

Estrada de Ferro Central do Brasil, 1924

Tarsila do Amaral

óleo sobre tela, c.i.d.

142,00 cm x 126,80 cm

Coleção Museu de Arte Contemporânea da Universidade de São Paulo (SP)

Reprodução fotográfica Romulo Fialdini

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL

ANDRÉA AON MARTINS CARDOSO

O CAMINHO ATÉ AQUI: a patrimonialização cultural dos bens ferroviários pelo Iphan/MG entre 2007 e 2023 pelo instrumento da Valoração

RIO DE JANEIRO

2025

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL

ANDRÉA AON MARTINS CARDOSO

O CAMINHO ATÉ AQUI: a patrimonialização cultural dos bens ferroviários pelo Iphan/MG entre 2007 e 2023 pelo instrumento da Valoração

Dissertação apresentada ao Programa de Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional para obtenção do título de Mestre em Preservação do Patrimônio Cultural

Orientadora: Prof.ª Dr.ª Analucia Thompson.
Supervisor: Dr. José Neves Bittencourt

Rio de Janeiro

2025

O objeto de estudo desta pesquisa foi definido a partir de uma questão identificada no cotidiano da prática profissional na Superintendência do Iphan em Minas Gerais, a partir das atribuições decorrentes da atuação da autora como ponto focal para os processos do Patrimônio Cultural Ferroviário além da atuação e produção de documentos do Grupo de Trabalho – Patrimônio Ferroviário MG, estabelecido pela Superintendência ao longo do ano de 2021, onde foi possível iniciar o levantamento das problemáticas que fazem parte deste trabalho.

C268c	Cardoso, Andréa Aon Martins. Caminho até aqui: a patrimonialização cultural dos bens ferroviários pelo Iphan/MG entre 2007 e 2023 pelo instrumento da Valoração / Andréa Aon Martins Cardoso. – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2025. 224 f.: il. Orientadora: Prof.a Dr.a Analucia Thompson Supervisor: Dr. José Neves Bittencourt Dissertação (Mestrado) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural, Rio de Janeiro, 2025. 1.Patrimônio cultural. 2. Patrimônio ferroviário. 3. Memória I.Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Brasil). II.Título. CDD 385.0981

Ministério da Cultura
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Andréa Aon Martins Cardoso

“O caminho até aqui: a patrimonialização cultural dos bens ferroviários pelo Iphan/MG entre 2007 e 2023 pelo instrumento da Valoração”

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

Defesa por videoconferência em 26 de março de 2025.

Banca examinadora

Professora Dra. Analucia Thompson (orientadora e presidente da Banca) – Mestrado Profissional do IPHAN

Professora Dra. Lia Motta – Mestrado Profissional do IPHAN

Professora Dra. Luciana Massami Inoue – UFSJ

José Neves Bittencourt (supervisor) – SE-Iphan/MG

Documento assinado eletronicamente por **Analucia Thompson**, **Usuário Externo**, em 25/06/2025, às 18:50, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

Documento assinado eletronicamente por **Lia Motta**, **Técnico IV**, em 27/06/2025, às 07:49, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

Documento assinado eletronicamente por **Luciana Massami Inoue**, **Usuário Externo**, em 04/07/2025, às 10:49, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

Documento assinado eletronicamente por **Jose Neves Bittencourt**, **Analista**, em 09/09/2025, às 10:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.iphan.gov.br/autenticidade, informando o código verificador **6288141** e o código CRC **ECC93C86**.

Aos ferrolovers e ferrochatos,

Com o perdão do apelido.

AGRADECIMENTOS

São tantos que deixaram um pedaço de si e dividiram seu tempo comigo nessa jornada, mesmo tendo percebido ou não, sem todos vocês nada seria possível. Obrigada!

As Pepitas que fizeram dessa jornada mais leve dividiram os meses no Rio com risos, desesperos, a praia do Leme e cervejas na Choperia do Papai. Em especial, as Donas Helena: Lorena e João, companheiros de casa, comidinhas e mimosas, risos e por serem as estrelas dos meus vídeos.

Aos Professores equipe do Centro Lúcio Costa, que se dedicaram em nos passar os ensinamentos e ao cuidado: os lanches e os lembretes de trazer a "brusinha" porque o ar-condicionado é incontrolável. Estar com tantos nomes do patrimônio foi uma honra! Claro, um agradecimento à minha orientadora, Analucia, pela orientação leve e carinhosa, e às professoras que aceitaram participar da minha banca, Lia e Luciana.

Aos Iphaners, que dividiram a salinha, café licitação, lamúrias, livros, ensinamentos e ouvidos, sem vocês essa jornada não seria a mesma. Àqueles que já foram seguir outras oportunidades e àqueles que permanecem lutando, não só por amor e vocação, mas também pelo devido reconhecimento.

Aos que de fora do mundo patrimonial também caminharam comigo. Minhas irmãs e Mãe pelo porto seguro, Letícia por ainda seguir me ajudando com as questões técnicas e amizade para todas os momentos. Henrique pelo carinho incondicional e cuidar dos gatos doidos na minha ausência, e claro, aos primos, grupos e tias que torceram por mim.

Na minha cidade do interior
Tudo que chegou, chegou de trem
Minha mãe olhava pra estação
E vendo viagens dentro de mim
Desenhou no ventre mais um irmão
Na minha cidade do interior
Pra quem mora lá, o céu é lá
Lembro da manhã na boca do sol
Vou da avenida à estação
Com medo dos pais ou por solidão
Toda a minha vida eu vi passar
No brilho dos trilhos de um trem
Que me vem e parte toda manhã
Engolindo túneis que a gente tem
E a preguiça não deixou fechar
Na minha cidade do interior
Perto da manhã, na boca do sol
Pra quem mora lá, o céu é lá
(Arthur Verocai, Na boca do Sol)

RESUMO

Pretende-se com esta dissertação apresentar a atuação do Iphan no reconhecimento e acautelamento dos bens da extinta Rede Ferroviária Federal S.A., a partir da obrigação legal dada pelo art. 9º da Lei 11.483/2007, e os caminhos tomados para a normatização necessária à atuação da autarquia para o atendimento da primeira normativa dada pela portaria 407/2010 e, atualmente, pela Portaria 17/2022 que, após revogar a primeira, passou a regulamentar a proteção do Iphan sobre a categoria de bens definidos como "Patrimônio Cultural Ferroviário" e criou a categoria específica de acautelamento: "Valoração". A portaria instituiu também o procedimento administrativo necessário para a valoração, gestão e administração dos bens reconhecidos como de valor para a preservação da memória ferroviária. Serão abordados também as problemáticas e conflitos para a atuação da autarquia federal de proteção ao patrimônio cultural, em especial por se tratar de uma categoria de referências culturais que teve uma atuação de reconhecimento determinada ao Iphan que não partiu da ampliação da noção de bem cultural e sim de uma determinação legal externa à autarquia, trazendo também novas obrigações administrativas ao Instituto. Também buscou-se abordar os aspectos que levaram à revisão normativa interna, considerando que outros instrumentos de preservação de demais categorias de patrimônio ainda não foram submetidos a este processo. A perspectiva, é que depois de se compreender a trajetória de patrimonialização e alargamento da noção de "referências culturais", perpassando sobre atuação da Superintendência do Iphan em MG sobre a patrimonialização do espólio da Rede, seja possível se debruçar na compreensão da formação do conceito criado para operacionalizar a demanda, partindo de uma análise conforme Koselleck e de documento-monumento, segundo Le Goff, para se chegar a uma abordagem conceitual para a leitura desse universo de bem, se desdobrando na identificação e seleção dos bens que ainda devem integrar a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, a partir de uma teoria de análise de que esses bens são documentos da história de formação do Estado Brasileiro.

Palavras-chave: patrimônio cultural ferroviário; valoração; memória ferroviária; conceito.

ABSTRACT

This dissertation aims to present the work of Iphan in recognizing and safeguarding the assets of the defunct Rede Ferroviária Federal S.A., based on the legal obligation by art. 9 of Law 11.483/2007, and the steps taken for the necessary regulation of the institution's actions to comply with the initial norm established by Ordinance 407/2010, and currently by Ordinance 17/2022 which, after revoking the former, began to regulate Iphan's protection over the category of assets defined as "Cultural Railway Heritage" and created the specific category of safeguarding: "Valuation". The ordinance also established the necessary administrative procedure for the valuation, management, and administration of assets recognized as valuable for preserving railway memory. The issues and conflicts for the federal cultural heritage protection institution's actions will also be addressed. This category of cultural references had a recognition action that did not arise from the notion of cultural property but from legal determination external to Iphan. It also brought new administrative obligations to this Institute. The aspects that led to the internal normative revision were also addressed, considering that other preservation instruments of other heritage categories have not yet been submitted to this process. The perspective is that, after understanding the heritage-making background and the expansion of the notion of "cultural references", through Iphan's actions on Rede's heritage-making in the state of MG, it will be possible to delve into the concept created to operationalize the demand. Moreover, based on Koselleck's analysis and Le Goff's document-monument perspective, this paper will also suggest a conceptual approach for identifying and selecting assets that should still be included in the List of Cultural Railway Heritage, according to a theory of analysis that considers these assets as documents for the formation of the Brazilian State.

