, as seguintes estações e demais elementos datam todos do início do século XX ou do último cartel do século XIX.

Em Caruaru foram inscritos a estação ferroviária, o pátio ferroviário e o armazém. A justificativa para a inscrição valeu-se do pedido de sua importância histórica e de sua influência na formação da cidade. A estação sofreu intervenções em outras épocas, mas sua referência à cidade é inquestionável, fato pelo qual se protegeu o pátio ferroviário, pois ocupa uma grande área central. Essa proteção criou problemas entre a prefeitura do município e o Iphan/PE por questões de mobilidade urbana e pela sua utilização como local de eventos, pois a prefeitura nele instalou uma cidade cenográfica feita de tapumes onde funcionam casas em 'estilo ferroviário' para restaurantes do tipo 'estação bar'. Os processos judiciais entre o Iphan/PE e a cidade datam de 2005 e seguem até os dias de hoje. A grande estação ferroviária possui uma parte abandonada e outra onde funcionam secretarias da prefeitura.

Dos bens listados há um conjunto de promessas, representado pelas estações ferroviárias das cidades de São Caetano, de Maraial, de Paudalho e das oficinas ferroviárias de Jaboatão dos Guararapes, analisadas neste trabalho. Chamamos de promessas, pois são casos em que ou chegou-se muito perto da assinatura do termo de cessão entre Iphan e prefeituras, ou em que a assinatura e o projeto encontram-se, até o momento de escrita deste

<sup>&</sup>lt;sup>43</sup> Após a publicação da Portaria nº 441, de 13 de dezembro de 2011, que tornou pública a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, exclusões ou anexações à referida lista são realizadas nos termos da Portaria nº 407 e publicadas individualmente através de extratos de termo de homologação, no Diário Oficial da União.

trabalho, em execução ou em fase de execução.

A estação da cidade de São Caetano entrou para a LPCF devido ao seu bom estado de conservação e à integridade de seu pátio ferroviário, que apesar de não estar inscrito, teve sua ambiência contemplada no projeto arquitetônico. Esse caso apresentou um problema: ao lado da estação está a casa do maquinista, ou castelo do maquinista, que foi alienado à um antigo funcionário da RFFSA e depois adquirido pela prefeitura da cidade. Por ser de sua propriedade, determinada gestão da prefeitura construiu por detrás dele um grande volume onde funcionaria uma secretaria e salas de aula para algum fim. A prefeitura foi notificada pelo Iphan/PE, porque apesar do bem não ser mais de responsabilidade de União, a obra interferia grandemente na leitura do pátio. O levantamento da notificação se daria se a prefeitura se comprometesse a realizar algumas ações mitigatórias, entre elas, um projeto de restauração dos galpões da antiga fábrica de tecidos Caroá, um conjunto de três grandes barracões do início do século XX, próximo à estação ferroviária, e que comporia uma grande zona de referência ao patrimônio industrial da época. O termo de cessão não foi assinado.

Em Maraial o termo assinado se referiu à restauração da antiga estação ferroviária para uso como escola de música para crianças. A restauração teve início, mas se encontra parada por algum problema político. Já a estação da cidade de Paudalho obteve sua cessão para o projeto que desenvolve o Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano, de criar arquivos municipais, atuando na descentralização desses arquivos. Em Paudalho funcionará um desses espaços na antiga estação ferroviária, tendo a intervenção aporte de recursos da União. O caso de Jaboatão dos Guararapes será analisado mais adiante.

Existem casos cuja retirada do bem da lista é aventada pela Superintendência. São eles: a antiga estação ferroviária de Pombos e, na cidade de Vitória de Santo Antão, o pátio ferroviário, a antiga estação e o armazém. Já no momento do pedido de inscrição, existiam problemas que se estendem até hoje, como invasões, ocupações, depredação e adensamento urbano sobre o pátio e sobre demais bens. Assim, a inscrição por motivos de relevância cultural intentava dar utilização aos bens em conjunto com as prefeituras, o que não se realizou.

As demais inscrições tiveram, comumente, justificativas em relação a sua história, arquitetura e presença urbana. Na estação da cidade de Gravatá funciona a Associação dos Artesãos que teve licença para sua ocupação desde o início do ano 2000. Esse uso cultural garantiu a preservação do imóvel. Casos semelhantes são as estações das cidades de Bezerros, de Pesqueira e de Petrolina cujos usos são culturais e institucionais.

Esse processo sugere que muitos dos bens inscritos na LPCF o foram à revelia de um

conhecimento aprofundado, talvez com algum contato com a Prefeitura e, sem dúvida, sem que a sociedade tivesse conhecimento do processo. Ou seja, o Iphan/PE valorou bens apressadamente, como se a inscrição na Lista protegesse o bem. Essa pressa pode ser compreendida pela facilidade aparente para requerer o bem e pela equivalência da memória ferroviária ao patrimônio ferroviário, que leva a uma pressuposição de que todo o legado material da história ferroviária é passível de proteção, uma vez que preservar a memória ferroviária é preservar o patrimônio ferroviário.

Não se pode averiguar em que momento a CTPF age no sentido de regular a quantidade de pedidos, ou se se preocupou com isso. Por ser a inscrição um ato mais fácil e menos demorado do que a instrução de processo para o tombamento, isso gerou uma grande leva de pedidos de inscrição. Diante desse cenário, a CTPF vincula a inclusão na lista a um termo de cessão de uso e gestão que é, obviamente, um instrumento de controle.

Como já escrito, o Iphan não tomba uso e não protege potencial. Se o tombamento não poderia ser utilizado diante da urgência na preservação do patrimônio ferroviário (e porque, talvez, não haja por parte do Iphan interesse no tombamento destes bens), a CTPF criou um novo instrumento que vinculou a preservação ao uso e gestão dos bens. Os casos ocorridos de pedidos por parte das SE's de bens que não possuíam uso, ou que demandariam um grande arranjo para um novo uso, foram inicialmente inscritos na Lista. Após poucos anos do estabelecimento da política, alguns desses bens estão na lista para serem dela retirados.

Tal situação evidencia que não é a inscrição na LPCF ou um uso compatível que garantem a preservação pretendida. Em ambos os casos, a inscrição não garantiu tampouco que os usos incompatíveis fossem remanejados dando lugar a um novo uso.

A troca dos governos municipais em 2012 diminuiu a procura das prefeituras ao Iphan/PE. Da mesma sorte, o Iphan/PE cessou sua busca às prefeituras com interesse no uso de imóveis ferroviários passíveis de inclusão da LPCF. E este é um dado curioso. Em um primeiro momento, concomitantemente à execução do inventário do patrimônio ferroviário, o Iphan/PE recorreu à inscrição na LPCF de um total de 20 bens ferroviários baseada em critérios históricos e artísticos e sem a preocupação com seu uso ou sua gestão. E isso parece ter ocorrido também nas SE's analisadas no primeiro capítulo. A nossa análise da LPCF sobre os bens ferroviários de Pernambuco mostra que são pouquíssimos os bens sobre os quais se possa concluir que se tenha obtido sucesso em seu uso e gestão, por um lado, e em algum uso ou potencialidade de uso, por outro, como referido anteriormente.

A imposição legal parece ter obrigado as SE's a resolver o impasse sobre os imóveis ferroviários, e o reflexo dessa pressa transparece nos pedidos realizados para inscrição na

LPCF e em seu sucesso ou fracasso. Passados cerca de quatro anos do início dos trâmites do Iphan/PE, a preservação da memória ferroviária talvez recolha resultados pífios quando avaliados os projetos sobre bens que não estavam em uso no momento da inscrição na lista. Essa gestão, apesar de referendada pela CTPF, é de responsabilidade da SE que é quem instrui o processo.

Uma política baseada em uma imposição legal, que não teve como um dos objetivos a reflexão sobre a natureza conceitual do estatuto e a relevância do patrimônio ferroviário para o patrimônio cultural brasileiro, além de prescindir da máxima que diz que o patrimônio é uma construção social, não trouxe avanços, a não ser na medida em que são centenas os bens protegidos. Dessa sorte, um estudo abrangente sobre a política da CTPF e sua política patrimonial, realizada sobre os bens listados, seus usos e desusos, poderá apontar corretamente o alcance e o sucesso de tal empreitada.

A política para o patrimônio ferroviário, desenvolvida pelo Iphan/PE, atuou na preservação de bens ferroviários, solicitando a inscrição na LPCF segundo valores históricos e artísticos; somente mais tarde é que foi atrelá-los a projetos de gestão e uso. Foi orientada, comumente, pela suposição de que a história ferroviária foi importante e que produziu uma memória atrelada à materialidade de seus bens ou nos indivíduos.

### 3.5.1 O projeto de revitalização do SENAI-PE

As oficinas de Jaboatão ficaram de fora da primeira lista de pedidos para inscrição na LPCF e somente entraram posteriormente, pois se desenvolveu sobre o local um projeto do SENAI/PE. Nesse processo, a SPU cedeu o bem à prefeitura sem que o Iphan/PE o valorasse. É nesse meio tempo que o Iphan/PE passa a participar das tratativas para cessão do bem, construindo juntamente com os arquitetos do SENAI/PE o projeto até sua aprovação pela SE.

Em 2010 é pedida a valoração do patrimônio ferroviário do município de Jaboatão dos Guararapes <sup>44</sup>. Sua justificativa recai sobre a complexidade da esplanada, única em Pernambuco, e ao adensamento da cidade que descaracteriza a integridade do bem e a identidade do conjunto. Após discorrer sobre os elementos que compõem esse conjunto e de

<sup>&</sup>lt;sup>44</sup> Informação nº 37/Mel/Iphan/MinC/2010, de 22 de junho de 2010, cujo assunto é "valoração, solicitação de termo de cessão provisória e transferência para o Iphan do patrimônio ferroviário no município de Jaboatão dos Guararapes/PE".

utilizar o inventário do patrimônio ferroviário para historicizar o bem, a informação considera que está em articulação com o Município, que este se mostra interessado na restauração do bem com uso compatível ao seu histórico e que o bem possui relevância para a comunidade.

No histórico do processo, a primeira apresentação do projeto por parte do SENAI/PE ocorreu em 2011, quando foram apontados problemas técnicos quanto à preservação do bem: desconhecimento dos fluxos, atividades e locais de funções das antigas oficinas, o que acarretaria problemas à preservação da memória ferroviária do complexo; falta de definição conceitual da intervenção (desconhecimento da restauração sob orientação do patrimônio industrial); falta de articulação com usos novos e antigos.

É após esse momento que aconteceu na SE uma reunião com o corpo técnico do Iphan/PE e os arquitetos e engenheiros responsáveis pelo projeto do SENAI/PE. Foi feita uma apresentação sobre diversos casos de restauração e preservação de espaços industriais ao redor do mundo, no sentido de dar exemplos e ideias para a intervenção proposta no projeto. Em seguida, foi realizada uma visita conjunta às oficinas de Jaboatão com um antigo ferroviário. Foi realizado um percurso histórico-funcional da oficina, acompanhado pelo relato desse antigo ferroviário. A nova proposta apresentada em 30 de dezembro de 2011 pelo SENAI/PE sugeriu, nas 44 plantas, a incorporação ao projeto das orientações havidas durante o processo, o que levou o Iphan/PE a aprovar o projeto.

Em 2012 a SE solicitou a inscrição provisória, pois é uma prerrogativa existente na Portaria 407/2010, em seu Art. 8°, "caso haja urgência na adoção de medida acautelatória que vise preservar a integridade de bens móveis e imóveis oriundos da extinta RFFSA", pelo qual poderá, então, ser feita por ato declaratório do diretor do DEPAM a inscrição provisória na LPCF. Foi fundamental para a inscrição na LPCF o projeto do SENAI/PE.

# **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Após os dois anos da prática supervisionada no Iphan/PE - através da experiência cotidiana com as demandas institucionais, as trocas de conhecimento com os técnicos da casa, as leituras do campo do patrimônio trazidas pelo programa do Mestrado PEP/MP/IPHAN - o resultado alcançado foi este trabalho. Durante todo o percurso estabeleceu-se uma autocrítica sobre se nossa reflexão abarcava e problematizava nossa experiência.

A atribuição da Lei nº 11.483/2007, o procedimento da Portaria nº 407/2010, as reuniões com as prefeituras sobre as condições necessárias para a assinatura do Termo de Cessão do imóvel ferroviário, as intenções por detrás da formação e enunciação da memória ferroviária por parte do Estado brasileiro para a proteção do espólio ferroviário; todos esses elementos fizeram parte do processo para a compreensão do campo e para o posicionamento crítico da pesquisa.

Ainda durante a prática supervisionada havia a pergunta sobre como um historiador poderia ajudar a resolver o problema da memória ferroviária no Iphan. Ele poderia orientar pesquisas sobre os processos políticos, econômicos e sociais que possibilitaram a instalação da ferrovia. Poderia investigar os tipos de transformações por ela produzidas seja nas cidades, seja na circulação da informação ou na estratificação social, entre outras. E em cada um desses aspectos tratar o tema da ferrovia focado em uma cidade ou em um conjunto de cidades de determinada região que foi impactada pela instalação da ferrovia. Estudos poderiam ser feitos também em associação com áreas como a arquitetura e urbanismo, a geografia, a economia. Porém, incorrendo nessa linha, o historiador embasaria pareceres técnicos sobre locais antigamente atendidos pela ferrovia com vistas a algum tipo de proteção, seja ela um tombamento, uma inscrição na Lista, a chancela de uma paisagem cultural. Seria, no fundo, referendar a política estabelecida para patrimonialização de bens ferroviários.

O caminho inverso sempre pareceu mais necessário. Primeiro, porque ele problematiza uma nova prática da instituição (a Lista) forçando uma reflexão sobre o percurso da formação do campo do patrimônio no Brasil; segundo, porque empreender o esforço na compreensão da gênese da memória ferroviária demonstrava o campo político de onde partiu a atribuição legal ao Iphan e a metamorfose que essa atribuição gerou no caráter avaliativo e executivo do órgão, como ficou demonstrado através das concepções e práticas do Conselho Consultivo, da Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário e das maneiras de execução da política pública nas Superintendências Estaduais.

Isso explicitou ao longo do caminho duas situações para a pesquisa: que havia um momento dentro do Iphan que identificamos de crise dos monumentos e do surgimento de novos patrimônios. Ambos surgindo no contexto institucional de modificação da competência de seu servidor, que passava de técnico a gestor. A outra situação decorre da primeira, pois se refere ao tipo de proteção em série possibilitado pela inscrição na Lista que, além de ser ágil e promover a proteção a um grande número de bens, vinculou essa inscrição a um projeto prévio de uso e gestão, cujo contrato correspondente deve ser orientado e fiscalizado pelo gestor e ainda ser intermediado entre a União, que detém o bem, e algum outro ente, que demanda o bem.

Nesse sentido utilizamos a metodologia da história dos conceitos para elucidar o campo em que foi formatado o conceito da memória ferroviária para chegar a partir disso à relação que se estabeleceu entre gestão e patrimônio. Ao mesmo tempo em que o conceito ativou a patrimonialização dos bens ferroviários a partir de seu enunciado legal e normativo, seu uso se caracterizou como uma retórica holista. Como visto, nas inscrições na Lista, e apresentados na Portaria nº 441/2011, constam imóveis em ruínas ou sem projeto e mesmo sem interesse em sua preservação. Quando a inscrição dependia de um projeto como prévia necessidade para celebrar o Termo de Cessão, em geral as prefeituras transformaram esses antigos espaços em sedes de secretarias municipais.

Por isso a questão principal da pesquisa foi ver como a memória ferroviária, tal como utilizada na política pública para preservação do patrimônio ferroviário, contribuiu para sua preservação ou sua destruição. Para tanto, teve como perspectiva fundamental considerar não a preservação da materialidade da referência, mas a preservação do patrimônio que se preocupa em "conhecer os processos pelos quais novas relações de sentido são construídas a partir desses bens pelas vias de múltiplas formas de uso que fazem os distintos grupos sociais" (ARANTES, 1990, p. 05).

Nesse conjunto, um historiador não responderia por ajudar a resolver o problema da memória ferroviária, mas sim em entender as condições que levaram o órgão responsável pela seleção e preservação do patrimônio cultural brasileiro a adotar como política de preservação a inscrição em larga escala em uma lista baseada no conceito de memória ferroviária e amparado pelo valor de gestão.

Assim, cremos ser importante ressaltar alguns pontos do trabalho: a) apesar do grande espólio ferroviário passível de proteção, ao qual o instrumento do tombamento seria inadequado, afirmamos que o contexto atual que vive o Iphan é de crise dos monumentos e do surgimento dos novos patrimônios, o que incide na mudança de foco do órgão em não mais

produzir conhecimento e desenvolver técnicas, mas na questão gerencial dos bens culturais protegidos; b) a história dos conceitos permitiu desvendar o caminho percorrido na formulação da memória ferroviária e o campo de disputas em que esteve envolto; c) afirmamos que desde o início da enunciação da memória ferroviária ela se configurou como uma retórica holista; d) sem desmerecer a história da ferrovia e a memória das pessoas e dos trabalhadores ferroviários que vivenciaram essa época, nosso problema foi averiguar o impacto do novo instrumento de preservação para o patrimônio ferroviário e questionar sua relevância ao patrimônio cultural do país.

O primeiro capítulo discutiu o estatuto do patrimônio ferroviário inserido na problemática do patrimônio industrial e, internamente ao órgão, mostrou como a crise dos monumentos e o surgimento dos novos patrimônios modificaram concepções patrimoniais construídas em décadas de sua atuação. Para isso, delimitamos, identificamos e explicitamos o problema: o surgimento da atribuição legal a partir da extinção da RFFSA, o fundamento da atuação da Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário – CTPF -, as divergências existentes entre o tombamento e a listagem como opções do Estado para preservação dos bens culturais e, por fim, as divergências na execução da política da memória ferroviária pelas Superintendências Estaduais.

A crise dos monumentos e a demanda dos novos patrimônios inserem-se nesse debate porque não são os valores clássicos que motivam a justificativa de sua preservação federal por tombamento. Os novos patrimônios demonstram em relação aos seus objetos culturais uma maior proximidade temporal (diminuição do espaço entre o presente e o passado) e maior respaldo social, inclusive com a instituição respondendo a demandas de comunidades para reconhecimento e preservação. Como novo patrimônio, e levando-se em consideração a dificuldade em sua justificativa e valoração, o procedimento para o patrimônio ferroviário tal como estabelecido pela CTPF voltou-se para o valor de gestão como condição e garantia que algum uso dado mantenha o imóvel em pé. A atribuição de valor pelos técnicos das Superintendências Estaduais continua existindo, mas é secundária no processo de inscrição do bem na Lista.

Se a atuação preservacionista para patrimonialização de antigos imóveis ferroviários foi acionada pelo uso do conceito de memória ferroviária, utilizamos da história dos conceitos para compreender como ele surgiu, as transformações sofridas ao longo do tempo e os diferentes níveis de compreensão sobre ele. Essa foi a questão principal do segundo capítulo, à qual não retomaremos ponto a ponto, mas salientaremos as categorias de espaço de

experiências e de horizonte de expectativas e a questão da continuidade e descontinuidade das estruturas.

Para Koselleck, o presente ressignifica tanto o passado, que é a experiência, quanto o futuro, que é a expectativa. Segundo o autor:

A experiência é o passado atual, aquele no qual acontecimentos foram incorporados e podem ser lembrados. Na experiência se fundem tanto a elaboração racional quanto as formas inconscientes de comportamento, que não estão mais, que não precisam estar mais presentes no conhecimento. Além disso, na experiência de cada um, transmitida por gerações e instituições, sempre está contida e é preservada uma experiência alheia (KOSELLECK, 2006, p. 309).

A expectativa, por outro lado, é tudo aquilo que no presente visa ao futuro. Para o autor, são duas categorias que se realizam no presente. Nesse sentido, um conceito tanto atua no sentido de criar horizontes quanto de limitar as experiências. A memória ferroviária como termo legal teve de agir sincronicamente para resolução daquilo a que se refere, deixando de lado o aspecto diacrônico ao qual podem se referir sobre o mesmo conceito diferentes grupos sociais.

Referimo-nos agora à atuação dos modernistas dentro da instituição. Ela foi orientada pela noção de civilização material com a qual selecionavam os monumentos e objetos para o tombamento. Privilegiou-se o caráter estético baseado nos cânones da arquitetura modernista (FONSECA, 1997). Esse era, utilizando a categoria de Koselleck, o campo de experiência sobre o qual se consolidou a prática preservacionista nacional. No contexto do Estado Novo, os intelectuais modernistas inauguravam uma nova fase cultural no país, e sua participação no governo era a possibilidade de trabalharem na reorganização do Estado e participarem na construção da identidade da nação; e esse era o seu horizonte de expectativa. A escolha do patrimônio cultural é uma eleição dentre os elementos do passado, e a atuação dos modernistas no movimento de proteção ao patrimônio nacional se voltou muito mais ao futuro, no sentido de criação da identidade nacional brasileira, seus heróis, momentos, lugares etc.

Essa situação mostra alguma modificação a partir da década de 1970 na gestão de Aloisio de Magalhães. A orientação dada era proteger os bens culturais inseridos em seu processo cultural, concebendo as manifestações como momentos de sua trajetória. Os seus processos de renovação e criação deveriam ser garantidos através da busca por indicadores culturais, para se elaborar um modelo de desenvolvimento apropriado à nação.

Não é mais a busca de uma identidade homogênea, definidora e representativa da sociedade brasileira, mas já o reconhecimento de identidades culturais e a necessidade de

garantir sua reprodução. Foi nesse momento que a memória passou a ser invocada como necessária à proteção do patrimônio cultural.

É interessante notar que nesse percurso a concepção de História se modifica: se na época dos modernistas a história era algo monumental e algo tradicional – indicando coesão, continuidade, generalização sobre uma identidade nacional, que reconhecia o presente através do passado –, na década de 1970 a disciplina passa a ser crítica, desconstruindo e problematizando seus objetos, além de fazer novas perguntas a velhos problemas. Alguns autores chamam a atenção para o fato de que a memória, na contemporaneidade, aproximar-se-ia da história tradicional (veneração ao passado, amável às origens, acrítica a sua construção, etc.) (LAVABRE, 2006). Podemos, assim, considerar a memória ferroviária como fiel à história monumental e tradicional, pois o conceito generaliza as especificidades com o objetivo de criar um discurso de unidade sobre um passado que foi heterogêneo, confundindo recordação, que é uma vivência direta e gera uma memória direta, com a imagem do passado, que não possui um testemunho sobre o fato.

A pluralidade das memórias sociais, por outro lado, relaciona-se com a história crítica, com a problematização de temas em universos sociais com realidades, situações e escolhas heterogêneas.

Assim, voltamos ao espaço de experiência e ao horizonte de expectativas. Se os modernistas tiveram determinada atuação, que foi questionada, e se em determinados aspectos a geração da década de 1970 do órgão trouxe avanços conceituais e de ordem prática, a pesquisa tinha em mente descobrir qual era a experiência e qual era a expectativa que fundava a atuação da CTPF.

Para entender isso é necessário recorrer mais uma vez à crise dos monumentos e o surgimento dos novos patrimônios. A crise dos monumentos acontece muito mais por uma força externa do que interna. Calcada em um saber e uma prática histórica, a política preservacionista do tombamento em determinado momento enfrenta a problematização de suas práticas. Não somente em relação à valoração, mas a democratização e o surgimento de demandas sociais pelo reconhecimento de sua contribuição à cultura brasileira impelem ao órgão proceder a uma modificação de suas categorias, de suas ferramentas e de seus instrumentos. Determinado espaço de experiências se reformula para atender a um novo horizonte de expectativas, os novos patrimônios. Ao mesmo tempo, a continuidade de determinados aspectos da prática institucional permanece, como critérios estilísticos, arquitetônicos, de projeto, relevância histórica, entre outros.

A experiência na qual se funda a atuação da CTPF é justamente a da continuidade de critérios clássicos de valoração combinada com a concepção de patrimônio imaterial ligado à memória ferroviária. O horizonte de sua prática é a valoração para a inscrição em Lista de uma grande quantidade de bens em resposta à demanda legal e da sociedade.

Por isso tivemos de investigar como o conceito era utilizado tanto na literatura acadêmica quanto pelo Conselho Consultivo e pela CTPF. Principalmente, acessar as entrevistas do *Um trem de histórias* demonstrou que existe uma memória do trabalho ferroviário e de seu cotidiano, porém, esse passado, ao qual os ferroviários entrevistados se referem, não pode ser caracterizado como memória ferroviária.

No segundo momento desse segundo capítulo, trabalhamos com a memória e com as possibilidades proporcionada pela história dos conceitos de perceber que a memória ferroviária se configurava como uma retórica holista. Tal qual a memória coletiva, a memória ferroviária é uma totalização, uma invocação ao todo, que em sua enunciação pretende obter certa adesão social, ainda mais quando seu uso pressupõe uma importância imanente que deriva para sua proteção como patrimônio. Assim, a memória ferroviária, enquanto retórica holista, não tem lastro factual, mas sim semântico. Ou seja, seu lastro está no sentido atribuído aos fatos, pois essa concepção facilita uma proteção em massa, como a pretendida com a inscrição na Lista, salvo naqueles momentos em que a proteção foi demandada por organizações de antigos trabalhadores ferroviários e/ou moradores de determinada região, pois nesses casos se teve o lastro factual. Porém, parte-se da pressuposição de haver, sempre, grupos consolidados aptos a relembrar o passado atrelado à ferrovia e a festejar sua preservação física, e por isso é uma retórica holista.

Mesmo com o esforço da pesquisa em categorizar e dimensionar a experiência de trabalho na ferrovia contida nas narrativas orais, questionou-se o uso da memória ferroviária como um conceito ativador da patrimonialização.

Esse chamamento ao passado ferroviário poucas vezes encontrou eco. Não por acaso a preservação via inscrição em Lista e o valor de gestão, condição necessária para a inscrição, acabaram por privilegiar o interesse das municipalidades em utilizar o espaço antes ocupado pelas necessidades logísticas da operação ferroviária. Mantendo a integridade física do bem, deixa-se de lado o potencial pedagógico do patrimônio, seu valor de comunicação e significação histórica, retomando o sentido da preservação do patrimônio cultural que remete a noções de memória e de futuro.

No sentido trazido pelo arquiteto Leonardo Mesentier, memória e futuro sugerem uma relação entre memória social e projeto social (no sentido de políticas públicas) para

"construção, no presente, das perspectivas futuras de uma formação sócio-territorial" (MESENTIER, 2003, n/p). O autor toma essa noção emprestada do geógrafo Milton Santos. Ela se refere a aspectos econômicos, sociais, políticos e culturais que ocorrem no território e perpassam a trajetória de sua formação e reprodução. Interessa-nos nesse pensamento a possibilidade que ele representa para compreender a cidade e seus elementos patrimonializados ou patrimonializáveis, defendidos por Mesentier como suportes de memórias sociais.

Esses suportes por si só nada significam, eles não constroem a memória, eles não são a memória, que é imaterial. Mas eles são "mediadores e instrumentos para a ação dos atores políticos" (Ibdem, n/p). Esse raciocínio envolve o campo de disputa política que seleciona o patrimônio, para quais agentes essa seleção se volta e quais os imperativos de gestão sobre o bem que permitem dar continuidade ao processo cultural.

O pensamento acima descrito foi chave no terceiro capítulo, onde buscamos, em campo, uma avaliação de afirmações do trabalho. Ele teve dois momentos: a análise das entrevistas realizadas pelo *Um trem de histórias* sobre aspectos, por nós chamados de dimensões, referentes à experiência de trabalho na ferrovia, de maneira geral; e a aproximação do foco para a cidade de Jaboatão dos Guararapes, onde utilizamos a referência supracitada e também a pesquisa de campo.

Partindo do histórico do desenvolvimento urbano do centro antigo da cidade e da importância que teve o complexo ferroviário de Jaboatão dos Guararapes, as histórias narradas especificamente sobre aquele local aproximaram os fatos do passado às memórias individuais, o que comprovou que se podem acessar as histórias locais sem a necessidade de uma generalização da importância histórica da ferrovia ou dos detalhes arquitetônicos e funcionais do complexo ferroviário.

Imbricam-se os valores arquitetônicos, históricos e afetivos sobre os bens ferroviários. Os dois primeiros são gerados por especialistas e embasam os tombamentos, em menor medida embasam os pedidos de inscrição na Lista, enquanto que os valores afetivos emanariam das comunidades quando houvesse uma memória forte. Essas comunidades demandariam proteção sobre o bem ou então, mais recorrente, as Superintendências Estaduais se utilizaram dos valores aos quais estão acostumados, pressupondo sempre a imanência do valor afetivo. O que pareceu é que existe uma determinada memória estabelecida que impõe importância a toda a memória ferroviária e que a transforma em patrimônio ferroviário.

Como no caso das oficinas de Jaboatão dos Guararapes, elas são um suporte da memória social relevante para a vida social contemporânea, posto o seu significado social

para a cidade. Mesentier está correto ao afirmar que o caráter pedagógico desses suportes das memórias é negligenciado pelas políticas urbanas (ou políticas públicas de preservação, de maneira geral), e isso compromete o potencial do patrimônio para a construção da cidadania.

Da importância desse passado e desse quadro referencial coexiste uma necessidade de preservação? O fato dos bens ferroviários serem de propriedade da União impele que a preservação seja federal? Se a execução administrativa prescinde, muitas vezes, de uma instrução de processo mais aprofundada e se qualquer bem ferroviário é passível de inscrição na LPCF, bastando haver projeto de uso e gestão, nem as dimensões proporcionadas pela experiência de ferroviários, e por nós apontadas, e nem as referências atuais sobre os suportes físicos (por vezes arruinados) participam do processo de patrimonialização desses bens.

Tal qual enunciada pela lei articuladora da política de preservação, a memória ferroviária pareceu ser mais ato administrativo do que ação de preservação.

## Referências bibliográficas

ALBERTI, Verena. Manual de História Oral. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005.

ANDERSON, Benedict. Comunidades imaginadas. São Paulo: Ática, 1989.

ABREU, Regina; CHAGAS, Mário. **Memória e patrimônio:** ensaios contemporâneos. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009.

ALENCAR, Carolina Pena de. **Trilhando memórias:** reflexões acerca das identidades dos trabalhadores da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Monografia. Programa de Especialização em Patrimônio do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2011.

ARANTES, Antônio Augusto. La preservación del património como práctica social. **Primeira Versão**, Revista do IFCH/UNICAMP, 1990.

BAÊTA NEVES, Luis Felipe. Memórias migrantes e temporalidades. In: **Revista Tempo Brasileiro**, abr.-jun., nº 153, 2003, p. 45-54.

BENTIVOGLIO, Julio. A história conceitual de Reinhart Koselleck. **Dimensões**, Revista do Programa de Pós-Graduação em História da UFES, vol. 24, 2010, p. 114-134.

BESSONI, Giorge; CAVALCANTI, Fábio; FREITAS, Marcelo; FREIRE, Maria Emília Lopes. Patrimônio ferroviário: memória ou esquecimento? Abordagem conceitual no processo de valoração do patrimônio ferroviário em Pernambuco. In: VI Colóquio Latino Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial, 2011. Disponível em: <a href="http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=2999">http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=2999</a>>. Acesso em 02 de junho de 2013.

