

Cartilha de orientação para proposição de Projetos de Trens Turísticos e Culturais



O complexo ferroviário de São João del Rei fazia parte da antiga Estrada de Ferro Oeste de Minas. A Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas foi constituída na cidade de São João del Rei, por meio de estatutos aprovados pelo governo federal em julho de 1878, sendo considerada a primeira ferrovia de pequeno porte no País, tendo como uma de suas características a bitola estreita de 760 mm. A inauguração do trecho Sítio–São João del Rei ocorreu no dia 28 de agosto de 1881 e contou com a presença do Imperador D. Pedro II. Esse trecho possuía a extensão de 100 km, percorrendo as estações de Barroso, São José e Tiradentes. O complexo



ferroviário inclui, além do trecho ferroviário São João del Rei, com uma extensão de 12 km e ainda em funcionamento como linha turística, as seguintes edificações: 1 – O prédio da Estação de São João del Rei; 2 – O prédio da Estação de Tiradentes; 3 – O Museu Ferroviário, antigo armazém de carga da ferrovia; 4 – Rotunda de São João del Rei; 5 – Oficinas de manutenção, que ainda hoje continuam dando assistência na reparação das locomotivas e vagões; 6 – O antigo almoxarifado e antigo armazém. Entre as máquinas e vagões, há locomotivas em operação e em exposição. Com relação aos vagões, alguns são utilizados para operação de transporte turístico e encontram-se em exposição ou aguardam nas oficinas por trabalhos de recuperação.

Texto extraído de: Arquivo Museu Regional de São João del Rei.

Brasília, 2010

Ministro de Estado do Turismo
Luiz Eduardo Pereira Barretto Filho

Ministro de Estado dos Transportes
Paulo Sérgio Passos

Presidente do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN
Luiz Fernando de Almeida

Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT
Bernardo Figueiredo

Diretor-Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT
Luiz Antônio Pagot

Secretária da Secretaria do Patrimônio da União – SPU
Alexandra Reschke

Inventariante da Inventariança da Extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA
José Francisco da Silva Cruz

Ficha Técnica

Ministério do Turismo

Diretor do Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico
Ricardo Martini Moesch

Coordenadora-Geral de Serviços Turísticos
Rosiane Rockenbach

Equipe Técnica
Alessandro Dias Castro
Fernando Moreira Oliviere Caixeta

Diretor do Departamento de Infraestrutura Turística
Roberto Luiz Bortolotto

Equipe Técnica
Cecilia de Almeida Costa

Ministério dos Transportes

Diretor do Departamento de Relações Institucionais
Afonso Carneiro Filho

Equipe Técnica
Paulo Barreiros de Oliveira

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT
José Luiz de Oliveira

Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT
Giulliano Renato Molinero

Inventariança da Extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA
Vera Fernandes Dias

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN
Coordenador-Geral do Patrimônio Ferroviário
José Rodrigues Cavalcanti Neto

Equipe Técnica
Fernanda Gibertoni Carneiro
Liliane Janine Nizzola

Secretaria do Patrimônio da União – SPU – Coordenador do Departamento de Incorporação de Imóveis
Luiz Eduardo Lima de Rezende

Equipe Técnica
Iraneide Fernandes da Rocha





apresentação

O presente documento tem como objetivo fornecer orientações práticas e objetivas para a apresentação de Projetos Turísticos e Culturais de Cunho Ferroviário no Brasil, sendo resultado das discussões do Grupo de Trabalho de Turismo Ferroviário, instituído pela Portaria nº 18 do Ministério do Turismo, de 25 de fevereiro de 2010, publicada no DOU em 1º de março de 2010, integrado pelo Ministério do Turismo, Ministério dos Transportes, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, Inventariança da Extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, Secretaria do Patrimônio da União – SPU, entre outros.

Para tal, apresentamos a seguir breve contextualização das ferrovias no Brasil, diretrizes para o envio de projetos, bem como questionário de apoio e respectivas instruções de preenchimento.

Com isso, espera-se simplificar e dar celeridade aos trâmites necessários para a aprovação de projetos relacionados ao objeto acima exposto, viabilizando o ressurgimento de muitas ferrovias brasileiras, ainda que em caráter turístico e cultural.

Vale ressaltar que os procedimentos descritos nesta cartilha aplicam-se somente a projetos que culminem com a operação de trens turísticos e culturais de passageiros, com ou sem solicitação de recursos financeiros provenientes do governo federal. Projetos envolvendo somente a restauração ou a revitalização de bens imóveis deverão ser direcionados aos respectivos órgãos competentes, sejam eles: DNIT, IPHAN ou SPU.

Ferrovias do Brasil[1]

O surgimento das ferrovias no mundo está estreitamente ligado ao advento da Revolução Industrial na Inglaterra, a partir do século XIX, em razão da necessidade do transporte de minérios, passageiros e depois de mercadorias que eram produzidas nas indústrias inglesas para os mercados consumidores.

Em 1814, a primeira locomotiva foi apresentada pelo engenheiro inglês George Stephenson e, em 1825, a locomotiva denominada *Locomotion* tracionou uma composição ferroviária entre Stockton e Darlington, num percurso de 15 quilômetros, a uma velocidade de aproximadamente 20 quilômetros horários.

[1] Texto elaborado com base nas informações do site www.dnit.gov.br.

Já na segunda metade do século XIX, pelo menos 3.000 quilômetros de via férrea estendiam-se pela Europa e 5.000 pelos Estados Unidos.

No Brasil, o advento das ferrovias se deu graças a Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, que implementou os primeiros trilhos em terras brasileiras. A primeira seção, de 14,5 km e bitola de 1,68 m, foi inaugurada por D. Pedro II, no dia 30 de abril de 1854, ligando o Porto de Estrela, na Baía de Guanabara, até a Raiz da Serra, próxima à cidade de Petrópolis.