Keywords: Cultural Railway Heritage, Valuation, Railway Memory, Concept.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Trecho da estrada de ferro entre São João del-Rei e Tiradentes, da antiga EFOM, atualmente trem turístico operado por empresa privada 16
Figura 2 - Imagem de Satélite do Conjunto de Paranapiacaba 26
Figura 3 - Esquema geral das estradas de ferro em 1954 39
Figura 4 - Esquema geral das estradas da RMV em 1903 41
Figura 5 - Mapa esquemático da EFG em 1953 43
Figura 6 - Esquema das linhas da EFL 44
Figura 7 - Estrada de Ferro Bahia e Minas 45
Figura 8 - Viação Férrea Federal Leste Brasileira 46
Figura 9 - Mapa com destaque para a EFCB em Minas Gerais 47
Figura 10 - Ponte de Pirapora -Buritizeiro, inaugurada em 1922 dentro do projeto da EFBC que visava ligar o Rio de Janeiro, capital federal à Belém. A ponte, porém, nunca recebeu os trilhos 54
Figura 11 - Imagens da Estação de Prados em 2011 75
Figura 12 - Estruturas do pátio de Miguel Burnier, em 1940 quando ainda em operação e em 2023 81
Figura 13 - Placas de identificação de patrimônio em móveis da RFFSA em Belo Horizonte 82
Figura 14 - Esquema visual das funções desempenhadas pelos conceitos 98
Figura 15 - Mapa geral da EFOM em 1917 e recorte do trecho de São João del-Rei a Ribeirão Vermelho 108
Figura 16 - Vista Parcial de Belo Horizonte em 19-, onde hoje não existem mais estes galpões e girador. Atualmente a área é ocupada por um anexo do Museo de Artes e Ofícios (MAO) e linha do metrô. Ao fundo, o prédio da Estação da EFOM (a esquerda) e mais atrás a Estação da EFCB 122
Figura 17 - Vista parcial da Praça da Estação na década de 1980, destaque para Estação da EFCB e trem de passageiros 122

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Motivação da abertura dos processos na Superintendência de Minas entre 2007 e 2024 71
Gráfico 2 - Critérios de valoração presentes nos processos na Superintendência de Minas Gerais entre 2007 e 2024 73
Gráfico 3 - Tipologia de imóveis valorados nos processos na Superintendência de Minas Gerais entre 2007 e 2024 76
Gráfico 4 - Gestão pactuada para os bens valorados entre 2010 e 2024 em MG 78

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABPF	Associação Brasileira de Preservação Ferroviária
AGU	Advocacia-Geral da União
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CAPCF	Comissão e Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário
CDI	Cento de Documentação e Informação
CFC	Centros Ferroviários de Cultura
CFSJDR	Complexo Ferroviário de São João del-Rei
CMBEU	Comissão Mista Brasil-Estados Unidos
CHPF	Centros de Preservação da História Ferroviária
CNRC	Centro Nacional de Referência Cultural
CTPF	Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário
DEPAM	Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização
DL	Decreto-Lei
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DPHAN	Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
DTC	Diretoria de Tombamento e Conservação
EFBC	Estrada de Ferro Central do Brasil
EFBM	Estrada de Ferro Bahia Minas
EFCB	Estrada de Ferro Central do Brasil
EFG	Estrada de Ferro Goiás
EFL	Estrada de Ferro Leopoldina
EFNOB	Estrada de Ferro Noroeste do Brasil
EFOM	Estrada de Ferro Oeste de Minas
FEPASA	Ferrovia Paulista S.A
FUNARTE	Fundação Nacional de Artes
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IEPHA	Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais
Iphan	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
LPCF	Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário
MAO	Museu de Artes e Ofícios
MFR	Museus Ferroviários Regionais
MPF	Ministério Público Federal

MPMG	Ministério Público Estadual de Minas Gerais
NHF	Núcleos Históricos Ferroviários
NOP	Bens Não Operacionais
OP	Bens Operacionais
PCF	Patrimônio Cultural Ferroviário
PND	Programa Nacional de Desestatização
PPCM	Política de Patrimônio Cultural Material
RFFSA	Rede Ferroviária Federal
RMV	Rede Mineira de Viação
RSMV	Rede Sul Mineira de Viação
SEI	Sistema Eletrônico de Informações
SNPC	Sistema Nacional do Patrimônio Cultural
SPHAN	Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
SPU	Secretaria de Patrimônio da União
TT	Termo de Transferência
VFFLB	Viação Férrea Federal Leste Brasileiro
VLI/FCA	VLI Multimodal S.A. / Ferrovia Centro Atlântica

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO 16

1 O ARCABOUÇO DA CONSOLIDAÇÃO DA PRÁTICA DE PATRIMONIALIZAÇÃO CULTURAL NO BRASIL 27

1.1 A ATUAÇÃO DO IPHAN 28

1.1.1 A construção da patrimonialização dos bens e referências culturais 29

1.2 O RECONHECIMENTO DOS BENS LIGADOS À HISTÓRIA DAS FERROVIAS BRASILEIRAS 35

1.2.1 A RFFSA e os bens ferroviários como objeto do Iphan 36

1.3 A REDE FERROVIÁRIA COMO AGENTE TRANSFORMADOR – CONSIDERAÇÕES PARCIAIS 50

2 A CONSTRUÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO 54

2.1 ANTECEDENTES DA PATRIMONIALIZAÇÃO: AÇÕES ANTES DA EXTINÇÃO DA REDE 55

2.2 ASPECTOS GERAIS DA PORTARIA 407/2010 60

2.2.1 A internalização da nova atribuição: a normatização do Iphan 60

2.3 A REVISÃO DA PORTARIA 65

2.3.1 Alterações na Portaria 67

2.4 A EXPERIÊNCIA EM MINAS GERAIS 68

2.4.1 A prática estabelecida 69

2.4.1.1 Análise dos processos 71

2.5 IMOBILIÁRIA IPHAN, BOA TARDE: CONSIDERAÇÕES PARCIAIS SOBRE A ATUAÇÃO DO IPHAN FRENTE À LEGISLAÇÃO POSTA 79

3 ARCABOUÇO TEÓRICO: A VALORAÇÃO A PARTIR DE UMA ABORDAGEM DA HISTÓRIA DE CONCEITOS E DE NOVAS PERSPECTIVAS PARA OS NOVOS OBJETOS 82

3.1 O CONCEITO DE VALORAÇÃO: OBRIGAÇÃO LEGAL, RECORTE INSTITUCIONAL, CONTEXTO LEGAL E BASES DE ANÁLISE 84

3.1.1 A construção conceitual da "valoração" no Iphan: o debate técnico-jurídico100

3.2 O "PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO" E A "VALORAÇÃO": CONSIDERAÇÕES PARCIAIS 107

3.2.1 O conceito de "valoração" e a transformação da realidade 111

3.3 NOVAS PERSPECTIVAS PARA NOVOS OBJETOS 113

3.3.1 Quadro teórico para proposição de outros documentos e métodos: o sistema ferroviário como material da memória 115

3.4 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS SOBRE A PATRIMONIALIZAÇÃO CULTURAL DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA 118

4 CONCLUSÃO 123

REFERÊNCIAS 127

APÊNDICE A – LISTAGEM PROCESSO DE ATRIBUIÇÃO DE VALOR 139

APÊNDICE B - CRITÉRIOS PARA ATRIBUIÇÃO DE VALOR 150

APÊNDICE C - ANÁLISE DE VALOR DO CONJUNTO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE MIGUEL BURNIER 161

ANEXO A – ANÁLISE DE ATRIBUIÇÃO DE VALOR DO CFSJDR 169

ANEXO B – A NÁLISE DE ATRIBUIÇÃO DE VALOR DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE PRADOS 177

INTRODUÇÃO

Figura 1 - Trecho da estrada de ferro entre São João del-Rei e Tiradentes, da antiga EFOM, atualmente trem turístico operado por empresa privada



Fonte: Acervo da autora, foto de José Neves Bittencourt, 2020

Inicialmente, alerto ao leitor que a introdução desta pesquisa será apresentada em primeira pessoa. Essa escolha se deu em função da pesquisa aqui proposta se relacionar diretamente às demandas e inquietações pessoais observadas no cotidiano de trabalho e na minha jornada pessoal de aproximação com o tema aqui tratado.

Não só por isso. Essa escolha também é feita por uma perspectiva ideológica, considerando que entendo ser importante deixar claro que, mesmo cumprindo requisitos metodológicos, a produção não afasta e nem apaga o pesquisador, portanto julgo importante que em algum momento o autor possa se colocar no texto de forma clara. Os demais capítulos serão redigidos conforme estabelecido, e esperado, para escrita científica e acadêmica: sempre na terceira pessoa do plural.

Feita a devida apresentação, passo à introdução desta pesquisa, que surgiu a partir de questões identificadas a partir da minha atuação enquanto servidora lotada na Superintendência do Iphan em Minas Gerais. A partir de 2019, ano em que também ingressei no Iphan, me foram atribuídos os processos referentes ao Patrimônio Cultural Ferroviário e, desde então, tenho atuado como “ponto focal do patrimônio ferroviário”. Assim, quase que a totalidade dos processos que tenham como tema principal o “patrimônio ferroviário” passam por mim: pedidos

de análise de atribuição de valor, regularização de cessão, prestação de informações aos cidadãos e demandas do Ministério Público Federal ou Estadual, para citar alguns, além de ter iniciado assim minha participação em grupos que discutiam a temática no Iphan.

Para atuar a partir das demandas apresentadas entendi que o primeiro passo seria realizar uma aproximação com o tema. Para tanto separei em duas vertentes, por assim dizer, os materiais para tal: a primeira se relacionada ao material do próprio Iphan, e a segunda, a uma bibliografia sobre ferrovias.

No que se refere ao material institucional, destaco não só a leitura e estudo de todos os processos que vinham ao meu conhecimento, mas também o estudo da legislação e do material produzido pelo Iphan acerca do surgimento dessa demanda. Foi com esta aproximação temática que foram identificadas as questões que entendia como ainda não resolvidas para uma atuação do Iphan acerca do tema: um distanciamento dos técnicos da Casa sobre a história das ferrovias, portanto sua importância enquanto registro do desenvolvimento do país, que acabou influenciando a desconsideração dessa história e seus elementos particulares nas análises de atribuição de valor, demonstrando também e as fragilidades dos instrumentos legais para o reconhecimento do Patrimônio Cultural Ferroviário. Fragilidades, que também me incluía enquanto servidora do Iphan, haja vista nunca ter tido como objeto de estudo e trabalho o universo ferroviário.

Concomitante a essa aproximação com a produção do próprio Iphan sobre o tema, também era necessário conhecer a bibliografia básica, ou seja, sobre a história da ferrovia, sua implementação enquanto sistema de transportes no Brasil, seu desenvolvimento e as ações de proteção enquanto bens culturais, que é anterior à extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA, ou Rede).

Antes mesmo de ser possível tratar do reconhecimento enquanto patrimônio cultural, era necessário conhecer as particularidades das ferrovias, os contextos de sua implantação no Brasil, os elementos associados e necessários ao sistema, sua relação com alterações de aspectos sociais, urbanos no Brasil, por exemplo.

No que diz respeito ao material produzido pelo Iphan, tenho como um dos principais documentos disponíveis, o que foi intitulado “Relatório – Patrimônio Ferroviário”, elaborado por José Rodrigues Cavalcanti Neto em 2017. Ele apresenta uma síntese das ações desenvolvidas pela autarquia no sentido de enfrentar os desafios dados ao Iphan pela nova demanda legal atribuída pela Lei 11.438/07, que, em um único artigo, chama o Iphan para ação

e é, portanto, o ponta pé inicial para o processo de construção de uma nova política de acautelamento.