BOURDIEU, Pierre. O poder simbólico. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

BRASIL. Lei nº 10.233, de 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, e dá outras providências. **Diário Oficial [da República Federativa do Brasil]**, Brasília, 31 de maio de 2007.

BRASIL. Medida Provisória nº 353, de 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, e dá outras providências. **Diário Oficial [da República Federativa do Brasil]**, Brasília, 31 de maio de 2007.

BRASIL. 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 05 de junho de 2001, e dá outras providências. **Diário Oficial [da República Federativa do Brasil]**, Brasília, 31 de maio de 2007.

BRASIL. Portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010. Dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural

Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9° da Lei n.º 11.483/2007. **Diário Oficial [da República Federativa do Brasil]**, Brasília, 23 de dezembro de 2007.

CANDAU, Joel. Antropologia de la memoria. Buenos Aires: Ediciones Nueva Visión, 2006.

\_\_\_\_\_\_\_. Memória e identidade. São Paulo: Contexto, 2012.

CARTA DE NIZHNY TAGIL Sobre o patrimônio industrial, em português. Disponível em <a href="http://www.patrimonioindustrial.org.br">http://www.patrimonioindustrial.org.br</a>. Acessado em 6/10/2013.

CASTRIOTA, Leonardo Barci. Patrimônio cultural: conceitos, políticas, instrumentos. São Paulo: Annablume, 2009.

CAVALCANTI NETO, José. Retratos – Rede Ferroviária, um patrimônio cultural. REVISTA DESAFIOS DO DESENVOLVIMENTO. Ano 6, edição 54, 2009. Disponível em: <a href="http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com\_content&view=article&id=2284:catid=28&Itemid=23">http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com\_content&view=article&id=2284:catid=28&Itemid=23</a>. Acesso em 31 de abril de 2013.

CAVALCANTI NETO, José Rodrigues; CARNEIRO, Fernanda Gilbertoni; GIANNECCHINI, Ana Clara. Avanços e desafios na preservação do patrimônio ferroviário pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. In: **VI Colóquio Latino Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial**, 2011. Disponível em: <a href="http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=2999">http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=2999</a>>. Acesso em 02 de junho de 2013.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Estação Liberdade: UNESP, 2006.

CHUVA, Márcia (org.). **A Invenção do Patrimônio**: continuidade e ruptura na constituição de uma política oficial de preservação no Brasil. Rio de Janeiro. MinC/Iphan/Departamento de Promoção, 1995.

\_\_\_\_\_. Introdução – história e patrimônio: entre o risco e o traço, a trama. In: **REVISTA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL**. Rio de Janeiro, n. 34, 2011, p. 11-24.

CORRÊA, Alexandre Fernandes. **Patrimônios bioculturais:** ensaios de antropologia das memórias sociais e do patrimônio cultural. São Luís: EDUFMA, 2008.

COSSONS, Niel. Perspectivas, percepções e o público. In: **Revista Urbana**, CIEC/UNICAMP, ano 3, nº 3, 2011.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. **Breve histórico sobre a evolução do planejamento nacional de transportes**, s/d. Disponível em < <a href="http://www.dnit.gov.br/planejamento-e-pesquisa/historico-do-planejamento-de-transportes">http://www.dnit.gov.br/planejamento-e-pesquisa/historico-do-planejamento-de-transportes</a>>. Acesso em: 21 de junho de 2013.

DELICH, Francisco. A construção social da memória e o esquecimento. In: **Revista Tempo Brasileiro**, abr.-jun., nº 153, 2003, p. 95-110.

EISENBERG, Peter. **Modernização sem mudança:** a indústria açucareira em Pernambuco (1840-1910). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

EL-KAREH, Almir Chaiban. **Filha Branca de Mãe Preta:** a Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, 1855-1865. Petrópolis, RJ: Vozes, 1982.

FALCÃO, Joaquim Arruda. Política cultural e democracia: a preservação do patrimônio histórico e artístico nacional. In: MICELI, Sérgio (org.). **Estado e cultura no Brasil**. São Paulo: Difel, 1984.

FEATHERSTONE, Mike. Cultura de consumo e pós-modernismo. São Paulo: Studio Nobel, 1995.

FERES Jr., João. Entrevista com João Ferres Júnior. **Revista Habitus**, mar./2008. Disponível em : <a href="http://www.habitus.ifcs.ufrj.br/5jferes.htm">http://www.habitus.ifcs.ufrj.br/5jferes.htm</a>>. Acessada em 10 de junho de 2013.

FONSECA, Maria Cecília Londres. **O patrimônio em processo**: trajetória da política federal de preservação no Brasil. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2009.

GALVÃO Jr., José Leme. Patrimônio ferroviário na arquitetura e no urbanismo. Dossiê Herança Industrial – IPHAN, nº 4, mar./abr., 2006.

GONÇALVES, José Reginaldo Santos. **A retórica da perda**: os discursos do patrimônio cultural no Brasil. Rio de Janeiro: Editora UFRJ; IPHAN, 1996.

GÔNDAR, Jô; DODEBEI, Vera (orgs.). **O que é memória social?** Rio de Janeiro: Contra Capa Livraria, 2005.

GONDAR, Jô. Quatro proposições sobre memória social. In: GÔNDAR, Jô; DODEBEI, Vera (orgs.). **O que é memória social?** Rio de Janeiro: Contra Capa Livraria, 2005.

HALBWACHS, Maurice. A memória coletiva. São Paulo: Vértice, 1990.

HARVEY, David. A Condição Pós-Moderna. São Paulo, Loyola,1993.

2012.

HUYSSEN, Andreas. **Seduzidos pela memória**. Rio de Janeiro: Aeroplano, 2000.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. Inventário do Patrimônio Ferroviário em Pernambuco. Iphan/PE, Recife, 2009.

		•		
 IPHAN, 2010.		Técnico Sobre o Pátio	Ferroviário de Cinco Por	ntas, Recife-PE.
		_	ar <b>Pátio Ferroviário das</b> ia ferroviária. IPHAN, 201	
		de seleção do Programa	a de Especialização em Patr	rimônio Cultural
PEP/MP/IPHA	.N,	2011b.	Disponível	em:
<http: portal.i<="" td=""><td>phan.gov.</td><td>br/portal/baixaFcdAnexo</td><td>.do?id=1650&gt;. Acesso em 2</td><td>20 de outubro de</td></http:>	phan.gov.	br/portal/baixaFcdAnexo	.do?id=1650>. Acesso em 2	20 de outubro de

JASMIN, Marcelo Gantus; FERES JR., João. **História dos conceitos:** debates e perspectivas. Rio de Janeiro: Ed. Loyola, 2006.

JASMIN, Marcelo Gantus; FERES JR., João. Entrevista com Reinhart Koselleck. In: JASMIN, Marcelo Gantus; FERES JR., João. **História dos conceitos:** debates e perspectivas. Rio de Janeiro: Ed. Loyola, 2006, p. 135-169.

JEUDY, Henri-Pierre. **Memórias do social**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1990.

KIRSCHNER, T. B. A reflexão conceitual na prática historiográfica. Textos de História, v.15, n.1/2, 2007.

KUMAR, Krishan. **Da Sociedade Pós-Industrial à Pós-Moderna:** novas teorias sobre o mundo contemporâneo, Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1997.

KOSELLECK, Reinhart. **Uma história dos conceitos:** problemas teóricos e práticos. Revista Estudos Históricos. Rio de Janeiro, vol. 5, n. 10, 1992, p. 134-146.

\_\_\_\_\_. **Futuro Passado:** contribuição à semântica dos tempos históricos. Rio de Janeiro: Ed. Contratponto, 2006.

KUHL, Beatriz Mugayar. Algumas questões relativas ao patrimônio industrial e à sua preservação. Dossiê Herança Industrial – IPHAN, nº 4, mar./abr., 2006.

\_\_\_\_\_. Patrimônio industrial: algumas questões em aberto. **Revista arq.urb**, número 3, 2010.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. Entre a escravidão e o trabalho livre: escravos e imigrantes nas obras de construção das ferrovias no Brasil no século XIX. **Revista Economia**, dez. de 2008.

LANG, Alice Beatriz da Silva Gordo. História Oral: muitas dúvidas, poucas certezas e uma proposta. In: MEIHY, José Carlos Sebe Bom (org.). (Re) Introduzindo a História Oral no Brasil. São Paulo: Xamã, 1996.

LAVABRE, Marie-Claire. Sociología de la memoria y acontecimientos traumáticos. In: ARÓSTEGUI, Julio; GODICHEAU, François. **Guerra Civil:** mito y memoria. Madrid: Marcial Pons, 2006.

LEAL, Severina Barbosa. As ferrovias em Pernambuco (1850-1890): necessidades concretas ou ideologia do progresso? **Revista Symposium**, Recife, ano 4, número especial, nov. 2000.

LOPEZ, Immaculada. **Memória social:** uma metodologia que conta histórias de vida e o desenvolvimento local. São Paulo: Museu da Pessoa, Senac São Paulo, 2008.

LYOTARD, Jean-François. A condição pós-moderna. Rio de Janeiro: José Olympio, 2008.

MAIA, Andréa Casa Nova. Memória sobre trilhos: culturas e identidades ferroviárias no Brasil. In: **XXIX Encontro da APHES** - Associação Portuguesa de História Econômica e

Social, 2009, Porto, Portugal. Disponível em: http://www.ppghis.historia.ufrj.br/media/Trilhos.pdf. Acesso em: 12 de outubro de 2011.

MARCHESAN, Ana Maria Moreira. A tutela do patrimônio cultural sob o enfoque do direito ambiental. Porto Alegre: Livraria do Advogado Ed., 2007.

MARIUZZO, Patricia. Engenhos e ferrovias são os testemunhos das primeiras atividades industriais brasileiras. Dossiê Herança Industrial – IPHAN, nº 4, mar./abr., 2006.

MATOS, Lucina Ferreira. Estação da memória: um estudo das entidades de preservação ferroviária do Estado do Rio de Janeiro. Dissertação (mestrado). CPDOC: FGV, 2010.

MELO, Josemir Camilo de. O papel dos investimentos ferroviários ingleses no Nordeste, 1852-1902 (notas para um estudo da história ferroviária). Feira de Santana: **Revista Sitientibus**, n. 15, p. 363-388, 1996.

MELO, Josemir Camilo de. **Modernização e mudanças:** o trem inglês nos canaviais do Nordeste (1852-1902). Tese de Doutorado. Recife: UFPE, 2000.

MESENTIER, L. Patrimônio urbano, construção da memória social e da cidadania. IPHAN, 2003.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Manual de preservação de edificações ferroviárias antigas. Rio de Janeiro, 1991.

MIRANDA, Marcos Paulo de Souza. **Tutela do patrimônio cultural brasileiro:** doutrina, jurisprudência, legislação. Belo Horizonte: Edições Del Rey, 2006.

MORAES, Roque; GALIAZZI, Maria do Carmo. **Análise textual discursiva**. Ijuí: Editora UNIJUÍ, 2007.

MUSEU DA PESSOA. **Um trem de histórias:** registro e disseminação dos saberes e ofícios da Rede Ferroviária do Nordeste – Módulo Pernambuco (5 vols.). Recife: IPHAN, 2010.

NUNES, Teresa Cristina de Oliveira. **Gestão de Pessoas em Organizações em Processo de Transformação: o Caso da Rede Ferroviária Federal em Liquidação**. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2003.

NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. **Projeto História:** Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da PUC-SP. São Paulo, 1993.

OLIVEIRA, Napoleão de. Eu, ferroviário: memórias. S/d.

PAULA, Dilma Andrade de. As ferrovias no Brasil: análise do processo de erradicação de ramais. In: **Actas del II Congreso de Ferrocarriles**, Aranjuez, 2000. Disponível em: <a href="http://www.docutren.com/archivos/aranjuez/pdf/22.pdf">http://www.docutren.com/archivos/aranjuez/pdf/22.pdf</a>>. Acesso em 08 de março de 2012.

PINTO, ESTEVÃO. **História de uma Estrada de Ferro do Nordeste**. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1949.

REIS, José Carlos. O tempo histórico como "representação intelectual". In: **REVISTA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL**. Rio de Janeiro, n. 34, 2011, p. 45-65.

RESENDE, Antônio Paulo; MIRANDA, Lívia Izabel Bezerra de. Jaboatão dos Guararapes: multiplicidades e trajetórias, memória e imagens. In: MACHADO, Denise B. Pinheiro (org.). Anais do IV Seminário História da Cidade e Urbanismo (vols. I e II). PROURB-FAU-UFRJ: 1996.

REVISTA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. Rio de Janeiro, nº 34, 2011.

REVISTA URBANA. Dossiê patrimônio industrial. CIEC/UNICAMP, 2011.

RICHTER, Melvin. Avaliando um clássico contemporâneo: o Geschichtliche Grundbergriffe e a atividade acadêmica futura. In: JASMIN, Marcelo Gantus; FERRES JR., João. **História dos conceitos:** debates e perspectivas. Rio de Janeiro: Ed. Loyola, 2006, p. 39-53.

RODRIGUES, Marly. Patrimônio industrial, entre o fetiche e a memória. **Revista arq.urb**, nº 3, 2010.

SANT'ANNA, Marcia. **Da cidade-monumento à cidade-documento:** a trajetória da norma de preservação de áreas urbanas no Brasil (1937-1990). Dissertação de Mestrado. Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia, 1995.

\_\_\_\_\_\_. A face imaterial do patrimônio cultural: os novos instrumentos de reconhecimento e valorização. In: ABREU, Regina; CHAGAS, Mário. **Memória e patrimônio:** ensaios contemporâneos. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. Nacionalidade e patrimônio – o Segundo Reinado brasileiro e seu modelo tropical exótico. In: **REVISTA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL**. Rio de Janeiro, n. 34, 2011, p. 337-359.

SCIFONI, Simone; NASCIMENTO, Flávia Brito do. Memória e esquecimento: o patrimônio cultural dos trabalhadores paulistas. In: VI Colóquio Latino Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial, 2011. Disponível em: <a href="http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=2999">http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=2999</a>>. Acesso em 02 de junho de 2013.

SILVA, Leonardo Mello e. Patrimônio industrial: passado e presente. Dossiê Herança Industrial – IPHAN, nº 4, mar./abr., 2006.

SIMSON, Olga Rodrigues de Moraes von. Reflexões de uma socióloga sobre o uso do método biográfico. In: MEIHY, José Carlos Sebe Bom (org.). (**Re**) **Introduzindo a História Oral no Brasil**. São Paulo: Xamã, 1996. 342 p.

SIQUEIRA, Tagore Villarim de. As primeiras ferrovias do Nordeste brasileiro: processo de implantação e o caso da Great Western Railway. **Revista do BNDES**, Rio de Janeiro, v. 9, n. 17, p. 169-220, jun. 2002.

SODRÉ, Muniz. Quadros de memória. In: **Revista Tempo Brasileiro**, abr.-jun., nº 153, 2003, p. 55-58.

THOMPSON, Analucia (Org.). **Memórias do Patrimônio:** entrevista com Judith Martins. Rio de Janeiro: IPHAN/DAF/Copedoc, 2009.

VELOSO, Van-Hoeven Ferreira. **Jaboatão dos meus avós**. Biblioteca pernambucana de história municipal – Centro de estudos de história municipal. Recife, 1982.

VIDAL-BENEYOTO, José. A construção da memória coletiva: do franquismo à democracia. In: **Revista Tempo Brasileiro**, abr.-jun., nº 153, 2003, p. 29-44.

VIEIRA, Lêda Rodrigues. Caminhos ferroviários: um balanço da historiografia ferroviária brasileira. **Revista Brasileira de História e Ciências Sociais**, v. 2, n. 4, dez. de 2010.

ZAMBELLO, Marco Henrique. O aviltamento do trabalho e o declínio do patrimônio ferroviário paulista. In: **Revista Urbana**. CIEC/UNICAMP, ano 3, nº 3, 2011.

- III a fixação do valor da contribuição pecuniária ao Fundo de Defesa de Direitos Difusos quando cabível.
- § 2º Tratando-se da investigação da prática de infração relacionada ou decorrente das condutas previstas nos incisos I, II, III ou VIII do **caput** do art. 21 desta Lei, entre as obrigações a que se refere o inciso I do § 1º deste artigo figurará, necessariamente, a obrigação de recolher ao Fundo de Defesa de Direitos Difusos um valor pecuniário que não poderá ser inferior ao mínimo previsto no art. 23 desta Lei.
- § 3º A celebração do termo de compromisso poderá ser proposta até o início da sessão de julgamento do processo administrativo relativo à prática investigada.
  - § 4º O termo de compromisso constitui título exclusivo extrajudicial.
- § 5º O processo administrativo ficará suspenso enquanto estiver sendo cumprido o compromisso e será arquivado ao término do prazo fixado se atendidas todas as condições estabelecidas no termo.
- § 6º A suspensão do processo administrativo a que se refere o § 5º deste artigo dar-se-á somente em relação ao representado que firmou o compromisso, seguindo o processo seu curso regular para os demais representados.
- $\S$  7º Declarado o descumprimento do compromisso, o Cade aplicará as sanções nele previstas e determinará o prosseguimento do processo administrativo e as demais medidas administrativas e judiciais cabíveis para sua execução.
- § 8º As condições do termo de compromisso poderão ser alteradas pelo Cade se comprovar sua excessiva onerosidade para o representado, desde que a alteração não acarrete prejuízo para terceiros ou para a coletividade.
- $\S$  9º O Cade definirá, em resolução, normas complementares sobre cabimento, tempo e modo da celebração do termo de compromisso de cessação." (NR)
- Art. 17. O art. 40 da Lei  $n^2$  10.865, de 30 de abril de 2004, passa a vigorar acrescido do seguinte  $\S$  6°:

"Art. 40. .....

§ 6º As disposições deste artigo aplicam-se à Contribuição para o PIS/Pasep-Importação e à Cofins-Importação incidentes sobre os produtos de que trata o **caput** deste artigo." (NR)

Art. 18. (VETADO)

Art. 19. (VETADO)

Art. 20. (VETADO)

Art. 21. (VETADO)

Art. 22. (VETADO)

Art. 23. (VETADO)

Art. 24. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos em relação:

I - aos arts.  $1^{\alpha}$  a  $3^{\alpha}$ , a partir de  $1^{\alpha}$  de janeiro de 2007;

II - aos arts. 20 a 22, após decorridos 90 (noventa) dias da publicação desta Lei;

III - aos demais artigos, a partir da data de publicação desta Lei.

Art. 25. Ficam revogados:

I - a partir de 1º de janeiro de 2007:

a) a Lei nº 11.119, de 25 de maio de 2005; e

b) os arts.  $1^{\alpha}$  e  $2^{\alpha}$  da Lei  $n^{\alpha}$  11.311, de 13 de junho de 2006;

II - a partir da data de publicação desta Lei:

a) (VETADO)

b) o art. 131 da Lei nº 11.196, de 21 de novembro de 2005; e

c) o §  $2^{\alpha}$  do art. 17 do Decreto-Lei  $n^{\alpha}$  2.433, de 19 de maio de 1988.

Brasília, 31 de maio de 2007; 186º da Independência e 119º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA Tarso Genro Guido Mantega Alfredo Nascimento Fernando Haddad Miguel Jorge José Antonio Dias Toffoli

### 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.

# O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono

raço saper que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica encerrado o processo de liquidação e extinta a Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, sociedade de economia mista instituída com base na autorização contida na Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957.

Parágrafo único. Ficam encerrados os mandatos do Liquidante e dos membros do Conselho Fiscal da extinta RFFSA.

Art. 2º A partir de 22 de janeiro de 2007:

- I a União sucederá a extinta RFFSA nos direitos, obrigações e ações judiciais em que esta seja autora, ré, assistente, opoente ou terceira interessada, ressalvadas as ações de que trata o inciso II do **caput** do art. 17 desta Lei; e
- II os bens imóveis da extinta RFFSA ficam transferidos para a União, ressalvado o disposto no inciso I do art.  $8^{\rm u}$  desta Lei.

Parágrafo único. Os advogados ou escritórios de advocacia que representavam judicialmente a extinta RFFSA deverão, imediatamente, sob pena de responsabilização pessoal pelos eventuais prejuízos que a União sofrer, em relação às ações a que se refere o inciso I do **caput** deste artigo:

- I peticionar em juízo, comunicando a extinção da RFFSA e requerendo que todas as citações e intimações passem a ser dirigidas à Advocacia-Geral da União; e
- II repassar às unidades da Advocacia-Geral da União as respectivas informações e documentos.
- Art. 3º Aos acionistas minoritários fica assegurado o direito ao recebimento do valor de suas participações acionárias na extinta RFFSA, calculado com base no valor de cada ação, segundo o montante do patrimônio líquido registrado no balanço patrimonial apurado em 22 de janeiro de 2007, atualizado monetariamente pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo IPCA, divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística IBGE, do mês anterior à data do pagamento.

Parágrafo único. Fica a União autorizada a utilizar bens nãooperacionais oriundos da extinta RFFSA para promover a quitação da participação dos acionistas minoritários, mediante dação em pagamento.

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.

Parágrafo único. Ato do Poder Executivo disporá sobre a estrutura e o prazo de duração do processo de Inventariança, bem como sobre as atribuições do inventariante.

- Art.  $5^{\alpha}$  Fica instituído, no âmbito do Ministério da Fazenda, o Fundo Contingente da Extinta RFFSA FC, de natureza contábil, em valor suficiente para o pagamento de:
- I participações dos acionistas minoritários da extinta RFF-SA, na forma prevista no  ${\bf caput}$  do art.  $3^{\rm u}$  desta Lei;
- II despesas decorrentes de condenações judiciais que imponham ônus à VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., na condição de sucessora trabalhista, por força do disposto no inciso I do **caput** do art. 17 desta Lei, relativamente aos passivos originados até 22 de janeiro de 2007;
- III despesas decorrentes de eventuais levantamentos de gravames judiciais existentes em 22 de janeiro de 2007 incidentes sobre bens oriundos da extinta RFFSA, imprescindíveis à administração pública; e
- IV despesas relativas à regularização, administração, avaliação e venda dos imóveis não-operacionais mencionados no inciso II do  ${\bf caput}$  do art.  $6^{\bf u}$  desta Lei.
- $\S\ 1^{\underline{\alpha}}$  Ato do Ministro de Estado da Fazenda disciplinará o funcionamento do FC.
- $\S$   $2^{\alpha}$  Os pagamentos com recursos do FC decorrentes de obrigações previstas no inciso II do **caput** deste artigo ocorrerão exclusivamente mediante solicitação da Valec dirigida ao agente operador do FC, acompanhada da respectiva decisão judicial.

Art. 6º O FC será constituído de:

- I recursos oriundos de emissão de títulos do Tesouro Nacional até o valor de face total de R\$ 300.000.000,00 (trezentos milhões de reais), com características a serem definidas pelo Ministro de Estado da Fazenda;
- II recursos do Tesouro Nacional provenientes da emissão de títulos, em valores equivalentes ao produto da venda de imóveis não-operacionais oriundos da extinta RFFSA, até o limite de R\$ 1.000.000.000,000 (um bilhão de reais);

- III recebíveis até o valor de R\$ 2.444.800.000,00 (dois bilhões, quatrocentos e quarenta e quatro milhões e oitocentos mil reais), oriundos dos contratos de arrendamento de malhas ferroviárias, contabilizados nos ativos da extinta RFFSA, não adquiridos pelo Tesouro Nacional com base na autorização contida na Medida Provisória nº 2.181-45, de 24 de agosto de 2001;
  - IV resultado das aplicações financeiras dos recursos do FC; e
  - V outras receitas previstas em lei orçamentária.
- § 1º O Poder Executivo designará a instituição financeira federal que atuará como agente operador do FC, à qual caberá administrar, regularizar, avaliar e vender os imóveis referidos no inciso II do **caput** deste artigo, observados os procedimentos indicados nos arts. 10 e 11 desta Lei.
- § 2º Ato da Secretaria do Patrimônio da União do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão indicará os imóveis a serem vendidos, objetivando a integralização dos recursos destinados ao FC.
- $\S$  3º O Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão poderá autorizar o inventariante a repassar diretamente ao agente operador do FC os imóveis referidos no inciso II do **caput** deste artigo.
- § 4º Assegurada a integralização do limite estabelecido no inciso II do caput deste artigo, os imóveis excedentes à composição do FC serão destinados na forma do disposto nos arts. 12, 13 e 14 desta Lei, bem como na legislação que dispõe sobre o patrimônio da União.
- $\S$  5º Efetuados os pagamentos das despesas de que trata o art. 5º desta Lei, os ativos financeiros remanescentes do FC reverterão ao Tesouro Nacional.
- Art. 7º Fica a União autorizada a emitir, sob a forma de colocação direta, ao par, os títulos que constituirão os recursos do FC, até os montantes referidos nos incisos I e II do art. 6º desta Lei, cujas características serão definidas pelo Ministro de Estado da Fazenda.

Parágrafo único. Os títulos referidos neste artigo poderão ser resgatados antecipadamente, ao par, a critério do Ministro de Estado da Fazenda.

- $\,$  Art.  $8^{\alpha}$  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.

ISSN 1677-7042

- 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.
- $\S~1^{\underline{\alpha}}$  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.
- $\S$   $3^{\rm o}$  As atividades previstas no  $\S$   $2^{\rm o}$  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.

#### § 4º (VETADO)

- Art. 10. A União, por intermédio do agente operador do FC, promoverá a venda dos imóveis referidos no inciso II do **caput** do art. 6º desta Lei, mediante leilão ou concorrência pública, independentemente do valor, aplicando-se, no que couber, o disposto na Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e observadas as seguintes condições:
- I apresentação de propostas ou lances específicos para cada imóvel;
- II no caso de concorrência, caução no valor correspondente a 5% (cinco por cento) do valor de avaliação do imóvel;
  - III no caso de leilão público, observar-se-á o seguinte:
- a) a hasta pública terá ampla divulgação nos meios de comunicação, inclusive no Município onde se situa o imóvel;
- b) será designado leiloeiro o vencedor de licitação de menor preço, da qual poderão participar os leiloeiros matriculados nas Juntas Comerciais de qualquer Estado e do Distrito Federal, nos termos do disposto no Decreto nº 21.981, de 19 de outubro de 1932, os quais apresentarão proposta de comissão não superior a 5% (cinco por cento);
- c) o arrematante pagará sinal correspondente a, no mínimo, 20% (vinte por cento) do valor da arrematação, complementando o preço no prazo e nas condições previstas em edital, sob pena de perder, em favor da União, o valor do correspondente sinal; e
- d) a comissão do leiloeiro ser-lhe-á paga diretamente pelo arrematante, conforme condições definidas em edital.
- § 1º Aos ocupantes de boa-fé dos imóveis referidos no inciso II do **caput** do art. 6º desta Lei que estejam em dia com suas obrigações é assegurado o direito de preferência à compra, pelo preço e nas mesmas condições oferecidas pelo vencedor da licitação, desde que manifestem seu interesse no prazo de até 15 (quinze) dias, contado da data de publicação do resultado do certame.
- § 2º O ocupante será notificado, por carta ou edital, da data do certame e das condições da venda com antecedência mínima de 30 (trinta) dias.
- § 3º O produto da venda dos imóveis referidos no inciso II do **caput** do art. 6º desta Lei será imediatamente recolhido pelo agente operador à conta do Tesouro Nacional e será integralmente utilizado para amortização da Dívida Pública Mobiliária Federal, devendo ser providenciada a emissão de títulos em valor equivalente ao montante recebido para capitalização do FC.
- Art. 11. O pagamento do valor dos imóveis referidos no inciso II do **caput** do art. 6º desta Lei poderá ser efetuado de forma parcelada, observadas, no que couber, as condições estabelecidas no art. 27 da Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998, e ainda:
- I entrada mínima de 20% (vinte por cento) do preço total de venda do imóvel, a título de sinal e princípio de pagamento;
  - II prazo máximo de 60 (sessenta) meses; e
- III garantia mediante alienação fiduciária do imóvel objeto da venda.
- Art. 12. Aos ocupantes de baixa renda dos imóveis não-operacionais residenciais oriundos da extinta RFFSA cuja ocupação seja comprovadamente anterior a 6 de abril de 2005 é assegurado o direito à aquisição por venda direta do imóvel, nas condições estabelecidas nos arts. 26 e 27 da Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998.

- § 1º Para a avaliação dos imóveis referidos no **caput** deste artigo, aplicar-se-á o método involutivo, deduzindo-se, para tanto, o valor correspondente às benfeitorias realizadas pelo ocupante.
- § 2º Os ocupantes referidos no **caput** deste artigo deverão manifestar seu interesse pela compra direta no prazo de até 30 (trinta) dias a contar da notificação a ser realizada pelo órgão competente.
- $\S$  3º Para os fins do disposto neste artigo, considera-se ocupante de baixa renda aquele com renda familiar igual ou inferior ao valor estabelecido pelo  $\S$  2º do art. 1º do Decreto-Lei nº 1.876, de 15 de julho de 1981.
- Art. 13. Aos ocupantes dos imóveis não-operacionais oriundos da extinta RFFSA, não alcançados pelo disposto nos arts. 10 ou 12 desta Lei e cuja ocupação seja comprovadamente anterior a 6 de abril de 2005, é assegurado o direito de preferência na compra do imóvel, observando-se, no que couber, o disposto no art. 24 da Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998, e ainda:
  - I a venda será realizada na modalidade de leilão;
- II o pagamento poderá ser parcelado, conforme estabelecido no edital, em até 180 (cento e oitenta) prestações mensais e consecutivas em se tratando de imóveis residenciais ou em até 60 (sessenta) prestações mensais e consecutivas para os demais imóveis;
- III os ocupantes poderão adquirir o imóvel pelo valor da proposta vencedora, deduzido o valor correspondente às benfeitorias comprovadamente por eles realizadas, desde que manifestem seu interesse no ato do leilão ou no prazo de até 15 (quinze) dias, contado da publicação do resultado do certame.
- Art. 14. Os imóveis não-operacionais oriundos da extinta RFFSA poderão ser alienados diretamente:
- I desde que destinados a programas de regularização fundiária e provisão habitacional de interesse social, a programas de reabilitação de áreas urbanas, a sistemas de circulação e transporte ou à implantação ou funcionamento de órgãos públicos:
  - a) aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios;
- b) a entidades públicas que tenham por objeto regularização fundiária e provisão habitacional, nos termos da Lei  $n^{\alpha}$  11.124, de 16 de junho de 2005;
- c) a Fundos de Investimentos Imobiliários, previstos na Lei  $n^{\underline{\alpha}}$  8.668, de 25 de junho de 1993;
- II aos beneficiários de programas de regularização fundiária e provisão habitacional de interesse social.
- $\S$  1º O disposto no **caput** deste artigo não se aplica aos imóveis não-operacionais destinados a compor os recursos do Fundo Contingente referidos no inciso II do caput do art.  $6^{\circ}$  desta Lei.
- $\S~2^{\underline{n}}$  Para a avaliação dos imóveis referidos no caput deste artigo, aplicar-se-á o método involutivo.
- Art. 15. O agente operador do FC representará a União na celebração dos contratos de compra e venda dos imóveis de que trata o inciso II do **caput** do art. 6º desta Lei, efetuando a cobrança administrativa e recebendo o produto da venda.