A locomotiva "Baroneza", utilizada para tracionar essa composição inaugural, continuou prestando serviços ao longo do tempo e foi retirada de circulação após 30 anos de uso. Essa locomotiva, por seu importante papel como pioneira, constitui pedaço da história do ferroviarismo brasileiro. Foi construída em 1852 por Willian Fair Bairns & Sons, em Manchester, Inglaterra, fazendo, atualmente, parte do acervo do Centro de Preservação da História Ferroviária, situado no Bairro de Engenho de Dentro, na cidade do Rio de Janeiro.

Outro importante fato no desenvolvimento ferroviário brasileiro foi a ligação Rio–São Paulo, unindo as duas mais importantes cidades do País, no dia 8 de julho de 1877, quando os trilhos da Estrada de Ferro São Paulo (inaugurada em 1867) se uniram com os da E.F. Dom Pedro II.

Em 1922, ao se celebrar o 1° Centenário da Independência do Brasil, existia no País um sistema ferroviário com, aproximadamente, 29.000 km de extensão, cerca de 2.000 locomotivas e 30.000 vagões em tráfego.

Alguns fatos relevantes para o sistema ferroviário brasileiro ocorridos entre o período de 1922 e 1954 merecem ser destacados, tais como: a introdução da tração elétrica, em 1930, e da diesel elétrica, em 1939, para substituir, em determinados trechos, a tração a vapor.

Passeio turístico de Maria-Fumaça entre Tiradentes e São João del Rei em Minas Gerais. Esse trem de turismo liga as duas cidades históricas no Vale do Rio das Mortes. Tiradentes (MG). Foto: Markito.



No início da década de 1950, o governo federal, com base em amplos estudos, decidiu pela unificação administrativa das 18 estradas de ferro pertencentes à União, que totalizavam 37.000 km de linhas espalhadas pelo País.

Em 16 de março de 1957, foi criada a Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, com a finalidade de administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar e melhorar o tráfego das estradas de ferro da União.

Na década de 1960, o governo brasileiro inicia o processo de estagnação da indústria ferroviária ao decidir priorizar o transporte rodoviário, que, mesmo sendo mais oneroso a longo prazo, exigia investimentos iniciais menores. Com diversos ramais deficitários, a Rede Ferroviária iniciou um programa de erradicação de ramais antieconômicos, ocasionando retirada maciça de linhas durante a década de 1960. As ferrovias visavam atender prioritariamente ao escoamento de produção em detrimento do transporte de passageiros. De 1980 a 1992, os sistemas ferroviários pertencentes à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA e à FEPASA – Ferrovia Paulista S.A. foram afetados de forma dramática, quando os investimentos reduziram-se substancialmente, atingindo, na RFFSA, em 1989, apenas 19% do valor aplicado na década de 1980. Em 1984, a RFFSA encontrava-se impossibilitada de gerar recursos suficientes à cobertura dos serviços da dívida contraída. A empresa suportava sério desequilíbrio técnico-operacional, decorrente da degradação da infra e da superestrutura dos seus principais segmentos de bitola métrica e da postergação da manutenção de material rodante, o que ocasionou expressiva perda de mercado para o modal rodoviário.

Medida de ajustamento institucional foi tomada pelo governo federal, com o afastamento da RFFSA dos transportes urbanos. O Decreto nº 89.396, de 22/2/84, constituiu a Companhia Brasileira de Transporte Urbano – CBTU, que ficou responsável pela prestação daqueles serviços.

Na impossibilidade de gerar os recursos necessários para continuar financiando os investimentos, o governo federal colocou em prática ações voltadas à concessão de serviços públicos de transporte de carga à iniciativa privada.

Foi editada a Lei nº 8.031/90 e suas alterações posteriores, que instituíram o Programa Nacional de Desestatização – PND, sendo a RFFSA incluída no referido Programa, em 10/3/92, por meio do Decreto nº 473. Nesse processo, atuou como gestor o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, que, nos termos do Decreto nº 1.024/94, elaborou a forma e as condições gerais para concessão das malhas da RFFSA.

O processo de desestatização da RFFSA foi realizado com base na Lei nº 8.987/95 (Lei das Concessões). Essa lei estabeleceu os direitos e obrigações para as partes envolvidas no processo de concessão, definindo ainda o princípio da manutenção do equilíbrio econômico e financeiro e os direitos dos usuários.

Com o leilão da Malha Paulista (antiga FEPASA incorporada à RFFSA pelo Decreto nº 2.502, em 18/2/98), concluiu-se o processo de desestatização das malhas da RFFSA.

O governo federal outorgou, em 28/6/97, à Companhia Vale do Rio Doce, no processo de sua privatização, a exploração da Estrada de Ferro Vitória a Minas e Estrada de Ferro Carajás.

Em 7 de dezembro de 1999, o governo federal, com base na Resolução nº 12, de 11/11/99, do Conselho Nacional de Desestatização e por intermédio do Decreto nº 3.277, dissolve, liquida e extingue a Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA.

Com essas informações apresentadas de forma abreviada, relataram-se os fatos mais importantes da história ferroviária brasileira, desde as primeiras iniciativas do Governo Imperial, no século XIX, até os dias atuais.


MH-7001
MH-7001



Quem Pode Propor um Projeto?



Órgão ou entidade da administração pública direta e indireta, de qualquer esfera de governo, com o qual a administração federal pactua a execução de programa, projeto/atividade ou evento, mediante a celebração de convênio ou instrumento congênere.

Organizações da Sociedade Civil de Interesse Público (OSCIP – Lei n° 9.790, de 23/3/99) poderão propor exclusivamente Termos de Parceria para solicitação de bens móveis, bem como eventual autorização de exploração de linha férrea.

Projetos desenvolvidos entre órgãos públicos e associações sem fins lucrativos poderão ser apresentados, desde que o proponente seja o órgão público.



Diretrizes Gerais para Projetos

Os serviços de trens turísticos e culturais caracterizam-se pelo transporte não regular de passageiros, com o objetivo de agregar valor aos destinos turísticos, contribuindo para a preservação da memória ferroviária, configurando-se em atrativos culturais e produtos turísticos das cidades, auxiliando-as na diversificação da oferta.