Transcrevo o artigo:

> Art. 9º Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - Iphan receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.
> § 1º Caso o bem seja classificado como operacional, o Iphan deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário.
> § 2º A preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante:
> I - Construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos;
> II - Conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA. (grifos meus).

Como nos coloca o autor do relatório, entre os anos de 2011 e 2017:

> [...] a atuação da CAPCF (Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário) estava alinhada às diretrizes da diretoria do Iphan, pois a intenção era utilizar esse grande espólio da RFFSA para fortalecimento da cultura em localidades que dificilmente seriam objeto de atuação do Iphan, principalmente por meio do Decreto Lei 25/37. Nessa época o Patrimônio Ferroviário era visto como uma grande oportunidade para o Iphan aumentar seu capital político, e atuar em localidades que dificilmente seriam alcançadas pelo tombamento, pois são cerca de 1300 municípios cortados por ferrovia que se tornaram potenciais para a articulação institucional e efetivação do Sistema Nacional do Patrimônio Cultural – SNPC. (Cavalcanti Neto, 2017, p. 29). (Grifos meus).

A partir da leitura do material produzido pelo Iphan é possível entender que a autarquia visava utilizar essa nova categoria de patrimônio material, o Patrimônio Cultural Ferroviário (PCF), para formar uma seleção de bens não só com o intuito de constituir a lembrança (ou memória) do que tenha sido a RFFSA, mas para também como instrumento de política pública.

Importa dizer que aqui irei considerar como instrumento de política pública a maneira em que se deu o estabelecimento de uma seleção de bens espraiados no território como uma maneira de aproximar o Iphan de localidades distintas, criando laços e aproximações da Instituição com localidades em que ela ainda não havia chegado ou com as quais que pouco tinha estabelecido uma relação, de maneira que, a partir de formação de um estoque patrimonial, alcançasse a construção do que o legislador chamou de “Memória Ferroviária" e uma ligação em rede de articulação institucional

Cabe, então, ponderar que, apesar de ficar claro que a política de Patrimônio Ferroviário, naquele momento expressa pela expectativa de resultados a serem alcançados (*fortalecimento da cultura em localidades que dificilmente seriam objeto de atuação do Iphan, principalmente por meio do Decreto Lei 25/37*), necessitava para sua consecução, antes de tudo, do

desenvolvimento de uma abordagem metodológica capaz de permitir a classificação dos bens que compõem esse universo e que deveriam ser analisados pelo corpo técnico (especialistas) do Iphan e selecionados como elementos representativos por alguma justificativa técnica aliada à intenção política posta.

Mas, como argumento ao longo desta pesquisa, temos que o instrumento normativo, num primeiro momento a Portaria Iphan 407/2010, não foi suficiente para assegurar os marcos conceituais necessários para o estabelecimento da metodologia que apoiasse a consecução da política pública.

Isso se dá porque estes critérios não determinavam, ou chegavam, a estabelecer marcos conceituais ou um desdobramento metodológico que permitissem uma abordagem que possibilitasse a classificação dos bens enquanto detentores de valor histórico, artístico e cultural ou não. Coube a cada uma das Superintendências do Iphan definir como seria feita essa classificação a partir de conjunto de valores ou motivações para a patrimonialização desses bens numa leitura local dos sistemas e subsistemas da Rede.

Outro ponto que importa destacar refere-se ao conceito de "memória", ou como nos coloca o legislador: "memória ferroviária". O que presumo pela leitura da lei, somando aos anos de trabalho com o tema, é que era mais premente naquele momento a destinação (que para fins práticos leia-se: gestão) do espólio da Rede aos agentes sucessórios elencados, de uma maneira que a memória ferroviária da RFFSA se igualava a uma memória ferroviária brasileira.

Nesse sentido, considero para esta pesquisa que o termo "preservação da memória ferroviária" fora empregado precisamente em oposição ao "esquecimento". Explico, esse entendimento é percebido quando consideramos o inteiro teor da lei e o seu contexto de criação, qual seja o fim da empresa administradora podemos ver que o termo "preservação da memória ferroviária" fora empregado precisamente em oposição aos termos: "esquecimento", "perda", "destruição" ou "degradação", haja vista que a simples transferência da gestão do bem visando sua permanência no tempo fosse o suficiente para dotá-lo de significância cultural, ou seja, utilizar a instituição referência na preservação do patrimônio para que ao dar algum tipo de chancela cultural era uma maneira de tentar garantir que os bens tivessem sua materialidade garantida.

Entendo também como uma oposição ao esquecimento, por considerar que o esquecer vai se referir à ação de tornar possível destruir, causar o perecimento material da coisa, como argumenta Márcia Sant'Anna

> Ao estabelecer e legitimar uma repartição entre o que podia ser destruído e o que devia ser preservado, o dispositivo de patrimônio provou ter grande utilidade socioeconômica. Valorizando e protegendo determinados bens [...]. Ao mesmo tempo, ao desvalorizar outros, autorizava sua destruição [...]. (Sant'Anna, 2017, p. 310).

Assim, numa ótica estritamente de gestão de bens patrimoniais, selecionar alguns bens para proteção enquanto patrimônio cultural já indica que os outros não selecionados poderiam deixar de estar sob a tutela do Estado, dando então a justificativa necessária para sua destruição ou repasse para qualquer interessado e qualquer fim; por exemplo, no caso da Rede[1], seria atingida uma enorme quantidade de bens patrimoniais que compunham seu espólio.

Mas revestir um bem de significância cultural informa, ou deveria informar, muito mais do que um dever para sua perpetuação e uma autorização para sua deterioração.

Para tanto, com vistas a abordar essa expectativa de transformação dos bens materiais em suporte de memória, apoio-me nos conceitos de Jacques Le Goff. Portanto, uma das perspectivas é a abordagem da construção de um quadro teórico básico que trate a questão do Documento/Monumento, como trazida pelo historiador Le Goff em seu texto reunido no livro História e Memória. O intuito é explorar como, ou se, houve o emprego de uma abordagem mais ampla e alargada[2] que tratasse os bens da extinta RFFSA enquanto documentos que contêm elementos e informações sobre os processos históricos formadores das referências culturais brasileiras, assim como nos apresenta o autor em seu texto "Memória"

> [a memória] varia em função da presença ou ausência da *escrita (*cf. *oral/escrito*) e é objeto da atuação do Estado que, para conservar os traços de qualquer acontecimento do passado (cf. *passado/presente*), produz diversos tipos de *documento/monumento*, faz escrever a história (cf. filologia), acumular objetos (cf. coleção/objeto). (Le Goff, 2003, p. 419).

Esta é, então, uma das teorias de pesquisa histórica que permitirá conhecer o discurso produzido e empregado pelo Iphan, observando a sua trajetória e transformação do evento (criação e aplicação da chancela da Valoração) em uma materialização do discurso patrimonial. Ou como coloca Márcia Chuva (2017, p 81-82), essa pesquisa será situada a partir da

---

[1] Conforme a página do Iphan sobre o PCF: "O patrimônio ferroviário oriundo da RFFSA engloba bens imóveis e móveis, incluindo desde edificações como estações, armazéns, rotundas, terrenos e trechos de linha, até material rodante, como locomotivas, vagões, carros de passageiros, maquinário, além de bens móveis como mobiliários, relógios, sinos, telégrafos e acervos documentais. Segundo inventário da ferrovia, são mais de 52 mil bens imóveis e 15 mil bens móveis, classificados como de valor histórico pelo Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (Preserfe), desenvolvido pelo Ministério dos Transportes, instituição até então responsável pela gestão da RFFSA.". Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127. Acesso em 25 de jul. 2024.

[2] A questão da ampliação de uma abordagem para reconhecimento dos bens será tratada com mais detalhe no primeiro capítulo.

perspectiva histórica: “novos problemas; novas abordagens; novos objetos”, utilizando as mudanças conceituais propostas pela Nova História de Le Goff no campo do patrimônio a partir da Lei 11.483/07. Ao abordar essa perspectiva, viso dar conta de um dos objetivos desta pesquisa: entender os bens ferroviários como suporte documental da memória e da história do país, dando cabo do problema mencionado no início desta introdução: o entendimento da importância das ferrovias a partir de outros valores comumente adotados pelos técnicos do Iphan, como a excepcionalidade e monumentalidade.

Outra contribuição desta pesquisa é debater acerca da teorização do conceito de Valoração dentro do que foi chamado Patrimônio Cultural Ferroviário, ou seja, a forma como foram constituídos pelo Iphan, de maneira a dotar sentido e contextualizar uma nova prática que se desdobrava a partir de uma demanda externa, conforme a História de Conceitos proposta pelo historiador alemão Reinhart Koselleck. Apresento esta seção da pesquisa com o intuito de dar conta de outro problema mencionado: abordar a construção e apropriação do instrumento legal criado pelo Iphan para dar conta da demanda, haja vista que é a partir dele que os técnicos vão conseguir atuar para conhecer e reconhecer o valor dos bens ferroviários enquanto patrimônio cultural a ser preservado.

É nesse sentido que, além de promover uma melhor compreensão acerca dessa categoria de bens, o que espero com esta pesquisa é observar em que medida a categoria de acautelamento nominada “Valoração” pode ser tida como uma ferramenta que, ao estabelecer uma seleção dentre os bens que foram constituídos ao logo do tempo – existência da RFFSA-, a partir da inscrição numa listagem de bens protegidos enquanto portadores de referência cultural, tornam os bens os elementos constituintes da memória ferroviária, sendo também documentos para a compreensão da formação e apropriação do território brasileiro.

Para tanto, no primeiro capítulo são apresentados os antecedentes da atuação do Iphan como o “Serviço de Patrimônio”, perpassando a trajetória do Instituto desde os anos iniciais, quando se buscou estabelecer o que seria o patrimônio nacional e as atualizações de sentidos e abordagens ocorridas nas décadas seguintes, o que apresento como alargamento da visão de patrimônio, até chegarmos no contexto em que foi criada a categoria de acautelamento específica para dar conta da atribuição dada pela Lei 11.483/07: a Valoração.

É também no primeiro capítulo que apresento a proposta de abordagem, e reconhecimento, dos bens da Rede enquanto documentos da história da formação da nação brasileira, e que, portanto, merecem um enfoque metodológico para patrimonialização como tal. Esse ponto é detalhado no terceiro capítulo, que versa sobre o quadro teórico desta pesquisa.