Parágrafo único. O agente operador do FC encaminhará à Advocacia-Geral da União as informações e os documentos necessários a eventual cobrança judicial do produto da venda dos imóveis, bem como à defesa dos interesses da União.

- Art. 16. Na alienação dos imóveis referidos nos arts. 10, 12, 13 e 14 desta Lei, observar-se-á o seguinte:
- I fica afastada a aplicação do disposto no art. 23 da Lei  $n^{\underline{\alpha}}$  9.636, de 15 de maio de 1998;
- $\ensuremath{\mathrm{II}}$  os contratos celebrados mediante instrumento particular terão força de escritura pública;
- III quando não for possível comprovar a dominialidade de imóvel oriundo da extinta RFFSA, é permitido à União, por intermédio do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, ceder ou transferir a posse deste ao adquirente para posterior regularização perante o cartório de registro de imóveis;
- IV o registro será efetuado no cartório da localidade mais próxima de onde se situa o imóvel, não se aplicando o disposto no art. 171 da Lei nº 6.015, de 31 de dezembro de 1973.

Parágrafo único. Não serão alienados os bens 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.

### Art. 17. Ficam transferidos para a Valec:

I - sendo alocados em quadros de pessoal especiais, os contratos de trabalho dos empregados ativos da extinta RFFSA integrantes:

- a) do quadro de pessoal próprio, preservando-se a condição de ferroviário e os direitos assegurados pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002; e
- b) do quadro de pessoal agregado, oriundo da Ferrovia Paulista S.A. FEPASA;
- II as ações judiciais relativas aos empregados a que se refere o inciso I do **caput** deste artigo em que a extinta RFFSA seja autora, ré, assistente, opoente ou terceira interessada;
- III o Serviço Social das Estradas de Ferro SESEF, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, e transferido para a extinta RFFSA por força do disposto no art. 3º da Lei nº 6.171, de 9 de dezembro de 1974, mantidas suas finalidades e vedada a assunção de passivo ou déficit de qualquer natureza e o aporte de novos recursos a qualquer título, ressalvados os repasses de valores descontados dos funcionários a título de consignação e a remuneração por serviços que vierem a ser prestados.
- § 1º A transferência de que trata o inciso I do **caput** deste artigo dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual
- § 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do **caput** deste artigo terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido nos respectivos planos de cargos e salários, não se comunicando, em qualquer hipótese, com o plano de cargos e salários da Valec.
- $\S$   $3^{\circ}$  Em caso de demissão, dispensa, aposentadoria ou falecimento do empregado, fica extinto o emprego por ele ocupado.
- § 4º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** deste artigo, excetuados aqueles que se encontram cedidos para outros órgãos ou entidades da administração pública, ficarão à disposição da Inventariança, enquanto necessários para a realização dos trabalhos ou até que o inventariante decida pelo seu retorno à Valec.
- § 5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** deste artigo poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da União, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, na Agência Nacional de Transportes Terrestres ANTT e na Agência Nacional de Transportes ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Lei, ouvido previamente o inventariante.
- $\S$  6º Os advogados ou escritórios de advocacia que representavam judicialmente a extinta RFFSA nas ações a que se refere o inciso II do **caput** deste artigo deverão, imediatamente, sob pena de responsabilização pessoal pelos eventuais prejuízos causados:
- I peticionar em juízo, comunicando a extinção da RFFSA e a transferência dos contratos de trabalho para a Valec, requerendo que todas as citações e intimações passem a ser dirigidas a esta empresa; e
- II repassar à Valec as respectivas informações e documentos sobre as ações de que trata o inciso II do  ${\bf caput}$  deste artigo.
- Art. 18. A Valec assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora do plano de benefícios administrado pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social REFER, na condição de sucessora trabalhista da extinta RFFSA, em relação aos empregados referidos no inciso I do **caput** do art. 17 desta Lei, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante.

Parágrafo único. O disposto no **caput** deste artigo aplica-se unicamente aos empregados transferidos na forma do inciso I do caput do art. 17 desta Lei, cujo conjunto constituirá massa fechada.

#### Art. 19. A União disponibilizará:

- I por intermédio do Ministério dos Transportes:
- a) à Valec os recursos orçamentários e financeiros necessários ao custeio dos dispêndios decorrentes do disposto no inciso I do caput do art. 17 e no art. 18 desta Lei, aí incluído o pagamento aos empregados referidos no inciso I do caput do art. 17 desta Lei das parcelas em atraso relativas aos dissídios e acordos coletivos referentes aos períodos de 2003 a 2006;
- b) à Refer os recursos orçamentários e financeiros eventualmente necessários ao custeio dos dispêndios decorrentes do disposto no art. 25 desta Lei;
- II por intermédio do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, os recursos orçamentários e financeiros necessários ao pagamento aos inativos e pensionistas da extinta RFFSA não alcançados pelo inciso I do **caput** do art. 17 desta Lei, das parcelas em atraso relativas aos dissídios e acordos coletivos referentes aos períodos de 2003 a 2006.

Parágrafo único. (VETADO)

- Art. 20. As atribuições referentes à aprovação das demonstrações contábeis e financeiras do balanço de extinção, segundo o disposto no art. 3º desta Lei, conferidas por lei ou pelo estatuto da extinta RFFSA à assembléia geral de acionistas serão exercidas pelo Ministro de Estado da Fazenda.
- 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. 6º 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.
- Art. 22. Para os fins desta Lei, consideram-se bens operacionais os bens móveis e imóveis vinculados aos contratos de arrendamento celebrados pela extinta RFFSA, bem como aqueles delegados a Estados ou Municípios para operação ferroviária.
- Art. 23. Ficam criados, no âmbito do Poder Executivo Federal, os seguintes cargos em comissão do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores DAS: 1 (um) DAS-6; 9 (nove) DAS-5; 25 (vinte e cinco) DAS-4; 30 (trinta) DAS-3; 36 (trinta e seis) DAS-2; e 56 (cinqüenta e seis) DAS-1.
- $\S$  1º Os cargos em comissão referidos no **caput** deste artigo destinados às atividades de Inventariança não integrarão a estrutura regimental do Ministério dos Transportes, devendo constar dos atos de nomeação seu caráter de transitoriedade.
- $\S~2^{\alpha}$  À medida que forem concluídas as atividades de Inventariança, os cargos em comissão referidos no  $\S~1^{\alpha}$  deste artigo serão extintos.
- $\S$  3º Ato do Poder Executivo estabelecerá a distribuição dos cargos em comissão criados por esta Lei.
- Art. 24. Fica o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão autorizado a aprovar proposta da Valec para a realização de Programa de Desligamento Voluntário PDV para os empregados de que trata o inciso I do **caput** do art. 17 desta Lei.
- Art. 25. Fica a União autorizada a atuar como patrocinadora do plano de benefícios administrado pela Refer, em relação aos beneficiários assistidos da extinta RFFSA em 22 de janeiro de 2007.
- Art. 26. Os arts. 14, 77, 82 e 118 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 14
IV
b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.
" (NR)
"Art. 77

II - recursos provenientes dos instrumentos de outorga e arrendamento administrados pela respectiva Agência, excetuados os provenientes dos contratos de arrendamento originários da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA não adquiridos pelo Tesouro Nacional com base na autorização contida na Medida Provisória nº 2.181-45, de 24 de agosto de 2001;

	"	(NR)
"Art. 82.		

- XVII exercer o controle patrimonial e contábil dos bens operacionais na atividade ferroviária, sobre os quais será exercida a fiscalização pela Agência Nacional de Transportes Terrestres ANTT, conforme disposto no inciso IV do art. 25 desta Lei, bem como dos bens não-operacionais que lhe forem transferidos;
- XVIII implementar medidas necessárias à destinação dos ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento; e
- XIX propor ao Ministério dos Transportes, em conjunto com a ANTT, a destinação dos ativos operacionais ao término dos contratos de arrendamento.
- § 4º O DNIT e a ANTT celebrarão, obrigatoriamente, instrumento para execução das atribuições de que trata o inciso XVII do **caput** deste artigo, cabendo à ANTT a responsabilidade concorrente pela execução do controle patrimonial e contábil dos

bens operacionais recebidos pelo DNIT vinculados aos contratos de arrendamento referidos nos incisos II e IV do caput do art. 25 desta Lei." (NR)

- "Art. 118. Ficam transferidas da extinta RFFSA para o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão:
- I a gestão da complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002; e
- II a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961.
- § 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** deste artigo terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, aplicados aos empregados cujos contratos de trabalho foram transferidos para quadro de pessoal especial da VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., com a respectiva gratificação adicional por tempo de serviço.
- § 2º O Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão poderá, mediante celebração de convênio, utilizar as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para adoção das medidas administrativas decorrentes do disposto no caput deste artigo." (NR)
- Art. 27. A partir do momento em que não houver mais integrantes no quadro de pessoal especial de que trata a alínea a do inciso I do **caput** do art. 17 desta Lei, em virtude de desligamento por demissão, dispensa, aposentadoria ou falecimento do último empregado ativo oriundo da extinta RFFSA, os valores previstos no respectivo plano de cargos e salários passarão a ser reajustados pelos mesmos índices e com a mesma periodicidade que os benefícios do Regime Geral da Previdência Social RGPS, continuando a servir de referência para a paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do caput do art. 118 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.
- Art. 28. Fica a União autorizada a renegociar o pagamento dos saldos devedores de contratos de compra e venda e de débitos oriundos de contratos de locação de imóveis não-operacionais residenciais celebrados com a extinta RFFSA.

Art. 29. (VETADO)

Art. 30. (VETADO)

Art. 31. (VETADO)

Art. 32. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 33. Ficam revogados o  $\S$  6º do art. 2º da Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, os arts. 114-A e 115 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, o  $\S$  6º do art. 2º da Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, constante do art. 1º da Medida Provisória nº 2.161-35, de 23 de agosto de 2001, e os arts. 114-A e 115 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, constantes do art. 1º da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001, bem como os arts. 12 e 13 da Medida Provisória nº 335, de 23 de dezembro de 2006, e os dispositivos correspondentes da Lei resultante de sua eventual aprovação.

Brasília, 31 de maio de 2007; 186º da Independência e 119º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Tarso Genro Alfredo Nascimento Guido Mantega João Bernardo de Azevedo Bringel José Antonio Dias Toffoli

### LEI Nº 11.484, DE 31 DE MAIO DE 2007

Dispõe sobre os incentivos às indústrias de equipamentos para TV Digital e de componentes eletrônicos semicondutores e sobre a proteção à propriedade intelectual das topografias de circuitos integrados, instituindo o Programa de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico da Indústria de Semicondutores - PADIS e o Programa de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico da Indústria de Equipamentos para a TV Digital - PATVD; altera a Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993; e revoga o art. 26 da Lei nº 11.196, de 21 de novembro de 2005.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono
a seguinte Lei:

#### CAPÍTULO I DO APOIO AO DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO DA INDÚSTRIA DE SEMICONDUTORES

#### Seção I Do Programa de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico da Indústria de Semicondutores

- Art. 1º Fica instituído o Programa de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico da Indústria de Semicondutores PADIS, nos termos e condições estabelecidos por esta Lei.
- Art. 2º É beneficiária do Padis a pessoa jurídica que realize investimento em pesquisa e desenvolvimento P&D na forma do art. 6º desta Lei e que exerça isoladamente ou em conjunto, em relação a dispositivos:
- I eletrônicos semicondutores classificados nas posições 85.41 e 85.42 da Nomenclatura Comum do Mercosul NCM, as atividades de:
  - a) concepção, desenvolvimento e projeto (design);
  - b) difusão ou processamento físico-químico; ou
  - c) encapsulamento e teste;
- II mostradores de informação (**displays**) de que trata o §  $2^{\alpha}$  deste artigo, as atividades de:
  - a) concepção, desenvolvimento e projeto (design);
- b) fabricação dos elementos fotossensíveis, foto ou eletroluminescentes e emissores de luz; ou
  - c) montagem final do mostrador e testes elétricos e ópticos.
- $\S$  1º Para efeitos deste artigo, considera-se que a pessoa jurídica exerce as atividades:
- $\ensuremath{\mathrm{I}}$  isoladamente, quando executar todas as etapas previstas na alínea em que se enquadrar; ou
- II em conjunto, quando executar todas as atividades previstas no inciso em que se enquadrar.
  - $\S\ 2^{\underline{o}}\ O$  disposto no inciso II do  $\boldsymbol{caput}$  deste artigo:
- I alcança os mostradores de informações (**displays**) relacionados em ato do Poder Executivo, com tecnologia baseada em componentes de cristal líquido LCD, fotoluminescentes (painel mostrador de plasma PDP), eletroluminescentes (diodos emissores de luz LED, diodos emissores de luz orgânicos OLED ou **displays** eletroluminescentes a filme fino TFEL) ou similares com microestruturas de emissão de campo elétrico, destinados à utilização como insumo em equipamentos eletrônicos;
  - II não alcança os tubos de raios catódicos CRT.
- $\S$  3º A pessoa jurídica de que trata o **caput** deste artigo deve exercer, exclusivamente, as atividades previstas neste artigo.
- $\S$  4º O investimento em pesquisa e desenvolvimento referido no **caput** deste artigo e o exercício das atividades de que tratam os incisos I e II do **caput** deste artigo devem ser efetuados de acordo com projetos aprovados na forma do art. 5º desta Lei.

#### Seção II Da Aplicação do Padis

- Art. 3º No caso de venda no mercado interno ou de importação de máquinas, aparelhos, instrumentos e equipamentos, novos, para incorporação ao ativo imobilizado da pessoa jurídica adquirente no mercado interno ou importadora, destinados às atividades de que tratam os incisos I e II do caput do art. 2º desta Lei, ficam reduzidas a zero as alíquotas:
- I da Contribuição para o Programa de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social COFINS incidentes sobre a receita da pessoa jurídica vendedora quando a aquisição for efetuada por pessoa jurídica beneficiária do Padis;
- II da Contribuição para o PIS/Pasep-Importação e da Cofins-Importação quando a importação for efetuada por pessoa jurídica beneficiária do Padis; e
- III do Imposto sobre Produtos Industrializados IPI, incidente na importação ou na saída do estabelecimento industrial ou equiparado quando a importação ou a aquisição no mercado interno for efetuada por pessoa jurídica beneficiária do Padis.
- § 1º As reduções de alíquotas previstas no **caput** deste artigo alcançam também as ferramentas computacionais (**softwares**) e os insumos destinados às atividades de que trata o art. 2º desta Lei quando importados ou adquiridos no mercado interno por pessoa jurídica beneficiária do Padis.
- § 2º As disposições do **caput** e do § 1º deste artigo alcançam somente os bens ou insumos relacionados em ato do Poder Executivo.



### PORTARIA No- 407, DE 21 DE DEZEMBRO DE 2010

Dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei n.º 11.483/2007.

O PRESIDENTE DO INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL, no uso das atribuições que lhe são legalmente conferidas, tendo em vista o disposto no art. 21, inciso V, do Anexo I, do Decreto n.º 6.844, de 07 de maio de 2009, que dispõe sobre a estrutura regimental do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, o que consta do Processo Administrativo n.º 01450.014336/2009-61; e,

CONSIDERANDO que a Lei n.º 11.483, de 31 de maio de 2007, no art. 9º preceitua que: "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";

CONSIDERANDO a necessidade de, em conformidade com o parágrafo 2º do art. 9º da Lei n.º 11.483, de 31 de maio de 2007, estabelecer ações visando empreender a construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais - suas coleções e acervos, bem como a conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA, com fins à preservação e difusão da Memória Ferroviária;

CONSIDERANDO a necessidade de estabelecer procedimento administrativo específico no tocante à valoração, gestão e administração dos bens integrantes do Patrimônio Ferroviário:

CONSIDERANDO que o reconhecimento de valor cultural, dos bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, nos termos da Constituição da República Federativa do Brasil, pressupõe referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira;

CONSIDERANDO a necessidade de criação de um cadastro contendo o arrolamento dos bens, com sua descrição, localização, indicação da espécie de atributo, destinação e demais dados necessários à preservação da Memória Ferroviária, o IPHAN reconhece a necessidade de implantação da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, a fim de possibilitar o controle e gerenciamento dos bens de valor cultural a que se refere o art. 9º da Lei n.º 11.483/07;

CONSIDERANDO que o Patrimônio Cultural Ferroviário é integrado por bens móveis - material rodante, peças, documentos em geral, arquivos, livros, pinturas, fotos, plantas, mapas,

objetos de decoração, equipamentos de ferrovia, dentre outros - e imóveis - pátios, estações, armazéns, oficinas, caixas d'água, entre outros - tomados em conjunto ou isoladamente, desde que tenham valor artístico, histórico e cultural, resolve:

Art. 1º Instituir no âmbito do INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL - IPHAN a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário em conformidade com o artigo 9º, da Lei n.º 11.483/2007, onde serão inscritos todos os bens reconhecidos como detentores de valor artístico, histórico e cultural.

Parágrafo único. Compete à Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário a gestão da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário.

- Art. 2º Os bens inseridos na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário gozam de proteção, com vistas a evitar seu perecimento ou sua degradação, apoiar sua conservação, divulgar sua existência e fornecer suporte a ações administrativas e legais de competência do poder público.
- Art. 3º Fica instituída a Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário, para fins de aplicação do art. 9º da Lei n.º 11.483/ 2007.
- § 1º A Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural tem como atribuição decidir acerca do valor histórico, artístico e cultural de bens móveis e imóveis.
- § 2º A Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário será presidida pelo Diretor do Departamento do Patrimônio Material e Fiscalização Depam, e será acompanhada por Procurador Federal designado pelo Procurador-Chefe da Procuradoria Federal junto ao IPHAN.
- § 3º Compõem a Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário os Coordenadores do Departamento do Patrimônio Material e Fiscalização DEPAM do IPHAN:
  - I Coordenador Técnico do Patrimônio Ferroviário;
  - II Coordenador-Geral de Cidades:
  - III Coordenador-Geral de Bens Imóveis;
  - IV Coordenador-Geral de Bens Móveis e Integrados;
  - V Coordenador-Geral de Patrimônio Natural, Paisagem Cultural e Jardins Históricos.
- Art. 4º São passíveis de inclusão na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário os bens móveis e imóveis oriundos da extinta RFFSA:
- I Que apresentarem 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.
- § 4º Atendendo solicitação da Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário, o Diretor do Departamento do Patrimônio Material e Fiscalização Depam poderá requisitar esclarecimentos complementares ou informações atualizadas sobre quaisquer processos abertos.
- § 5º Negada a inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário pela Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário, o processo administrativo deverá retornar à Superintendência do IPHAN que poderá, caso persista o interesse de inscrição do bem, complementar a instrução e solicitar a reconsideração da decisão, no prazo de 90 (noventa) dias, a contar do recebimento do processo no âmbito da Superintendência.
- § 6º Não reconsiderada a decisão pela Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário, o processo deverá ser encaminhado ao Presidente do IPHAN, como última instância de deliberação, para a manutenção ou não dessa decisão.
- § 7º Por iniciativa do Presidente do IPHAN, dos Superintendentes do IPHAN e da Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário, os processos arquivados em virtude de indeferimento da inclusão do bem na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, poderão ser reabertos, decorrido o prazo de dois anos a partir da data da última decisão.
- 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.

Parágrafo único. A Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário será apresentada em meio digital e impresso, estando disponível à consulta de qualquer interessado.

- Art. 8º Caso haja urgência na adoção de medida acautelatória que vise preservar a integridade de bens móveis e imóveis oriundos da extinta RFFSA, poderá ser feita, por ato declaratório do Diretor do Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização DEPAM, inscrição provisória na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário.
- § 1º Os Superintendentes do IPHAN poderão solicitar ao Diretor do DEPAM a inscrição provisória na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário dos bens móveis ou imóveis oriundos da extinta RFFSA.
- § 2º Para a inscrição provisória na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário deverá ser aberto processo administrativo que deverá conter parecer técnico sucinto a respeito dos motivos ensejadores da imediata proteção dos bens.
- § 3º Para todos os efeitos, a inscrição provisória do bem na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário se equipara à inscrição definitiva.
- § 4º No prazo de 05 (cinco) dias o Diretor do Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização DEPAM deverá comunicar à Superintendência do Iphan no Estado em que o (s) bem (ns) se situa (m) que procedeu a (s) sua (s) inscrição (ões) provisória (s) na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário.
- § 5º A inscrição provisória do bem na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário será publicada no Diário Oficial da União no prazo de 15 (quinze) dias.
- § 6º O Diretor do Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização DEPAM submeterá a sua decisão à Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário para a adoção dos procedimentos previstos nos artigos 5º ao 7º desta Portaria.
- Art. 9º Os bens que forem objeto do Art. 4º poderão ter sua valoração reavaliada a qualquer tempo, caso a justificativa apresentada inicialmente ou os compromissos acordados, acerca do uso e conservação adequados, não sejam mais condizentes com a preservação da Memória Ferroviária.
- Art. 10. Os bens declarados como de valor histórico, artístico e cultural pela Presidência do IPHAN até a data da publicação desta Portaria ficam automaticamente inscritos na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário.
  - Art. 11. Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

LUIZ FERNANDO DE ALMEIDA

Em observância ao art. 26 da Lei 8666/93 em face do parecer favorável da consultoria jurídica sobre o assunto, ratifico a decisão do Gerente de Suprimentos

PAULO ROBERTO TRINDADE BRAGA

ISSN 1677-7042

### COMISSÃO TÉCNICA NACIONAL DE BIOSSEGURANCA

DESPACHO DO PRESIDENTE

Em 16 de dezembro de 2011

O Presidente da Comissão Técnica Nacional de Biossegurança - CTNBio, no uso de suas atribuições e de acordo com o artigo 14, inciso XIX, da Lei 11.105/05 e do Art. 5°, inciso XIX do Decreto 5.591/05, torna público, após decisão ocorrida na 148ª Reunião Ordinária da CTNBio, em 08/12/2011, que fica Aprovada a alteração de

posicionamento de ensaios com soja geneticamente modificada des critos no processo 01200.001456/2010-83 - Bayer SA., em razão da indisponibilidade das áreas anteriores solicitadas. No ensaio A e B a Estação Experimental em Capão do Leão,

RS será substituída pela Estação Experimental da FUNDACEP em Cruz Alta, RS; a Estação de Pesquisa e Melhoramento Vegetal em Rio Verde, GO será substituída pela Fazenda Terra Abençoada em Água Santa, RS; a Fazenda Nova em Santo Antonio do Leste, MT será substituída pela Estação Experimental da COODETEC em Palotina, PR; a Fazenda Cantareira em Pirassununga, SP será substituída pela Fazenda Aguapeí em Valparaíso, SP.

Para o ensaio C a Estação Experimental em Capão do Leão, RS será substituída pela Fazenda Terra Abençoada em Água Santa, RS e a Fazenda Nova em Santo Antonio do Leste, MT será substituída pela Fazenda Aguapeí em Valparaíso, SP.

EDILSON PAIVA

### CONSELHO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO CIENTÍFICO E TECNOLÓGICO

DIRETORIA DE GESTÃO E TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO

#### DESPACHO DO DIRETOR

Em 16 de dezembro de 2011

431ª Relação de Revalidação de Credenciamento - Lei 8.010/90

ENTIDADE	CREDENCIAMENTO	CNDI
LITIDADE	CREDENCIAMENTO	CIVIS
Fundação de Amparo à Pesquisa e Extensão Universitária	900.0014/1990	83.476.911/0001-17

#### ERNESTO COSTA DE PAULA

### Ministério da Cultura

### AGÊNCIA NACIONAL DO CINEMA

DELIBERAÇÃO Nº 264, DE 15 DE DEZEMBRO DE 2011

O DIRETOR-PRESIDENTE da ANCINE, no uso das atribuições legais elencadas pela Resolução de Diretoria Colegiada nº. 22/2009, e em cumprimento ao disposto na Lei nº. 8.313, de 23/12/1991, Lei nº. 8.685, de 20/07/1993, Medida Provisória nº. 2.228-1, de 06/09/2001, e Decreto nº. 4.456, de 04/11/2002, resol-

Art. 1º Prorrogar o prazo de captação de recursos do projeto audiovisual relacionado abaixo, para o qual a proponente fica autorizada a captar recursos através da comercialização de certificados de investimento e através da formalização de contratos de coprodução nos termos dos arts. 1º e 3º da Lei nº. 8.685, de 20/07/1993 respectivamente.

04-0106 - O Diário de Tati Processo: 01580.003882/2004-86 Proponente: Bang Bang Filmes Produções Ltda. Cidade/UF: Rio de Janeiro / RJ CNPJ: 01.230.968/0001-77

Prazo de captação: até 31/12/2011.

Art. 2º Aprovar o redimensionamento dos valores orçamen-tários do projeto audiovisual abaixo relacionado, para o qual a proponente fica autorizada a captar recursos através da comercialização de certificados de investimento nos termos do art. 1º da Lei nº. 8.685, de 20/07/1993, e mediante patrocínio, na forma prevista no art. 1º-A

da Lei nº. 8.685, de 20/07/1993. 07-0217 - Corações Sujos Processo: 01580.021659/2007-63

Proponente: Radar Cinema e Televisão Ltda. Cidade/UF: Cotia / SP

CNPJ: 02.947.857/0001-49

Valor total do orçamento aprovado: de R\$ 7.746.421,13 para R\$ 9.054.937,42

Valor aprovado no artigo 1º da Lei nº. 8.685/93: R\$ 1.750.000,00

Banco: 001- agência: 1551-2 conta corrente: 12.941-0 Valor aprovado no artigo 1º-A da Lei nº. 8.685/93: de R\$ 2.009.100,07 para R\$ 2.250.000,00

Banco: 001- agência: 1551-2 conta corrente: 12.942-9 Valor aprovado no artigo 41 da MP nº. 2.228-1/01: R\$

Aprovado na Reunião de Diretoria Colegiada nº. 423, realizada em 13/12/2011.

Prazo de captação: até 31/12/2011.

Art. 3º Aprovar o redimensionamento dos valores orçamentários do projeto audiovisual abaixo relacionado, para o qual a proponente fica autorizada a captar recursos mediante patrocínio, na forma prevista no art. 1º-A da Lei nº. 8.685, de 20/07/1993, e fica autorizada a receber o investimento do Funcine Lacan-Downtown Filmes, nos termos do art. 41 da Medida Provisória nº. 2.228-1, de 06/09/2001.

06-0232 - Procura-se Processo: 01580.029770/2006-17 Proponente: RT2A Produções Cinematográficas Ltda.

Cidade/UF: Rio de Janeiro / RJ CNPJ: 06.998.046/0001-28

Valor total do orçamento aprovado: de R\$ 3.524.316,19 para R\$ 5.118.467,20

Valor aprovado no artigo 1º da Lei nº. 8.685/93: de R\$ 229.907,38 para R\$ 0,00

Valor aprovado no artigo 1º-A da Lei nº. 8.685/93: de R\$ 1.204.119,50 para R\$ 1.448.470,34

Banco: 001- agência: 3336-7 conta corrente: 5.746-0 Valor aprovado no artigo 41 da MP nº. 2.228-1/01: de R\$ 0,00 para R\$ 1.500.000,00

Banco: 001- agência: 3336-7 conta corrente: 5.744-4 Aprovado na Reunião de Diretoria Colegiada nº. 423, realizada em 13/12/2011.

Prazo de captação: até 31/12/2011.

Art. 4º Esta Deliberação entra em vigor na data de sua publicação

#### MANOEL RANGEL

### DELIBERAÇÃO Nº 266, DE 16 DE DEZEMBRO DE 2011

O DIRETOR-PRESIDENTE da ANCINE, no uso das atribuições legais elencadas pela Resolução de Diretoria Colegiada nº. 22/2009, e em cumprimento ao disposto na Lei nº. 8.313, de 23/12/1991, Lei nº. 8.685, de 20/07/1993, Medida Provisória nº. 2.228-1, de 06/09/2001, e Decreto nº. 4.456, de 04/11/2002, resol-

Art. 1º Aprovar os projetos audiovisuais relacionados abaixo, para os quais as proponentes ficam autorizadas a captar mediante patrocínio, na forma prevista no art. 1º-A da Lei nº. 8.685, de 20/07/1993.

11-0331 - Altobiografia Processo: 01580.029694/2011-15

Proponente: Diversid'Arte Produções Artísticas Ltda. Cidade/UF: Rio de Janeiro / RJ

CNPJ: 06.263.322/0001-00

Valor total do orçamento aprovado: R\$ 4.752.909,58 Valor aprovado no artigo 1°-A da Lei n°. 8.685/93: R\$

2.515.264,10 Banco: 001- agência: 1572-5 conta corrente: 18.948-0 Aprovado na Reunião de Diretoria Colegiada nº. 423, rea-

lizada em 13/12/2011. Prazo de captação: até 31/12/2015.

11-0403 - Antártica Por Um Ano Processo: 01580.036322/2011-37

Proponente: Mise En Cine Produções Artísticas Ltda.

Cidade/UF: Rio de Janeiro / RJ CNPJ: 11.482.317/0001-28

Valor total do orçamento aprovado: R\$ 1.071.547,00 Valor aprovado no artigo 1º-A da Lei nº. 8.685/93: R\$

Banco: 001- agência: 1572-5 conta corrente: 18.949-9 Aprovado na Reunião de Diretoria Colegiada nº. 423, realizada em 13/12/2011.

Prazo de captação: até 31/12/2015. 11-0405 - Laura Processo: 01580.036433/2011-43

Proponente: Damasco Filmes S/S Ltda. Cidade/UF: São Paulo / SP

CNPJ: 05.626.923/0001-77

Valor total do orçamento aprovado: R\$ 151.459,67 Valor aprovado no artigo 1°-A da Lei n°. 8.685/93: R\$

Banco: 001- agência: 1270-X conta corrente: 19.998-2 Aprovado na Reunião de Diretoria Colegiada nº. 423, realizada em 13/12/2011.

Prazo de captação: até 31/12/2015.

Art. 2º Aprovar o projeto audiovisual relacionado abaixo, para o qual a proponente fica autorizada a captar recursos através da nº 8.685, de 20/07/1993, e mediante patrocínio, na forma prevista no art. 1º-A da Lei nº 8.685, de 20/07/1993. Em Busca do Lobo Solitário Processo: 01580.032914/2011-80

Proponente: PSI Comércio e Serviços Ltda. Cidade/UF: São Paulo / SP

CNPJ: 05.372.676/0001-20

Valor total do orçamento aprovado: R\$ 1.390.690,00 Valor aprovado no artigo 1º-A da Lei nº. 8.685/93: R\$

650,000,00

Banco: 001- agência: 2807-X conta corrente: 39.540-4 Valor aprovado no artigo 3º da Lei nº. 8.685/93: R\$ 671.155,50

Banco: 001- agência: 2807-X conta corrente: 39.539-0 Aprovado na Reunião de Diretoria Colegiada nº. 423, rea-

lizada em 13/12/2011.

Prazo de captação: até 31/12/2015.

Art. 3º Esta Deliberação entra em vigor na data de sua publicação.