Deve-se considerar também que o serviço de trem turístico e cultural em si não reúne as condições necessárias para transformar determinada localidade em um destino turístico. Para tal, é necessário que o município possua outros atrativos, sejam eles naturais, culturais, atividades econômicas, realizações técnicas, científicas, artísticas ou ainda eventos programados.

Além disso, para que um destino turístico se consolide no mercado, é de fundamental importância que ele possua equipamentos turísticos, infraestrutura desenvolvida e ainda recursos humanos qualificados.

Outro ponto importante é o sistema de gestão do destino. Nesse caso, é recomendável que possua um Órgão Oficial de Turismo e um Conselho Municipal de Turismo, e que envolva, além de outros entes públicos, iniciativa privada e terceiro setor.

A existência desses fatores é de fundamental importância para que haja fluxo turístico para dada localidade e, dessa forma, justifique a implantação de um projeto turístico e cultural de cunho ferroviário, envolvendo a implantação de um trem turístico. Somente assim este poderá ser viável ao longo de sua operação e atingir sua finalidade.

Outros pontos que também deverão ser considerados e informados referem-se à participação em projetos do governo federal e ainda se o município integra o Mapa de Regionalização do Turismo 2009, pertencendo a alguma das regiões turísticas mapeadas, sendo um destino indutor ou ainda pertencendo a um dos roteiros prioritários para o Ministério do Turismo.

Outra questão interessante a ser considerada é informar se o município está inserido no PAC Cidades Históricas.

Por fim, como forma de padronizar e facilitar o envio de informações referentes aos projetos em questão, foi elaborado o formulário a seguir, que deverá ser baixado no site www.turismo.gov.br, preenchido e encaminhado com a documentação solicitada para o Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico – DEAOT, do Ministério do Turismo, no endereço abaixo:

SCN Qd. 6, Bl. A, 12º andar, Sl. 1.202, CEP: 70.716-900 – Brasília/DF

Após o envio, as informações serão analisadas pelo Grupo de Turismo Ferroviário. Se o projeto for aprovado, os bens solicitados para a viabilização serão disponibilizados ao proponente, atendidas as exigências legais. No caso de o projeto envolver recursos financeiros do governo federal, a proposta deverá ser inserida no SICONV.

Caso haja inviabilidade de preencher alguns dos campos solicitados, a proposta poderá ser analisada, desde que o não preenchimento seja devidamente justificado.

Formulário

FORMULÁRIO DE SOLICITAÇÃO DE PROJETOS DE TRENS TURÍSTICOS E CULTURAIS

IDENTIFICAÇÃO DO ÓRGÃO OU ENTIDADE PROPONENTE

1. Nome do Órgão ou Entidade Proponente, conforme Contido no Cartão do CNPJ _____

2. CNPJ _____

3. Endereço Completo _____ 4. CEP _____

5. Município _____ 6. UF _____

7. Telefone _____ 8. Fax _____ 9. e-mail _____

IDENTIFICAÇÃO DO DIRIGENTE DO ÓRGÃO OU ENTIDADE PROPONENTE

10. Nome do Dirigente do Órgão ou Entidade _____ 11. CPF _____

12. Cargo ou Função _____ 13. Data da Posse _____

14. Nº do RG _____ 15. Órgão Expedidor _____ 16. Data de Expedição _____

17. Endereço Residencial Completo _____ 18. CEP _____

19. Município _____ 20. UF _____

21. Telefone _____ 22. e-mail _____

IDENTIFICAÇÃO DO ÓRGÃO OU ENTIDADE INTERVENIENTE

23. Nome do Órgão ou Entidade Interveniente, conforme Contido no Cartão do CNPJ _____

24. CNPJ _____

25. Endereço Completo _____ 26. CEP _____

27. Município _____ 28. UF _____

29. Telefone _____ 30. Fax _____ 31. e-mail _____

IDENTIFICAÇÃO DO DIRIGENTE DO ÓRGÃO OU ENTIDADE INTERVENIENTE

32. Nome do Dirigente do Órgão ou Entidade _____ 33. CPF _____

34. Cargo ou Função _____ 35. Data da Posse _____

36. Nº do RG _____ 37. Órgão Expedidor _____ 38. Data de Expedição _____

39. Endereço Residencial Completo _____ 40. CEP _____

41. Município _____ 42. UF _____

43. Telefone _____ 44. e-mail _____

Data _____ Assinatura Proponente _____

Assinatura Interveniente _____

Ministério do Turismo
Ministério dos Transportes
Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT
Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT
Inventariança da Extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN
Secretária da Secretaria do Patrimônio da União – SPU

FORMULÁRIO DE SOLICITAÇÃO DE PROJETOS DE TRENS TURÍSTICOS E CULTURAIS

IDENTIFICAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA OU DETENTORA DA VIA

45. Nome da Concessionária ou Detentora da Via, conforme Contido no Cartão do CNPJ _____

46. CNPJ _____

47. Endereço Completo _____ 48. CEP _____

49. Município _____ 50. UF _____

51. Telefone _____ 52. Fax _____ 53. e-mail _____

IDENTIFICAÇÃO DO DIRIGENTE DA CONCESSIONÁRIA OU DETENTORA DA VIA

54. Nome do Dirigente da Concessionária ou Detentora _____ 55. CPF _____

56. Cargo ou Função _____ 57. Data da Posse _____

58. Nº do RG _____ 59. Órgão Expedidor _____ 60. Data de Expedição _____

61. Endereço Residencial Completo _____ 62. CEP _____

63. Município _____ 64. UF _____

65. Telefone _____ 66. e-mail _____

IDENTIFICAÇÃO DE OUTRAS ENTIDADES ANUENTES

67. Nome do Anuente, conforme Contido no Cartão do CNPJ _____

68. CNPJ _____

69. Endereço Completo _____ 70. CEP _____

71. Município _____ 72. UF _____

73. Telefone _____ 74. Fax _____ 75. e-mail _____

IDENTIFICAÇÃO DO DIRIGENTE DA ENTIDADE ANUENTE

76. Nome do Dirigente da Entidade Anuente _____ 77. CPF _____

78. Cargo ou Função _____ 79. Data da Posse _____

80. Nº do RG _____ 81. Órgão Expedidor _____ 82. Data de Expedição _____

83. Endereço Residencial Completo _____ 84. CEP _____

85. Município _____ 86. UF _____

87. Telefone Residencial _____ 88. e-mail _____

Data _____ Assinatura Concessionária: _____

Assinatura Anuente: _____

Ministério do Turismo
Ministério dos Transportes
Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT
Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT
Inventariança da Extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN
Secretária da Secretaria do Patrimônio da União – SPU