No segundo capítulo é aprofundada a forma como foi desenvolvida a patrimonialização cultural do espólio da RFFSA, ou seja, como os normativos legais desenvolvidos pelo Iphan foram constituídos para tornar possível selecionar e classificar os bens do Patrimônio Cultural Ferroviário (PCF) enquanto portadores de referência, ocasionando na proteção daqueles que seriam selecionados para promover a preservação da memória ferroviária.

É, então, possível apresentar também uma contextualização deste universo, a partir de um recorte aqui percebido como específico, que é a Superintendência do Iphan em Minas Gerais, sendo este o objetivo do capítulo: abordar a experiência da Superintendência de MG com o patrimônio ferroviário.

O terceiro capítulo da pesquisa é construído no sentido de apresentar a construção do conceito da Valoração, tendo como fio condutor, inicialmente, considerações acerca da construção das normativas que balizaram o trabalho do Iphan em conhecer e reconhecer os bens da Rede enquanto bens culturais. Portanto o conceito da "Valoração" ligado ao "Patrimônio Cultural Ferroviário", que se consolidou na atuação do Iphan para este universo temático, será analisado conforme as concepções do historiador alemão Reinhart Koselleck e de sua obra "Histórias de Conceitos", como já mencionado.

Para tratar desta questão conceitual, é importante a análise dos conceitos proposta por Koselleck, considerando que o enfoque do autor se dá "sobretudo na ênfase sobre a contextualização dos sujeitos e dos significados dos conceitos em diferentes espaços sociais" (Bentivoglio, 2010, p.117).

Após essa conceituação acerca do caminho tomado pelo Iphan para a categoria de acautelamento criada, foi possível, também, abordar estruturas conceituais, conforme o texto "Documento/Monumento" de Le Goff, considerando estes serem os materiais da memória coletiva, ou, como apresenta autor, os suportes de informação que mobilizam a memória. Para o historiador, o que sobrevive enquanto materiais da memória coletiva são recortes do passado, escolhidos por forças políticas ou pelas autoridades responsáveis pela seleção dos elementos identitários, no caso brasileiro, pelos especialistas do serviço de patrimônio. Por isso, a documentação (aqui no sentido amplo que será apresentado no primeiro capítulo) é uma ação intencional de quem separou ou produziu e organizou estes elementos que permanecem no tempo para serem lembrados por sua importância estabelecida.

Outra obra importante para o Capítulo 3 é a de Márcia Sant'Anna, "Da cidade-monumento à cidade-documento" (2014), por se apropriar da temática da proteção patrimonial do Iphan aos bens de natureza material a partir de uma perspectiva da história e documentação

que tais bens e o seu reconhecimento como patrimônio trazem para o entendimento das raízes históricas do Brasil para além dos grandes monumentos que deveriam unir todo um país heterogêneo sob seu signo.

O que a Sant'Anna argumenta é que "a preservação do patrimônio é uma prática em constante transformação, estendendo-se continuamente a novos objetos" (Sant'Anna, 2014. p. 25), portanto, novos bens e novos institutos jurídicos se tornam necessários e cabíveis. No caso do Brasil, o primeiro momento das ações de preservação estava ligado ao contexto da formação do Estado-Nação, a ação da agência de patrimônio foi pautada pela escolha de bens homogêneos capazes de transmitir uma ideia de coesão para toda a nação, selecionando elementos monumentais, excepcionais que expressariam tradição nacional, conectando o passado e o presente (Gonçalves, 2002, p. 118).

Contudo, após quase 90 anos de ação do Iphan, há que se observar a necessidade de se adotar nova visão de representar um país heterogêneo se pauta na capacidade de enxergar os bens culturais como capazes de concentrarem informações históricas, ou seja, documentos, dos processos históricos, econômicos e sociais do território brasileiro (Sant'Anna, 2017).

Trazendo essa análise, o Capítulo 2 se dedicará também a descrever como o conceito e a categoria foram trabalhados no recorte de Minas Gerais, partindo das ações de conhecimento e aproximação temáticas realizadas pela Superintendência e, depois, abordando o que foi, então, reconhecido enquanto bens de valor para a preservação da memória ferroviária. Para tal, foi realizado o levantamento a partir da leitura dos processos administrativos com vistas a organizar as motivações para a construção do estoque de patrimônio cultural ferroviário, que atualmente conta com 104 bens do estado inscritos na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário[3].

Partindo do pressuposto de que a construção dessa categoria de acautelamento se deu pautada na necessidade de organizar a atuação do Iphan como um dos operadores do espólio da Rede, como será descrito no primeiro e no segundo capítulo, o segundo capítulo também se dedicará a analisar os processos de atribuição de valor para verificar como tem sido a atuação do Iphan no que concerne ao atendimento à determinação legal de gestão do espólio. Ou seja, vislumbra-se verificar a ocorrência dos desdobramentos necessários, não só para cumprir o procedimento legal, mas entendendo que estas ações subsequentes fazem parte do contexto

[3] A Lista refere-se ao arrolamento dos bens dotados de valor para acautelamento pelo Iphan, tal como a inscrição de um bem no Livro do Tombo conforme o Decreto-lei 25/1937 art. 4º, ou o Registro de um bem reconhecido como patrimônio imaterial, conforme o Decreto 3550/2000, art. 1º

geral de reconhecimento, preservação e gestão do espólio selecionado como necessário para a preservação da memória ferroviária.

Nesse sentido, o ponto que busco chegar é avaliar se é possível perceber uma alteração da visão conceitual empregada pelo Iphan acerca da seleção de monumentos portadores da referência nacional para uma leitura mais ampla de que os bens ferroviários podem ser uma fonte documental, tornando possível a proteção de bens que, antes da criação de uma categoria específica de acautelamento, neste caso, a "Valoração", dificilmente seriam protegidos partindo de um viés de monumentalidade e excepcionalidade, como ficará descrito nesta pesquisa.

Por alteração na visão conceitual empregada pelo Iphan, cito a dissertação elaborada por uma colega servidora do Iphan, lotada em outra Superintendência estadual, ao abordar a patrimonialização dos bens ligados à história das ferrovias no Brasil. Em sua dissertação, Claudiana Cruz dos Anjos já situa o patrimônio ferroviário como parte de uma categoria mais ampla, qual seja o "patrimônio industrial". Assim, a autora nos informa que

> Apesar desse crescente interesse [de patrimonialização] e de as ações supracitadas caracterizarem-se como relevantes iniciativas para a inserção deste patrimônio no campo da conservação, a continuidade das destruições, alterações (muitas irreversíveis) e fragmentação do patrimônio industrial permanecem como reveladoras das dificuldades para o reconhecimento de seus valores e das fragilidades de sua pretensa conservação. Para Meneguello (2011) e Kühl (2008), exemplares industriais tombados em nível federal, estadual ou municipal continuam em número reduzido no país. (Anjos, 2018, p. 42).

Portanto, o processo de reconhecimento dos bens ligados ao legado histórico das ferrovias enquanto referência de bens culturais, iniciado timidamente pelo uso do instrumento do tombamento, poderia ganhar mais força a partir de um novo instrumento, de um novo contexto de demanda de atuação e apoiado em novos patrimônios, como o representado pelos bens que compõem o patrimônio industrial, ainda que

> De modo geral, defender a preservação de edifícios e sítios industriais de interesse cultural é ainda uma tarefa muito difícil; o próprio reconhecimento do valor cultural desses bens esbarra em grandes entraves, seja devido às características arquitetônicas da maioria dos edifícios industriais, em geral pouco apreciadas, seja em razão do caráter de conjunto que não se compreende bem (Rufinoni, 2013, p. 190).

Mais uma vez, importa situar que para além de verificar os processos e documentação produzida pelo Iphan, o fato de estarmos situadas dentro do serviço de proteção ao patrimônio, lidando com os processos de reconhecimento dos bens, verificando todas as dificuldades postas, que vão além de falta de recursos financeiros e de pessoal, também podemos perceber em primeira mão a maneira como a Instituição, por não se aproximar da temática ou por ainda agir pautada por um visão conceitual que não se estende para categorias distintas de bens, acaba

impactando negativamente no crescimento do reconhecimento dos elementos da história da ferrovia como exemplares da história nacional a serem preservados.

Essa perspectiva proposta de entender o processo de transformação de bens em documentos estaria ancorada não somente numa compreensão da evolução do campo do patrimônio, em específico na atuação da agência federal – o Iphan- que teria ampliado a forma como percebe e determina valores e significações aos bens, mas também na consideração da existência de novos patrimônios e visões, para além do "monumento" e do "grande valor nacional".

Para tal, o que se vislumbra é que possa ser empregado uma visão ampla dos bens patrimoniais diversos e de seu papel enquanto documentos da história, como o próprio Le Goff situa, ao citar Foucault:

> [...] nos nossos dias, a história é o que transforma os *documentos* em *monumentos* e o que, onde dantes se decifrava os traços deixados pelos homens, onde dantes se tentava reconhecer em negativo o que eles tinham sido, apresenta agora uma massa de elementos que é preciso isolar, reagrupar, tornar pertinentes, colocar em relação, constituir em conjunto (Foucault, 1969 p. 13 14 *apud* Le Goff, 2003, p. 536) (grifos meus).

No caso da categoria em questão, será possível perceber como o espólio da Rede, como a massa de elementos e como seus bens analisados enquanto portadores de valor representam o processo de isolamento, reagrupamento e se tornaram pertinentes, neste caso, ao serem inscritos na Lista operacionalizada pelo Iphan pela Portaria 17/2022, momento em que se tornam os documentos constituintes da memória ferroviária. Em outras palavras, será possível então elencar objetos tipo (bens inscritos na LPCF) enquanto elementos que possam representar todo o universo de bens que compunham o espólio da Rede.

Figura 2 - Imagem de Satélite do Conjunto de Paranapiacaba[4]



Fonte: Google Earth, imagem de 02/08/2024

[4] Paranapiacaba compreende a parte alta da cidade (sem destaque na Figura 2), ou vila antiga que se trata da ocupação inicial, já a vila ferroviária é a vila nova (em destaque na Figura 2), construída pela companhia inglesa São Paulo Railway, por isso também é chamada de vila inglesa. Por se tratar de um trecho de subida da Serra do Mar, ali foi instalado o sistema que permite às locomotivas vencerem o declive acentuado, bem como fazer sua descida, essas estruturas são o primeiro e o segundo sistema funicular e a cremalheira. Se trata de um sistema de tração que consegue, por contrapesos puxar as locomotivas que sobem e frear as que descem. A Vila de Paranapiacaba é um exemplo da ocupação ferroviária, com estruturas e tecnologia para vencer Serra, bem como é um exemplo de uma vila operária e marcos na paisagem, história e vida social. Mais detalhes sobre a vila, cf." Paranapiacaba como Patrimônio da Humanidade uma vila de se ver, não de viver?", disponível em: https://bdta.abcd.usp.br/directbitstream/25f3a498-79c4-423b-acaa-3b8ffc381b74/TFG_2022_1_Julia_A%C3%A7akura.pdf.