#### MANOEL RANGEL

#### DELIBERAÇÃO Nº 267, DE 16 DE DEZEMBRO DE 2011

O DIRETOR-PRESIDENTE da ANCINE, no uso das atribuições legais elencadas pela Resolução de Diretoria Colegiada nº 22/2009, e em cumprimento ao disposto na Lei nº 8.313, de 23/12/1991, Lei nº 8.685, de 20/07/1993, Medida Provisória nº 2.228-1, de 06/09/2001, e Decreto nº 4.456, de 04/11/2002, resol-

Art. 1º Aprovar o projeto audiovisual relacionado abaixo, para o qual a proponente fica autorizada a captar recursos mediante doações ou patrocínios na forma prevista no art. 18 da Lei nº. 8.313/91, de 23/12/1991.

11-0475 - 4º Hollywood Brasil Filme Festival

Processo: 01580.041018/2011-10

Proponente: Hollywood Brazilian Film Festival e Produções Ltda.

Cidade/UF: Rio de Janeiro / RJ CNPJ: 12.997.262/0001-51

Valor total do orçamento aprovado: R\$ 763.472,88

Valor aprovado no artigo 18 da Lei nº. 8.313/91: R\$ 763.472.88

Banco: 001- agência: 2132-6 conta corrente: 13.329-9

Aprovado na Reunião de Diretoria Colegiada nº. 423, realizada em 13/12/2011.

Prazo de captação: até 31/12/2011.

Art. 3º Esta Deliberação entra em vigor na data de sua publicação.

#### MANOEL RANGEL

### FUNDAÇÃO NACIONAL DE ARTES

#### PORTARIA Nº 351, DE 16 DE DEZEMBRO DE 2011

O Presidente da Fundação Nacional de Artes - Funarte, no uso das atribuições que lhe confere o inciso V artigo 14 do Estatuto aprovado pelo Decreto nº 5.037 de 07/04/2004, publicado no DOU de 08/04/2004, em conformidade com a Portaria nº 235, de 26/09/2011, publicada no DOU de 27/09/2011, que regulamentou o Edital do Prêmio Luso-Brasileiro de Dramaturgia Antônio José da Silva/2011

I - promulgar o texto Vizinhança, de autoria de Luís Mário Lopes, como vencedor do 5º Prêmio Luso-Brasileiro de Dramaturgia Antônio José da Silva.

ANTONIO GRASSI

### INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL

### PORTARIA Nº 441, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2011

Tornar pública a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, instituída por meio da Portaria nº 407, de 21 de dezembro de

O PRESIDENTE DO INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL - IPHAN, no uso das atribuições que lhe são legalmente conferidas, tendo em vista o disposto no art. 22, V do Anexo I do Decreto nº 6.844, de 7 de maio de 2009, na Lei nº 9.784, de 20 de janeiro de 1999, e na Portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010, resolve:

Art. 1º Tornar pública a Lista do Patrimônio Cultural Fer-

roviário, instituída por meio da Portaria nº 407, de 21 de dezembro de

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

LUIZ FERNANDO DE ALMEIDA



### ANEXO

NO 1. D.C	Montrate	H-11-1- 1- F-17-	Processo do IPHAN	D. ( 1. W.1 7 .	11	P. J
Nº de Referência 01/2007	Município	Unidade da Federação Rio de Janeiro	01450.009601/2009-99	Data da Valoração 13/4/2007	Identificação do Bem	Endereço
02/2007	Rio de Janeiro Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	01450.009601/2009-99	13/4/2007	Terreno - Museu do Trem Museu do Trem	Rua Arquias Cordeiro, 1046, Engenho de Dentro Rua Arquias Cordeiro, 1046, Engenho de Dentro
03/2007	Rio Pardo	Rio Grande do Sul	01450.016038/2007-43	10/9/2007	Estação Ferroviária de Rio Pardo	Pátio da Estação trecho Rio Pardo - Cachoeira do Sul
04/2007	Rio Pardo	Rio Grande do Sul	01450.016038/2007-43	10/9/2007	Armazém	Pátio da Estação trecho Rio Pardo - Cachoeira do Sul
05/2007	Rio Pardo	Rio Grande do Sul	01450.016038/2007-43	10/9/2007	Sanitário	Pátio da Estação trecho Rio Pardo - Cachoeira do Sul
06/2007	Rio Pardo	Rio Grande do Sul	01450.016038/2007-43	10/9/2007	Caixa d'água - Reservatório	Pátio da Estação trecho Rio Pardo - Cachoeira do Sul
07/2007	Quebrangulo	Alagoas	01450.014597/2007-19	10/9/2007	Estação Ferroviária de Quebrangulo	Esplanada da Estação Ferroviária
08/2007	Quebrangulo	Alagoas	01450.014597/2007-19	10/9/2007	Armazém	Esplanada da Estação Ferroviária
09/2007	Quebrangulo	Alagoas	01450.014597/2007-19	10/9/2007	Depósito	Esplanada da Estação Ferroviária
10/2007	Palmeira dos Índios	Alagoas	01450.015952/2007-77	10/9/2007	Estação Ferroviária de Palmeira dos Índios	Esplanada da Estação Ferroviária
						Rua Luiz de Andrade, S/N
11/2007	Palmeira dos Índios	Alagoas	01450.015952/2007-77	10/9/2007	Armazém	Esplanada da Estação Ferroviária
						Rua Luiz de Andrade, S/N
12/2007	Palmeira dos Índios	Alagoas	01450.015952/2007-77	10/9/2007	Casa do Agente	Esplanada da Estação Ferroviária Rua Luiz de Andrade, S/N
13/2007	Palmeira dos Índios	Alagoas	01450.015952/2007-77	10/9/2007	Depósito	Esplanada da Estação Ferroviária
	,					Rua Luiz de Andrade, S/N
14/2007	Palmeira dos Índios	Alagoas	01450.015952/2007-77	10/9/2007	Garagem II	Esplanada da Estação Ferroviária
4.5.00.05	2		04.450.045055.5005.55	10.0.000		Rua Luiz de Andrade, S/N
15/2007	Palmeira dos Índios	Alagoas	01450.015952/2007-77	10/9/2007	Armazém II	Esplanada da Estação Ferroviária
1.6/2007	T : 1 E	Nr. G :	0.4005.005150/2007.52	10/0/2007	E. C. L.M D	Rua Luiz de Andrade, S/N
16/2007	Juiz de Fora	Minas Gerais	04905.005159/2007-62	10/9/2007	Estação de Mariano Procópio	Rua Mariano Procópio, S/N
17/2007	Juiz de Fora	Minas Gerais	04905.005159/2007-62	10/9/2007	Armazém	Pátio da Estação de Mariano Procópio
18/2007	Juiz de Fora	Minas Gerais	04905.005159/2007-62	26/9/2007	Seletivo	Pátio da Estação de Mariano Procópio
19/2007	Quatis	Rio de Janeiro	01450.002886/2010-71	30/10/2007	Estação Ferroviária de Quatis	Rua Wanderlino Teixeira Leite, 87
20/2007	Cruzeiro	São Paulo	01450.015982/2007-83	30/10/2007	Pátio Ferroviário da Estação Central de Cruzeiro	
21/2007	Cruzeiro	São Paulo	01450.015982/2007-83		Estação Central de Cruzeiro	Cruzeiro, SP
22/2007	Cruzeiro	São Paulo	01450.015982/2007-83	30/10/2007	Terreno I	Cruzeiro, SP
23/2007	Cruzeiro	São Paulo	01450.015982/2007-83	30/10/2007	Terreno II	Cruzeiro, SP
24/2007	Cruzeiro	São Paulo	01450.015982/2007-83	30/10/2007	Estação Ferroviária de Rufino de Almeida	Cruzeiro, SP
25/2007	Cruzeiro	São Paulo	01450.015982/2007-83	30/10/2007	Estação Ferroviária do Perequê	Cruzeiro, SP
26/2007	Cruzeiro	São Paulo	01450.015982/2007-83	<u>30/10/2007</u>	Faixa de terreno do Pátio da Estação Ferroviária de Perequê	Cruzeiro, SP
27/2007	Cruzairo	São Paulo	01450.015982/2007-83	30/10/2007	Rotunda	Cruzeiro, SP
01/2008	Cruzeiro Caxias do Sul	Rio Grande do Sul	01450.015982/2007-83	28/3/2008	Pátio Ferroviário de Forqueta	Rua Sete de Setembro, S/N, Forqueta
02/2008	Caxias do Sul	Rio Grande do Sul	01450.018059/2007-01	28/3/2008 28/3/2008	Estação Ferroviária de Forqueta	Av. Luiz Franciosi Serio, Forqueta
02/2008	Caxias do Sul Caxias do Sul	Rio Grande do Sul	01450.018059/2007-01	28/3/2008 28/3/2008	Faixa de domínio da ferrovia incluindo a área da	
03/2008	Caxias uo Sul	NO Grande do Sul	01430.018039/2007-01	<u>40/3/44/00</u>	Estação de Devio Rizzo	a ana compreciona entre as Estações Forqueta e Caxias do Sul
04/2008	Caxias do Sul	Rio Grande do Sul	01450.018059/2007-01	28/3/2008	Estação Ferroviária de Devio Rizzo	Rua Cristiano Ramos de Oliveira
05/2008	Caxias do Sul	Rio Grande do Sul	01450.018059/2007-01	28/3/2008	Terreno	Rua Dr. Augusto Pestana, 50, Rio Branco
06/2008	Caxias do Sul	Rio Grande do Sul	01450.018059/2007-01	28/3/2008	Estação Ferroviária de Caxias do Sul	Rua Dr. Augusto Pestana, 50, Rio Branco
07/2008	Caxias do Sul	Rio Grande do Sul	01450.018059/2007-01	28/3/2008	Casa do Administrador	Rua Feijó Junior, 1126
08/2008	Caxias do Sul	Rio Grande do Sul	01450.018059/2007-01	28/3/2008	Depósito de Mercadorias	Rua Augusto Pestana, 300
09/2008	Caxias do Sul	Rio Grande do Sul	01450.018059/2007-01	28/3/2008	Depósito de Incicadorias  Depósito de Locomotivas	Rua Fejió Junior. 1126
10/2008	Caxias do Sul	Rio Grande do Sul	01450.018059/2007-01	28/3/2008	Caixa d'água - Reservatório	Recinto da Estação de Caxias do Sul
11/2008	Caxias do Sul	Rio Grande do Sul	01450.018059/2007-01	28/3/2008	Casa de madeira	Rua Feijó Junior, 1126
12/2008	Caxias do Sul	Rio Grande do Sul	01450.018059/2007-01	28/3/2008	Casa I	Caxias do Sul, RS
13/2008	Caxias do Sul	Rio Grande do Sul	01450.018059/2007-01	28/3/2008	Casa II	Caxias do Sul, RS Caxias do Sul, RS
14/2008	Caxias do Sul	Rio Grande do Sul	01450.018059/2007-01	28/3/2008	Casa III	Caxias do Sul, RS Caxias do Sul, RS
15/2008	Caxias do Sul	Rio Grande do Sul	01450.018059/2007-01	28/3/2008	Casa IV	Caxias do Sul, RS
			01401.000359/2009-73	6/5/2008		
16/2008	Campo Grande	Mato Grosso do Sul	01401.000359/2009-73	<u>0/3/2008</u>	Terreno do Prédio Administrativo da extinta RFFSA	Esquina da Rua Gal. Mello com Rua Calógeras nº 23, lote 01, Centro
17/2008	Campo Grande	Mato Grosso do Sul	01401.000359/2009-73	6/5/2008	Prédio Administrativo da extinta RFFSA	Esquina da Rua Gal. Mello com Rua Calógeras nº 23, lote 01, Centro
18/2008	Boquim	Sergipe Sergipe	01504.001406/2009-48	17/7/2008	Estação Ferroviária de Boquim	Pca. Monsenhor Olímpio Campos, S/N, Centro
19/2008	Boquim	Sergipe	01504.001406/2009-48	17/7/2008	Caixa d'Água	Pça. Monsenhor Olímpio Campos, S/N, Centro
20/2008	Boquim	Sergipe	01504.001406/2009-48	17/7/2008	Casa do Maquinista em Boquim	Pça. Monsenhor Olímpio Campos, 661, Centro
21/2008	Boquim	Sergipe	01504.001406/2009-48	17/7/2008	Casa do Agente Ferroviário em Boquim	Pca. Monsenhor Olímpio Campos, 605, Centro
22/2008	Herval	Rio Grande do Sul	04902.000407/2008-90	6/8/2008	Estação Ferroviária de Basílio	Rua 3 de maio, S/N
23/2008	Herval	Rio Grande do Sul	04902.000407/2008-90	6/8/2008	Armazém	Rua 3 de maio, S/N
24/2008	Curitiba	Paraná	01450.011184/2009-44	6/8/2008	Edifício Teixeira Soares	Rua João Negrão, 940
24/2008	Curitiba	r ai alia	01508.000349/2008-69	0/8/2008	Edificio Teixella Soales	Rua Joao Negrao, 940
25/2008	Pelotas	Rio Grande do Sul	04902.000143/2008-74 e	12/8/2008	Terreno	Rio Branco, 215
25/2000	Ciotas	ruo Grande do Sur	01512.001560/2010-54		Terreno	Auto, 213
26/2008	Pelotas	Rio Grande do Sul	04902.000143/2008-74 e	12/8/2008	Estação Ferroviária	Rio Branco, 215
			01512.001560/2010-54		,	
27/2008	Pelotas	Rio Grande do Sul	04902.000143/2008-74 e	12/8/2008	Sanitário na Praça Rio Branco	Rio Branco, 215
			01512.001560/2010-54		*	
28/2008	Apucarana	Paraná	04905.003679/2008-11	14/8/2008	Terreno	Travessa Mambuca e Rua Erwin Schindler, S/N, Distrito de Pirapó
29/2008	Apucarana	Paraná	04905.003679/2008-11	14/8/2008	Estação Ferroviária de Pirapó	Travessa Mambuca e Rua Erwin Schindler, S/N, Distrito de Pirapó
30/2008	Apucarana	Paraná	04905.003679/2008-11	14/8/2008	Casa I	Travessa Mambuca e Rua Erwin Schindler, S/N, Distrito de Pirapó
31/2008	Apucarana	Paraná	04905.003679/2008-11	14/8/2008	Casa II	Travessa Mambuca e Rua Erwin Schindler, S/N, Distrito de Pirapó
32/2008	Apucarana	Paraná	04905.003679/2008-11	14/8/2008	Casa III	Travessa Mambuca e Rua Erwin Schindler, S/N, Distrito de Pirapó
33/2008	Alagoinhas	Bahia	01502.000091/2009-31	26/8/2008	Estação Ferroviária São Francisco	Rua 15 de Novembro, S/N, Centro
34/2008	Teresina	Piauí	04905.006209/2009-91	27/8/2008	Pátio Ferroviário de Teresina	Av. Miguel Rosa, 2725, Centro
	1		01458.001162/2008-15	1	<u></u>	
35/2008	Teresina	Piauí	04905.006209/2009-91	27/8/2008	Estação Ferroviária de Teresina	Av. Miguel Rosa, 2867, Centro
26/2009	Torogina	Diouí	01458.001162/2008-15	27/8/2008	Armozóm 1	Av. Miguel Page 2005 Centro
36/2008	Teresina	Piauí	04905.006209/2009-91 01458.001162/2008-15	<u> </u>	Armazém 1	Av. Miguel Rosa, 2885, Centro
37/2008	Teresina	Piauí	04905.006209/2009-91	27/8/2008	Armazém 2	Av. Miguel Rosa, 2885, Centro
31/2000	reresina	ı iaui	01458.001162/2008-15	211012000	mindzeni z	Av. Miguel Rosa, 2005, Celiuo
38/2008	Teresina	Piauí	04905.006209/2009-91	27/8/2008	Casa do Agente com Anexo	Av. Miguel Rosa, S/N, Centro
			01458.001162/2008-15		- Som Fine	,,
39/2008	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	01450.008713/2008-41	27/8/2008	Estação Ferroviária Barão de Mauá	Francisco Bicalho, S/N, Santo Cristo
			01458.001932/2008-20		·	
40/2008	Vila Velha	Espírito Santo	01409.000337/2008-52	29/8/2008	Terreno em Argolas	Av. Anésio José Simões, S/N, Argolas
41/2008	Vila Velha	Espírito Santo	01409.000337/2008-52	29/8/2008	Estação de Vitória	Av. Anésio José Simões, S/N, Argolas
42/2008	Alfredo Chaves	Espírito Santo	01409.000077/2009-04	3/9/2008	Estação Ferroviária de Matilde	Rua da Estação de Matilde, S/N, Centro
43/2008	Alfredo Chaves	Espírito Santo	01409.000077/2009-04	3/9/2008	Girador (rotunda)	Rua da Estação de Matilde, S/N, Centro
44/2008	Alfredo Chaves	Espírito Santo	01409.000077/2009-04	3/9/2008	Caixa d'água - Reservatório	Rua da Estação de Matilde, S/N, Centro
45/2008	Alfredo Chaves	Espírito Santo	01409.000077/2009-04	3/9/2008	Ponte metálica	Rua da Estação de Matilde, S/N, Centro
46/2008	Alfredo Chaves	Espírito Santo	01409.000077/2009-04	3/9/2008	Imóvel I - (descrito como "dois imóveis")	Rua da Estação de Matilde, S/N, Centro
47/2008	Alfredo Chaves	Espírito Santo	01409.000077/2009-04	3/9/2008	Imóvel II - (descrito como "dois imóveis")	Rua da Estação de Matilde, S/N, Centro
48/2008	Mandaguari	Paraná	04905.003680/2008-46	28/10/2008	Pátio da Estação Ferroviária de Mandaguari	Rua Luiz Trintinalha paralela com a Rua João Ernesto Ferreira
49/2008	Mandaguari	Paraná	04905.003680/2008-46	28/10/2008	Casa I	Rua Luiz Trintinalha paralela com a Rua João Ernesto Ferreira
50/2008	Mandaguari	Paraná	04905.003680/2008-46	28/10/2008	Casa II	Rua Luiz Trintinalha paralela com a Rua João Ernesto Ferreira
51/2008	Mandaguari	Paraná	04905.003680/2008-46	28/10/2008	Casa III	Rua Luiz Trintinalha paralela com a Rua João Ernesto Ferreira
52/2008	Mandaguari	Paraná	04905.003680/2008-46	28/10/2008	Casa IV	Rua Luiz Trintinalha paralela com a Rua João Ernesto Ferreira
53/2008	Mandaguari	Paraná	04905.003680/2008-46	28/10/2008	Armazém I	Rua Luiz Trintinalha paralela com a Rua João Ernesto Ferreira
54/2008	Mandaguari	Paraná	04905.003680/2008-46	28/10/2008	Armazém II	Rua Luiz Trintinalha paralela com a Rua João Ernesto Ferreira
55/2008	Mandaguari	Paraná	04905.003680/2008-46	28/10/2008	Estação Ferroviária de Mandaguari	Rua Luiz Trintinalha paralela com a Rua João Ernesto Ferreira  Rua Luiz Trintinalha paralela com a Rua João Ernesto Ferreira
56/2008	Maceió	Alagoas	01403.000400/2007-20	18/11/2008	Estação Ferroviária de Jaraguá	Esplanada de Jaraguá
20/2000	17140010	. mgous	01-103.000400/2007-20	10/11/2000	Longuo i ciroviaria uc Jaragua	Rua Sá e Albuquerque, S/N Jaraguá
	1	A1	01403.000400/2007-20	18/11/2008	Galpão de armazenamento I	Esplanada de Jaraguá
57/2008	Maceió	Alagoas				
57/2008	Maceió	Alagoas	01403.000400/2007-20		r	Rua Sá e Albuquerque, S/N Jaraguá
				18/11/2008		Rua Sá e Albuquerque, S/N Jaraguá
57/2008 58/2008	Maceió Maceió	Alagoas	01403.000400/2007-20		Área central coberta	