FORMULÁRIO DE SOLICITAÇÃO DE PROJETOS DE TRENS TURÍSTICOS E CULTURAIS

PROJETO BÁSICO

89. Nome do Projeto _____ 90. Início _____ 91. Início _____

92. Objeto _____

93. Justificativa _____

94. Apresentação Geral do Projeto _____

95. Objetivo _____

96. Metas _____

97. Resultados Esperados _____

98. Relação Detalhada do Trem Ferroviário (Linhas, Pátio de Manobras, Desvios etc.)

Descrição	Estado de Conservação	Proposta de Adequação	Estimativa de

99. Relação Detalhada das Edificações Existentes no Trecho Ferroviário (Estações, Casas de Turma, Caixas d´Água, Galpões etc.)

Descrição	Localização	Titularidade	Matrícula/NBP	Estado de Conservação	Uso Atual	Uso Proposto		Tem Projeto?	Sim? Anexar	Não? Qual o Prazo Estimado para Apresentação?	Valor

100. Relação Detalhada do Material Rodante Solicitado

Descrição	Localização	Titularidade	Matrícula/NBP	Estado de Conservação	Proposta de Adequação/Uso	Valor

101. Relação e Descrição dos Trechos Ferroviários a Serem Utilizados (Indicar Kilometragem, se a Linha Escontra-se ou Não Ativa, se Possui ou Não Trilhos e se Terminais São ou Não Operacionais para Carga)

102. Cronograma de Execução, Valores e Recursos

Etapas	Início	Término	Valor	Recursos Empregados

103. Valor Total Solicitado		104. Desembolso – Mês/Ano	
105. Valor Contrapartida		106. Desembolso – Mês/Ano	
107. Valor Total do Projeto			
108. Fonte dos Recursos			

109. Fluxo Estimado de Passageiros	
110. Roteiros Previsões para a Circulação de Trens	
111. Valor Acordado entre as Partes para Remuneração do Uso da infraestrutura	
112. Valor Previsto do Bilhete	
113. Detalhamento dos Carros de Passageiros	

*Caso o interessado possua estudo de viabilidade econômica, solicita-se que seja enviado juntamente com a documentação solicitada.

Ministério do Turismo
Ministério dos Transportes
Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT
Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT
Inventariança da Extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN
Secretária da Secretaria do Patrimônio da União – SPU

FORMULÁRIO DE SOLICITAÇÃO DE PROJETOS DE TRENS TURÍSTICOS E CULTURAIS

Situação Atual

114. Aspectos Históricos e Culturais dos Municípios Envolvidos

115. Aspectos Turísticos dos Municípios Envolvidos

116. Fluxo Turístico em cada um dos Municípios Envolvidos

117. Sazonalidade do Turismo em cada Município

Jan	Fev	Mar	Abr	Maio	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Nome do Município

118. Perfil de Turista de cada um dos Municípios

	Município	Valor
119. Gasto Médio		

	Município	Dia
120. Permanência Média		

	Município Receptor	Origem
121. Origem dos Turistas		

122. Quais Municípios Envolvidos no Projeto Fazem Parte do Projeto 65 Destinos Indutores do Ministério do Turismo?

123. Quais Municípios Envolvidos no Projeto Fazem Parte dos 61 Roteiros Prioritários do Ministério do Turismo?

124. Quais Municípios Envolvidos no Projeto Fazem Parte das 276 Regiões Turísticas, Segundo o Mapa de Regionalização do Turismo 2009?

125. Quais Municípios Envolvidos Possuem Inventário de Oferta Turística – INVTUR inserido no Sistema?

126. Quais Municípios Envolvidos Possuem Plano Estratégico de Desenvolvimento Turístico?

* Caso algum município possua plano estratégico de desenvolvimento turístico, solicita-se que seja enviado juntamente com a documentação solicitada.

127. Quais Projetos Apoiados pelo Ministério do Turismo Existem nos Municípios Envolvidos?

128. Qual o Número de Meios de Hospedagem, Agências de Viagens e Restaurantes Existente em cada Município Envolvido?

Nome do Município	Meios de Hospedagem	Leitos/UH	Restaurantes	Agências de Viagens

FORMULÁRIO DE SOLICITAÇÃO DE PROJETOS DE TRENS TURÍSTICOS E CULTURAIS

Operação e Manutenção de Bens e Serviços

	2010	2011	2012
129. Qual a Projeção para o Fluxo de Passageiros ou Turistas (Caso de Imóveis) para os Próximos Três Anos?			
130. Qual a Projeção do Valor do Bilhete para os Próximos Três Anos?			
131. Qual a Evolução do Valor Acordado entre as Partes para Remuneração de Uso da Infraestrutura, quando Houver?			