1 O ARCABOUÇO DA CONSOLIDAÇÃO DA PRÁTICA DE PATRIMONIALIZAÇÃO CULTURAL NO BRASIL

> *A palavra nação costuma carregar consigo, segundo o senso comum, uma série de elementos que a representam, como língua, território, bandeira, hino, algumas manifestações sociais e a identidade de um povo. Outra característica importante da ideia de nação é que ela carrega uma unidade, uma espécie de elo que, às vezes, é tido como destino comum ou reconhecimento entre os seus representados, como uma naturalidade social (Ribeiro, 2002, p.73).*

A prática de patrimonialização no Brasil se inicia, de fato, com a atuação do Iphan, a partir de sua criação em 1937, e como já nos situa Marcia Sant'Anna em seu artigo para a Revista do Patrimônio nº 35, essa ação pioneira só foi possível quando se levava em consideração o contexto do momento

> [...] atendendo à demanda política dos anos 1930 de afirmação de uma identidade nacional e de construção de uma ideia de arte e arquitetura brasileira. As cidades tombadas assinalavam o momento de construção da brasilidade como forma de ser, viver e construir, e funcionavam, ainda, como testemunhos vivos desse momento, destinados a propiciar aos cidadãos brasileiros o entendimento da formação da sua própria cultura, arte e história. (Sant'Anna, 2017, p. 140).

Nesse sentido, fica evidente que qualquer prática de reconhecimento, preservação e atribuição de valores, além de necessariamente estar amparada em instrumentos legais, é alimentada e alimenta contextos de atuação e fatores que a consolidam na mesma medida em que servem para propósitos e contextos únicos e particulares. É com esse entendimento de que é necessária uma contextualização das tensões e momentos que nos dedicamos a apresentar este capítulo.

Essa contextualização prévia sobre a política de construção do patrimônio nacional se dá por entendermos que, antes de ser possível apresentar em detalhes a patrimonialização dos bens oriundos da extinta RFFSA, é necessário trazer como se deu a construção da ideia de patrimônio cultural no contexto brasileiro a partir da atuação federal, ou seja, a "instauração de um dispositivo [...] de governo" (Sant'Anna, 2017, p 302[5]) que se tornou a referência nas práticas de reconhecimento e preservação cultural.

A justificativa para a contextualização da trajetória do Iphan não é feita somente para situar o leitor no que se refere às práticas da instituição, mas também para possibilitar a compreensão dos conceitos que serão abordados no terceiro capítulo pois, como nos coloca

[5] A obra de Sant'Anna (2017) aqui citada foi consultada na versão e-book, portanto a identificação apresentada não se refere à página, como num livro usual, e sim ao que é tido como "posição".

Koselleck (1992, p. 137), exige-se "necessariamente a contextualização dos termos em unidades maiores", sendo então o objetivo deste capítulo fornecer esta unidade maior.

Para tal, este capítulo foi dividido em seções que visam dar conta de promover um conhecimento sobre a trajetória do Iphan, permitindo criar uma coesão com a linearidade da atuação da autarquia e seus instrumentos de reconhecimento do patrimônio cultural brasileiro até chegarmos ao momento em que foi criada a categoria objeto deste estudo, o Patrimônio Cultural Ferroviário.

Após apresentar o histórico da atuação do Iphan, sob a ótica do alargamento do conceito de patrimônio e referência cultural, será abordada a especificidade representada pelo universo das ferrovias, em especial a constituição da RFFSA e as estradas de ferro que compõem a malha ferroviária mineira. Em seguida a essa contextualização, será possível abordar o caminho tomado pelo Iphan para chancelar o espólio da Rede enquanto bem cultural a partir da maneira como se deu a construção do instrumento técnico jurídico que baliza a atuação do Iphan para a proteção do que foi nomeado como Patrimônio Cultural Ferroviário e, portanto, proteger a memória ferroviária.

1.1 A ATUAÇÃO DO IPHAN

Existe vasta bibliografia já consolidade que trata com profundidade o histórico de atuação do Iphan[6] desde 1937 com a edição do Decreto Lei 25/1937, na constituição do seu "estoque patrimonial", ou seja, naqueles bens que foram selecionados como documentos representativos da trajetória da formação imaginário da Nação. Desta maneira, a constituição das políticas patrimoniais nos anos iniciais da atuação do Iphan proporcionou a consolidação da Instituição e de seus especialistas como referências e autoridades sobre o tema.

A bibliografia consultada também aborda a maneira como a atuação do Iphan se adaptou à medida em que surgiam novas reflexões, contextos políticos e novas metodologias que ampliam a visão e atuação da Instituição, abarcando o que agora entendemos como referências culturais mais diversas e amplas.

[6] Apesar de ter diversas denominações ao longo dos anos, desde Serviço a Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, dentre outras, a nomenclatura consolidada é a de Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, e será a utilizada para se referir à instituição neste trabalho, independente do momento histórico a que se refere no momento da citação.

Diversos autores, como Márcia Chuva e Cecília Londres Fonseca[7], já contribuíram com a produção de uma bibliografia que trata da construção das políticas públicas para o campo patrimonial, detalhando os diversos momentos de atuação do Iphan em periodizações propostas, por exemplo, por cada uma das autoras em suas obras[8]. Uma vez que seria repetitivo tratar em detalhes um assunto já debatido e descrito por maestria por tais autoras, o foco neste item é a contextualização da trajetória da Instituição para que se possa apresentar o novo cenário em que foi construída a categoria do patrimônio cultural ferroviário a partir de 2007 com a extinção da RFFSA e a nova atribuição do Iphan gerada por esse acontecimento.

Em resumo, a trajetória do Iphan será abordada aqui com vistas a contextualizar as atuais práticas da instituição e expor como o universo de bens a que se propõe o debate ora colocado teve sua trajetória marcada e se insere, ou não, no que chamamos de ampliação das noções de referências culturais.

1.1.1 A construção da patrimonialização dos bens e referências culturais

Na trajetória de patrimonialização de bens culturais no Brasil, observa-se que o movimento de diversificação das categorias de bens culturais e instrumentos de proteção vem ocorrendo, especialmente a partir da década de 1980, a princípio pela ampliação do conceito de bem cultural, que se torna "referência cultural", e depois pela noção de "direitos culturais" apresentada na Constituição Federal de 1988, especialmente seu art. 216 (Londres, 2017).

Antes disso, o que se viu na consolidação da patrimonialização no Brasil pode ser divido em dois grandes momentos, como coloca Castriota (2022, p. 76) ao citar José Reginaldo Santos Gonçalves (1995): o período "que vai de 1937 a 1979, onde se predominam as ideias de Rodrigo [Melo Franco de Andrade] e o período posterior quando se nota a influência de Aloísio

---

[7] Chuva, 2009; Chuva, 2017; Londres 2017; Rabello, 2009; Gonçalves, 2015; Rubino 1991.

[8] A trajetória do Iphan pode ser apresentada em fases de atuação, conforme o intuito da periodização abordada. Em linhas gerais temos o Primeiro Período (1930 a 1940) que coincide grandemente com a direção de Rodrigo Melo Franco de Andrade e é tida como "Fase Heroica", por alguns autores, por ser o primeiro impulso de atuação da entidade, ou seja, o início da preocupação com a implementação de um serviço de patrimônio e correspondendo aos anos iniciais do SPHAN, em que foram inscritos em maior volume nos livros do tombo os exemplares da arquitetura, em especial, civil, religiosa e barroca. O Segundo Período, referente à "Fase Moderna" (1940-1985) corresponde ao contexto do fim de Estado Novo e à direção de Renato Soeiro (1967-1979) e Aloísio Magalhães (1979-1985), época em que perpassa um momento em que não houve grandes rupturas com as práticas do período anterior até chegarmos aos anos 1970, quando ocorreu o início da "contestação do modernismo" e a criação do Centro Nacional de Referência Cultural e sua conseguinte incorporação ao Instituto de Patrimônio (Londres, 2017). Em seguida, temos o Terceiro Período (1985-2003) que compreende o início da redemocratização até o momento de ampliação das categorias de trabalho do Iphan com a operacionalização do Patrimônio Imaterial (Marins, 2016). Estes períodos são descritos ao longo desta seção. Fase heroica e Fase Moderna são periodizações da Cecília Londres e, nem sempre, com aceitação.

Magalhães". A contraposição destes dois momentos recai numa diferença fundamental entre os intelectuais e seus contextos de atuação. No caso de Rodrigo temos a visão da patrimonialização que buscava uma unicidade e homogeneidade. Já para Aloísio, teremos o momento em que se entende que o que existe é a heterogeneidade das diversas referências culturais do país.

Naquele primeiro momento, se visava a criar um marco simbólico da consolidação de um projeto que cunharia a "comunidade imaginária" que representaria a nossa nação brasileira. Para tal, o primeiro passo necessário, no sentido jurídico e formal, era a criação de uma "lei federal que desse conta da totalidade do [que viria a ser] o acervo histórico e artístico da nação" (Veloso, 2018 p. 141), ou seja, que pudesse institucionalizar a ideia de patrimônio que refletisse a nação que se desejava retratar como a tradição nacional capaz de encerrar a nossa "comunidade imaginária" pretendida naquele momento.

O conceito de "comunidade imaginada" refere-se àquele apresentado por Benedict Anderson (2008), ao tratar sobre os temas do nacionalismo e do "sentimento de nação" que permitiriam unir uma população diversa sob signos e símbolos capazes de trazer um senso de pertencimento coletivo, ou seja, de criar um laço identitário. Para tal seriam usados pelo Estado soberano elementos limitantes e unificadores, sendo um dos exemplos a seleção de um patrimônio cultural representativo da origem da nação, que seria reconhecido igualmente por todos os cidadãos. Para o autor, portanto, o nacionalismo seria um produto cultural forjado.

Nesse sentido, como nos coloca Londres (2017), o contexto de efetivação do Serviço do Patrimônio na Era Vargas/Estado Novo e a criação do patrimônio da nação serviam ao intuito de reforçar uma ideia de cidadania a partir da demarcação da nação em um espaço-tempo, criando, então, uma coesão nacional, e os bens selecionados enalteceriam o sentimento comum de pertencimento e identidade nacional.