ISSN 1677-7042



59/2008	Maceió	Alagoas	01403.000400/2007-20	18/11/2008	Galpão de armazenamento II	Esplanada de Jaraguá
37/2008	Widecio	Alagoas	01403.000400/2007-20	16/11/2006	Gaipao de armazenamento n	Rua Sá e Albuquerque, S/N Jaraguá
60/2008	Maceió	Alagoas	01403.000400/2007-20	18/11/2008	Anexo dos Galpões	Esplanada de Jaraguá
					-	Rua Sá e Albuquerque, S/N Jaraguá
61/2008	Maceió	Alagoas	01403.000400/2007-20	18/11/2008	Galpão geminado	Rua Sá e Albuquerque, S/N Jaraguá
62/2008	Maceió	Alagoas	01403.000400/2007-20	18/11/2008	Terreno	Rua Sá e Albuquerque, 57 e 57A Jaraguá
63/2008 64/2008	Pires do Rio Pires do Rio	Goiás Goiás	01450.015645/2008-77 01450.015645/2008-77	10/12/2008 10/12/2008	Estação Ferroviária de Pires do Rio Caixa d'água	Complexo Ferroviário, Centro
65/2008		Ceará	04905.004255/2008-74	11/12/2008	Estação Ferroviária de João Felipe	Complexo Ferroviário, Centro Pça. Castro Carreira, S/N, Centro
66/2008	Fortaleza Fortaleza	Ceará	04905.004255/2008-74	11/12/2008	Centro de Controle e Operações da RFFSA	Pca. Castro Carreira, S/N, Centro
67/2008	Fortaleza	Ceará	04905.004255/2008-74	11/12/2008	Associação dos Ferroviários Aposentados do Cea-	
0772000	1 Ortalicza	ccara	04703.004233/2000 74	11/12/2000	rá	i ça. Casto Caricia, 5/11, Cento
68/2008	Fortaleza	Ceará	04905.004255/2008-74	11/12/2008	Antigo Serviço de Pessoal	Pça. Castro Carreira, S/N, Centro
69/2008	Fortaleza	Ceará	04905.004255/2008-74	11/12/2008	Galpão 6	Rua 24 de Maio, 30, Centro
70/2008	Fortaleza	Ceará	04905.004255/2008-74	11/12/2008	Escritório CBTU/Antigo treinamento	Rua Dr. João Moreira, 624, Centro
71/2008	Fortaleza	Ceará	04905.004255/2008-74	11/12/2008	Almoxarifado CBTU	Rua 24 de Maio, 30, Centro
72/2008	Fortaleza	Ceará	04905.004255/2008-74	11/12/2008	Galpões 3, 4 e 5	Rua 24 de Maio, 30, Centro
73/2008	Fortaleza	Ceará	04905.004255/2008-74	11/12/2008	Chalé da Inventariança	Pça. Castro Carreira, S/N, Centro
74/2008	Fortaleza	Ceará	04905.004255/2008-74	11/12/2008 31/12/2008	Antiga Via Permanente	Rua Senador Jaguaribe, 501, Centro
75/2008 76/2008	Santa Rita Santa Rita	Maranhão Maranhão	01458.001188/2008-63 01458.001188/2008-63	31/12/2008	Pátio Ferroviário Estação Ferroviária de Recurso	Km 88 da Ferrovia São Luis/Teresina, Povoado Recurso Km 88 da Ferrovia São Luis/Teresina, Povoado Recurso
77/2008	Santa Rita	Maranhão	01458.001188/2008-63	31/12/2008	Pátio Ferroviário de Carema	KM 94 da Ferrovia São Luis/Teresina, Povoado Recurso
78/2008	Santa Rita	Maranhão	01458.001188/2008-63	31/12/2008	Estação Ferroviária de Carema	Rua José Bonifácio Muniz, S/N, Carema
79/2008	Santa Rita	Maranhão	01458.001188/2008-63	31/12/2008	Armazém isolado (oficina mecânica)	Km 88 da Ferrovia São Luis/Teresina, Povoado Recurso
80/2008	Sumaré	São Paulo	01450.018058/2007-59	31/12/2008	Antiga Subestação de Sumaré	Sumaré, SP
81/2008	Caxias	Maranhão	01494.000504/2008-43	31/12/2008	Estação de Caxias	Av. Getúlio Vargas, S/N, Centro
82/2008	Caxias	Maranhão	01494.000504/2008-43	31/12/2008	Armazém 1	Esplanada da Estação, Centro
83/2008	Caxias	Maranhão	01494.000504/2008-43	31/12/2008	Armazém 2	Av. Getúlio Vargas, S/N, Centro
01/2009	Campo Grande	Mato Grosso do Sul	04905.006119/2008-19	3/2/2009	Terreno do Prédio Administrativo da extinta	Rua General Mello nº 23, lote 01, Centro
02/2000	G	Mari C	04005 005110 2000 :-	2/0/0000	RFFSA	Pro-Consul Mills at 22 let 24 Cont
02/2009	Campo Grande	Mato Grosso do Sul	04905.006119/2008-19	3/2/2009 3/2/2009	Prédio Administrativo da extinta RFFSA	Rua General Mello nº 23, lote 01, Centro
03/2009	São Félix Corumbá	Bahia Mato Grosso do Sul	01450.009020/2007-95 01401.001077/2008-11	3/2/2009 6/2/2009	Estação Ferroviária de São Félix Estação Ferroviária de Corumbá	Praça Rui Barbosa, S/N, Centro Corumbá, MS
05/2009	Corumba Aquidauana	Mato Grosso do Sul Mato Grosso do Sul	01401.001077/2008-11	6/2/2009	Estação Ferroviária de Corumba Estação Ferroviária de Aquidauana	Corumbà. MS  Rua Bichara Salamene, Centro
06/2009	Aquidauana	Mato Grosso do Sul	01401.001077/2008-11	6/2/2009	Estação Ferroviária de Aquidauana  Estação Ferroviária de Porto Esperança	Aquidauana, MS
07/2009	Aquidauana	Mato Grosso do Sul	01401.001077/2008-11	6/2/2009	Estação Ferroviária de Piraputanga	Aquidauana, MS Aquidauana, MS
08/2009	Aquidauana	Mato Grosso do Sul	01401.001077/2008-11	6/2/2009	Estação Ferroviária de Firaputanga Estação Ferroviária de Taunay	Taunay
09/2009	Miranda	Mato Grosso do Sul	01401.001077/2008-11	6/2/2009	Estação Ferroviária de Miranda	Rua Firmo Dutra, 195, Vila Noroeste
10/2009	Curitiba	Paraná	01458.002130/2008-37	19/2/2009	Terreno I	Av. Presidente Affonso Camargo, 330, Jardim Botânico
11/2009	Curitiba	Paraná	01458.002130/2008-37	19/2/2009	Terreno II	Av. Presidente Affonso Camargo, 330, Jardim Botânico
12/2009	Curitiba	Paraná	01458.002130/2008-37	19/2/2009	Terreno III	Av. Presidente Affonso Camargo, 330, Jardim Botânico
13/2009	Curitiba	Paraná	01458.002130/2008-37	19/2/2009	Estação Ferroviária de Curitiba	Av. Presidente Affonso Camargo, 330, Jardim Botânico
14/2009	Ibiporã	Paraná	04905.007446/2008-98	9/3/2009	Terreno I	Av. Mário de Menezes, S/N, Centro, Pátio de Ibiporã
15/2007	Ibiporã	Paraná	04905.007446/2008-98	9/3/2009	Terreno II	Av. Mário de Menezes, S/N, Centro, Pátio de Ibiporã
16/2009	Ibiporã	Paraná Pia da Lauria	04905.007446/2008-98	9/3/2009 9/3/2009	Estação Ferroviária de Ibiporã	Av. Mário de Menezes, S/N, Centro, Pátio de Ibiporã
17/2009 18/2009	Rio Claro	Rio de Janeiro Rio de Janeiro	01500.000454/2009-59 01500.000454/2009-59	9/3/2009	Estação Ferroviária de Lídice Terreno da Estação Ferroviária de Ipiíba	Pátio Ferroviário, Km 45,996 - Lídice Estrada Sta. Izabel, n. 76 - Vila de Ipiiba, Sta. Izabel
19/2009	São Gonçalo São Gonçalo	Rio de Janeiro Rio de Janeiro	01500.000454/2009-59	9/3/2009	Estação Ferroviária de Ipiíba	Estrada Sta. Izabel, n. 76 - Vila de Ipilba, Sta. Izabel  Estrada Sta. Izabel, n. 76 - Vila de Ipilba, Sta. Izabel
20/2009	Ipiíba	Rio de Janeiro	01500.000454/2009-59	9/3/2009	Terreno da Estação Ferroviária de Ipiíba	Ipiíba, RJ
21/2009	Ipiíba	Rio de Janeiro	01500.000454/2009-59	9/3/2009	Edificação da Estação Ferroviária de Ipiíba	Ipiíba, RJ
22/2009	Natal	Rio Grande do Norte	04905.002600/2009-16	8/4/2009	Terreno	Rua Olavo Bilac, 21, Rocas
23/2009	Natal	Rio Grande do Norte	04905.002600/2009-16	8/4/2009	Armazém da Antiga Carpintaria	Rua Olavo Bilac, 21, Rocas
24/2009	Natal	Rio Grande do Norte	04905.002600/2009-16	8/4/2009	Parcela de terreno da Estrada de Ferro Central do	Rua Silva Jardim, S/N, Rocas
					Rio Grande do Norte	
25/2009	Natal	Rio Grande do Norte	04905.002600/2009-16	8/4/2009	Administração da Estrada de Ferro Central do	Rua Silva Jardim, 171, Rocas
26/2000	D	D	01508.000106/2009-10	28/4/2009	RN	Av. Arthur de Abreu, 124, Centro
26/2009 27/2009	Paranaguá Ibiporã	Paraná Paraná	04905.007446/2008-98	12/5/2009	Estação Ferroviária de Paranaguá Casa I (alvenaria)	Av. Mario de Meneses, Centro
28/2009	Ibiporã	Paraná	04905.007446/2008-98	12/5/2009	Casa II (madeira)	Av. Mario de Meneses, Centro
29/2009	Ibiporã	Paraná	04905.007446/2008-98	12/5/2009	Casa III (alvenaria)	Av. Mario de Meneses, Centro
30/2009	Ibiporã	Paraná	04905.007446/2008-98	12/5/2009	Casa IV (alvenaria)	Av. Mario de Meneses, Centro
31/2009	Recife	Pernambuco	01498.000335/2008-10	19/5/2009	Terreno	Av. Mascarenhas de Morais, S/N, Imbiribeira
32/2009	Recife	Pernambuco	01498.000335/2008-10	19/5/2009	Galpão	Av. Mascarenhas de Morais, S/N, Imbiribeira
33/2009	Aquidauana	Mato Grosso do Sul	01401.000230/2009-65	26/5/2009	Estação Ferroviária de Porto Esperança	Aquidauana, MS
34/2009	Aquidauana	Mato Grosso do Sul	01401.000230/2009-65	26/5/2009	Estação Ferroviária de Piraputanga	Aquidauana, MS
35/2009	Corumbá	Mato Grosso do Sul	01401.000230/2009-65	26/5/2009	Estação Ferroviária de Corumbá	Corumbá. MS
36/2009	Paulo Frontin	Paraná	01508.000064/2009-17	17/6/2009	Casa em alvenaria	Paulo Fontin, SC
37/2009	Paulo Frontin	Paraná	01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17	17/6/2009 17/6/2009	Casa em alvenaria	Km 440+081
38/2009	Paulo Frontin Paulo Frontin	Paraná	01508.000064/2009-17	17/6/2009	Casa em alvenaria	Km 440+081 Km 440+081
39/2009 40/2009	Paulo Frontin	Paraná Paraná	01508.000064/2009-17	17/6/2009	Casa em alvenaria Casa em alvenaria	Km 440+081 Km 440+081
41/2009	Paulo Frontin Paulo Frontin	Parana Paraná	01508.000064/2009-17	17/6/2009	Casa em alvenaria Casa em alvenaria	Km 440+081 Km 440+081
42/2009	Paulo Frontin	Paraná	01508.000064/2009-17	17/6/2009	Casa em alvenaria	Km 440+081
43/2009	Paulo Frontin	Paraná	01508.000064/2009-17	17/6/2009	Casa em alvenaria	Km 440+081
44/2009	Paulo Frontin	Paraná	01508.000064/2009-17	17/9/2009	Casa em alvenaria	Km 440+081
45/2009	São José do Rio Preto	São Paulo	01506.000186/2008-34	6/10/2009	Estação Ferroviária de São José do Rio Preto	Km 199+036 do trecho ferroviário Araraquara a Rio Preto Paulista
46/2009	São João do Rio do	Paraíba	01408.000020/2008-26	11/11/2009	Estação Ferroviária de São João do Rio do Peixe	Praça da Estação, S/N
	Peixe	n (		11 11 10 5		
47/2009	Curitiba	Paraná	01508.000531/2009-09	11/11/2009	Área de terreno ocupado pela Garagem de Au-	Rua Mariano Torres, 115, Jardim Botânico
48/2009	Brumadinho	Minas Gerais	01514.001803/2009-09	11/11/2009	tomotrizes de Curitiba Estação Ferroviária de Marinhos	Pátio da Estação de Marinhos, distrito de São José de Paraopeba
48/2009	Salvador	Minas Gerais Bahia	01514.001803/2009-09	11/11/2009	Antigo Posto Médico	Prato da Estação de Marinhos, distrito de São Jose de Paraopeba  Praca Onze de Dezembro, Calcada
50/2009	Santo Antônio da Plati-	Paraná	01502.002473/2008-19	11/11/2009	Estação Ferroviária de Platina	Rua Topázio, S/N
	na		. 12 13.300337/2007 12			
51/2009	União dos Palmares	Alagoas	01403.000264/2009-30	11/11/2009	Armazém/Depósito	Av. Monsenhor Clóvis Duarte de Barros, Centro
52/2009	Redenção	Ceará	01496.000881/2009-43	11/11/2009	Estação Ferroviária de Antônio Diogo	Rua João Vicente, 345-A
53/2009	Quixadá	Ceará	01496.000595/2009-88	11/11/2009	Estação Ferroviária	Praça Dr. Revy, Centro
54/2009	Quixadá	Ceará	01496.000595/2009-88	11/11/2009	Oficina de Manutenção	Praça Dr. Revy, Centro
55/2009	Curitiba	Paraná	01508.000491/2009-97	24/11/2009	Terreno	Rua Emílio Bertonini, 44, Vila Oficinas
56/2009	162	Paraná	01508.000491/2009-97	24/11/2009	Prédio da Escola Municipal Durival de Brito	Rua Emílio Bertonini, 44, Vila Oficinas
FF (00000	Curitiba	0 . 0		1/12/2009	Estação Ferroviária de Porto União	Praça Hercílio Luz, S/N Praça Hercílio Luz, S/N
57/2009	Porto União	Santa Catarina	01450.008538/2007-10	1/12/2000		
58/2009	Porto União Porto União	Santa Catarina	01450.008538/2007-10	1/12/2009	Armazém 1	
58/2009 59/2009	Porto União Porto União Porto União	Santa Catarina Santa Catarina	01450.008538/2007-10 01450.008538/2007-10	1/12/2009	Armazém 2	Praça Hercílio Luz, S/N
58/2009 59/2009 60/2009	Porto União Porto União Porto União Paulo Frontin	Santa Catarina Santa Catarina Paraná	01450.008538/2007-10 01450.008538/2007-10 01508.000064/2009-17	1/12/2009 18/12/2009	Armazém 2 Estação Ferroviária de Paulo Frontin	Praça Hercílio Luz, S/N Rua Duque de Caxias
58/2009 59/2009 60/2009 61/2009	Porto União Porto União Porto União Porto União Paulo Frontin Piracuruca	Santa Catarina Santa Catarina Paraná Piauí	01450.008538/2007-10 01450.008538/2007-10 01508.000064/2009-17 01402.000522/2009-98	1/12/2009 18/12/2009 18/12/2009	Armazém 2 Estação Ferroviária de Paulo Frontin Estação Ferroviária de Piracuruca	Praça Hercílio Luz, S/N Rua Duque de Caxias Largo da Estação, S/N, Esplanada
58/2009 59/2009 60/2009 61/2009 62/2009	Porto União Porto União Porto União Porto União Paulo Frontin Piracuruca Piracuruca	Santa Catarina Santa Catarina Paraná Piauí Piauí	01450.008538/2007-10 01450.008538/2007-10 01508.000064/2009-17 01402.000522/2009-98 01402.000522/2009-98	1/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 18/12/2009	Armazém 2 Estação Ferroviária de Paulo Frontin Estação Ferroviária de Piracuruca Esplanada de Piracuruca	Praça Hercílio Luz, S/N Rua Duque de Caxias Largo da Estação, S/N, Esplanada Largo da Estação, S/N, Esplanada
58/2009 59/2009 60/2009 61/2009	Porto União Porto União Porto União Porto União Paulo Frontin Piracuruca	Santa Catarina Santa Catarina Paraná Piauí	01450.008538/2007-10 01450.008538/2007-10 01508.000064/2009-17 01402.000522/2009-98	1/12/2009 18/12/2009 18/12/2009	Armazém 2 Estação Ferroviária de Paulo Frontin Estação Ferroviária de Piracuruca	Praça Hercílio Luz, S/N Rua Duque de Caxias Largo da Estação, S/N, Esplanada
58/2009 59/2009 60/2009 61/2009 62/2009	Porto União Porto União Porto União Porto União Paulo Frontin Piracuruca Piracuruca	Santa Catarina Santa Catarina Paraná Piauí Piauí	01450.008538/2007-10 01450.008538/2007-10 01508.000064/2009-17 01402.000522/2009-98 01401.000052/2/2009-98	1/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 18/12/2009	Armazém 2 Estação Ferroviária de Paulo Frontin Estação Ferroviária de Piracuruca Esplanada de Piracuruca	Praça Hercílio Luz, S/N Rua Duque de Caxias Largo da Estação, S/N, Esplanada Largo da Estação, S/N, Esplanada
58/2009 59/2009 60/2009 61/2009 62/2009 63/2009 64/2009 65/2009	Porto União Porto União Porto União Porto União Paulo Frontin Piracuruca Piracuruca Campo Grande Pires do Rio Pires do Rio	Santa Catarina Santa Catarina Paraná Piauí Piauí Mato Grosso do Sul Goiás Goiás	01450.008538/2007-10 01450.008538/2007-10 01508.000064/2009-17 01402.000522/2009-98 01401.0000522/2009-98 01401.000032/2010-44 01450.015807/2009-58 01516.001003/2009-60	1/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 18/12/2009	Armazém 2 Estação Ferroviária de Paulo Frontin Estação Ferroviária de Piracuruca Esplanada de Piracuruca Residência EFNOB/RFFSA  Oficina de Manutenção e Abastecimento Prédio/Casa do Chamador	Praça Hercílio Luz, S/N Rua Duque de Caxias Largo da Estação, S/N, Esplanada Largo da Estação, S/N, Esplanada Esquina das ruas Calógeras com Temístocles, 3018, Centro  Complexo Ferroviário, Centro Complexo Ferroviário, Centro
58/2009 59/2009 60/2009 61/2009 62/2009 63/2009 64/2009 65/2009 01/2010	Porto União Porto União Porto União Paulo Frontin Piracuruca Piracuruca Campo Grande Pires do Rio Pires do Rio São Bento do Sul	Santa Catarina Santa Catarina Paraná Piauí Piauí Mato Grosso do Sul Goiás Goiás Santa Catarina	01450.008538/2007-10 01450.008538/2007-10 01508.000064/2009-17 01402.000522/2009-98 01402.000522/2009-98 01401.000023/2010-44 01450.015807/2009-50 01516.001003/2009-60 01510.00108/2009-60 01510.001186/2009-73	1/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 19/1/2010	Armazém 2 Estação Ferroviária de Paulo Frontin Estação Ferroviária de Piracuruca Esplanada de Piracuruca Residência EFNOB/RFFSA  Oficina de Manutenção e Abastecimento Prédio/Casa do Chamador Estação Ferroviária de Rio Natal	Praça Hercílio Luz, S/N Rua Duque de Caxias Largo da Estação, S/N, Esplanada Largo da Estação, S/N, Esplanada Esquina das ruas Calógeras com Temístocles, 3018, Centro  Complexo Ferroviário, Centro Complexo Ferroviário, Centro São Bento do Sul, SC
58/2009 59/2009 60/2009 61/2009 62/2009 63/2009 64/2009 65/2009 01/2010 02/2010	Porto União Porto União Porto União Porto União Paulo Frontin Piracuruca Piracuruca Campo Grande Pires do Rio Pires do Rio São Bento do Sul São Fidélis	Santa Catarina Santa Catarina Paraná Piauí Piauí Mato Grosso do Sul Goiás Goiás Santa Catarina Rio de Janeiro	01450.008538/2007-10 01450.008538/2007-10 01508.000064/2009-17 01402.000522/2009-98 01402.000522/2009-98 01401.000023/2010-44 01450.015807/2009-58 01516.001003/2009-60 01516.001186/2009-73 01450.012211/2009-04	1/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 19/1/2010 19/1/2010	Armazém 2 Estação Ferroviária de Paulo Frontin Estação Ferroviária de Piracuruca Esplanada de Piracuruca Residência EFNOB/RFFSA Oficina de Manutenção e Abastecimento Prédio/Casa do Chamador Estação Ferroviária de Rio Natal Casa do Agente	Praça Hercílio Luz, S/N Rua Duque de Caxias  Largo da Estação, S/N, Esplanada  Largo da Estação, S/N, Esplanada  Esquina das ruas Calógeras com Temístocles, 3018, Centro  Complexo Ferroviário, Centro  Complexo Ferroviário, Centro  São Bento do Sul, SC  Av. Paranhos, 220, Centro
58/2009 59/2009 60/2009 61/2009 62/2009 63/2009 64/2009 65/2009 01/2010 02/2010 03/2010	Porto União Porto União Porto União Porto União Paulo Frontin Piracuruca Piracuruca Campo Grande Pires do Rio Pires do Rio São Bento do Sul São Fidélis	Santa Catarina Santa Catarina Paraná Piauí Piauí Mato Grosso do Sul Goiás Goiás Santa Catarina Rio de Janeiro Rio de Janeiro	01450.008538/2007-10 01450.008538/2007-10 01508.000064/2009-17 01402.000522/2009-98 01401.0000522/2009-98 01401.000023/2010-44 01450.015807/2009-58 01516.001003/2009-60 01516.00103/2009-60 01510.001186/2009-73 01450.012211/2009-04	1/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 19/1/2010 19/1/2010	Armazém 2 Estação Ferroviária de Paulo Frontin Estação Ferroviária de Piracuruca Esplanada de Piracuruca Residência EFNOB/RFFSA  Oficina de Manutenção e Abastecimento Prédio/Casa do Chamador Estação Ferroviária de Rio Natal Casa do Agente Armazém	Praça Hercílio Luz, S/N Rua Duque de Caxias  Largo da Estação, S/N, Esplanada  Largo da Estação, S/N, Esplanada  Esquina das ruas Calógeras com Temístocles, 3018, Centro  Complexo Ferroviário, Centro  Complexo Ferroviário, Centro  São Bento do Sul, SC  Av. Paranhos, 220, Centro  Av. Paranhos, 220, Centro
58/2009 59/2009 60/2009 61/2009 62/2009 63/2009 64/2009 65/2009 01/2010 02/2010 04/2010	Porto União Porto União Porto União Parto União Paulo Frontin Piracuruca Campo Grande Pires do Rio Pires do Rio São Bento do Sul São Fidélis São Fidélis	Santa Catarina Santa Catarina Paraná Piauí Piauí Mato Grosso do Sul Goiás Goiás Santa Catarina Rio de Janeiro Rio de Janeiro Rio de Janeiro	01450.008538/2007-10 01450.008538/2007-10 01508.000064/2009-17 01402.000522/2009-98 01401.0000522/2009-98 01401.0000522/2009-58 01516.001003/2009-60 01516.001003/2009-60 01510.001186/2009-73 01450.012211/2009-04 01450.012211/2009-04	1/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 19/1/2010 19/1/2010 19/1/2010 19/1/2010	Armazém 2 Estação Ferroviária de Paulo Frontin Estação Ferroviária de Piracuruca Esplanada de Piracuruca Residência EFNOB/RFFSA  Oficina de Manutenção e Abastecimento Prédio/Casa do Chamador Estação Ferroviária de Rio Natal Casa do Agente Armazém Alojamento	Praça Hercílio Luz, S/N Rua Duque de Caxias Largo da Estação, S/N, Esplanada Largo da Estação, S/N, Esplanada Esquina das ruas Calógeras com Temístocles, 3018, Centro  Complexo Ferroviário, Centro Complexo Ferroviário, Centro São Bento do Sul, SC Av. Paranhos, 220, Centro Av. Paranhos, 220, Centro Av. Paranhos, 220, Centro Av. Paranhos, 220, Centro
58/2009 59/2009 60/2009 61/2009 62/2009 63/2009 64/2009 65/2009 01/2010 02/2010 03/2010 04/2010 05/2010	Porto União Porto União Porto União Paulo Frontin Piracuruca Piracuruca Campo Grande Pires do Rio São Bento do Sul São Fidélis São Fidélis São Fidélis	Santa Catarina Santa Catarina Paraná Piauí Piauí Mato Grosso do Sul Goiás Goiás Santa Catarina Rio de Janeiro Rio de Janeiro Rio de Janeiro Rio de Janeiro	01450.008538/2007-10 01450.008538/2007-10 01508.000064/2009-17 01402.000522/2009-98 01401.0000522/2009-98 01401.000023/2010-44 01450.015807/2009-58 01516.001003/2009-60 01516.001003/2009-60 01510.0012211/2009-04 01450.012211/2009-04	1/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 19/1/2010 19/1/2010 19/1/2010 19/1/2010 19/1/2010	Armazém 2 Estação Ferroviária de Paulo Frontin Estação Ferroviária de Piracuruca Esplanada de Piracuruca Residência EFNOB/RFFSA  Oficina de Manutenção e Abastecimento Prédio/Casa do Chamador Estação Ferroviária de Rio Natal Casa do Agente Armazém Alojamento Caixa d'água - Reservatório	Praça Hercílio Luz, S/N Rua Duque de Caxias Largo da Estação, S/N, Esplanada Largo da Estação, S/N, Esplanada Esquina das ruas Calógeras com Temístocles, 3018, Centro  Complexo Ferroviário, Centro Complexo Ferroviário, Centro São Bento do Sul, SC Av. Paranhos, 220, Centro
58/2009 59/2009 60/2009 61/2009 62/2009 63/2009 64/2009 65/2009 01/2010 02/2010 03/2010 04/2010 05/2010	Porto União Porto União Porto União Porto União Paulo Frontin Piracuruca Piracuruca Campo Grande Pires do Rio Pires do Rio São Bento do Sul São Fidélis São Fidélis São Fidélis Recife	Santa Catarina Santa Catarina Paraná Piauí Piauí Mato Grosso do Sul Goiás Goiás Santa Catarina Rio de Janeiro Rio de Janeiro Rio de Janeiro Pernambuco	01450.008538/2007-10 01450.008538/2007-10 01508.000064/2009-17 01402.000522/2009-98 01401.0000522/2009-98 01401.0000522/2009-98 01401.000023/2010-44 01450.015807/2009-58 01516.001003/2009-60 01516.001003/2009-60 01510.001186/2009-73 01450.012211/2009-04 01450.012211/2009-04 01450.012211/2009-04 01450.012211/2009-04	1/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 19/1/2010 19/1/2010 19/1/2010 19/1/2010 19/1/2010 19/1/2010 19/1/2010	Armazém 2 Estação Ferroviária de Paulo Frontin Estação Ferroviária de Piracuruca Esplanada de Piracuruca Residência EFNOB/RFFSA Oficina de Manutenção e Abastecimento Prédio/Casa do Chamador Estação Ferroviária de Rio Natal Casa do Agente Armazém Alojamento Caixa d'água - Reservatório Estação Central do Recife	Praça Hercílio Luz, S/N Rua Duque de Caxias  Largo da Estação, S/N, Esplanada  Largo da Estação, S/N, Esplanada  Esquina das ruas Calógeras com Temístocles, 3018, Centro  Complexo Ferroviário, Centro  Complexo Ferroviário, Centro  São Bento do Sul, SC Av. Paranhos, 220, Centro  Praça Barão de Mauá, S/N, São José.
58/2009 59/2009 60/2009 61/2009 62/2009 63/2009 64/2009 65/2009 01/2010 03/2010 04/2010 05/2010 06/2010 07/2010	Porto União Porto União Porto União Porto União Paulo Frontin Piracuruca Piracuruca Campo Grande Pires do Rio Pires do Rio São Bento do Sul São Fidélis São Fidélis São Fidélis Recife Recife	Santa Catarina Santa Catarina Paraná Piauí Piauí Mato Grosso do Sul Goiás Goiás Goiás Santa Catarina Rio de Janeiro Pernambuco Pernambuco	01450.008538/2007-10 01450.008538/2007-10 01508.000064/2009-17 01402.000522/2009-98 01401.0000522/2009-98 01401.000023/2010-44 01450.015807/2009-58 01516.001003/2009-60 01516.001003/2009-60 01510.001186/2009-73 01450.012211/2009-04 01450.012211/2009-04 01450.012211/2009-04 01450.012778/2009-04 01450.016778/2009-41 01450.016778/2009-41	1/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 19/1/2010 19/1/2010 19/1/2010 19/1/2010 19/1/2010 19/1/2010 19/1/2010 19/1/2010	Armazém 2 Estação Ferroviária de Paulo Frontin Estação Ferroviária de Piracuruca Esplanada de Piracuruca Residência EFNOB/RFFSA  Oficina de Manutenção e Abastecimento Prédio/Casa do Chamador Estação Ferroviária de Rio Natal Casa do Agente Armazém Alojamento Caixa d'água - Reservatório Estação Central do Recife Anexo 01	Praça Hercílio Luz, S/N Rua Duque de Caxias  Largo da Estação, S/N, Esplanada  Largo da Estação, S/N, Esplanada  Esquina das ruas Calógeras com Temístocles, 3018, Centro  Complexo Ferroviário, Centro  Complexo Ferroviário, Centro  São Bento do Sul, SC  Av. Paranhos, 220, Centro  Av. Paranhos, 270, Centro  Rua Floriano Peixoto, S/N, São José.  Rua Floriano Peixoto, S/N, Espaço 2, São José
58/2009 59/2009 60/2009 61/2009 62/2009 63/2009 64/2009 65/2009 01/2010 02/2010 03/2010 04/2010 05/2010	Porto União Porto União Porto União Porto União Paulo Frontin Piracuruca Piracuruca Campo Grande Pires do Rio Pires do Rio São Bento do Sul São Fidélis São Fidélis São Fidélis Recife	Santa Catarina Santa Catarina Paraná Piauí Piauí Mato Grosso do Sul Goiás Goiás Santa Catarina Rio de Janeiro Rio de Janeiro Rio de Janeiro Pernambuco	01450.008538/2007-10 01450.008538/2007-10 01508.000064/2009-17 01402.000522/2009-98 01401.0000522/2009-98 01401.0000522/2009-98 01401.000023/2010-44 01450.015807/2009-58 01516.001003/2009-60 01516.001003/2009-60 01510.001186/2009-73 01450.012211/2009-04 01450.012211/2009-04 01450.012211/2009-04 01450.012211/2009-04	1/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 18/12/2009 19/1/2010 19/1/2010 19/1/2010 19/1/2010 19/1/2010 19/1/2010 19/1/2010	Armazém 2 Estação Ferroviária de Paulo Frontin Estação Ferroviária de Piracuruca Esplanada de Piracuruca Residência EFNOB/RFFSA Oficina de Manutenção e Abastecimento Prédio/Casa do Chamador Estação Ferroviária de Rio Natal Casa do Agente Armazém Alojamento Caixa d'água - Reservatório Estação Central do Recife	Praça Hercílio Luz, S/N Rua Duque de Caxias  Largo da Estação, S/N, Esplanada  Largo da Estação, S/N, Esplanada  Esquina das ruas Calógeras com Temístocles, 3018, Centro  Complexo Ferroviário, Centro  Complexo Ferroviário, Centro  São Bento do Sul, SC Av. Paranhos, 220, Centro  Praça Barão de Mauá, S/N, São José.