132. Qual a Empresa Responsável pela Manutenção do Material Rodante?

133. Telefone | 134. Fax | 135. e-mail

136. Endereço | 137. Pessoa de Contato

138. Qual a Empresa Responsável pela Manutenção dos imóveis?

139. Telefone | 140. Fax | 141. e-mail

142. Endereço | 143. Pessoa de Contato

144. Qual a Empresa Responsável pela Manutenção das Linhas?

145. Telefone | 146. Fax | 147. e-mail

148. Endereço | 149. Pessoa de Contato

Documentos Necessários

1 - Inscrição no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ);
2 - Certidões de Regularidade Fiscal com a Fazenda Nacional, Estadual ou do Distrito Federal e Municipal da sede do requerente;
3 - Certidão de Regularidade junto à Seguridade Social e ao Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS);
4 - Ofício de requisição do serviço, com os dados gerais do projeto, devidamente assinado pelo representante legal da pessoa jurídica interessada;
5 - Formulário com a descrição do projeto devidamente preenchido e assinado pelo representante legal da pessoa jurídica interessada;
6 - Comprovação de capacidade técnica de pessoal especializado em operação e manutenção de ferrovias;
7 - Laudo técnico idôneo comprovando o atendimento às condições de segurança necessárias ao transporte de passageiros;
8 - Manifestação formal da concessionária quanto à operação do trem turístico no trecho solicitado;
9 - Ato constitutivo, estatuto ou contrato social em vigor devidamente registrado, em se tratando de sociedade comercial, e, no caso de sociedade por ações, documentação referente à eleição de seus administradores;
10 - Balanço patrimonial e demonstrações contábeis do último exercício social, exigíveis na forma da lei;
11 - Proposta de Apólice de Seguro de responsabilidade civil e de acidentes pessoais;
12 - Planta dos bens imóveis solicitados;
13 - Memorial descritivo dos bens solicitados;
14 - Declaração de conhecimento, ciência e capacidade de atendimento da Resolução n° 359, de 26/11/03, da ANTT;
15 - Planta de implantação/localização do projeto;
16 - Termos de compromisso (carta de intenções do usuário comprometendo-se a recuperar o bem; apresentar viabilidade financeira para execução; carta de compromisso, na qual o usuário se compromete a manter e preservar o bem, assim como restituí-lo como o foi entregue no caso de devolução do imóvel, sob pena de multa ou rescisão da concessão do bem);
17 - Relatório fotográfico de todos os bens solicitados.

Ministério do Turismo
Ministério dos Transportes
Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT
Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT
Inventariança da Extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN
Secretária da Secretaria do Patrimônio da União – SPU

89. NOME DO PROJETO – nome completo dado ao projeto de trens turísticos culturais.

90. INÍCIO – data (dia, mês e ano) de início do projeto de trens turísticos culturais.

91. TÉRMINO – data (dia, mês e ano) de término da execução do projeto de trens turísticos culturais.

92. OBJETO – produto do projeto ou do convênio a ser alcançado, observados o programa de trabalho do projeto e suas finalidades, confunde-se com a ação a ser desenvolvida.

93. JUSTIFICATIVA – argumentos que demonstrem aos especialistas que examinarão o projeto e à instituição financiadora a importância e a atualidade do problema a resolver, a pertinência dos objetivos e os possíveis impactos dos resultados esperados. A justificativa deve ser mostrada com clareza e síntese.

94. APRESENTAÇÃO GERAL DO PROJETO – forma rápida e objetiva de apresentação da proposta integral do projeto, com informações essenciais para o seu entendimento.

95. OBJETIVOS – produtos finais que o projeto quer atingir. Devem expressar o que se quer alcançar na região a longo prazo, ultrapassando inclusive o tempo de duração do projeto. Podem ser divididos em "Objetivo Geral" e "Objetivos Específicos". O objetivo geral é aquele que sintetiza a transformação que se pretende promover com o projeto, enquanto os objetivos específicos são aqueles relacionados aos diversos elementos que se pretende trabalhar e cujas transformações individuais contribuirão para a alteração da situação enfrentada.

96. METAS – resultados devidamente quantificados que se pretende atingir com o projeto.

97. RESULTADOS ESPERADOS – resultados parciais e finais a serem obtidos durante o período de execução do projeto. Apresentar a forma concreta que se espera alcançar a partir dos objetivos. Portanto, deve existir uma correspondência entre os objetivos e os resultados esperados. Assim como os objetivos, os resultados esperados devem ser mensuráveis, passíveis de demonstração e reproduzíveis. Devem ser identificados os indicadores (quantitativos ou qualitativos) que serão utilizados para essa medição.

98. RELAÇÃO DETALHADA DO TRECHO FERROVIÁRIO (LINHAS, PÁTIO DE MANOBRAS, DESVIOS ETC.) – nesse item deverão ser detalhados todos os equipamentos que estiverem no trecho ferroviário, mesmo os que não forem objeto de intervenção na proposta. No campo "Estimativa de Gasto", informar o recurso necessário para execução da proposta de adequação.

99. RELAÇÃO DETALHADA DAS EDIFICAÇÕES EXISTENTES NO TRECHO FERROVIÁRIO (ESTAÇÕES, CASAS DE TURMA, CAIXAS D´ÁGUA, GALPÕES ETC.) – considerar no campo "Conservação" o estado geral da edificação, analisando a condição da estrutura da cobertura, do telhamento, das paredes, da pintura, das esquadrias, dos pisos e forros, das instalações

elétricas e hidráulicas e das fundações (utilizar: Bom, Precário, Em Arruinamento ou Arruinado). Na especificação da localização, quando envolver mais de um município, além da rua, número, bairro, o município também deverá ser informado.

100. RELAÇÃO E DESCRIÇÃO DOS TRECHOS FERROVIÁRIOS A SEREM UTILIZADOS – indicar quilometragem, se a linha encontra-se ou não ativa, se possui ou não trilhos, seu estado de conservação, custos para recuperação, se o trecho e terminais operacionais são ou não operacionais para carga.

101. CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO, VALORES E RECURSOS – etapas do projeto, com a data de início e término de cada uma delas e seu respectivo valor.

102. VALOR TOTAL SOLICITADO – valor total (em reais) que será solicitado para execução do projeto.

104 e 106. DESEMBOLSO – MÊS/ANO – mês e ano em que será realizado o desembolso do valor solicitado e da contrapartida.