Como argumenta Silvana Rubino (1992, p. 35): "o destino de qualquer projeto de implantação de um serviço de patrimônio no Brasil teve de passar por esses crivos: a definição do que é patrimônio, e o mais importante, o grau de legitimidade de quem estava propondo". E, naquele primeiro momento, quem propunha essa ideia de nação e os seus respectivos patrimônios, eram

> [...] alguns intelectuais modernistas que, a partir de suas concepções sobre arte, história, tradição e nação, elaboraram essa ideia na forma de conceito de patrimônio que se tornou hegemônico no Brasil e que foi adotado pelo Estado através do Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Sphan). (Londres, 2017, p. 83).

Essa comunidade imaginada para a nação brasileira refletia o que se assinalava como de interesse para a história do país a partir do olhar de quem capitaneava esse processo, no caso os

técnicos do Iphan, sendo selecionados como os exemplares deste reflexo do Brasil, especialmente os bens da arquitetura colonial, desde o casario e as exuberantes igrejas barrocas "redescobertas", as casas de fazenda, a arquitetura militar dos fortes e o patrimônio modernista que já nascia importante.

Bens estes concentrados nas regiões mais relevantes nos períodos econômicos do Brasil Colônia, como a Nordeste e a Sudeste, em especial, relacionados ao contexto de penetração do território e dos ciclos econômicos que substituíram o auge da cana-de-açúcar no Nordeste, a exemplo da exploração aurífera das Minas Gerais e da crescente economia do café, notadamente, no Vale do Paraíba, e à arquitetura modernista no Sudeste.

Portanto, como ocorria em grande parte dos países modernos e ocidentais, o que foi aqui valorizado nesse período eram, especialmente, os edifícios que traziam consigo a sua excepcionalidade estética ou a ligação com "fatos memoráveis", conforme o olhar do especialista, como nos coloca Laurajane Smith (2021): o agente do Discurso Autorizado do Patrimônio. Neste caso específico do Iphan e da sua ligação com a formulação das políticas de patrimônio no Brasil, o viés percebido é da formação das coleções patrimoniais pautadas por decisão quase que arbitrária dos seus especialistas, os técnicos da instituição (Iphan), de forma que, na verdade, temos uma decisão de Estado sobre a cultura nacional reconhecida.

A legislação federal define os critérios adotados para estabelecer o que teríamos então como "o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico" (Decreto-Lei n° 25/1937, art. 1° Caput).

Nesse período inicial, o que se tinha era uma apreciação e valorização de

> [...] bens e conjuntos tombados a partir de sua relação com o processo histórico de ocupação das diferentes regiões brasileiras. Desse ponto de vista – da civilização material que se desenvolveu no Brasil-, [...] a presença portuguesa predominada sobre a influência negra e indígena, que praticamente não haviam deixado vestígios materiais significativos. (Londres, 2017, p. 112).

Foi nessa fase que predominaram os tombamentos dos bens arquitetônicos de caráter monumental, pelo valor estético conferido, especialmente, pelos arquitetos especialistas que compunham o quadro de funcionários do Iphan, sem que houvesse "a preocupação de incorporar os avanços da historiografia nacional e internacional" (Londres, 2017, p. 120). Eram esses mesmos especialistas que nesse momento iniciavam os pedidos de tombamento a partir do seu próprio olhar numa atuação vertical do órgão do patrimônio para a sociedade. Em raras exceções, os tombamentos resultavam de solicitações de pessoas externas ao órgão.

Posteriormente, quando os grandes nomes que constituíram o Serviço em sua primeira fase de atuação, como Rodrigo Melo Franco de Andrade e Lúcio Costa, já não estavam mais à frente do órgão, foi possível observar que paulatinamente passou a ter lugar um novo contexto social e novas concepções da historiografia para os estudos sociais do patrimônio, como na fase de Aloísio Magalhães (1979-1981) com a sua experiência trazida do Centro Nacional de Referência Cultural (CNRC).

Foi a partir de então que foi buscado valorizar aqueles bens que, selecionados por uma maior influência das novas concepções de História e da Antropologia, pudessem retratar não um valor artístico e excepcional, mas sim um valor cultural que referenciasse os diversos grupos e identidades não homogêneas e não ativadas por esse patrimônio, tido por alguns como culto e elitista, já que era selecionado pela autoridade do campo nessa primeira fase já descrita.

Nesse momento, verifica-se de forma mais preponderante o entendimento de que era necessário realizar um deslocamento da matriz de valores e referências (Meneses, 2012), ou seja, o valor de referência cultural dos bens não era dado e atestado somente pelos agentes do campo (especialistas), mas agora passava a ser demandando pelos novos agentes: a população e os grupos que recebem e utilizam estes bens.

Nesta segunda fase, o que se observa, como colocou Marins (2016), era um reconhecimento da diversidade cultural do país, muito frisada no que foi chamado de fase da "Gestão Aloísio Magalhães (1979 a 1982)", momento no qual

> O espectro de inovações alcançava desde a escolha de edificações vinculadas a diferentes grupos étnicos que formaram o país (como afro-brasileiros e imigrantes), até aquelas ligadas a vertentes estilísticas da arquitetura que durante décadas haviam sido consideradas pelo órgão como expressões exóticas com relação à tradição tida como efetivamente brasileira, advinda do período colonial, e que se encaixavam na célebre expressão de Lúcio Costa – os meros "hiatos" na linha coerente da verdadeira história da arquitetura nacional. Iniciava-se também a superação do bloqueio ao reconhecimento de outras religiões que não somente a católica como dignas do tombamento de seus templos. (Marins, 2016, p. 12).

A partir de então visava-se também o reconhecimento de outros grupos étnicos, de patrimônios religiosos para além da matriz católica, de testemunhos da ciência e tecnologia. Não só partindo das novas premissas epistemológicas, dadas pela antropologia, por exemplo, mas também pelo contexto social e político que foi de grande importância para esse novo momento do Iphan, como colocou José Reginaldo Gonçalves

> A partir dos anos 1980, o tema invadiu a agenda de diversos movimentos sociais. Se até aquela década, ao menos no contexto brasileiro, as discussões sobre o patrimônio restringiam-se à esfera do Estado e dos intelectuais que dirigiam as agências de preservação histórica, a partir de então o tema difundiu-se pela sociedade civil, sendo reinterpretado e utilizado por grupos e associações civis como um instrumento de luta

> política. A noção de 'identidade' desempenha nesses processos um papel crucial. (Gonçalves, 2015, p. 213)

Não somente alcançar novos grupos até então pouco representados, o que se tinha então é que o deslocamento, proposto por Aloísio ao adotar o termo "referências culturais", se dava na perspectiva de realizar a "valorização de bens culturais como patrimônio [...] no sentido que esses bens têm para os sujeitos, independentemente de sua natureza material e imaterial, e de suas características de estéticas ou de excepcionalidade" (Motta, p. 21, 2017).

Com o caminhar do fim do regime ditatorial e a perspectiva da construção de uma nova Carta Magna que pudesse dar voz a outros grupos, até então não ou pouco representados, como as comunidades tradicionais e quilombolas que somaram suas demandas na participação da construção do texto da Constituição de 1988, diversos direitos sociais foram consolidados e a noção de patrimônio do país foi alargada, com fica claro em seu artigo 216

> Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem:
> I - as formas de expressão;
> II - os modos de criar, fazer e viver;
> III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas;
> IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais;
> V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.
> § 1º O Poder Público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação (Brasil, CF/88, Art. 216) (grifos nossos).

Ainda que prevaleça no imaginário social os bens materiais edificados e monumentais que marcaram a trajetória inicial do Iphan como exemplo do patrimônio cultural nacional, o caminho para que para novos patrimônios e novos olhares fossem considerados foi pavimentado, uma vez que se juntaram aos arquitetos e historiadores outros profissionais que puderam ter suas visões incorporadas ao processo de patrimonialização.

No caso da atuação do Iphan, esse alargamento conceitual se deu inicialmente pelo tombamento de bens para além dos casarios coloniais e monumentos (como igrejas barrocas que compunham de maneira expressiva o rol dos bens protegidos como de valor nacional) entre os quais podemos citar o tombamento do Terreiro da Casa Branca (Ilê Axé Iyá Nassô Oká), inscrito nos livros do Tombo Histórico e no Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico e da Fábrica de Vinho de Caju em João Pessoa, no Livro do Tombo Histórico em 1984, e os Vestígios

do Quilombo do Palmares, em 1986, no Livro do Tombo Histórico e no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico (Chuva, 2017).

Ainda no espírito da ampliação da noção de bem cultural, a partir dos anos 2000 o Iphan já se colocava à frente do reconhecimento dos bens de natureza imaterial ao lançar a Carta de Fortaleza (1997), antecedendo o Decreto 3551/2000, que Instituiu o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial, antes mesmo que a Convenção da Unesco para a Salvaguarda do Patrimônio Imaterial, em 2003, tivesse essa inciativa.

Ou seja, a necessidade de se ampliar os bens reconhecidos e chancelados como referências culturais na esfera nacional já partia de uma reflexão interna da própria instituição, rompendo, mais uma vez, com uma tradição até então predominante: a do patrimônio material monumental e de belas artes.

No que diz respeito à instituição da chancela de Patrimônio Imaterial, importa sobretudo observar a maneira como essa política implica num rompimento com as práticas cristalizadas pelo Iphan. Neste caso específico há maior participação das comunidades envolvidas, os "detentores", que devem anuir com a patrimonialização da sua referência cultural, num processo que demanda amplo trabalho de campo para os inventários e produção do dossiê de registro e, posteriormente, um contato permanente com os detentores após a inscrição em um dos Livros do Registro[9] para o monitoramento do bem registrado. Após dez anos, o decreto prevê a revalidação do registro, de forma a identificar a evolução e permanência do bem como referência cultural protegida. Assim fica claro que os bens evoluem e mudam com o tempo, sem que isso demande seu engessamento ou a necessidade de se visar ações que o tornem permanentes e imutáveis (ou nos termos do Iphan para o patrimônio material, evitar que se tornem descaracterizados).

Por fim, num contexto do terceiro mandato do Presidente Lula, em que se busca fortalecer minorias sociais, podemos citar a Portaria nº 135 de 2023, que foi assinada na data em que é comemorado o Dia da Consciência Negra[10]. A portaria é uma regulamentação do art. 216, §5º da Constituição, de maneira a pôr em prática uma ação que até então não vinha sendo, em linhas gerais, realizada pelo Iphan: o tombamento de documentos e sítios detentores de

[9] São os Livros: Registro dos Saberes, Registro das Celebrações, Registro das Formas de Expressão e Registro dos Lugares.