. a A Na
4.40000
*** H %**
- A - B - B - B - B - B - B - B - B - B
TAIL THE
2 3 AEV.
7808

15

10/2010	Recife	Pernambuco	01450.016778/2009-41	19/1/2010	Armazém com características de casario no Pátio	Cais José Estelita, S/N. São José
10/2010	Recire	Ternamouco	01430.010770/2007 41	13/1/2010	Ferroviário de Cinco Pontas	Cuis 3050 Esterius, 5/14, 540 3050
11/2010	Pombos	Pernambuco	01450.016778/2009-41	19/1/2010	Estação Ferroviária de Pombos	Rua da Estação, S/N, Centro
12/2010	Vitória de Santo Antão	Pernambuco	01450.016778/2009-41	19/1/2010	Pátio Ferroviário de Vitória de Santo Antão	Praça Leão Coroado, S/N, Centro
13/2010 14/2010	Vitória de Santo Antão Vitória de Santo Antão	Pernambuco Pernambuco	01450.016778/2009-41 01450.016778/2009-41	19/1/2010 19/1/2010	Estação Ferroviária de Vitória de Santo Antão Armazém	Praça Leão Coroado, S/N, Centro Praca Leão Coroado, S/N, Centro
15/2010	Gravatá	Pernambuco	01450.016778/2009-41	19/1/2010	Estação Ferroviária de Gravatá	Rua João Pessoa, S/N, Centro
16/2010	Bezerros	Pernambuco	01450.016778/2009-41	19/1/2010	Estação Ferroviária de Bezerros	Rua da Estação, S/N, Centro
17/2010	São Caetano	Pernambuco	01450.016778/2009-41	19/1/2010	Estação Ferroviária de São Caetano	Rua da Estação, S/N, Centro
18/2010	Caruaru	Pernambuco	01450.016778/2009-41	19/1/2010	Pátio Ferroviário de Caruaru	Rua Cleto Campelo, S/N, Centro
19/2010	Caruaru	Pernambuco	01450.016778/2009-41	19/1/2010 19/1/2010	Estação Ferroviária de Caruaru	Rua Cleto Campelo, S/N, Centro
20/2010 21/2010	Caruaru Pesqueira	Pernambuco Pernambuco	01450.016778/2009-41 01450.016778/2009-41	19/1/2010	Armazém Estação Ferroviária de Pesqueira	Rua Cleto Campelo, S/N, Centro Praça Jurandir de Brito, S/N, Centro
22/2010	Pesqueira	Pernambuco	01450.016778/2009-41	19/1/2010	Estação de Mimoso	Rua da Estação, S/N, Mimoso
23/2010	Pesqueira	Pernambuco	01450.016778/2009-41	19/1/2010	Armazém de Mimoso	Rua da Estação, S/N, Mimoso
24/2010	Petrolina	Pernambuco	01450.016778/2009-41	19/1/2010	Estação Ferroviária de Petrolina	Av das Nações, S/N, Petrolina
25/2010	Maraial	Pernambuco	01450.016778/2009-41	19/1/2010	Estação de Maraial	Rua Floriano Peixoto, s/n, Centro, Maraial
26/2010	Propriá	Sergipe	01504.001406/2009-48	<u>19/1/2010</u>	Estação Ferroviária Velha de Propriá (Tiro de Guerra)	Rua da Linha, S/N
27/2010	Propriá	Sergipe	01504.001406/2009-48	19/1/2010	Terreno da Estação Velha de Propriá	Rua da Linha, S/N
28/2010	Aracaju	Sergipe	01504.001406/2009-48	19/1/2010	Área de no Pátio Ferroviário de Aracaju, onde	Pça. dos Expedicionários, S/N, Siqueira Campos
					estão os Galpões	,
29/2010	Aracaju	Sergipe	01504.001406/2009-48	19/1/2010	Rotunda	Pátio Ferroviário de Aracaju
30/2010	Aracaju	Sergipe	01504.001406/2009-48	19/1/2010	Galpão Carpintaria	Pátio Ferroviário de Aracaju
31/2010 32/2010	Aracaju Aracaju	Sergipe Sergipe	01504.001406/2009-48 01504.001406/2009-48	19/1/2010 19/1/2010	Galpão Torneiros Galpão Ferraria	Pátio Ferroviário de Aracaju Pátio Ferroviário de Aracaju
33/2010	Aracaju	Sergipe	01504.001406/2009-48	19/1/2010	Galpão Recuperação	Pátio Ferroviário de Aracaju
34/2010	Aracaju	Sergipe	01504.001406/2009-48	19/1/2010	Galpão Ferramentas	Pátio Ferroviário de Aracaju
35/2010	Aracaju	Sergipe	01504.001406/2009-48	19/1/2010	Caixa d'Água no Pátio Ferroviário de Aracaju	Pátio Ferroviário de Aracaju
36/2010	Magé	Rio de Janeiro	01500.003237/2009-11	19/1/2010	Terreno da Antiga Estação Receptora e Transmis-	Estrada Santa Fé, S/N, Bongaba
27/2010	N (	D: 1 7 :	01500 000005 2000	10/1/2013	sora de Bongaba	F. I.P. I.I.M. ( 0.1001 G : 1.7)
37/2010	Magé	Rio de Janeiro	01500.003237/2009-11	19/1/2010	Terreno da Antiga Estação de Guia de Pacobaíba	Estrada Real de Mauá nº 1901, Guia de Pacobaíba
38/2010	Magé	Rio de Janeiro	01500.003237/2009-11	19/1/2010	Terreno da Antiga Estação de Guia de Pacobaíba	Estrada Real de Mauá nº 912, Mauá
50,2010		de valieno		- CLASSIAN AM	(II)	
39/2010	Magé	Rio de Janeiro	01500.003237/2009-11	19/1/2010	Antiga Estação Transmissora de Guia de Pacobaí-	Estrada Real de Mauá nº 1901, Guia de Pacobaíba
40/2010	Mod	D'. 1. T. '	01500 002227/2000 11	10/1/2010	ba Governo Govern	Extra la David de Marco de 1001 Codo la David de
40/2010	Magé	Rio de Janeiro	01500.003237/2009-11	19/1/2010 19/1/2010	Casa Grupo Gerador	Estrada Real de Mauá nº 1901, Guia de Pacobaíba
41/2010 42/2010	Magé Magé	Rio de Janeiro Rio de Janeiro	01500.003237/2009-11 01500.003237/2009-11	19/1/2010 19/1/2010	Museu Ferroviário Casa do Agente	Estrada Real de Mauá nº 1901, Guia de Pacobaíba  Estrada Real de Mauá nº 912, Guia de Pacobaíba
43/2010	Magé	Rio de Janeiro	01500.003237/2009-11	19/1/2010	Casa do Operador	Estrada Real de Mauá nº 1901, Guia de Pacobaíba
44/2010	Magé	Rio de Janeiro	01500.003237/2009-11	19/1/2010	Casa nº 1, Estação Real de Mauá	Estrada Real de Mauá nº 1901, Guia de Pacobaíba
45/2010	Magé	Rio de Janeiro	01500.003237/2009-11	19/1/2010	Casa nº 2, Estação Real de Mauá	Estrada Real de Mauá nº 1901, Guia de Pacobaíba
46/2010	Magé	Rio de Janeiro	01500.003237/2009-11	19/1/2010	Casa nº 3, Estação Real de Mauá	Estrada Real de Mauá nº 1901, Guia de Pacobaíba
47/2010	Magé	Rio de Janeiro	01500.003237/2009-11	19/1/2010	Casa nº 4, Estação Real de Mauá	Estrada Real de Mauá nº 1901, Guia de Pacobaíba
48/2010	Magé	Rio de Janeiro	01500.003237/2009-11	19/1/2010	Terreno km 59	Km 59 da Estrada Barão de Mauá - Magé
49/2010 50/2010	Magé Magé	Rio de Janeiro Rio de Janeiro	01500.003237/2009-11 01500.003237/2009-11	19/1/2010 19/1/2010	Terreno km 58,7	Km 58,7 da Estrada Barão de Mauá - Magé
51/2010	Magé	Rio de Janeiro Rio de Janeiro	01500.003237/2009-11	19/1/2010	Terreno km 4 Terreno km 4,2	km 4 do Ramal Guia de Pacobaíba, com trecho inicial em Bongaba km 4,2 do Ramal Guia de Pacobaíba, com trecho inicial em Bongaba
52/2010	Magé	Rio de Janeiro	01500.003237/2009-11	19/1/2010	Terreno km 59	Km 59 da Estrada Barão de Mauá - Magé
53/2010	Magé	Rio de Janeiro	01500.003237/2009-11	19/1/2010	Terreno km 49	Km 49 da Estrada Barão de Mauá - Magé
54/2010	Magé	Rio de Janeiro	01500.003237/2009-11	19/1/2010	Terreno A	Estrada Real de Mauá, 1901 A
55/2010	Magé	Rio de Janeiro	01500.003237/2009-11	19/1/2010	Terreno B	Estrada Real de Mauá, 1901 B
56/2010	Magé	Rio de Janeiro	01500.003237/2009-11	19/1/2010	Terreno C	Estrada Real de Mauá, 1901 C
57/2010	Magé	Rio de Janeiro	01500.003237/2009-11	19/1/2010	Terreno	Rua 120, nº 471, Jardim da Paz, Guia de Pacobaíba
58/2010 59/2010	Magé Magé	Rio de Janeiro	01500.003237/2009-11 01500.003237/2009-11	19/1/2010 19/1/2010	Edificação I	Km 58,5 da Estrada Barão de Mauá Km 59 da Estrada Barão de Mauá
60/2010	Aracaju	Rio de Janeiro Sergipe	01504.001406/2009-48	19/1/2010	Edificação II Estação Ferroviária de Aracaju	Pça. dos Expedicionários, S/N, Siqueira Campos
61/2010	Campo Grande	Mato Grosso do Sul	01401.000021/2010-55	3/2/2010	Escola Álvaro Martins Neto ("Batatinha")	Esquina Rua Gal. Mello com Rua Doutor Ferreira, 28
62/2010	Valença	Rio de Janeiro	01500.004820/2009-49	5/2/2010	Terreno	Rua Barão de Sta. Mônica, S/N, Barão de Juparanã
63/2010	Valença	Rio de Janeiro	01500.004820/2009-49	5/2/2010	Terreno da oficina	Pátio Barão de Juparanã
64/2010	Valença	Rio de Janeiro	01500.004820/2009-49	5/2/2010	Oficina	Pátio Barão de Juparanã
65/2010	Valença	Rio de Janeiro	01500.004820/2009-49	5/2/2010	Terreno da carpintaria	Rua Projetada, S/N, Barão de Juparanã
66/2010	Valença	Rio de Janeiro Rio de Janeiro	01500.004820/2009-49 01500.004820/2009-49	5/2/2010 5/2/2010	Carpintaria	Rua Projetada, S/N, Barão de Juparanã
67/2010 68/2010	Valença Valença	Rio de Janeiro	01500.004820/2009-49	5/2/2010	Terreno da administração Administração	Rua Barão de Sta. Mônica, S/N, Barão de Juparanã Rua Barão de Sta. Mônica, S/N, Barão de Juparanã
69/2010	Valença	Rio de Janeiro	01500.004820/2009-49	5/2/2010	Terreno sem identificação	Av. Nilo Peçanha, 506 - esquina com Benjamim Guimarães
70/2010	Valença	Rio de Janeiro	01500.004820/2009-49	5/2/2010	Edificação sem identificação	Av. Nilo Peçanha, 506 - esquina com Benjamim Guimarães
71/2010	Valença	Rio de Janeiro	01500.004820/2009-49	5/2/2010	Terreno da estação	Pátio Barão de Juparanã
72/2010	Valença	Rio de Janeiro	01500.004820/2009-49	5/2/2010	Estação Barão de Juparanã	Pátio Barão de Juparanã
73/2010	Valença	Rio de Janeiro	01500.004820/2009-49	5/2/2010	Sobrado Art-Deco	Rua Barão de Sta. Mônica, S/N, Barão de Juparanã
74/2010	Valença Campo Granda	Rio de Janeiro	01500.004820/2009-49	5/2/2010 9/2/2010	Grua ou Guindaste fixo Residência para empregado	Pátio Barão de Juparanã
75/2010 76/2010	Campo Grande Itaguaí	Mato Grosso do Sul Rio de Janeiro	01401.000450/2009-99 01450.002896/2010-14	23/2/2010 23/2/2010	Residência para empregado Estação Ferroviária de Itaguaí	Rua 14 de Julho nº 3383, Centro Rua Prof. Ismael Cavalcante, S/N, Centro
77/2010	Itaguaí	Rio de Janeiro	01450.002896/2010-14	23/2/2010	Terreno da Parada Ferroviária de Vila Geni	Av. Amaral Peixoto, próximo ao nº 2510
78/2010	Mangaratiba	Rio de Janeiro	01450.002896/2010-14	23/2/2010	Plataforma da antiga Estação Ferroviária de Co-	Av. Amaral Peixoto com a Pça. Jorge Alves Santana
					roa Grande	, ,
79/2010	Mangaratiba	Rio de Janeiro	01450.002896/2010-14	23/2/2010	Encontro da antiga Estação Ferroviária de Coroa	Av. Amaral Peixoto com a Pça. Jorge Alves Santana
80/2010	Jaraguá do Sul	Santa Catarina	01450.004432/2007-39	14/4/2010	Grande Estação Ferroviária Nereu Ramos	Rua Luis Sarti, S/N, Nereu Ramos
81/2010	Granja	Ceará	01496.000991/2009-13	14/4/2010	Estação Ferroviária	Rua da Estação, S/N, Centro
82/2010	Granja Quixeramobim	Ceará Ceará	01496.000991/2009-13 01496.001050/2009-99	14/4/2010	Estação Ferroviária de Prudente de Morais	Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda
82/2010 83/2010	Quixeramobim Quixeramobim	Ceará Ceará Ceará	01496.000991/2009-13 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99	14/4/2010 14/4/2010	Estação Ferroviária de Prudente de Morais Casa do agente ferroviário de Prudente de Morais	Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda
82/2010 83/2010 84/2010	Quixeramobim Quixeramobim Quixeramobim	Ceará Ceará Ceará Ceará	01496.000991/2009-13 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99	14/4/2010 14/4/2010 14/4/2010	Estação Ferroviária de Prudente de Morais Casa do agente ferroviário de Prudente de Morais Estação Ferroviária de Uruquê	Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Distrito de Uruquê
82/2010 83/2010 84/2010 85/2010	Quixeramobim Quixeramobim Quixeramobim Matos Costa	Ceará Ceará Ceará Ceará Santa Catarina	01496.000991/2009-13 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01510.001322/2009-25	14/4/2010 14/4/2010 14/4/2010 26/4/2010	Estação Ferroviária de Prudente de Morais Casa do agente ferroviário de Prudente de Morais Estação Ferroviária de Uruquê Estação Ferroviária de Matos Costa	Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Distrito de Uruquê Conjunto Ferroviário de Matos Costa
82/2010 83/2010 84/2010 85/2010 86/2010	Quixeramobim Quixeramobim Quixeramobim Matos Costa Matos Costa	Ceará Ceará Ceará Ceará Santa Catarina Santa Catarina	01496.000991/2009-13 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25	14/4/2010 14/4/2010 14/4/2010 26/4/2010 26/4/2010	Estação Ferroviária de Prudente de Morais Casa do agente ferroviário de Prudente de Morais Estação Ferroviária de Uruquê Estação Ferroviária de Matos Costa Armazém	Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Distrito de Uruquê Conjunto Ferroviário de Matos Costa Matos Costa, SC
82/2010 83/2010 84/2010 85/2010 86/2010 87/2010	Quixeramobim Quixeramobim Quixeramobim Matos Costa Matos Costa Matos Costa	Ceará Ceará Ceará Ceará Santa Catarina Santa Catarina Santa Catarina	01496.000991/2009-13 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25	14/4/2010 14/4/2010 14/4/2010 26/4/2010	Estação Ferroviária de Prudente de Morais Casa do agente ferroviário de Prudente de Morais Estação Ferroviária de Uruquê Estação Ferroviária de Matos Costa Armazém Restaurante da Estação	Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Distrito de Uruquê Conjunto Ferroviário de Matos Costa Matos Costa, SC Matos Costa, SC
82/2010 83/2010 84/2010 85/2010 86/2010	Quixeramobim Quixeramobim Quixeramobim Matos Costa Matos Costa	Ceará Ceará Ceará Ceará Santa Catarina Santa Catarina	01496.000991/2009-13 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25	14/4/2010 14/4/2010 14/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010	Estação Ferroviária de Prudente de Morais Casa do agente ferroviário de Prudente de Morais Estação Ferroviária de Uruquê Estação Ferroviária de Matos Costa Armazém	Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Distrito de Uruquê Conjunto Ferroviário de Matos Costa Matos Costa, SC
82/2010 83/2010 84/2010 85/2010 86/2010 87/2010 88/2010 89/2010 90/2010	Quixeramobim Quixeramobim Quixeramobim Matos Costa	Ceará Ceará Ceará Ceará Santa Catarina	01496.000991/2009-13 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25	14/4/2010 14/4/2010 14/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010	Estação Ferroviária de Prudente de Morais Casa do agente ferroviário de Prudente de Morais Estação Ferroviária de Uruquê Estação Ferroviária de Matos Costa Armazém Restaurante da Estação Armazém Edificação 1 Edificação 8	Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Distrito de Uruquê Conjunto Ferroviário de Matos Costa Matos Costa, SC
82/2010 83/2010 84/2010 85/2010 86/2010 87/2010 88/2010 89/2010 90/2010 91/2010	Quixeramobim Quixeramobim Quixeramobim Matos Costa	Ceará Ceará Ceará Ceará Santa Catarina	01496.000991/2009-13 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25	14/4/2010 14/4/2010 14/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010	Estação Ferroviária de Prudente de Morais Casa do agente ferroviário de Prudente de Morais Estação Ferroviária de Uruquê Estação Ferroviária de Matos Costa Armazém Restaurante da Estação Armazém Edificação 1 Edificação 8 Casa 4	Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Distrito de Uruquê Conjunto Ferroviário de Matos Costa Matos Costa, SC
82/2010 83/2010 84/2010 85/2010 86/2010 87/2010 88/2010 89/2010 90/2010 91/2010 92/2010	Quixeramobim Quixeramobim Quixeramobim Matos Costa	Ceará Ceará Ceará Ceará Ceará Santa Catarina	01496.000991/2009-13 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25	14/4/2010 14/4/2010 14/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010	Estação Ferroviária de Prudente de Morais Casa do agente ferroviário de Prudente de Morais Estação Ferroviária de Uruquê Estação Ferroviária de Matos Costa Armazém Restaurante da Estação Armazém Edificação 1 Edificação 8 Casa 4 Casa 5	Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Distrito de Uruquê Conjunto Ferroviário de Matos Costa Matos Costa, SC
82/2010 83/2010 84/2010 85/2010 86/2010 87/2010 88/2010 90/2010 90/2010 91/2010 92/2010 93/2010	Quixeramobim Quixeramobim Quixeramobim Matos Costa	Ceará Ceará Ceará Ceará Ceará Santa Catarina	01496.000991/2009-13 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25	14/4/2010 14/4/2010 14/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010	Estação Ferroviária de Prudente de Morais Casa do agente ferroviário de Prudente de Morais Estação Ferroviária de Uruquê Estação Ferroviária de Matos Costa Armazém Restaurante da Estação Armazém Edificação 1 Edificação 8 Casa 4 Casa 5 Casa 6	Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Distrito de Uruquê Conjunto Ferroviário de Matos Costa Matos Costa, SC
82/2010 83/2010 84/2010 85/2010 86/2010 87/2010 88/2010 89/2010 90/2010 91/2010 92/2010 93/2010 94/2010	Quixeramobim Quixeramobim Quixeramobim Matos Costa	Ceará Ceará Ceará Ceará Santa Catarina	01496.000991/2009-13 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25	14/4/2010 14/4/2010 14/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010	Estação Ferroviária de Prudente de Morais Casa do agente ferroviário de Prudente de Morais Estação Ferroviária de Uruquê Estação Ferroviária de Matos Costa Armazém Restaurante da Estação Armazém Edificação 1 Edificação 8 Casa 4 Casa 5 Casa 6 Casa 7	Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Distrito de Uruquê Conjunto Ferroviário de Matos Costa Matos Costa, SC
82/2010 83/2010 84/2010 85/2010 86/2010 87/2010 88/2010 89/2010 90/2010 91/2010 92/2010 93/2010 94/2010 95/2010	Quixeramobim Quixeramobim Quixeramobim Matos Costa	Ceará Ceará Ceará Ceará Santa Catarina	01496.000991/2009-13 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25	14/4/2010 14/4/2010 14/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010	Estação Ferroviária de Prudente de Morais Casa do agente ferroviário de Prudente de Morais Estação Ferroviária de Uruquê Estação Ferroviária de Matos Costa Armazém Restaurante da Estação Armazém Edificação 1 Edificação 8 Casa 4 Casa 5 Casa 6 Casa 7 Terreno 1	Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Distrito de Uruquê Conjunto Ferroviário de Matos Costa Matos Costa, SC
82/2010 83/2010 84/2010 85/2010 86/2010 87/2010 88/2010 89/2010 90/2010 91/2010 92/2010 93/2010 94/2010 95/2010 96/2010	Quixeramobim Quixeramobim Quixeramobim Matos Costa	Ceará Ceará Ceará Ceará Santa Catarina	01496.000991/2009-13 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25	14/4/2010 14/4/2010 14/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010	Estação Ferroviária de Prudente de Morais Casa do agente ferroviário de Prudente de Morais Estação Ferroviária de Uruquê Estação Ferroviária de Matos Costa Armazém Restaurante da Estação Armazém Edificação 1 Edificação 8 Casa 4 Casa 4 Casa 5 Casa 6 Casa 7 Terreno I Terreno II	Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Distrito de Uruquê Conjunto Ferroviário de Matos Costa Matos Costa, SC
82/2010 83/2010 84/2010 85/2010 86/2010 87/2010 88/2010 89/2010 90/2010 91/2010 92/2010 93/2010 94/2010 95/2010	Quixeramobim Quixeramobim Quixeramobim Matos Costa	Ceará Ceará Ceará Ceará Santa Catarina	01496.000991/2009-13 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25	14/4/2010 14/4/2010 14/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010	Estação Ferroviária de Prudente de Morais Casa do agente ferroviário de Prudente de Morais Estação Ferroviária de Uruquê Estação Ferroviária de Matos Costa Armazém Restaurante da Estação Armazém Edificação 1 Edificação 8 Casa 4 Casa 5 Casa 6 Casa 7 Terreno 1	Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Distrito de Uruquê Conjunto Ferroviário de Matos Costa Matos Costa, SC
82/2010 83/2010 84/2010 85/2010 86/2010 87/2010 88/2010 89/2010 90/2010 91/2010 92/2010 93/2010 94/2010 95/2010 96/2010 97/2010 98/2010	Quixeramobim Quixeramobim Quixeramobim Matos Costa	Ceará Ceará Ceará Ceará Ceará Santa Catarina	01496.000991/2009-13 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25	14/4/2010 14/4/2010 14/4/2010 26/4/2010	Estação Ferroviária de Prudente de Morais Casa do agente ferroviário de Prudente de Morais Estação Ferroviária de Uruquê Estação Ferroviária de Matos Costa Armazém Restaurante da Estação Armazém Edificação 1 Edificação 8 Casa 4 Casa 4 Casa 5 Casa 6 Casa 7 Terreno I Terreno II Casa do Agente Ferroviário	Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Distrito de Uruquê Conjunto Ferroviário de Matos Costa Matos Costa, SC Rua Nereu Ramos
82/2010 83/2010 84/2010 85/2010 86/2010 87/2010 88/2010 89/2010 90/2010 91/2010 92/2010 93/2010 94/2010 95/2010 96/2010 97/2010 98/2010 99/2010	Quixeramobim Quixeramobim Quixeramobim Matos Costa	Ceará Ceará Ceará Ceará Ceará Santa Catarina	01496.000991/2009-13 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25	14/4/2010 14/4/2010 14/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010 26/4/2010	Estação Ferroviária de Prudente de Morais Casa do agente ferroviário de Prudente de Morais Estação Ferroviária de Uruquê Estação Ferroviária de Matos Costa Armazém Restaurante da Estação Armazém Edificação 1 Edificação 8 Casa 4 Casa 4 Casa 5 Casa 6 Casa 7 Terreno II Terreno III Terreno III Casa do Agente Ferroviário	Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Distrito de Uruqué Conjunto Ferroviário de Matos Costa Matos Costa, SC Rua Nereu Ramos Rua Governador Jorge Lacerda, 133, Centro
82/2010 83/2010 84/2010 85/2010 86/2010 87/2010 88/2010 89/2010 90/2010 91/2010 92/2010 93/2010 94/2010 95/2010 96/2010 97/2010 98/2010 99/2010 99/2010	Quixeramobim Quixeramobim Quixeramobim Matos Costa Matos Fosta Matos Costa Matos Fosta	Ceará Ceará Ceará Ceará Ceará Santa Catarina	01496.000991/2009-13 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25	14/4/2010 14/4/2010 14/4/2010 26/4/2010	Estação Ferroviária de Prudente de Morais Casa do agente ferroviário de Prudente de Morais Estação Ferroviária de Uruquê Estação Ferroviária de Matos Costa Armazém Restaurante da Estação Armazém Edificação 1 Edificação 8 Casa 4 Casa 5 Casa 6 Casa 7 Terreno I Terreno II Terreno III Casa do Agente Ferroviário  Terreno Estação Ferroviária de Piratuba	Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Distrito de Uruquê Conjunto Ferroviário de Matos Costa Matos Costa, SC Rua Nereu Ramos Rua Governador Jorge Lacerda, 133, Centro Rua Governador Jorge Lacerda, 133, Centro
82/2010 83/2010 84/2010 85/2010 86/2010 87/2010 88/2010 89/2010 90/2010 91/2010 92/2010 93/2010 94/2010 95/2010 96/2010 97/2010 98/2010 99/2010 99/2010 100/2010 101/2010	Quixeramobim Quixeramobim Quixeramobim Matos Costa Piratuba Piratuba Rio do Sul	Ceará Ceará Ceará Ceará Ceará Santa Catarina	01496.000991/2009-13 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25	14/4/2010 14/4/2010 14/4/2010 26/4/2010	Estação Ferroviária de Prudente de Morais Casa do agente ferroviário de Prudente de Morais Estação Ferroviária de Uruquê Estação Ferroviária de Matos Costa Armazém Restaurante da Estação Armazém Edificação 1 Edificação 8 Casa 4 Casa 5 Casa 6 Casa 7 Terreno II Terreno III Casa do Agente Ferroviário Estação Ferroviária de Piratuba Estação Ferroviária de Piratuba Estação Ferroviária de Rio do Sul	Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Distrito de Uruquê Conjunto Ferroviário de Matos Costa Matos Costa, SC Ratos Costa, SC Rat
82/2010 83/2010 84/2010 85/2010 86/2010 87/2010 88/2010 88/2010 99/2010 90/2010 91/2010 93/2010 94/2010 95/2010 96/2010 97/2010 98/2010 99/2010 99/2010 100/2010 101/2010 101/2010 102/2010	Quixeramobim Quixeramobim Quixeramobim Matos Costa Mat	Ceará Ceará Ceará Ceará Ceará Santa Catarina	01496.000991/2009-13 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01510.001322/2009-25	14/4/2010 14/4/2010 14/4/2010 26/4/2010	Estação Ferroviária de Prudente de Morais Casa do agente ferroviário de Prudente de Morais Estação Ferroviária de Uruquê Estação Ferroviária de Matos Costa Armazém Restaurante da Estação Armazém Edificação 1 Edificação 8 Casa 4 Casa 5 Casa 6 Casa 7 Terreno II Terreno III Terreno III Casa do Agente Ferroviário Terreno Estação Ferroviária de Piratuba Estação Ferroviária de Rio do Sul Armazém	Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Distrito de Uruquê Conjunto Ferroviário de Matos Costa Matos Costa, SC Ratos Costa, SC Matos Costa, SC Costa, SC Matos Costa, SC Costa, SC Costa, SC Matos Costa, SC Costa
82/2010 83/2010 84/2010 85/2010 86/2010 87/2010 88/2010 89/2010 90/2010 91/2010 92/2010 93/2010 94/2010 95/2010 96/2010 97/2010 98/2010 99/2010 99/2010 91/2010 91/2010 91/2010 91/2010 91/2010 91/2010	Quixeramobim Quixeramobim Quixeramobim Matos Costa Piratuba Piratuba Rio do Sul	Ceará Ceará Ceará Ceará Ceará Santa Catarina	01496.000991/2009-13 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25 01510.001322/2009-25	14/4/2010 14/4/2010 14/4/2010 26/4/2010	Estação Ferroviária de Prudente de Morais Casa do agente ferroviário de Prudente de Morais Estação Ferroviária de Uruquê Estação Ferroviária de Matos Costa Armazém Restaurante da Estação Armazém Edificação 1 Edificação 8 Casa 4 Casa 5 Casa 6 Casa 7 Terreno II Terreno III Casa do Agente Ferroviário Estação Ferroviária de Piratuba Estação Ferroviária de Piratuba Estação Ferroviária de Rio do Sul	Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Distrito de Uruquê Conjunto Ferroviário de Matos Costa Matos Costa, SC Ratos Costa, SC Rat
82/2010 83/2010 84/2010 85/2010 86/2010 87/2010 88/2010 89/2010 90/2010 91/2010 92/2010 93/2010 94/2010 95/2010 96/2010 97/2010 98/2010 99/2010 99/2010 99/2010 99/2010 99/2010 90/2010 90/2010 90/2010	Quixeramobim Quixeramobim Quixeramobim Matos Costa Mat	Ceará Ceará Ceará Ceará Ceará Santa Catarina	01496.000991/2009-13 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01510.001322/2009-25	14/4/2010 14/4/2010 14/4/2010 26/4/2010	Estação Ferroviária de Prudente de Morais Casa do agente ferroviário de Prudente de Morais Estação Ferroviária de Uruquê Estação Ferroviária de Matos Costa Armazém Restaurante da Estação Armazém Edificação 1 Edificação 8 Casa 4 Casa 5 Casa 6 Casa 7 Terreno II Terreno III Terreno III Casa do Agente Ferroviário Terreno Estação Ferroviária de Piratuba Estação Ferroviária de Rio do Sul Armazém	Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Distrito de Uruquê Conjunto Ferroviário de Matos Costa Matos Costa, SC Ratos Costa, SC Matos Costa, SC Costa, SC Matos Costa, SC Costa, SC Costa, SC Matos Costa, SC Costa
82/2010 83/2010 83/2010 84/2010 85/2010 86/2010 87/2010 88/2010 99/2010 99/2010 93/2010 94/2010 95/2010 96/2010 97/2010 98/2010 99/2010 100/2010 101/2010 101/2010 103/2010	Quixeramobim Quixeramobim Quixeramobim Matos Costa Mat	Ceará Ceará Ceará Ceará Ceará Santa Catarina	01496.000991/2009-13 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01510.001322/2009-25	14/4/2010 14/4/2010 14/4/2010 26/4/2010	Estação Ferroviária de Prudente de Morais Casa do agente ferroviário de Prudente de Morais Estação Ferroviária de Uruquê Estação Ferroviária de Matos Costa Armazém Restaurante da Estação Armazém Edificação 1 Edificação 8 Casa 4 Casa 5 Casa 6 Casa 7 Terreno II Terreno III Terreno III Casa do Agente Ferroviário Terreno Estação Ferroviária de Piratuba Estação Ferroviária de Rio do Sul Armazém Terreno Estação Ferroviária de Urussanga	Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Distrito de Uruqué Conjunto Ferroviário de Matos Costa Matos Costa, SC Compartical Costa, SC Matos Costa, SC Matos Costa, SC Conjunto Ferroviário de Rio do Sul Conjunto Ferroviário de Urussanga Conjunto Ferroviário de Urussanga
82/2010 83/2010 84/2010 85/2010 86/2010 87/2010 88/2010 89/2010 99/2010 91/2010 92/2010 94/2010 95/2010 96/2010 98/2010 98/2010 99/2010 100/2010 101/2010 102/2010	Quixeramobim Quixeramobim Quixeramobim Matos Costa Mines Costa Matos Costa Matos Costa Matos Costa Matos Costa Matos Costa Matos Costa Mines Costa Matos Costa Mines Costa Mines Costa Morro da Fumaça Piratuba Piratuba Rio do Sul Urussanga	Ceará Ceará Ceará Ceará Ceará Santa Catarina	01496.000991/2009-13 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01510.001322/2009-25	14/4/2010 14/4/2010 14/4/2010 26/4/2010	Estação Ferroviária de Prudente de Morais Casa do agente ferroviário de Prudente de Morais Estação Ferroviária de Uruquê Estação Ferroviária de Matos Costa Armazém Restaurante da Estação Armazém Edificação 1 Edificação 8 Casa 4 Casa 5 Casa 6 Casa 7 Terreno II Terreno III Casa do Agente Ferroviário Estação Ferroviária de Piratuba Estação Ferroviária de Rio do Sul Armazém Terreno	Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Distrito de Uruquê Conjunto Ferroviário de Matos Costa Matos Costa, SC Conjunto Ferroviário de Rio do Sul Conjunto Ferroviário de Rio do Sul Conjunto Ferroviário de Urussanga
82/2010 83/2010 83/2010 84/2010 85/2010 86/2010 87/2010 88/2010 99/2010 99/2010 93/2010 94/2010 95/2010 96/2010 97/2010 98/2010 99/2010 100/2010 101/2010 101/2010 102/2010 103/2010	Quixeramobim Quixeramobim Quixeramobim Matos Costa Mat	Ceará Ceará Ceará Ceará Ceará Santa Catarina	01496.000991/2009-13 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01496.001050/2009-99 01510.001322/2009-25	14/4/2010 14/4/2010 14/4/2010 26/4/2010	Estação Ferroviária de Prudente de Morais Casa do agente ferroviário de Prudente de Morais Estação Ferroviária de Uruquê Estação Ferroviária de Matos Costa Armazém Restaurante da Estação Armazém Edificação 1 Edificação 8 Casa 4 Casa 5 Casa 6 Casa 7 Terreno II Terreno III Terreno III Casa do Agente Ferroviário Terreno Estação Ferroviária de Piratuba Estação Ferroviária de Rio do Sul Armazém Terreno Estação Ferroviária de Urussanga	Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Muxuré, Distrito de Lacerda Rua do Trilho, S/N, Distrito de Uruqué Conjunto Ferroviário de Matos Costa Matos Costa, SC Compartical Costa, SC Matos Costa, SC Matos Costa, SC Conjunto Ferroviário de Rio do Sul Conjunto Ferroviário de Urussanga Conjunto Ferroviário de Urussanga