105. VALOR CONTRAPARTIDA – valor total (em reais) da contrapartida oferecida para execução do projeto.

107. VALOR TOTAL DO PROJETO – valor total (em reais) que será utilizado no projeto.

108. FONTE DOS RECURSOS – informar o nome dos órgãos ou entidades públicas e privadas que fornecerão recursos para o projeto.

109. FLUXO ESTIMADO DE PASSAGEIROS – número do fluxo estimado anual de passageiros.

110. ROTEIROS PREVISTOS PARA A CIRCULAÇÃO DE TRENS – informar quais os roteiros previstos no projeto para a circulação de trens.

111. VALOR ACORDADO ENTRE AS PARTES PARA REMUNERAÇÃO DO USO DA INFRAESTRUTURA – valor (em reais) acordado entre as partes para remuneração do uso da infraestrutura necessária à execução do projeto.

112. VALOR PREVISTO DO BILHETE – valor (em reais) previsto para o bilhete.

114. ASPECTOS HISTÓRICOS E CULTURAIS DOS MUNICÍPIOS ENVOLVIDOS – principais fatos históricos e culturais relacionados aos municípios envolvidos, principalmente no que tange aos imóveis que serão atingidos pelo projeto, bem como em relação à conexão existente entre os municípios envolvidos com a questão ferroviária. Os principais atrativos e manifestações culturais dos municípios também deverão ser listados e descritos.

115. ASPECTOS TURÍSTICOS DOS MUNICÍPIOS ENVOLVIDOS – aspectos gerais do turismo nos

municípios envolvidos, tais como sistema de gestão do turismo, projetos existentes em âmbito municipal e/ou regional (citar apenas projetos municipais e estaduais), principais atrativos turísticos, orçamento destinado pelas prefeituras à atividade turística, entre outras informações que se julguem relevantes.

116. FLUXO TURÍSTICO EM CADA UM DOS MUNICÍPIOS ENVOLVIDOS – informar, em números absolutos, o número de visitantes que cada um dos municípios envolvidos recebe de turistas, em termos anuais.

117. SAZONALIDADE DO TURISMO EM CADA MUNICÍPIO – informar, na tabela, os meses de alta, média alta, média baixa e baixa temporada.

118. PERFIL DO TURISTA DE CADA UM DOS MUNICÍPIOS – prestar informações referentes à idade, sexo, ocupação, renda *per capita*, entre outras que se julguem relevantes.

119. GASTO MÉDIO – valores diários médios, *per capita*, em reais, gastos pelos turistas que visitam os municípios contemplados pelo projeto.

120. PERMANÊNCIA MÉDIA – permanência média do turista em dias, em cada um dos municípios envolvidos no projeto.

121. ORIGEM DOS TURISTAS – principais centros (cidades ou Estados) emissores de turistas para os municípios envolvidos no projeto.

122. QUAIS MUNICÍPIOS ENVOLVIDOS NO PROJETO FAZEM PARTE DO PROJETO 65 DESTINOS INDUTORES DO MINISTÉRIO DO TURISMO? – informar no quadro o nome dos municípios envolvidos no projeto que fazem parte dos 65 destinos indutores do Ministério do Turismo.

123. QUAIS MUNICÍPIOS ENVOLVIDOS NO PROJETO FAZEM PARTE DOS 81 ROTEIROS PRIORITÁRIOS DO MINISTÉRIO DO TURISMO? – informar no quadro o nome dos municípios envolvidos no projeto que fazem parte dos 81 roteiros prioritários do Ministério do Turismo.

124. QUAIS MUNICÍPIOS ENVOLVIDOS NO PROJETO FAZEM PARTE DAS 276 REGIÕES TURÍSTICAS, SEGUNDO O MAPA DA REGIONALIZAÇÃO DO TURISMO 2009? – informar no quadro o nome dos municípios envolvidos no projeto que fazem parte das 276 regiões turísticas, segundo o mapa da regionalização do turismo 2009.

125. QUAIS MUNICÍPIOS ENVOLVIDOS POSSUEM INVENTÁRIO DA OFERTA TURÍSTICA – INVTUR INSERIDO NO SISTEMA? – informar no quadro o nome dos municípios envolvidos no projeto que possuem inventário da oferta turística – INVTUR inserido no sistema.

126. QUAIS MUNICÍPIOS ENVOLVIDOS POSSUEM PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO? – informar no quadro o nome dos municípios envolvidos no projeto que possuem plano estratégico de desenvolvimento turístico.

127. QUAIS PROJETOS APOIADOS PELO MINISTÉRIO DO TURISMO EXISTEM NOS MUNICÍPIOS ENVOLVIDOS? – informar no quadro o nome dos projetos apoiados pelo Ministério do Turismo nos municípios envolvidos, caso existam.

128. QUAL O NÚMERO DE MEIOS DE HOSPEDAGEM, AGÊNCIAS DE VIAGENS E RESTAURANTES EXISTENTES EM CADA MUNICÍPIO ENVOLVIDO? – informar no quadro o nome do município, o número de meios de hospedagem, agências de viagens e restaurantes existentes em cada um dos municípios envolvidos no projeto.

129. QUAL A PROJEÇÃO PARA O FLUXO DE PASSAGEIROS OU TURISTAS (CASO DE IMÓVEIS) PARA OS PRÓXIMOS TRÊS ANOS? – projeção estimada anual para o fluxo de passageiros, ou para visitantes em caso de imóveis, para os próximos três anos.

130. QUAL A PROJEÇÃO DO VALOR DO BILHETE PARA OS PRÓXIMOS TRÊS ANOS? – projeção estimada do valor do bilhete para os próximos três anos.

131. QUAL A EVOLUÇÃO DO VALOR ACORDADO ENTRE AS PARTES PARA REMUNERAÇÃO DO USO DA INFRAESTRUTURA, QUANDO HOUVER? – evolução do valor acordado (em reais), para os próximos três anos, entre as partes para a remuneração do uso da infraestrutura, caso exista.