[10] "Iphan assina Portaria de Tombamento dos Quilombos no Dia da Consciência Negra", disponível em: https://agenciagov.ebc.com.br/noticias/202311/iphan-assina-portaria-de-tombamento-dos-quilombos-no-dia-da-consciencia-negra-1. 2025 e PORTARIA Iphan Nº 135, DE 20 DE NOVEMBRO DE 2023, disponível, em: https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-iphan-n-135-de-20-de-novembro-de-2023-524245835. Acesso em 06 jan. 2024.

reminiscências históricas dos antigos quilombos. Para tal, foi realizado um processo amplo e participativo, que culminou na criação do Tombamento Constitucional, que não se confunde com o Tombamento Administrativo realizado pelos procedimentos do Decreto-Lei 25/37.

Portanto, num breve resumo da trajetória do Iphan, podemos observar como a noção de patrimônio se alterou. Se inicialmente, a partir do Decreto-Lei 25/1937, a visão empregada era a busca pelos monumentos excepcionais que representariam um todo, a partir dos anos 1970, e depois aprofundado na década de 1980 e na redemocratização, observamos que novos pactos e objetos demandavam reconhecimento, aqui pautado pelo que os grupos sociais diversos tinham como suas referências e que deveriam ser reconhecidas, justamento como bens culturais, marcando uma nova visão conceitual historiográfica e antropológica, o que também era impactada, e impactava, em uma diversificação no corpo técnico, para além dos arquitetos, por exemplo.

1.2 O RECONHECIMENTO DOS BENS LIGADOS À HISTÓRIA DAS FERROVIAS BRASILEIRAS

Posta esta breve contextualização, passemos à atuação do Iphan no que se refere ao universo de bens objeto deste trabalho. Destaca-se que a proteção ao patrimônio relacionado às ferrovias, ou seja, sua história e memória já ocorria antes da Lei 11.483/07 com o instrumento do tombamento, porém de maneira pouco expressiva, aparecendo em alguns registros dentro dos Livros do Tombo organizados pelo Decreto-Lei 25/37, como na inscrição do Complexo Ferroviário de São João del-Rei (MG), nos Livros Histórico e Belas Artes (1989), da Estação da Luz (SP) nos Livros Histórico e Belas Artes (1996), e da Vila Ferroviária de Paranapiacaba (SP), no Livro Histórico (2008).

Vale destacar que estes bens foram protegidos por ainda se ligarem a conceitos como o de monumentalidade, excepcionalidade e pela análise a partir de uma perspectiva das belas artes[11], o que talvez não seja mais suficiente para analisar esse universo de bens e os novos contextos em que são utilizadas matrizes mais complexas de valor para a proteção de bens enquanto referência cultural (Castriota, 2022), como argumentamos ao longo desta pesquisa.

---

[11] Em consulta a última versão disponível da listagem de bens tombados e em instrução na página do Iphan temos: 240 bens inscritos no Livro do Tombo Arqueológico, etnográfico e paisagístico; 741 no Livro Histórico; 816 no de Belas Artes e; 4 no de Artes Aplicadas, denotando como o olhar da Instituição foi e ainda é voltado para essa categoria. Listagem disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/vers%C3%A3o%20site_jun24.xlsx. Acesso em 11 de jul. 2024.

Foi somente a partir da extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA, ou Rede) e seu processo de liquidação, que o Iphan se viu obrigado a agir de forma mais contundente sobre essa categoria. Isso se dá porque a Lei 11.483/2007 determina em seus artigos quais agentes do Estado devem ficar responsáveis por determinadas categorias do espólio. No caso do Iphan, a determinação está expressa no 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*", momento no qual o legislador lançou o termo "preservação e a difusão da *Memória Ferroviária*", que deveria ser garantida a partir dessa nova atuação imposta ao Instituto.

E já é a partir desse momento que podemos levantar a primeira dificuldade de atuação do instituto: a atribuição legal determinada pelo art. 9º da Lei 11.483/07 não foi precedida de uma "reflexão sobre a natureza conceitual do estatuto e a relevância do patrimônio ferroviário para o patrimônio cultural brasileiro", como bem descreveu Prochnow (2014, p. 147). Temos que este processo de ampliação dos conceitos de bens culturais não foi proveniente de um esforço interno e orgânico para a percepção, análise e valorização do Patrimônio Cultural Ferroviário (PCF), como nos casos apresentados na seção anterior sobre a trajetória da patrimonialização do Iphan.

1.2.1 A RFFSA e os bens ferroviários como objeto do Iphan

A mera apresentação da construção do instrumento normativo do Iphan como maneira de atuar para a nova atribuição de reconhecimento de valor cultural ao espólio da Rede não é o suficiente para dar conta da apreensão deste patrimônio enquanto referência e seus valores para os grupos aos quais ele pode dizer respeito, ainda que muitas das vezes, quando se aborda a atuação do Iphan para o PCF, apresenta-se o tema a partir do encerramento do processo de inventariança do espólio da Rede e a promulgação da Lei 11.483/2007, ou seja, entra em jogo a atuação do Iphan, haja vista que é neste contexto que a instituição se torna agente do espólio e é chamada, legalmente, a atuar. Diante desse cenário, argumentamos aqui que a simples extinção da Rede, quando foi dada a atribuição legal ao Iphan não pode ser tida como suficiente para explicar a necessidade de empreender um novo olhar ampliador para o acautelamento deste universo temático.

Para melhor discorrer sobre o sentido dessa obrigação legal de agir, entende-se que é preciso, antes de tudo, apresentar o universo dos bens a que a autarquia se viu obrigada a

conhecer para poder atuar. Consideramos que não se trata apenas de uma atribuição legal *stricto sensu*, haja vista que os atos normativos informam não somente sobre o que se visa conservar, mas também sobre o que se torna permitido "perder", e que a proteção legal pelos instrumentos de acautelamento seleciona o que deve ser "guardado" como um registro da memória que se visa enaltecer. Nesse sentido, concordamos com Le Goff, quando nos apresenta que

> De fato, aquilo que sobrevive não é o conjunto daquilo que existiu no passado, mas uma escolha efetuada pelas forças que operam no desenvolvimento temporal do mundo e da humanidade, quer pelos que se dedicam à ciência do passado e do tempo que passa... (Le Goff, 2003, p. 525).

Fica demonstrado pelo autor que o que "guardamos" são recortes do passado, ou seja, escolhas por forças políticas ou da autoridade que controla o discurso autorizado do patrimônio[12], que escolhe aqueles bens que vão adquirir o caráter de documento, ou seja, testemunho histórico e objetivo. Ou, idealmente, é o que deveria ocorrer a medida em que são executadas as ações de conhecimento e reconhecimentos de determinados bens, ou vestígios[13].

---

[12] O termo "Discurso Autorizado do Patrimônio" é utilizado aqui conforme apresentado por Smith, 2021 (p. 140; 143): "O Discurso Autorizado de Patrimônio (AHD) é um discurso que, conforme meus argumentos, molda a prática profissional da gestão e conservação do patrimônio. Há mais de uma versão desse discurso [...] A ideia de patrimônio como um discurso nos permite entender como certos discursos e entendimentos de patrimônio enquadram a forma como pensamos e agimos em relação ao passado e ao presente. Há muitos discursos sobre patrimônio. Mas há um discurso dominante." As versões que a autora traz se referem a agências, que podem ser internacionais como a Unesco, e nacionais, como o Iphan, no caso do Brasil.

[13] A escolha do uso do termo vestígio foi aqui feita por se relacionar à nomenclatura dada pela Carta de Nizhny Tagil Sobre o Património Industrial, de 2003. Se trata da primeira Carta Patrimonial que abarca o tema. Nela é apresentado que "O património industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infra-estruturas, assim como os locais onde se desenvolveram actividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação". Conforme a página do site do Iphan dedicada ao Patrimônio Ferroviário: O patrimônio ferroviário oriundo da RFFSA engloba bens imóveis e móveis, incluindo desde edificações como estações, armazéns, rotundas, terrenos e trechos de linha, até material rodante, como locomotivas, vagões, carros de passageiros, maquinário, além de bens móveis como mobiliários, relógios, sinos, telégrafos e acervos documentais. Segundo inventário da ferrovia, são mais de 52 mil bens imóveis e 15 mil bens móveis, classificados como de valor histórico pelo Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (Preserfe), desenvolvido pelo Ministério dos Transportes, instituição até então responsável pela gestão da RFFSA. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127. Acesso em 19 ago. 2024. cf. Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário do Iphan, p. 42.

Considerando a grandiosidade do espólio deixado pela RFFSA[14], foi necessário criar alguma organização da rotina de trabalho para a análise dos bens inventariados e que poderiam ser revestidos de algum valor que ensejasse a sua preservação. Para dar conta da atribuição, foi acordado um fluxo de processo no qual o Iphan recebia para consulta da Secretaria de Patrimônio da União (SPU) a documentação dos imóveis para que se pronunciasse acerca de seu valor histórico, artístico ou cultural[15]. A depender da atribuição ou não de valor ao bem, seriam delineados os caminhos possíveis. No caso da atribuição de valor, o bem seria repassado à gestão do Iphan, com vistas a sua preservação enquanto bem da memória ferroviária. Caso não houvesse atribuição de valor, o bem poderia ser alienado, demolido ou repassado para algum interessado sem ele fosse obrigado a alguma ação de preservação, nos moldes de um bem reconhecido como referência cultural, ou seja, a conservação de seus atributos físicos ou valores de referência.

Partindo da percepção de que para saber o que deveria ser preservado e o que permitimos que "possa ser descartado" pelo não reconhecimento enquanto documento do passado tomado como referência de algum grupo da sociedade, vislumbra-se a necessidade de retroceder um pouco mais, para antes do marco dado pela extinção da RFFSA, uma vez que:

> [o] sistema ferroviário, que envolve a dimensão técnica, tecnologia e ciência, assim como esferas do trabalho e capital, e certamente, o campo da ideologia. .[...]
> A ferrovia prometia, por um lado, o desenvolvimento da economia capitalista no Brasil e, por outro, a integração da política nacional. Ambos os processos influenciariam mudanças em hábitos culturais. As noções de tempo, distância e duração seriam profundamente transformadas.
> [...por isso] é preciso conhecer como foram planejadas e construídas nossas ferrovias, ter noção do esforço coletivo, público e privado nelas empreendido e do impacto que tiveram na realidade e no imaginário social brasileiro. (Lima, 2009, p. 16; p.27-28).