ISSN 1677-7042

107/2010	Laguna	Santa Catarina	01510.001322/2009-25	26/4/2010	Estação Ferroviária de Laguna	Rua Almirante Lamego, S/N
108/2010	Laguna	Santa Catarina	01510.001322/2009-25	26/4/2010	Armazém (garagem máquinas)	Rua Almirante Lamego, S/N
109/2010	Canoinhas	Santa Catarina	01510.001322/2009-25 01510.001287/2009-44	26/4/2010	Armazém	Conjunto Ferroviário de Marcílio Dias
110/2010	Canoinhas	Santa Catarina	01510.001322/2009-25	26/4/2010	Estação Ferroviária de Marcílio Dias	Canoinhas, SC
111 2010		0 . 0 . 1	01510.001287/2009-44	24472040		
111/2010	Canoinhas	Santa Catarina	01510.001322/2009-25 01510.001287/2009-44	26/4/2010	Casa	Canoinhas, SC
112/2010	Canoinhas	Santa Catarina	01510.001322/2009-25	26/4/2010	Restaurante	Canoinhas, SC
			01510.001287/2009-44			
113/2010	Canoinhas	Santa Catarina	01510.001322/2009-25 01510.001287/2009-44	26/4/2010	Armazém	Canoinhas, SC
114/2010	Canoinhas	Santa Catarina	01510.001287/2009-44	26/4/2010	Terreno Área A	Canoinhas, SC
			01510.001287/2009-44			
115/2010	Canoinhas	Santa Catarina	01510.001322/2009-25	26/4/2010	Terreno Área B	Canoinhas, SC
116/2010	São Bento do Sul	Santa Catarina	01510.001287/2009-44 01450.016962/2007-20	26/4/2010	Terreno	Rua Reinaldo Mallon, S/N, Serra Alta
110/2010	Sao Bento do Sui	Santa Catarnia	01510.001322/2009-25	20/4/2010	Terreno	Rua Remaido Manon, 5/11, Seria Arta
117/2010	São Bento do Sul	Santa Catarina	01450.016962/2007-20	26/4/2010	Estação Ferroviária de Serra Alta	Rua Reinaldo Mallon, S/N, Serra Alta
110/2010	Tr. ( P	0.7	01510.001322/2009-25	10/5/2010	E. T. E. W. I. D. E. I.	D. I. F., & Divis. I. D F. I.
118/2010 119/2010	Vianópolis Pires do Rio	Goiás Goiás	01516.000876/2010-99 01516.000878/2010-88	10/5/2010 10/5/2010	Estação Ferroviária de Ponte Funda Oficina da Goiás (Oficina de Manutenção e	Rua da Estação, Distrito de Ponte Funda Complexo Ferroviário, Centro
119/2010	riies do Kio	Golas	01310.000878/2010-88	10/3/2010	Abastecimento)	Complexo Perioviano, Centro
120/2010	Pires do Rio	Goiás	01516.000878/2010-88	10/5/2010	Prédio do Chamador (Prédio/Casa do Chamador)	Complexo Ferroviário, Centro
121/2010	Vianópolis	Goiás	01516.000877/2010-33	10/5/2010	Estação Ferroviária de Caraíba	Complexo Ferroviário, Distrito de Caraíba
122/2010	Vianópolis	Goiás	01516.000875/2010-44	10/5/2010	Estação Ferroviária de Tavares	Esplanada Ferroviária de Vianópolis
123/2010	Senador Pompeu	Ceará	01496.000044/2009-14	10/5/2010	Estação Ferroviária de Senador Pompeu	Rua do Trilho, próximo à confluência com a Rua João Pitombeira
124/2010	Senador Pompeu	Ceará	01496.000044/2009-14	10/5/2010	Ponte Ferroviária	Ponte sobre o Rio Banabuiu
125/2010	Caçador	Santa Catarina	01510.001322/2009-25	21/5/2010	Estação Ferroviária de Caçador Nova	Caçador, SC
126/2010	Caçador	Santa Catarina	01510.001322/2009-25	21/5/2010	Armazém	Caçador, SC
127/2010	Vassouras	Rio de Janeiro	01500.002058/2010-08	21/5/2010	Estação Ferroviária de Aristides Lobo (antiga Ypiranga)	Margens da Estrada RJ-137, Distrito de Ipiranga
128/2010	Vassouras	Rio de Janeiro	01500.002058/2010-08	21/5/2010	Casa do Agente (antiga Ypiranga)	Esplanada da Estação Ferroviária de Aristides Lobo
129/2010	Vassouras	Rio de Janeiro	01500.002059/2010-44	21/5/2010	Estação Ferroviária de Barão de Vassouras	Rua Dr. Figueiredo, S/N, Pátio da Estação, Barão de Vassouras
130/2010	Castro	Paraná	01508.000299/2010-34	21/5/2010	Terreno	Av. Miguel Couto, S/N, Vila Rio Branco
131/2010	Castro	Paraná	01508.000299/2010-34	21/5/2010	Estação Ferroviária de Castro	Av. Miguel Couto, S/N, Vila Rio Branco
132/2010	Castro	Paraná	01508.000299/2010-34	21/5/2010	Sanitário no pátio da Estação Ferroviária de Cas-	Av. Miguel Couto, S/N, Vila Rio Branco
133/2010	Cardoso Moreira	Rio de Janeiro	01500.004950/2009-81	1/6/2010	tro Terreno - Pátio da Estação de Cardoso Moreira	Rua Domitilia Vilela Marins, S/N
134/2010	Cardoso Moreira  Cardoso Moreira	Rio de Janeiro Rio de Janeiro	01500.004950/2009-81	1/6/2010	Antiga Casa de Turma I	Rua Domitilia Vilela Marins, S/N Rua Domitilia Vilela Marins, S/N
135/2010	Cardoso Moreira	Rio de Janeiro	01500.004950/2009-81	1/6/2010	Antiga Casa de Turma I Antiga Casa de Turma II	Rua Domitilia Vilela Marins, S/N Rua Domitilia Vilela Marins, S/N
136/2010	Cardoso Moreira	Rio de Janeiro	01500.004950/2009-81	1/6/2010	Estação Ferroviária de Cardoso Moreira	Rua Sebastião Zaqueu, S/N
137/2010	Duas Estradas	Paraíba	01408.000610/2009-30	2/6/2010	Estação ferroviária de Duas Estradas	Rua José Moreno Gondim, S/N, Centro
138/2010	Duas Estradas	Paraíba	01408.000610/2009-30	3/6/2010	Armazém	Rua Júlia Costa, S/N, Centro
139/2010	Duas Estradas	Paraíba	01408.000610/2009-30	4/6/2010	Terreno do pátio da Estação Ferroviária de Duas	Rua Júlia Costa, S/N, Centro
					Estradas	
140/2010	Duas Estradas	Paraíba	01408.000610/2009-30	5/6/2010	Trecho de ferrovia, estimado em 6 km	Situado entre a Estação Ferroviária de Duas Estradas e o Engenho Serra Limpa
141/2010	São Fidélis	Rio de Janeiro	01450.012211/2009-04	28/6/2010	Estação Ferroviária de São Fidélis	Av. Paranhos, 220, centro, São Fidélis, RJ
142/2010	São Fidélis	Rio de Janeiro	01450.012211/2009-04	28/6/2010 27/7/2010	Estação Ferroviária de Pureza	São Fidelis, RJ
143/2010	Barra do Piraí	Rio de Janeiro	01500.000840/2010-84	27/7/2010	Estação Ferroviária Central de Barra do Piraí (com gare e passagem subterrânea)	Barras do Piraí, RJ
144/2010	Japeri	Rio de Janeiro	01500.000025/2010-15	2/8/2010	Estação Ferroviária de Japeri	Rua Sheik Rejane, S/N, São Jorge
145/2010	Miguel Pereira	Rio de Janeiro	01500.001893/2010-12	17/8/2010	Terreno, composto de um campo de futebol iden-	Rua General Ferreira do Amaral nº 255, Centro, Miguel Pereira, RJ
	Ü				tificado como "Central Atlético Clube" e antiga	
146/2010	Minus I Denvins	Die de Leader	01500 001902/2010 12	17/8/2010	Casa do Engenheiro Residente	Des Consul Pression de Associação 255 Contra Missul Presion DI
146/2010 147/2010	Miguel Pereira Lapa	Rio de Janeiro Paraná	01500.001893/2010-12 01508.000290/2009-90	23/8/2010	Edificação Estação Ferroviária de Lapa	Rua General Ferreira do Amaral nº 255, Centro, Miguel Pereira, RJ  Lapa, PR
					1 1	·
	Lana	Paraná	IN1508 000290/2009-90	23/8/2010		
148/2010 149/2010	Lapa	Paraná Paraná	01508.000290/2009-90	23/8/2010	Edificação denominada Armazém Estação Ferroviária de Lavrinha	Lapa, PR Lapa PR
149/2010	Lapa	Paraná	01508.000290/2009-90 01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha	Lapa, PR
			01508.000290/2009-90	23/8/2010		
149/2010 150/2010	Lapa Pombos	Paraná Pernambuco	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01	23/8/2010 23/8/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro
149/2010 150/2010 151/2010	Lapa Pombos Pombos	Paraná Pernambuco Pernambuco	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01508.000290/2009-90	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito Edificação denominada WC	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Lapa, PR
149/2010 150/2010 151/2010 152/2010	Lapa Pombos Pombos Pombos	Paraná Pernambuco Pernambuco Pernambuco	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito Edificação denominada WC Edificação denominada Casa do Agente Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Carpintaria da Estação de	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Lapa, PR
149/2010 150/2010 151/2010 152/2010 153/2010 154/2010	Lapa Pombos Pombos Pombos Lapa Rosário	Paraná Pernambuco Pernambuco Pernambuco Paraná Maranhão	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01508.000290/2009-90 01494.000333/2010-77	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 22/10/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito Edificação denominada WC Edificação denominada Casa do Agente Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Carpintaria da Estação de Rosário.	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Lapa, PR Praça João Mamede Pires, s/n°, Centro - Rosário
149/2010 150/2010 151/2010 152/2010 153/2010	Lapa Pombos Pombos Pombos Lapa	Paraná Pernambuco Pernambuco Pernambuco Paraná	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01508.000290/2009-90	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito Edificação denominada WC Edificação denominada Casa do Agente Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Carpintaria da Estação de Rosário. Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Lapa, PR
149/2010 150/2010 151/2010 152/2010 153/2010 154/2010	Lapa Pombos Pombos Pombos Lapa Rosário	Paraná Pernambuco Pernambuco Pernambuco Paraná Maranhão	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01508.000290/2009-90 01494.000333/2010-77	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 22/10/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito Edificação denominada WC Edificação denominada Casa do Agente Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Carpintaria da Estação de Rosário.	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Lapa, PR Praça João Mamede Pires, s/n°, Centro - Rosário
149/2010 150/2010 151/2010 152/2010 153/2010 154/2010 155/2010	Lapa Pombos Pombos Pombos Lapa Rosário Rosário	Paraná Pernambuco Pernambuco Pernambuco Paraná Maranhão Maranhão Maranhão	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01508.000290/2009-90 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito Edificação denominada WC Edificação denominada Casa do Agente Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Carpintaria da Estação de Rosário. Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Lapa, PR Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário ocalizada à Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário
149/2010 150/2010 151/2010 152/2010 153/2010 154/2010	Lapa Pombos Pombos Pombos Lapa Rosário Rosário	Paraná Pernambuco Pernambuco Pernambuco Paraná Maranhão Maranhão	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01508.000290/2009-90 01494.000333/2010-77	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 22/10/2010 22/10/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito Edificação denominada WC Edificação denominada Casa do Agente Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Carpintaria da Estação de Rosário. Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário Edificação denominada Armazém da Estação de	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Lapa, PR Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário
149/2010 150/2010 151/2010 152/2010 153/2010 153/2010 155/2010 155/2010	Lapa Pombos Pombos Pombos Lapa Rosário Rosário Rosário	Paraná Pernambuco Pernambuco Pernambuco Paraná Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01508.000290/2009-90 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito Edificação denominada WC Edificação denominada Casa do Agente Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Carpintaria da Estação de Rosário. Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Lapa, PR Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário ocalizada à Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário Av. Tiradentes, s/nº, Centro, Rosário
149/2010 150/2010 151/2010 152/2010 153/2010 153/2010 155/2010 156/2010 157/2010	Lapa Pombos Pombos Pombos Lapa Rosário Rosário Rosário Rosário Rosário	Paraná Pernambuco Pernambuco Pernambuco Paraná Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01508.000290/2009-90 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito Edificação denominada WC Edificação denominada Casa do Agente Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Carpintaria da Estação de Rosário. Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário.	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Lapa, PR Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  ocalizada à Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Av. Tiradentes, s/nº, Centro, Rosário  Rua Santa Luzia, s/nº, Centro, Rosário
149/2010 150/2010 151/2010 152/2010 153/2010 153/2010 155/2010 156/2010 157/2010 158/2010 158/2010	Lapa Pombos Pombos Lapa Rosário Rosário Rosário Rosário Rosário Tururu	Paraná Pernambuco Pernambuco Pernambuco Paraná Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Ceará	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01508.000290/2009-90 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito Edificação denominada WC Edificação denominada Casa do Agente Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Carpintaria da Estação de Rosário. Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Lapa, PR Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  ocalizada à Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Av. Tiradentes, s/nº, Centro, Rosário  Rua Santa Luzia, s/nº, Centro, Rosário  Praça da Estação, s/nº, Centro, Tururu, CE.
149/2010 150/2010 151/2010 152/2010 153/2010 153/2010 155/2010 156/2010 157/2010 158/2010 159/2010 160/2010	Lapa Pombos Pombos Pombos Lapa Rosário Rosário Rosário Rosário Rosário	Paraná Pernambuco Pernambuco Pernambuco Pernambuco Paraná Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Ceará Rio de Janeiro	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01508.000290/2009-90 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01496.001097/2010-96 01500.000618/2010-81	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 24/11/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito Edificação denominada WC Edificação denominada Casa do Agente Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Carpintaria da Estação de Rosário. Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário. Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário. Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário. Terreno comercial Estação Ferroviária de Tururu Terreno	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro Lapa, PR Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário ocalizada à Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Av. Tiradentes, s/nº, Centro, Rosário Rua Santa Luzia, s/nº, Centro, Rosário Praça da Estação, s/nº, Centro, Tururu, CE. Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ
149/2010 150/2010 151/2010 152/2010 153/2010 153/2010 155/2010 156/2010 157/2010 158/2010 158/2010	Lapa Pombos Pombos Lapa Rosário Rosário Rosário Rosário Rosário Tururu	Paraná Pernambuco Pernambuco Pernambuco Paraná Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Ceará	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01508.000290/2009-90 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 30/10/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito Edificação denominada WC Edificação denominada Casa do Agente Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Carpintaria da Estação de Rosário. Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário. Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário. Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário, Terreno comercial Estação Ferroviária de Tururu	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Lapa, PR Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  ocalizada à Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Av. Tiradentes, s/nº, Centro, Rosário  Rua Santa Luzia, s/nº, Centro, Rosário  Praça da Estação, s/nº, Centro, Tururu, CE.  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Re-
149/2010 150/2010 151/2010 152/2010 153/2010 153/2010 155/2010 156/2010 157/2010 158/2010 159/2010 160/2010	Lapa Pombos Pombos Pombos Lapa Rosário Resende	Paraná Pernambuco Pernambuco Pernambuco Paraná Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Ceará Rio de Janeiro	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01508.000290/2009-90 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01496.001097/2010-96 01500.000618/2010-81	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 24/11/2010 24/11/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito Edificação denominada WC Edificação denominada Casa do Agente Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Carpintaria da Estação de Rosário. Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário, Terreno comercial Estação Ferroviária de Tururu Terreno Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 40%,	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Lapa, PR Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  ocalizada à Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Av. Tiradentes, s/nº, Centro, Rosário  Rua Santa Luzia, s/nº, Centro, Rosário  Praça da Estação, s/nº, Centro, Rosário  Praça da Estação, s/nº, Centro, Tururu, CE.  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ
149/2010 150/2010 151/2010 152/2010 153/2010 153/2010 155/2010 156/2010 157/2010 158/2010 159/2010 160/2010	Lapa Pombos Pombos Pombos Lapa Rosário Rosário Rosário Rosário Rosário Tururu Resende	Paraná Pernambuco Pernambuco Pernambuco Pernambuco Paraná Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Ceará Rio de Janeiro	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01508.000290/2009-90 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01496.001097/2010-96 01500.000618/2010-81	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 24/11/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito Edificação denominada WC Edificação denominada Casa do Agente Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Carpintaria da Estação de Rosário. Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário. Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário. Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário. Terreno comercial Estação Ferroviária de Tururu Terreno	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Lapa, PR Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  ocalizada à Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Av. Tiradentes, s/nº, Centro, Rosário  Rua Santa Luzia, s/nº, Centro, Rosário  Praça da Estação, s/nº, Centro, Tururu, CE.  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Re-
149/2010 150/2010 151/2010 152/2010 153/2010 153/2010 155/2010 156/2010 157/2010 158/2010 159/2010 160/2010	Lapa Pombos Pombos Pombos Lapa Rosário Resende	Paraná Pernambuco Pernambuco Pernambuco Paraná Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Ceará Rio de Janeiro	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01508.000290/2009-90 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01496.001097/2010-96 01500.000618/2010-81	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 24/11/2010 24/11/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito Edificação denominada WC Edificação denominada Casa do Agente Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Carpintaria da Estação de Rosário. Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário, Terreno comercial Estação Ferroviária de Tururu Terreno Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 40%,	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Lapa, PR Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Ocalizada à Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Av. Tiradentes, s/nº, Centro, Rosário  Rua Santa Luzia, s/nº, Centro, Rosário  Praça da Estação, s/nº, Centro, Tururu, CE.  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ
149/2010 150/2010 151/2010 152/2010 153/2010 153/2010 155/2010 156/2010 157/2010 158/2010 159/2010 160/2010 161/2010 162/2010	Lapa Pombos Pombos Pombos Lapa Rosário Rururu Resende Resende Resende	Paraná Pernambuco Pernambuco Pernambuco Pernambuco Paraná Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Ceará Rio de Janeiro Rio de Janeiro Rio de Janeiro	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01508.000290/2009-90 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01496.001097/2010-96 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito Edificação denominada WC Edificação denominada Casa do Agente Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Carpintaria da Estação de Rosário. Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário, Terreno comercial Estação Ferroviária de Tururu Terreno Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 40%, Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 60%,	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro Lapa, PR Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário ocalizada à Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Av. Tiradentes, s/nº, Centro, Rosário  Rua Santa Luzia, s/nº, Centro, Rosário Praça da Estação, s/nº, Centro, Tururu, CE. Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ
149/2010 150/2010 151/2010 151/2010 152/2010 153/2010 154/2010 156/2010 156/2010 158/2010 158/2010 160/2010 161/2010	Lapa Pombos Pombos Pombos Lapa Rosário	Paraná Pernambuco Pernambuco Pernambuco Paraná Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Ceará Rio de Janeiro Rio de Janeiro	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01508.000290/2009-90 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01496.001097/2010-96 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito Edificação denominada WC Edificação denominada Casa do Agente Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Carpintaria da Estação de Rosário. Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário, Terreno comercial Estação Ferroviária de Tururu Terreno Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 40%, Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 60%,	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Lapa, PR Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Ocalizada à Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Av. Tiradentes, s/nº, Centro, Rosário  Rua Santa Luzia, s/nº, Centro, Rosário  Praça da Estação, s/nº, Centro, Tururu, CE.  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ  Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende,
149/2010 150/2010 151/2010 152/2010 153/2010 153/2010 155/2010 156/2010 156/2010 158/2010 159/2010 160/2010 161/2010 162/2010 163/2010	Lapa Pombos Pombos Pombos Lapa Rosário Resende Resende Resende Resende	Paraná Pernambuco Pernambuco Pernambuco Pernambuco Paraná Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Ceará Rio de Janeiro Rio de Janeiro Rio de Janeiro Rio de Janeiro	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01508.000290/2009-90 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01496.001097/2010-96 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito Edificação denominada WC Edificação denominada Casa do Agente Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Carpintaria da Estação de Rosário. Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário, Terreno comercial Estação Ferroviária de Tururu Terreno Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 40%, Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 60%, Edificação (Armazém)	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Lapa, PR Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  ocalizada à Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Av. Tiradentes, s/nº, Centro, Rosário  Rua Santa Luzia, s/nº, Centro, Rosário  Praça da Estação, s/nº, Centro, Rosário  Praça da Estação, s/nº, Centro, Tururu, CE.  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ  Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ
149/2010 150/2010 151/2010 152/2010 153/2010 153/2010 155/2010 156/2010 157/2010 158/2010 159/2010 160/2010 161/2010 162/2010	Lapa Pombos Pombos Pombos Lapa Rosário Rururu Resende Resende Resende	Paraná Pernambuco Pernambuco Pernambuco Pernambuco Paraná Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Ceará Rio de Janeiro Rio de Janeiro Rio de Janeiro	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01508.000290/2009-90 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01496.001097/2010-96 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito Edificação denominada WC Edificação denominada Casa do Agente Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Carpintaria da Estação de Rosário. Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário, Terreno comercial Estação Ferroviária de Tururu Terreno Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 40%, Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 60%,	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Lapa, PR Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  ocalizada à Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Av. Tiradentes, s/nº, Centro, Rosário  Rua Santa Luzia, s/nº, Centro, Rosário  Praça da Estação, s/nº, Centro, Rosário  Praça da Estação, s/nº, Centro, Tururu, CE.  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ  Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende,
149/2010 150/2010 151/2010 152/2010 153/2010 153/2010 155/2010 156/2010 156/2010 158/2010 159/2010 160/2010 161/2010 162/2010 163/2010	Lapa Pombos Pombos Pombos Lapa Rosário Resende Resende Resende Resende	Paraná Pernambuco Pernambuco Pernambuco Pernambuco Paraná Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Ceará Rio de Janeiro Rio de Janeiro Rio de Janeiro Rio de Janeiro	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01508.000290/2009-90 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01496.001097/2010-96 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito Edificação denominada WC Edificação denominada Casa do Agente Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Carpintaria da Estação de Rosário. Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário. Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário. Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário. Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário. Terreno comercial Estação Ferroviária de Tururu Terreno Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 40%, Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 60%, Edificação (Armazém) Terreno Edificação situada no Pátio de Agulhas Negras	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Lapa, PR Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  ocalizada à Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Av. Tiradentes, s/nº, Centro, Rosário  Rua Santa Luzia, s/nº, Centro, Rosário  Praça da Estação, s/nº, Centro, Rosário  Praça da Estação, s/nº, Centro, Tururu, CE.  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ  Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ
149/2010 150/2010 151/2010 152/2010 152/2010 153/2010 154/2010 155/2010 156/2010 157/2010 158/2010 160/2010 161/2010 163/2010 163/2010 165/2010 165/2010	Lapa Pombos Pombos Pombos Lapa Rosário Rururu Resende Resende Resende Resende Resende Resende Resende	Paraná Pernambuco Pernambuco Pernambuco Pernambuco Paraná Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Ceará Rio de Janeiro	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01508.000290/2009-90 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01496.001097/2010-96 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito Edificação denominada WC Edificação denominada Casa do Agente Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Carpintaria da Estação de Rosário. Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário, Terreno comercial Estação Ferroviária de Tururu Terreno Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 40%, Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 60%, Edificação (Armazém) Terreno Edificação situada no Pátio de Agulhas Negras (Estação Agulhas Negras), 80% Edificação (Carpintaria e Ferraria)	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro Lapa, PR Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário ocalizada à Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Av. Tiradentes, s/nº, Centro, Rosário  Rua Santa Luzia, s/nº, Centro, Rosário Praça da Estação, s/nº, Centro, Tururu, CE. Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ
149/2010 150/2010 151/2010 151/2010 152/2010 153/2010 155/2010 156/2010 156/2010 158/2010 158/2010 160/2010 161/2010 163/2010 164/2010 164/2010	Lapa Pombos Pombos Pombos Lapa Rosário Resende Resende Resende Resende Resende Resende	Paraná Pernambuco Pernambuco Pernambuco Pernambuco Paraná Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Ceará Rio de Janeiro	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01508.000290/2009-90 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01496.001097/2010-96 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito Edificação denominada WC Edificação denominada Casa do Agente Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Carpintaria da Estação de Rosário. Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário, Terreno comercial Estação Ferroviária de Tururu Terreno Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 40%, Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 60%, Edificação (Armazém) Terreno Edificação (Armazém) Edificação situada no Pátio de Agulhas Negras (Estação Agulhas Negras), 80%	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Lapa, PR Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário Ocalizada à Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Av. Tiradentes, s/nº, Centro, Rosário  Rua Santa Luzia, s/nº, Centro, Rosário  Rua Santa Luzia, s/nº, Centro, Rosário Praça da Estação, s/nº, Centro, Tururu, CE. Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ
149/2010 150/2010 151/2010 151/2010 153/2010 153/2010 155/2010 156/2010 156/2010 158/2010 158/2010 160/2010 161/2010 161/2010 163/2010 164/2010 165/2010 166/2010 166/2010	Lapa Pombos Pombos Pombos Lapa Rosário Resende Resende Resende Resende Resende Resende Resende Resende Resende	Paraná Pernambuco Pernambuco Pernambuco Pernambuco Paraná Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Ceará Rio de Janeiro	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01508.000290/2009-90 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01496.001097/2010-96 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito Edificação denominada WC Edificação denominada Casa do Agente Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Carpintaria da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário, Terreno comercial Estação Ferroviária de Tururu Terreno Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 40%, Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 60%, Edificação (Armazém) Terreno Edificação (Armazém)  Edificação situada no Pátio de Agulhas Negras (Estação Agulhas Negras), 80% Edificação (Carpintaria e Ferraria) Edificação (Depósito e Banheiros)	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Lapa, PR Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Ocalizada à Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Av. Tiradentes, s/nº, Centro, Rosário  Rua Santa Luzia, s/nº, Centro, Rosário  Praça da Estação, s/nº, Centro, Rosário  Praça da Estação, s/nº, Centro, Tururu, CE.  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ  Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ  Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ  Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ  Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ  Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ
149/2010 150/2010 151/2010 152/2010 152/2010 153/2010 154/2010 155/2010 156/2010 157/2010 158/2010 160/2010 161/2010 163/2010 163/2010 165/2010 165/2010	Lapa Pombos Pombos Pombos Lapa Rosário Rururu Resende Resende Resende Resende Resende Resende Resende	Paraná Pernambuco Pernambuco Pernambuco Pernambuco Paraná Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Ceará Rio de Janeiro	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01508.000290/2009-90 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01496.001097/2010-96 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito Edificação denominada WC Edificação denominada Casa do Agente Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Carpintaria da Estação de Rosário. Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário, Terreno comercial Estação Ferroviária de Tururu Terreno Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 40%, Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 60%, Edificação (Armazém) Terreno Edificação situada no Pátio de Agulhas Negras (Estação Agulhas Negras), 80% Edificação (Carpintaria e Ferraria)	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Lapa, PR Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário Ocalizada à Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Av. Tiradentes, s/nº, Centro, Rosário  Rua Santa Luzia, s/nº, Centro, Rosário  Rua Santa Luzia, s/nº, Centro, Rosário Praça da Estação, s/nº, Centro, Tururu, CE. Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ
149/2010 150/2010 151/2010 151/2010 153/2010 153/2010 155/2010 156/2010 156/2010 158/2010 158/2010 160/2010 161/2010 161/2010 163/2010 164/2010 165/2010 166/2010 166/2010	Lapa Pombos Pombos Pombos Lapa Rosário Resende Resende Resende Resende Resende Resende Resende Resende Resende	Paraná Pernambuco Pernambuco Pernambuco Pernambuco Paraná Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Ceará Rio de Janeiro	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01508.000290/2009-90 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01496.001097/2010-96 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito Edificação denominada WC Edificação denominada Casa do Agente Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Carpintaria da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário, Terreno comercial Estação Ferroviária de Tururu Terreno Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 40%, Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 60%, Edificação (Armazém) Terreno Edificação (Armazém)  Edificação situada no Pátio de Agulhas Negras (Estação Agulhas Negras), 80% Edificação (Carpintaria e Ferraria) Edificação (Depósito e Banheiros)	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro Lapa, PR Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário ocalizada à Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Av. Tiradentes, s/nº, Centro, Rosário  Rua Santa Luzia, s/nº, Centro, Rosário Praça da Estação, s/nº, Centro, Tururu, CE. Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ
149/2010 150/2010 150/2010 151/2010 152/2010 153/2010 154/2010 155/2010 156/2010 157/2010 158/2010 159/2010 160/2010 161/2010 163/2010 164/2010 166/2010 166/2010 166/2010 166/2010 166/2010 166/2010 166/2010	Lapa Pombos Pombos Pombos Lapa Rosário Tururu Resende Resende Resende Resende Resende Resende Resende Resende	Paraná Pernambuco Pernambuco Pernambuco Pernambuco Paraná Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Ceará Rio de Janeiro	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01508.000290/2009-90 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01496.001097/2010-96 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito Edificação denominada WC Edificação denominada Casa do Agente Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Carpintaria da Estação de Rosário. Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário. Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário. Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário. Terreno comercial Estação Ferroviária de Tururu Terreno Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 40%, Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 60%, Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 60%, Edificação (Armazém)  Terreno Edificação (Armazém)  Edificação (Carpintaria e Ferraria) Edificação (Carpintaria e Ferraria) Edificação (Depósito e Banheiros) Edificação (Antigo Almoxarifado 317)  Casa nº 1 Casa nº 2	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro Lapa, PR Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário ocalizada à Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Av. Tiradentes, s/nº, Centro, Rosário  Rua Santa Luzia, s/nº, Centro, Rosário Praça da Estação, s/nº, Centro, Tururu, CE. Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ
149/2010 150/2010 150/2010 151/2010 152/2010 153/2010 154/2010 155/2010 156/2010 157/2010 158/2010 159/2010 160/2010 161/2010 163/2010 165/2010 166/2010 166/2010 166/2010 166/2010 167/2010 168/2010 168/2010 169/2010 170/2010 170/2010 171/2010	Lapa Pombos Pombos Pombos Lapa Rosário Tururu Resende	Paraná Pernambuco Pernambuco Pernambuco Pernambuco Pernambuco Paraná Maranhão  Maranhão  Maranhão  Maranhão  Maranhão  Ceará Rio de Janeiro	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01508.000290/2009-90 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01496.001097/2010-96 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/11/2010 22/11/2010 22/11/2010 22/11/2010 22/11/2010 22/11/2010 22/11/2010 22/11/2010 22/11/2010 22/11/2010 22/11/2010 22/11/2010 22/11/2010 22/11/2010 22/11/2010 22/11/2010 22/11/2010 22/11/2010 22/11/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito Edificação denominada WC Edificação denominada Casa do Agente Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Carpintaria da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário, Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário, Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 40%, Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 40%, Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 60%, Edificação (Armazém) Terreno Edificação situada no Pátio de Agulhas Negras (Estação Agulhas Negras), 80% Edificação (Carpintaria e Ferraria) Edificação (Depósito e Banheiros) Edificação (Antigo Almoxarifado 317) Casa nº 1 Casa nº 2 Casa nº 3	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro Lapa, PR Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário ocalizada à Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Av. Tiradentes, s/nº, Centro, Rosário  Rua Santa Luzia, s/nº, Centro, Rosário Praça da Estação, s/nº, Centro, Rosário Praça da Estação, s/nº, Centro, Tururu, CE. Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Paulo Frontin, PR Paulo Frontin, PR
149/2010 150/2010 150/2010 151/2010 152/2010 153/2010 154/2010 155/2010 155/2010 156/2010 157/2010 158/2010 158/2010 160/2010 161/2010 163/2010 164/2010 165/2010 166/2010 166/2010 167/2010 168/2010 169/2010 169/2010 170/2010 170/2010 171/2010 171/2010 171/2010 172/2010	Lapa Pombos Pombos Pombos Lapa Rosário Rosário Rosário Rosário Rosário Rosário Tururu Resende	Paraná Pernambuco Pernambuco Pernambuco Pernambuco Paraná Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Rio de Janeiro	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01508.000290/2009-90 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01496.001097/2010-96 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010 24/11/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito Edificação denominada WC Edificação denominada Casa do Agente Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Carpintaria da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário, Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário, Terreno comercial Estação Ferroviária de Tururu Terreno Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 40%, Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 60%, Edificação (Armazém) Terreno Edificação (Armazém) Edificação (Carpintaria e Ferraria) Edificação (Carpintaria e Ferraria) Edificação (Depósito e Banheiros) Edificação (Antigo Almoxarifado 317) Casa nº 1 Casa nº 2 Casa nº 3 Casa nº 4	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Lapa, PR Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário Ocalizada à Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Av. Tiradentes, s/nº, Centro, Rosário  Rua Santa Luzia, s/nº, Centro, Rosário  Rua Santa Luzia, s/nº, Centro, Rosário Praça da Estação, s/nº, Centro, Tururu, CE. Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Paulo Frontin, PR
149/2010 150/2010 151/2010 151/2010 153/2010 153/2010 154/2010 155/2010 156/2010 156/2010 158/2010 158/2010 161/2010 161/2010 161/2010 164/2010 165/2010 166/2010 166/2010 167/2010 168/2010 168/2010 169/2010 171/2010 171/2010 173/2010 173/2010	Lapa Pombos Pombos Pombos Lapa Rosário Resende Resende Resende Resende Resende Resende Resende Resende Resende Rosende Resende Rosende Paulo Frontin Paulo Frontin Paulo Frontin Paulo Frontin	Paraná Pernambuco Pernambuco Pernambuco Pernambuco Paraná Maranhão Rio de Janeiro Paraná Paraná Paraná Paraná Paraná Paraná	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01508.000290/2009-90 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01496.001097/2010-96 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 24/11/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito Edificação denominada WC Edificação denominada Casa do Agente Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Carpintaria da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário, Terreno comercial Estação Ferroviária de Tururu Terreno Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 40%, Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 60%, Edificação (Armazém) Terreno Edificação (Armazém) Edificação (Carpintaria e Ferraria) Edificação (Carpintaria e Ferraria) Edificação (Antigo Almoxarifado 317) Casa nº 1 Casa nº 3 Casa nº 3 Casa nº 3 Casa nº 5	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Lapa, PR Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário Ocalizada à Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário Av. Tiradentes, s/nº, Centro, Rosário Rua Santa Luzia, s/nº, Centro, Rosário Praça da Estação, s/nº, Centro, Rosário Praça da Estação, s/nº, Centro, Tururu, CE. Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Paulo Frontin, PR
149/2010 150/2010 150/2010 151/2010 152/2010 153/2010 154/2010 155/2010 156/2010 157/2010 157/2010 158/2010 160/2010 161/2010 163/2010 163/2010 166/2010 166/2010 166/2010 166/2010 167/2010 168/2010 169/2010 171/2010 171/2010 173/2010 173/2010 173/2010 174/2010 174/2010	Lapa Pombos Pombos Pombos Pombos Lapa Rosário Tururu Resende	Paraná Pernambuco Pernambuco Pernambuco Pernambuco Pernambuco Paraná Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Ceará Rio de Janeiro Paraná	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01508.000290/2009-90 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01496.001097/2010-96 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 24/11/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito Edificação denominada WC Edificação denominada Casa do Agente Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Carpintaria da Estação de Rosário. Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário, Terreno comercial Estação Ferroviária de Tururu Terreno Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 40%, Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 60%, Edificação (Armazém) Terreno Edificação situada no Pátio de Agulhas Negras (Estação Agulhas Negras), 80% Edificação (Carpintaria e Ferraria) Edificação (Depósito e Banheiros) Edificação (Antigo Almoxarifado 317) Casa nº 1 Casa nº 2 Casa nº 3 Casa nº 4 Casa nº 5 Casa nº 6	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro Lapa, PR Praça João Mamede Pires, s/n°, Centro - Rosário Praça João Mamede Pires, s/n°, Centro - Rosário ocalizada à Praça João Mamede Pires, s/n°, Centro - Rosário  Av. Tiradentes, s/n°, Centro, Rosário  Rua Santa Luzia, s/n°, Centro, Rosário Praça da Estação, s/n°, Centro, Tururu, CE. Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/n°, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/n°, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/n°, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/n°, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/n°, Campos Elíseos, Resende-RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/n°, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/n°, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/n°, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/n°, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/n°, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/n°, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/n°, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/n°, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Falla Negras, situada à Praça da Bandeira, s/n°, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Falla Negras, situada à Praça da Bandeira, s/n°, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Falla Negras, situada à Praça da Bandeira, s/n°, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Falla Negras, situada à Praç
149/2010 150/2010 150/2010 151/2010 152/2010 153/2010 154/2010 155/2010 155/2010 156/2010 157/2010 158/2010 169/2010 166/2010 166/2010 166/2010 166/2010 167/2010 168/2010 168/2010 169/2010 170/2010 171/2010 173/2010 173/2010 173/2010 173/2010 175/2010	Lapa Pombos Pombos Pombos Lapa Rosário Tururu Resende	Paraná Pernambuco Pernambuco Pernambuco Pernambuco Pernambuco Paraná Maranhão  Maranhão  Maranhão  Maranhão  Maranhão  Ceará Rio de Janeiro	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01508.000290/2009-90 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01496.001097/2010-96 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/11/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito Edificação denominada WC Edificação denominada Casa do Agente Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Carpintaria da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário, Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário, Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 40%, Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 40%, Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 60%, Edificação (Armazém) Terreno Edificação situada no Pátio de Agulhas Negras (Estação Agulhas Negras), 80% Edificação (Carpintaria e Ferraria) Edificação (Depósito e Banheiros) Edificação (Antigo Almoxarifado 317) Casa nº 1 Casa nº 2 Casa nº 3 Casa nº 4 Casa nº 5 Casa nº 6 Casa nº 7	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro Lapa, PR Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário Ocalizada à Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Av. Tiradentes, s/nº, Centro, Rosário  Rua Santa Luzia, s/nº, Centro, Rosário  Praça da Estação, s/nº, Centro, Tururu, CE. Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende-RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Fontin, PR Paulo Frontin, PR
149/2010 150/2010 150/2010 151/2010 152/2010 153/2010 154/2010 155/2010 155/2010 156/2010 157/2010 158/2010 158/2010 160/2010 161/2010 163/2010 164/2010 165/2010 166/2010 166/2010 167/2010 168/2010 167/2010 170/2010 171/2010 173/2010 173/2010 173/2010 175/2010 175/2010 175/2010 175/2010 175/2010 175/2010 175/2010 175/2010 175/2010 175/2010	Lapa Pombos Pombos Pombos Pombos Lapa Rosário Rosário Rosário Rosário Rosário Rosário Rosário Rosário Rosário Tururu Resende	Paraná Pernambuco Pernambuco Pernambuco Pernambuco Paraná Maranhão Rio de Janeiro Paraná	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01508.000290/2009-90 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01496.001097/2010-96 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 24/11/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito Edificação denominada WC Edificação denominada Casa do Agente Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Carpintaria da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário, Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário, Terreno comercial Estação Ferroviária de Tururu Terreno Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 40%, Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 60%, Edificação (Armazém) Terreno Edificação (Armazém) Edificação (Carpintaria e Ferraria) Edificação (Carpintaria e Ferraria) Edificação (Depósito e Banheiros) Edificação (Antigo Almoxarifado 317) Casa nº 1 Casa nº 2 Casa nº 3 Casa nº 5 Casa nº 6 Casa nº 7 Casa nº 7 Casa nº 7 Casa nº 7	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro Lapa, PR Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário Ocalizada à Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário Av. Tiradentes, s/nº, Centro, Rosário  Rua Santa Luzia, s/nº, Centro, Rosário Praça da Estação, s/nº, Centro, Rosário Praça da Estação, s/nº, Centro, Tururu, CE. Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Fatila Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Fatila Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Paulo Frontiin, PR Paulo Frontiin, PR Paulo Frontiin, PR
149/2010 150/2010 151/2010 151/2010 153/2010 153/2010 155/2010 155/2010 156/2010 156/2010 158/2010 158/2010 160/2010 161/2010 161/2010 163/2010 166/2010 166/2010 167/2010 168/2010 167/2010 171/2010 171/2010 173/2010 173/2010 173/2010 175/2010	Lapa Pombos Pombos Pombos Lapa Rosário Resende Resende Resende Resende Resende Resende Resende Resende Resende Rosende Resende Rosende Paulo Frontin	Paraná Pernambuco Pernambuco Pernambuco Pernambuco Paraná Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Ceará Rio de Janeiro Paraná	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01508.000290/2009-90 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01496.001097/2010-96 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 24/11/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito Edificação denominada WC Edificação denominada Casa do Agente Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Carpintaria da Estação de Rosário. Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário. Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário. Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário. Terreno comercial Estação Ferroviária de Tururu Terreno Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 40%, Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 60%, Edificação (Armazém)  Terreno Edificação (Armazém)  Edificação (Carpintaria e Ferraria) Edificação (Carpintaria e Ferraria) Edificação (Antigo Almoxarifado 317)  Casa nº 1 Casa nº 1 Casa nº 2 Casa nº 3 Casa nº 5 Casa nº 6 Casa nº 7 Casa nº 7 Casa nº 9	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro Lapa, PR Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário ocalizada à Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Av. Tiradentes, s/nº, Centro, Rosário Av. Tiradentes, s/nº, Centro, Rosário Rua Santa Luzia, s/nº, Centro, Rosário Praça da Estação, s/nº, Centro, Tururu, CE. Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende-RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Falla Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Falla Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Falla Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Falla Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Esta
149/2010 150/2010 150/2010 151/2010 152/2010 153/2010 154/2010 155/2010 155/2010 156/2010 157/2010 158/2010 158/2010 160/2010 161/2010 163/2010 164/2010 165/2010 166/2010 166/2010 167/2010 168/2010 167/2010 170/2010 171/2010 173/2010 173/2010 173/2010 175/2010 175/2010 175/2010 175/2010 175/2010 175/2010 175/2010 175/2010 175/2010 175/2010	Lapa Pombos Pombos Pombos Pombos Lapa Rosário Rosário Rosário Rosário Rosário Rosário Rosário Rosário Rosário Tururu Resende	Paraná Pernambuco Pernambuco Pernambuco Pernambuco Paraná Maranhão Rio de Janeiro Paraná	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01508.000290/2009-90 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01496.001097/2010-96 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 24/11/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito Edificação denominada WC Edificação denominada Casa do Agente Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Carpintaria da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário, Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário, Terreno comercial Estação Ferroviária de Tururu Terreno Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 40%, Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 60%, Edificação (Armazém) Terreno Edificação (Armazém) Edificação (Carpintaria e Ferraria) Edificação (Carpintaria e Ferraria) Edificação (Depósito e Banheiros) Edificação (Antigo Almoxarifado 317) Casa nº 1 Casa nº 2 Casa nº 3 Casa nº 5 Casa nº 6 Casa nº 7 Casa nº 7 Casa nº 7 Casa nº 7	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro Lapa, PR Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário Ocalizada à Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário Av. Tiradentes, s/nº, Centro, Rosário  Rua Santa Luzia, s/nº, Centro, Rosário Praça da Estação, s/nº, Centro, Rosário Praça da Estação, s/nº, Centro, Tururu, CE. Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Fatila Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Fatila Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Paulo Frontiin, PR Paulo Frontiin, PR Paulo Frontiin, PR
149/2010 150/2010 150/2010 151/2010 152/2010 153/2010 153/2010 155/2010 155/2010 155/2010 155/2010 157/2010 158/2010 160/2010 161/2010 163/2010 163/2010 166/2010 166/2010 166/2010 167/2010 167/2010 170/2010 171/2010 173/2010 173/2010 175/2010	Lapa Pombos Pombos Pombos Lapa Rosário Rosário Rosário Rosário Rosário Rosário Tururu Resende	Paraná Pernambuco Pernambuco Pernambuco Pernambuco Pernambuco Paraná Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Ceará Rio de Janeiro Paraná	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01508.000290/2009-90 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01496.001097/2010-96 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 24/11/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito Edificação denominada WC Edificação denominada Casa do Agente Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Carpintaria da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário, Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário, Terreno comercial Estação Ferroviária de Tururu Terreno Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 40%, Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 60%, Edificação (Armazém) Terreno Edificação (Armazém) Edificação (Carpintaria e Ferraria) Edificação (Carpintaria e Ferraria) Edificação (Depósito e Banheiros) Edificação (Antigo Almoxarifado 317) Casa nº 1 Casa nº 2 Casa nº 3 Casa nº 3 Casa nº 4 Casa nº 5 Casa nº 6 Casa nº 7 Casa nº 8 Casa nº 7 Casa nº 8 Casa nº 8 Casa nº 9 Casa de alvenaria nº 1	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Lapa, PR Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário ocalizada à Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Av. Tiradentes, s/nº, Centro, Rosário Av. Tiradentes, s/nº, Centro, Rosário Rua Santa Luzia, s/nº, Centro, Rosário Praça da Estação, s/nº, Centro, Turur, CE. Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende-RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Agulhas Negras
149/2010 150/2010 151/2010 151/2010 153/2010 153/2010 155/2010 155/2010 156/2010 156/2010 158/2010 158/2010 160/2010 161/2010 161/2010 163/2010 166/2010 166/2010 167/2010 168/2010 167/2010 171/2010 171/2010 173/2010 173/2010 173/2010 175/2010	Lapa Pombos Pombos Pombos Lapa Rosário Tururu Resende Rosário Rosário Tururu Resende	Paraná Pernambuco Pernambuco Pernambuco Pernambuco Paraná Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Ceará Rio de Janeiro Paraná	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01508.000290/2009-90 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01496.001097/2010-96 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 24/11/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito Edificação denominada WC Edificação denominada Casa do Agente Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Carpintaria da Estação de Rosário. Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário. Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário. Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário. Terreno comercial Estação Ferroviária de Tururu Terreno Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 40%, Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 60%, Edificação (Armazém)  Terreno Edificação (Armazém)  Edificação (Carpintaria e Ferraria) Edificação (Carpintaria e Ferraria) Edificação (Antigo Almoxarifado 317)  Casa nº 1 Casa nº 1 Casa nº 2 Casa nº 3 Casa nº 5 Casa nº 6 Casa nº 7 Casa nº 7 Casa nº 9	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro Lapa, PR Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário ocalizada à Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Av. Tiradentes, s/nº, Centro, Rosário Av. Tiradentes, s/nº, Centro, Rosário Rua Santa Luzia, s/nº, Centro, Rosário Praça da Estação, s/nº, Centro, Rosário Praça da Estação, s/nº, Centro, Tururu, CE. Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende-RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Faulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Faulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Faulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Faulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/
149/2010 150/2010 150/2010 151/2010 152/2010 153/2010 153/2010 155/2010 155/2010 155/2010 155/2010 157/2010 158/2010 160/2010 161/2010 163/2010 163/2010 166/2010 166/2010 166/2010 167/2010 167/2010 170/2010 171/2010 173/2010 173/2010 175/2010	Lapa Pombos Pombos Pombos Lapa Rosário Rosário Rosário Rosário Rosário Rosário Tururu Resende Rosário Tururu Resende Resende Resende Resende Resende Resende Resende Resende Rosende Resende Resende Resende Rosende Resende Rosende Resende Rosende Resende Rosende Paulo Frontin	Paraná Pernambuco Pernambuco Pernambuco Pernambuco Pernambuco Paraná Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Ceará Rio de Janeiro Paraná	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01508.000290/2009-90 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01496.001097/2010-96 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 24/11/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito Edificação denominada WC Edificação denominada Casa do Agente Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Carpintaria da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário, Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário, Terreno comercial Estação Ferroviária de Tururu Terreno Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 40%, Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 60%, Edificação (Armazém) Terreno Edificação (Armazém) Edificação (Carpintaria e Ferraria) Edificação (Carpintaria e Ferraria) Edificação (Depósito e Banheiros) Edificação (Antigo Almoxarifado 317) Casa nº 1 Casa nº 2 Casa nº 3 Casa nº 3 Casa nº 4 Casa nº 5 Casa nº 6 Casa nº 7 Casa nº 8 Casa nº 7 Casa nº 8 Casa nº 8 Casa nº 9 Casa de alvenaria nº 1	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Lapa, PR Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário ocalizada à Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Av. Tiradentes, s/nº, Centro, Rosário  Rua Santa Luzia, s/nº, Centro, Rosário  Rua Santa Luzia, s/nº, Centro, Rosário Praça da Estação, s/nº, Centro, Turur, CE. Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Agulhas Ne
149/2010 150/2010 151/2010 151/2010 152/2010 153/2010 153/2010 155/2010 155/2010 156/2010 157/2010 158/2010 161/2010 161/2010 163/2010 164/2010 165/2010 166/2010 167/2010 168/2010 168/2010 171/2010 171/2010 173/2010 173/2010 173/2010 174/2010 175/2010 175/2010 175/2010 175/2010 177/2010 177/2010 177/2010 177/2010 177/2010 177/2010 177/2010 177/2010 177/2010 177/2010 177/2010 177/2010 177/2010 177/2010 177/2010 177/2010 177/2010 177/2010	Lapa Pombos Pombos Pombos Pombos Lapa Rosário Rosário Rosário Rosário Rosário Rosário Rosário Tururu Resende Resende Resende Resende Resende Resende Resende Resende Resende Rasende Resende Resende Rasende Resende Rasende R	Paraná Pernambuco Pernambuco Pernambuco Pernambuco Paraná Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Ceará Rio de Janeiro Paraná	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01508.000290/2009-90 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01496.001097/2010-96 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/11/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito Edificação denominada WC Edificação denominada Casa do Agente Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Carpintaria da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário, Terreno comercial Estação Ferroviária de Tururu Terreno Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 40%, Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 60%, Edificação (Armazém) Terreno Edificação situada no Pátio de Agulhas Negras (Estação Agulhas Negras), 80% Edificação (Carpintaria e Ferraria) Edificação (Depósito e Banheiros) Edificação (Antigo Almoxarifado 317) Casa nº 1 Casa nº 2 Casa nº 3 Casa nº 4 Casa nº 5 Casa nº 6 Casa nº 7 Casa nº 8 Casa nº 9 Casa de alvenaria nº 1 Casa de alvenaria nº 2 Casa de alvenaria nº 2	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro Lapa, PR Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário ocalizada à Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário Av. Tiradentes, s/nº, Centro, Rosário Rua Santa Luzia, s/nº, Centro, Rosário Praça da Estação, s/nº, Centro, Tururu, CE. Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende-RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Paulo Frontin, PR
149/2010 150/2010 150/2010 151/2010 152/2010 153/2010 154/2010 155/2010 155/2010 155/2010 157/2010 157/2010 160/2010 161/2010 163/2010 164/2010 165/2010 166/2010 166/2010 167/2010 168/2010 168/2010 171/2010 171/2010 173/2010 173/2010 175/2010	Lapa Pombos Pombos Pombos Lapa Rosário Rosário Rosário Rosário Rosário Rosário Rosário Rosário Rosário Tururu Resende Rosário Tururu Resende	Paraná Pernambuco Pernambuco Pernambuco Pernambuco Paraná Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Ceará Rio de Janeiro Paraná	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01508.000290/2009-90 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01496.001097/2010-96 01500.000618/2010-81 01500.00064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/11/2010 24/11/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito Edificação denominada WC Edificação denominada Casa do Agente Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Carpintaria da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário, Terreno comercial Estação Ferroviária de Tururu Terreno Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 40%, Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 60%, Edificação (Armazém) Terreno Edificação (Armazém) Edificação (Carpintaria e Ferraria) Edificação (Carpintaria e Ferraria) Edificação (Antigo Almoxarifado 317) Casa nº 1 Casa nº 2 Casa nº 3 Casa nº 4 Casa nº 5 Casa nº 6 Casa nº 7 Casa nº 6 Casa nº 7 Casa nº 9 Casa de alvenaria nº 1 Casa de alvenaria nº 2	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro Lapa, PR Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário ocalizada à Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário  Av. Tiradentes, s/nº, Centro, Rosário  Rua Santa Luzia, s/nº, Centro, Rosário  Praça da Estação, s/nº, Centro, Tururu, CE. Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Agulhas Negras, situ
149/2010 150/2010 150/2010 151/2010 152/2010 153/2010 153/2010 155/2010 155/2010 155/2010 155/2010 157/2010 158/2010 169/2010 163/2010 166/2010 166/2010 166/2010 166/2010 167/2010 167/2010 167/2010 170/2010 171/2010 173/2010 174/2010 175/2010	Lapa Pombos Pombos Pombos Lapa Rosário Rosário Rosário Rosário Rosário Rosário Rosário Tururu Resende Rasende Resende Rasende Resende Rasende Resende Rasende Resende Rasende	Paraná Pernambuco Pernambuco Pernambuco Pernambuco Pernambuco Paraná Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Ceará Rio de Janeiro Paraná	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01508.000290/2009-90 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01496.001097/2010-96 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.00064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000339/2009-12 01508.000339/2009-12	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/11/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito Edificação denominada WC Edificação denominada Casa do Agente Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Carpintaria da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário, Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário, Terreno comercial Estação Ferroviária de Tururu Terreno Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 40%, Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 60%, Edificação (Armazém) Terreno Edificação (Armazém) Edificação (Carpintaria e Ferraria) Edificação (Carpintaria e Ferraria) Edificação (Depósito e Banheiros) Edificação (Antigo Almoxarifado 317) Casa nº 1 Casa nº 2 Casa nº 3 Casa nº 4 Casa nº 5 Casa nº 6 Casa nº 7 Casa nº 8 Casa nº 7 Casa nº 8 Casa nº 9 Casa de alvenaria nº 1 Casa de alvenaria nº 2 Casa de alvenaria nº 3	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Rua da Estação, S/N, Centro Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário Ocalizada à Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário Av. Tiradentes, s/nº, Centro, Rosário Av. Tiradentes, s/nº, Centro, Rosário Rua Santa Luzia, s/nº, Centro, Rosário Praça da Estação, s/nº, Centro, Rosário Praça da Estação, s/nº, Centro, Tururu, CE. Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio fa Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pá
149/2010 150/2010 151/2010 151/2010 152/2010 153/2010 153/2010 155/2010 155/2010 156/2010 157/2010 158/2010 161/2010 161/2010 163/2010 164/2010 165/2010 166/2010 167/2010 168/2010 168/2010 171/2010 171/2010 173/2010 173/2010 173/2010 174/2010 175/2010 175/2010 175/2010 175/2010 177/2010 177/2010 177/2010 177/2010 177/2010 177/2010 177/2010 177/2010 177/2010 177/2010 177/2010 177/2010 177/2010 177/2010 177/2010 177/2010 177/2010 177/2010	Lapa Pombos Pombos Pombos Pombos Lapa Rosário Rosário Rosário Rosário Rosário Rosário Rosário Tururu Resende Resende Resende Resende Resende Resende Resende Resende Resende Rasende Resende Resende Rasende Resende Rasende R	Paraná Pernambuco Pernambuco Pernambuco Pernambuco Pernambuco Paraná Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Maranhão Ceará Rio de Janeiro Paraná	01508.000290/2009-90 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01498.001221/2010-01 01508.000290/2009-90 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01494.000333/2010-77 01496.001097/2010-96 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01500.000618/2010-81 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17 01508.000064/2009-17	23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 23/8/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/10/2010 22/11/2010	Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Depósito Edificação denominada WC Edificação denominada Casa do Agente Estação Ferroviária de Lavrinha Edificação denominada Carpintaria da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Serralheria (Ferraria) da Estação de Rosário, Edificação denominada Armazém da Estação de Rosário, Terreno comercial Estação Ferroviária de Tururu Terreno Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 40%, Edificação (Estação de Engenheiro Passos) 60%, Edificação (Armazém) Terreno Edificação situada no Pátio de Agulhas Negras (Estação Agulhas Negras), 80% Edificação (Carpintaria e Ferraria) Edificação (Depósito e Banheiros) Edificação (Antigo Almoxarifado 317) Casa nº 1 Casa nº 2 Casa nº 3 Casa nº 4 Casa nº 5 Casa nº 6 Casa nº 7 Casa nº 8 Casa nº 9 Casa de alvenaria nº 1 Casa de alvenaria nº 2 Casa de alvenaria nº 2	Lapa, PR Rua da Estação, S/N, Centro Lapa, PR Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário ocalizada à Praça João Mamede Pires, s/nº, Centro - Rosário Av. Tiradentes, s/nº, Centro, Rosário  Rua Santa Luzia, s/nº, Centro, Rosário Praça da Estação, s/nº, Centro, Tururu, CE. Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio de Engenheiro Passos, Rodovia Presidente Dutra, s/nº, Distrito de Engenheiro Passos, Resende-RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende-RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Pátio da Estação de Agulhas Negras, situada à Praça da Bandeira, s/nº, Campos Elíseos, Resende, RJ Paulo Frontin, PR