132. QUAL A EMPRESA RESPONSÁVEL PELA MANUTENÇÃO DO MATERIAL RODANTE? – nome completo da empresa que ficará responsável pela manutenção do material rodante que será utilizado no projeto.

138. QUAL A EMPRESA RESPONSÁVEL PELA MANUTENÇÃO DOS IMÓVEIS? – nome completo da empresa que ficará responsável pela manutenção dos bens imóveis que serão utilizados no projeto.

144. QUAL A EMPRESA RESPONSÁVEL PELA MANUTENÇÃO DAS LINHAS? – nome completo da empresa que ficará responsável pela manutenção das linhas que serão utilizadas no projeto.





Glossário

Anuente – Órgão da administração direta, autárquica ou fundacional, empresa pública ou sociedade de economia mista, de qualquer esfera de governo, ou organização particular que manifesta consentimento ao projeto.

Atrativos Turísticos – Locais, objetos, equipamentos, pessoas, fenômenos, eventos ou manifestações capazes de motivar o deslocamento de pessoas para conhecê-los. Os atrativos turísticos podem ser naturais, culturais, atividades econômicas, eventos programados e realizações técnicas, científicas e artísticas.

Concessionária de Transporte Ferroviário – Agente titular de concessão federal para prestar o serviço público, ou seja, empresa responsável pelo transporte de cargas de determinada linha.

Conservação – [fonte: Manual de Elaboração de Projetos de Preservação do Patrimônio Cultural, publicação Monumenta] Conjunto de ações destinadas a prolongar o tempo de vida de determinado bem cultural. Resguardar de danos, de deterioração. Manutenção, preservação. Engloba um ou mais tipos de intervenções.

Convênio – Instrumento utilizado para formalização do acordo de vontades entre entidades do setor público e, ocasionalmente, entre entidades do setor público e instituições do setor privado, com vistas à realização de programas de trabalho ou de eventos de interesse recíproco, em regime de mútua cooperação.

Estudo de viabilidade (econômico-financeiro, técnico, operacional) – Estudo que identifica as atividades necessárias à implantação do projeto, estima os recursos financeiros necessários e apresenta a(s) fonte(s) de financiamento. O estudo de viabilidade deverá conter basicamente o seguinte:

- Descrição do trajeto do trem de turismo, indicando as cidades envolvidas, identificando o tamanho do percurso, se o trecho ferroviário é operacional ou não e se há a necessidade de investimento em obras de recuperação;
- Relação dos bens móveis (carros de passageiros, locomotivas e material de superestrutura) com indicação do orçamento estimativo para reforma;
- Relação dos bens imóveis a serem utilizados e orçamento estimativo para reforma ou restauro;
- Indicação da entidade responsável pela operação e manutenção dos equipamentos ferroviários;
- Quadro de pessoal necessário à operacionalidade do trem de turismo e custo mensal estimativo;
- Levantamento estimado dos demais custos para a manutenção mensal do projeto;
- Receita estimada com a venda de bilhetes, identificando o número de passageiros previsto e o preço estimado do bilhete; e
- Relação de outras fontes de recursos que contribuirão para a manutenção do projeto.

Etapa – Divisão existente na execução de uma meta.

Infraestrutura de Apoio ao Turismo – É todo o conjunto formado por obras e instalações de estrutura física e de serviços, indispensáveis ao desenvolvimento do turismo e existentes em função dele. Ex.: meios de hospedagem, agências de viagens, bares, restaurantes, entre outros.

Interveniente – Órgão da administração direta, autárquica ou fundacional, empresa pública ou sociedade de economia mista, de qualquer esfera de governo, ou organização particular que participa do projeto como parceira assumindo obrigações em nome próprio.

Inventário da Oferta Turística – Processo de levantamento, identificação e registro dos atrativos turísticos, dos serviços e equipamentos turísticos e da infraestrutura de apoio ao turismo como instrumento base de informações para fins de planejamento e gestão da atividade turística.

INVTUR – Sistema de Inventariação da Oferta Turística – realiza o levantamento, a identificação e o registro dos atrativos turísticos, dos serviços e equipamentos turísticos e da infraestrutura de apoio ao turismo. Tem a finalidade de servir como instrumento consolidador das informações para fins de planejamento e gestão da atividade turística.

Material Rodante – Locomotivas, carros de passageiros, carros de serviços, automotrizes e vagões.

Meta – Representa um resultado parcial numericamente quantificável do objeto, que deve ser descrito no Plano de Trabalho.

Patrimônio Cultural – A noção corrente de patrimônio cultural encontra-se na convenção relativa à proteção do patrimônio mundial, cultural e natural, aprovada em 16 de novembro de 1972, na 17ª sessão da conferência geral da UNESCO. De acordo com a referida convenção, serão considerados como patrimônio cultural: os monumentos – obras arquitetônicas, de escultura ou de pintura monumentais, elementos ou estruturas de natureza arqueológica, inscrições, cavernas e grupos de elementos que tenham um valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência; os conjuntos – grupos de construções isoladas ou reunidas que, em virtude de sua arquitetura, unidade ou integração na paisagem, tenham um valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência; os sítios – obras do homem ou obras conjugadas do homem e da natureza, bem como áreas que incluam sítios arqueológicos, de valor universal excepcional do ponto de vista histórico, estético, etnológico ou antropológico.

Plano Turístico – Instrumento de planejamento e gestão estratégica das ações governamentais do setor que estabelece as diretrizes da Política Nacional, Estadual, Regional ou Municipal de Turismo.

Preservação – [fonte: Carta de Burra Austrália, 1980 – ICOMOS – Conselho Internacional de Monumentos e Sítios] Manutenção no estado e desaceleração do processo pelo qual se degrada o conjunto de materiais que fisicamente constituem um local, uma zona, um edifício ou outra obra construída, ou um conjunto de edificações ou outras obras que possuam uma significação cultural, compreendidos, em cada caso, o conteúdo e o entorno a que pertence; [definição dicionário Aurélio] Ação que visa garantir a integridade e a perenidade de algo, como, por exemplo, um bem cultural (q. v.); salvaguarda].