183/2010	Rolândia	Paraná	01508.000348/2010-39	16/12/2010	Terreno 9 desmembrado de uma área maior de 26.806,13 m² onde está situado o Armazém (NBP 5203240-0) do Pátio da Estação de Rolândia, PR; dia, PR;
184/2010	Rolândia	Paraná	01508.000348/2010-40	17/12/2010	Terreno 7 desmembrado de uma área maior de 26.806,13 m² onde está situada uma Casa de alvenaria (NBP 5203233-7) do Pátio da Estação de Rolândia, PR; de Rolândia, PR;
185/2010	Rolândia	Paraná	01508.000348/2010-41	18/12/2010	NBP não disponível - Terreno sem determinação de área onde está localizada a Estação de Rolândia, PR, (NBP 5203241-0);
186/2010	Rolândia	Paraná	01508.000348/2010-42	19/12/2010	Casa de alvenaria, edificada sobre o Terreno 7 Av. Presidente Vargas, 3121, no Pátio da Estação de Rolândia, PR;
187/2010	Rolândia	Paraná	01508.000348/2010-43	20/12/2010	Armazém de alvenaria, edificado sobre o Terreno Av. Pres. Arthur Bernardes, 809, Centro, no Pátio da Estação de Rolândia, PR;
188/2010	Rolândia	Paraná	01508.000348/2010-44	21/12/2010	Edificação da Estação Ferroviária de Rolândia Av. Getúlio Vargas, s/nº, Centro, Rolândia, PR.
189/2010	Patos	Paraíba	01408.001242/2010-81	18/1/2011	Estação Ferroviária de Patos Praça dos Pombos, s/nº, Centro, Patos, PB.

#### SECRETARIA DO AUDIOVISUAL

### PORTARIA Nº 145, DE 16 DE DEZEMBRO DE 2011

A SECRETÁRIA DO AUDIOVISUAL DO MINISTÉRIO DA CULTURA, no uso das atribuições legais que lhe confere a Portaria nº 446, de 02 de fevereiro de 2011, e em cumprimento ao disposto na Lei 8.313, de 23 de dezembro de 1991, Decreto nº 5.761, de 27 de abril de 2006, Medida Provisória nº 2.228-1, de 06 de setembro de 2001, alterada pela Lei nº 10.454 de 13 de maio de 2002,

Art. 1º Autorizar a substituição de proponente do projeto audiovisual "SER HUMANO É PECADO", processo nº: 01400.020920/10-84, pronac nº: 10-10532, de Kabala Music Produções Artísticas, CNPJ nº: 09.469.080/0001-01, para Amigança Prod. e Prom. Artísticas e Cinematográficas Ltda, CNPJ nº: 09.7474.74001-01. 29.274.537/0001-21.

Art. 2º Prorrogar o prazo de captação dos projetos audiovisuais, relacionados no anexo I a esta Portaria, para os quais os proponentes ficam autorizados a captar recursos, mediante doações ou patrocínios, nos temos do Art. 18 da Lei nº 8.313, de 23 de dezembro de 1991, com redação dada pelo Art. 53, alínea f, da Medida Provisória nº 2.228-1, de 06 de setembro de 2001.

Art. 3º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

#### ANA PAULA DOURADO SANTANA

#### ANEXO I

10 1093 - SunJeri - Festival Internacional do Filme e do Livro Biográficos

Instituto de Referência da Imagem e do Som - IRIS CNPJ/CPF: 02.463.464/0001-60

CE - Fortaleza

Período de captação: 15/12/2011 a 31/12/2011 10 0508 - CINEMÓVEL

Arco Arquitetura e Produções Ltda. CNPJ/CPF: 32.322.778/0001-03

RJ - Rio de Janeiro Período de captação: 01/12/2011 a 31/12/2011 10 0509 - ARTEMOVEL - RIO DE JANEIRO

Arco Arquitetura e Produções Ltda. CNPJ/CPF: 32.322.778/0001-03

RJ - Rio de Janeiro

Período de captação: 01/12/2011 a 31/12/2011 09 2313 - POR UM BRASIL MELHOR O investimento

social privado na cultura de um país Criando Consultoria Ltda.

CNPJ/CPF: 67.649.830/0001-15

SP - São Paulo
Período de captação: 01/10/2011 a 31/12/2011
07 11358 - Riquezas do Ceará
Fundação Patriolino Ribeiro
CNPJ/CPF: 23.727.811/0001-94

Período de captação: 01/11/2011 a 31/12/2011

#### PORTARIA Nº 146, DE 16 DE DEZEMBRO DE 2011

A SECRETÁRIA DO AUDIOVISUAL DO MINISTÉRIO DA CULTURA, no uso das atribuições legais que lhe confere a Portaria nº 446 de 02 de fevereiro de 2011, e em cumprimento ao disposto na Lei 8.313, de 23 de dezembro de 1991, Decreto nº 5.761, de 27 de abril de 2006, Medida Provisória nº 2.228-1, de 06 de setembro de 2001, resolve:

Art. 1º Aprovar os projetos audiovisuais, relacionados no anexo I, para os quais os proponentes ficam autorizados a captar recursos, mediante doações ou patrocínios, nos termos do Art. 18 da Lei nº 8.313, de 23 de dezembro de 1991, com a redação dada pelo Art. 53, alínea f, da Medida Provisória nº 2.228-1, de 06 de setembro

Art. 2º Aprovar o projeto audiovisual, relacionado no anexo II, para o qual o proponente fica autorizado a captar recursos, mediante doações ou patrocínios, nos termos do Art. 26 da Lei nº 8.313, de 23 de dezembro de 1991.

Art. 3º Esta Portaria entra em vigor na data de sua pu-

#### ANA PAULA DOURADO SANTANA

#### ANEXO I

11 12580 - 1º Festival Internacional de Cinema Educa Cla-

quete Ação Objetiva Produções Cinematográficas e Eventos Culturais

Ltda CNPJ/CPF: 07.235.710/0001-40

Processo: 01400.039389/20-11

SP - Taboão da Serra Valor do Apoio R\$: 704.747,80 Prazo de Captação: 19/12/2011 a 31/12/2011

Realização do festival dedicado à exibição de filmes de curta-metragem com temática educativa, oferecendo 05 (cinco) microoficinas de cinema, de julho a agosto de 2012 em São Paulo.
11 12886 - Léa Pool
Round Zipper Produções Editoriais e Culturais Ltda.
CNPJ/CPF: 08.422.273/0001-36
Processo: 01400.040155/20-11

RJ - Rio de Janeiro

Valor do Apoio R\$: 228.470,00

Prazo de Captação: 19/12/2011 a 31/12/2011

Realização de uma mostra de filmes da consagrada cineasta suíço-canadense, nos CCBBs do Rio de Janeiro, São Paulo e Brasília, de 14/03 a 08/04/2012

11 13358 - Histórias que Salvam o Planeta

Novelo Produções CNPJ/CPF: 12.772.107/0001-37 Processo: 01400.040690/20-11 SC - Florianópolis

Valor do Apoio R\$: 654.282,00

Prazo de Captação: 19/12/2011 a 31/12/2011 Produção de um documentário de 40 minutos, que abordará

histórias contadas pela população local de regiões do interior do

11 11367 - Monstros Sagrados do Cinema Sobem o Morro MULTIPRESS COMUNICAÇÃO LTDA. CNPJ/CPF: 68.569.839/0001-89 Processo: 01400.036010/20-11

Processo: 01400.036010/20-11
RJ - Rio de Janeiro
Valor do Apoio R\$: 422.460,00
Prazo de Captação: 19/12/2011 a 31/12/2011
Realização de uma mostra de filmes representativos do cinema mundial, - como Chaplin, Fellini, Godart, entre muitos outros - na favela de Santa Marta, de março de 2012 a janeiro de 2013.

11 13316 - 3° Festival Nacional de Cinema de Petrópolis

Pery Vianna Cavalcanti CNPJ/CPF: 774.218.767-15 Processo: 01400.040639/20-11

Processo: 01400.040639/20-11
PR - Maringá
Valor do Apoio R\$: 167.350,00
Prazo de Captação: 19/12/2011 a 31/12/2011
Realização da 3ª edição do festival, com exibições de filmes nacionais, debates e oficinas, de 09 a 16/11/2012, em Petrópolis/RJ.

11 12506 - Mostra Jairo Ferreira - Cinema de Invenção Liracine Produções Audiovisuais Ltda.
CNPJ/CPF: 11.788.633/0001-22
Processo: 01400.039280/20-11
SP - São Paulo
Valor do Apoio R\$: 147.168,75
Prazo de Captação: 19/12/2011 a 31/12/2011
Realização de uma mostra com os filmes realizados pelo crítico e cineasta paulistano Jairo Ferreira, nos CCBBs de São Paulo e Brasília, de fevereiro a março de 2012.

crítico e cineastá paulistano Jairo Ferreira, nos CCBBs de São Paulo e Brasília, de fevereiro a março de 2012.

11 13510 - Festival do Rio 2012

CIMA Centro de Cultura Informação e Meio Ambiente CNPJ/CPF: 00.468.786/0001-76

Processo: 01400.040874/20-11

RJ - Rio de Janeiro

Valor do Apoio R\$: 8.601.790,00

Prazo de Captação: 19/12/2011 a 31/12/2011

Realização da edição de 2012 do festival, com mostras de filmes e espaços para debates e negócios na área audiovisual, de 27/09 a 09/10/2012.

09/10/2012.
11 8245 - Mangue Music
VINICIUS MIZUMOTO MEGA
CNPJ/CPF: 327.306.238-09
Processo: 01400.028037/20-11
SP - São Paulo
Valor do Apoio R\$: 125.000,00
Prazo de Captação: 19/12/2011 a 31/12/2011
Produção de um documentário de 60 minutos, sobre a múmo forma de inclusão social em um país rico em gêneros sica como forma de inclusão social em um país rico em gêneros musicais diversos

#### ANEXO II

11 12511 - Museogames - Uma história para ser jogada Zadig Promoções de Eventos Culturais Ltda CNP/CPF: 08.940.880/0001-98 Processo: 01400.039285/20-11 RJ - Rio de Janeiro

KJ - KIO de Janeiro
Valor do Apoio R\$: 620.500,00
Prazo de Captação: 19/12/2011 a 31/12/2011
Realização de uma exposição com uma cenografia hightech, que apresenta a história de 40 anos dos jogos vídeos, de 15/02 a 17/06/2012, no Rio de Janeiro.

### SECRETARIA DE FOMENTO E INCENTIVO À CULTURA

### PORTARIA Nº 739, DE 16 DE DEZEMBRO DE 2011

O SECRETÁRIO DE FOMENTO E INCENTIVO À CULTURA, no uso da delegação de competência estipulada na Portaria nº 17, de 12 de janeiro de 2010 e art. 4º da Portaria nº 120, de 29 de março de 2010, resolve:

Art.1º - Tornar pública a relação do (s) projeto (s) incentivado (s) por meio da Lei 8.313/91 que tiveram sua (s) prestação (es) de contas aprovada (s) no âmbito deste Ministério, conforme anexo abaixo: Art. 2º - Informar da determinação contida no parágrafo 2º do artigo 73 da Instrução Normativa/ MinC nº 01 de 05/10/10, publicada no Diário a Oficial União de 06/10/10, a saber: "O proponente deve manter os documentos fiscais originais e cópias de todos os cheques emitidos, frente e verso, de forma que os beneficiários possam ser identificados, pelo prazo mínimo de dez anos". Art. 3° - Esta portaria entra em vigor na data de sua publicação.

#### HENILTON PARENTE DE MENEZES

### **ANEXO**

Pronac	Projeto	Proponente	Resumo do Projeto	Área	Solicitado	Aprovado	Captado
03-3849	Baião Erudito - CD e Turné Nacional do Violonista Nonato Luiz		Gravação de CD em midia digital, a obra de Luiz Gonzaga e Humberto Teixeira, com leitura para violão e solo erudito, objetivando resgatar e reafirmar a importância histórica e musical desses compositores populares. Está prevista turnê por 14 cidades, atingindo a 7 mil pessoas. Está prevista a comercialização dos CDs a R\$ 10,00	Música	278.910,00	245.410,00	232.500,00
04-0768	Sua Majestade - O Rio Itajaí-Açú		Publicação de um livro que visa, a partir de levantamento de informações gerais e específicas e de registro fotográfico, relatar a história do secular Rio Itajár-Áçu - que banha todo do o Vale do Itajár, em Santa Catarina, cuja bacia compreende 47 municípios. Tiragem: 3.000 exemplares	Humanidades	175.850,00	171.104,00	171.104,00
03-0047	Oficinas de Arte 2003		Democratizar o acesso a diversos segmentos da arte a crianças e adolescentes de 12 a 18 anos, como instrumento de transformação do individuo e inclusão social. Serão oferecidos pela OSCIP Casa de Ensaio, gratuitamente, na cidade de Campo Grande, oficinas de Dramaturgia, Teatro, Dança e Voz, totalizando 150 hs/aula, envolvendo 17 profissionais que atenderão a um público - alvo de 90 crianças. A iniciativa pretende envolver pais e alunos, além de proporcionar a reciclagem de professores.	C	231.260,06	239.189,01	100.000,00