Proponente – Órgão ou entidade pública ou privada, sem fins lucrativos e credenciada, que manifeste, por meio de proposta de trabalho, interesse em firmar convênio, termo ou contrato de repasse.

Restauração ou restauro – [fonte: Manual de Elaboração de Projetos de Preservação do Patrimônio Cultural, publicação Monumenta] Conjunto de operações destinadas a restabelecer a unidade da edificação, relativa à concepção original ou de intervenções significativas na sua história. O restauro deve ser baseado em análises e levantamentos inquestionáveis, e a execução deve permitir a distinção entre o original e a intervenção. A restauração constitui o tipo de conservação que requer o maior número de ações especializadas.

Revitalização – [fonte: Manual de Elaboração de Projetos de Preservação do Patrimônio Cultural, publicação Monumenta] Conjunto de operações desenvolvidas em áreas urbanas degradadas ou conjuntos de edificações de valor histórico de apoio à "reabilitação" das estruturas sociais, econômicas e culturais locais, procurando a consequente melhoria da qualidade geral dessas áreas ou conjuntos urbanos.

SICONV – Sistema de Gestão de Convênios e Contrato de Repasse – é o sistema eletrônico por meio do qual são processadas as transferências de recursos do Orçamento da União para órgãos ou entidades públicas e privadas sem fins lucrativos, na execução de programas, projetos e atividades de interesse recíproco.

Titularidade – A incorporação dos imóveis não operacionais da extinta RFFSA ao patrimônio da União, que constitui imposição legal trazida pela Lei nº 11.483/2007, de 31/1/07. Após a Inventariança transferir para a SPU a documentação dos imóveis não operacionais, as SPUs Estaduais instruirão os processos de incorporação dos imóveis ao patrimônio da União. Somente com a incorporação, a titularidade do imóvel passa a ser da União.




nexo I

Relação de documentos necessários para a obtenção da autorização de transporte ferroviário não regular de passageiros com finalidade turística ou histórico-cultural:

1) requerimento para a prestação do serviço, com a indicação do trecho, devidamente assinado pelo representante legal da pessoa jurídica interessada;

2) memorial descritivo da operação de transporte ferroviário de passageiros;

3) previsão de demanda e potencial turístico, comprovação de capacidade técnica do pessoal especializado em operação e manutenção de ferrovias;

4) relação do material rodante a ser utilizado, acompanhada de laudo técnico idôneo, comprovando o atendimento às condições de segurança necessárias ao transporte de passageiros;

5) relação detalhada da infra e superestrutura a ser utilizada, compreendendo a relação de estações e pátios;

6) estudos sobre os benefícios econômico-financeiros decorrentes do empreendimento, contendo a repercussão econômica e social nas comunidades e na região abrangida, bem como no desenvolvimento turístico e cultural;

7) manifestação formal da concessionária quanto à operação do trem turístico no trecho solicitado;

8) comprovação de qualificação jurídica e qualificação econômico-financeira, necessárias à assunção do serviço, demonstrada pelos seguintes documentos autenticados:

a) ato constitutivo, estatuto ou contrato social em vigor devidamente registrado, em se tratando de sociedade comercial, e, no caso de sociedade por ações, documentação referente à eleição de seus administradores;

b) inscrição no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ);

c) documento comprobatório de regularidade fiscal para com a Fazenda Nacional, Estadual ou do Distrito Federal e Municipal da sede da requerente, na forma da lei;

d) prova de regularidade junto à Seguridade Social e ao Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), demonstrando situação regular no cumprimento dos encargos sociais instituídos por lei; e

e) balanço patrimonial e demonstrações contábeis do último exercício social, exigíveis na forma da lei.

9) proposta de apólice de seguro de responsabilidade civil e de acidentes pessoais.

Observações:

i) As entidades públicas, no exercício da sua função pública e dentro de suas finalidades sociais e culturais e de fomento ao desenvolvimento socioeconômico, interessadas na exploração dos serviços, deverão encaminhar à ANTT apenas a documentação estabelecida nos itens 1 a 7, para a efetivação da autorização.

ii) A autorização será obrigatoriamente precedida de inspeção técnica e operacional pela ANTT para verificação das condições operacionais e de segurança.

iii) Depois do início da operação, o autorizatário fica obrigado a enviar em, no máximo, 180 dias o Contrato Operacional Específico – COE entre ele e a concessionária do trecho ferroviário em operação. O Contrato Operacional Específico deverá conter, claramente, entre outras, cláusulas relativas a:

I – trechos ferroviários a serem utilizados;

II – valor acordado entre as partes para a remuneração do uso da infraestrutura ferroviária e das instalações;

III – fluxos estimados e roteiros previstos para circulação do trem;

IV – composição do trem;

V – indicações das estações ferroviárias a serem utilizadas;

VI – responsabilidade pela operação e manutenção dos equipamentos e instalações;

VII – responsabilidade por eventuais acidentes; e

VIII – sanções em caso de interrupção, atraso ou descumprimento contratual.

* Os aditivos ao Contrato Operacional Específico deverão ser encaminhados à ANTT no prazo máximo de 30 (trinta) dias após a sua ocorrência.

* No caso da não explicitação da responsabilidade por eventuais acidentes, a responsabilidade ali referida recairá integralmente sobre a concessionária.



Para mais informações acesse os sites:

www.turismo.gov.br

www.transportes.gov.br

www.spu.planejamento.gov.br

www.rffsa.gov.br

www.iphan.gov.br

www.antt.gov.br

www.dnit.gov.br

*Complexo ferroviário de São João del Rei
Foto: Jonas Augusto / Edição de Imagem: Gustavo Aratani

Ministério do Turismo
Ministério dos Transportes
Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT
Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT
Inventariança da Extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN
Secretária da Secretaria do Patrimônio da União – SPU