A partir de sua história e legado reconhecidos como referenciais será demandada a atuação do Iphan, que reconhecerá o aspecto enquanto referência cultural brasileira da ferrovia. Considerando o recorte desta pesquisa, que aborda o contexto mineiro, abordaremos também o recorte específico da construção das ferrovias mineiras que depois foram integradas à RFFSA.

---

[14] Conforme a página do site do Iphan dedicada ao Patrimônio Ferroviário: O patrimônio ferroviário oriundo da RFFSA engloba bens imóveis e móveis, incluindo desde edificações como estações, armazéns, rotundas, terrenos e trechos de linha, até material rodante, como locomotivas, vagões, carros de passageiros, maquinário, além de bens móveis como mobiliários, relógios, sinos, telégrafos e acervos documentais. Segundo inventário da ferrovia, são mais de 52 mil bens imóveis e 15 mil bens móveis, classificados como de valor histórico pelo Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (Preserfe), desenvolvido pelo Ministério dos Transportes, instituição até então responsável pela gestão da RFFSA. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127. Acesso em 19 ago. 2024.

[15] cf. Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário do Iphan, p. 42.

Figura 3 - Esquema geral das estradas de ferro em 1954



A situação da "rêde" ferroviária brasileira em começos de 1954

Fonte: IBGE, 1954

A Rede Ferroviária Federal S.A. foi uma empresa de economia mista, criada pela Lei 3.115/1957 e constituída pelo Governo Federal com o intuito de integrar 18 empresas do sistema ferroviário que atuavam de forma regional e que já eram de propriedade da União. Naquele momento, a rede foi formada pelas: Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, Estrada de Ferro de Bragança, Estrada de Ferro São Luiz-Teresina, Estrada de Ferro Central do Piauí, Rede de Viação Cearense, Estrada de Ferro Mossoró-Sousa, Estrada de Ferro Sampaio Correia, Rede Ferroviária do Nordeste, Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro, Estrada de Ferro Bahia-Minas, Estrada de Ferro Leopoldina, Estrada de Ferro Central do Brasil, Rede Mineira de Viação, Estrada de Ferro de Goiás, Estrada de Ferro Santos a Jundiaí, Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, e a Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina (Iphan, s/d). Posteriormente, outras estradas foram adicionadas ao conjunto da rede da empresa, como no caso da FEPASA (Ferrovia Paulista S/A), que incialmente pertencia ao estado de São Paulo.

Ora, pela figura acima, é possível reconhecer como a implementação dos caminhos de ferro documenta e promove uma unidade de informação sobre a história da apropriação do território brasileiro, ao observar como todas essas diferentes estradas, em sua maioria reunidas

sob a administração da RFFSA a parir de sua constituição em 1957, são agentes articuladores de um território ainda isolado.

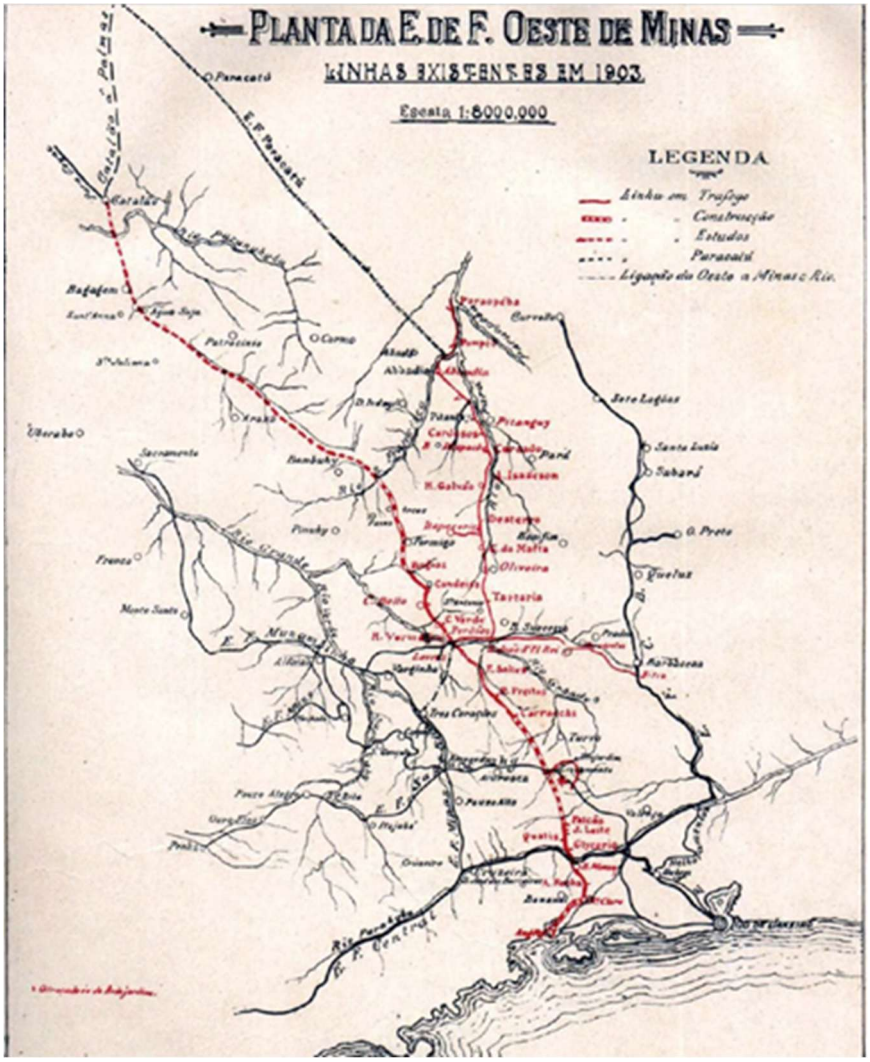
Cada uma dessas estradas, antes redes articuladoras regionais, tem a sua especificidade e seu caráter constitutivo numa história intricada de apogeu econômico das localidades e investidores, dificuldades econômicas, desbravamento dos "sertões" e, mais que isso, de serem agentes modificadores de uma realidade e motivadores de um imaginário não só de seus operários, mas também das localidades que alcançava, pois a implementação da ferrovia no Brasil representou uma grande ruptura com a cultura de transportes até então empregada aqui, uma vez que "demos um salto brusco: passamos dos almocreves para os maquinistas, das mulas para as Baldwins[16]" (Benévolo, 1953, p. 67).

Especificamente no estado mineiro, temos dois grandes cenários da construção da malha: o que corresponde a um planejamento centralizado nos interesses do Estado de promover a ligação nacional, como no caso da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB), e o mosaico de linhas, composto pela reunião de estradas regionais e ou particulares, que respondem pela maior parte dos trilhos assentados no território mineiro, como será apresentado a seguir.

Desta maneira, temos que a substituição dos caminhos das picadas pelos trilhos foi muito pautada por questões restritas à sua localização e a interesses locais e particulares, o que acabou propiciando a criação de uma rede até mesmo desarticulada e complexa de linhas primitivas, como as do sul do estado, reunidas posteriormente sob a Rede Sul Mineira de Viação (RSMV), que nada mais era do que a reunião das Estradas Sapucaí, Minas e Rio, Muzambinho, Trespontana, Machadense e São Gonçalo do Sapucaí). A RSMV foi uma das estradas que integrou, posteriormente, a Rede Minera de Viação, que também era composta pela Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM).

[16] "Baldwins" se refere às locomotivas e material rodante fabricados pela empresa norte-americana Baldwin Locomotive Works, que teve no Brasil grande mercado.

Figura 4 - Esquema geral das estradas da RMV em 1903



Fonte: Vaz, 1922, p. 36

Exceção, talvez, desse contexto de linhas regionais complexas seja a EFOM, que já fora fundada buscando harmonizar seus interesses operacionais e financeiros ao se conectar com a EFCB, por isso seu ponto de partida era o entroncamento com a Central em Sítio, atual cidade de Antônio Carlos, nas proximidades de Barbacena. Seu objetivo era atravessar a região oeste do estado até atingir a província goiana. Esse objetivo só foi concretizado quando a estrada já fora repassada para o controle público do estado de Minas e já sob o nome de Rede Mineira de Viação (a partir de 1931), momento este em que ela passou a ter um eixo de ligação bem definido: Goiandira (GO) a Angra dos Reis (RJ), atravessando grandes bacias hidrográficas e reunindo também as E. F. Paracatu e estradas da Sul Mineira (Benévolo, 1953; RMV, 1942).

Dadas as diversas crises financeiras da própria companhia, como as ocasionadas por fatores externos que a empresa enfrentou, ora passando ao controle do estado mineiro, de particulares ou da União, a Oeste de Minas teve diversas vezes seu desenvolvimento

interrompido. Dessa maneira, seus trilhos atingiam pontos do interior que se tornavam as "pontas de linha" e que, muitas vezes, demoravam a ser conectados ao resto da malha, tornando longo o trabalho de completar seu eixo principal.

A Estrada de Ferro Goiás (EFG) teve grande parte de usa história embricada com a da EFOM, uma vez que a Oeste de Minas era detentora de uma concessão para construir uma ferrovia desde Barra Mansa -RJ até Catalão – GO, portanto, para tal, teria de cruzar o Triângulo Mineiro, região esta que também era incluída na concessão da EFG, cuja estação foi inaugurada em Araguari, em 1911, cidade mineira próxima à divisa com o estado de Goiás, e que ficou posteriormente definida como o seu marco zero. Em 1906 houve uma alteração de seu ponto inicial que passou a ser a cidade de Formiga, em MG, por ser uma localidade considerada como "entrada do sertão" por já ser um entreposto comercial da região e por ser um entroncamento com uma ponta de trilhos da EFOM (Lima, 2009, p. 33-34; 90).

O objetivo da EFG era promover uma integração de GO com o litoral nos portos de Santos e Rio de Janeiro, a partir deste ponto. Em seu marco inicial na cidade de Araguari, a estrada fez a sua conexão com São Paulo, considerando a estação da estrada paulista Cia. Mogiana já inaugurada na cidade desde 1896. A linha atingiu o seu ponto máximo em Goiânia e foi assim que Araguari se transformou em um ponto de integração financeira dos três estados: Minas, Goiás e São Paulo, o que, por sua vez, seria responsável por promover o fim do isolamento geográfico do estado goiano (Rodrigues, 2011).

Figura 5 - Mapa esquemático da EFG em 1953



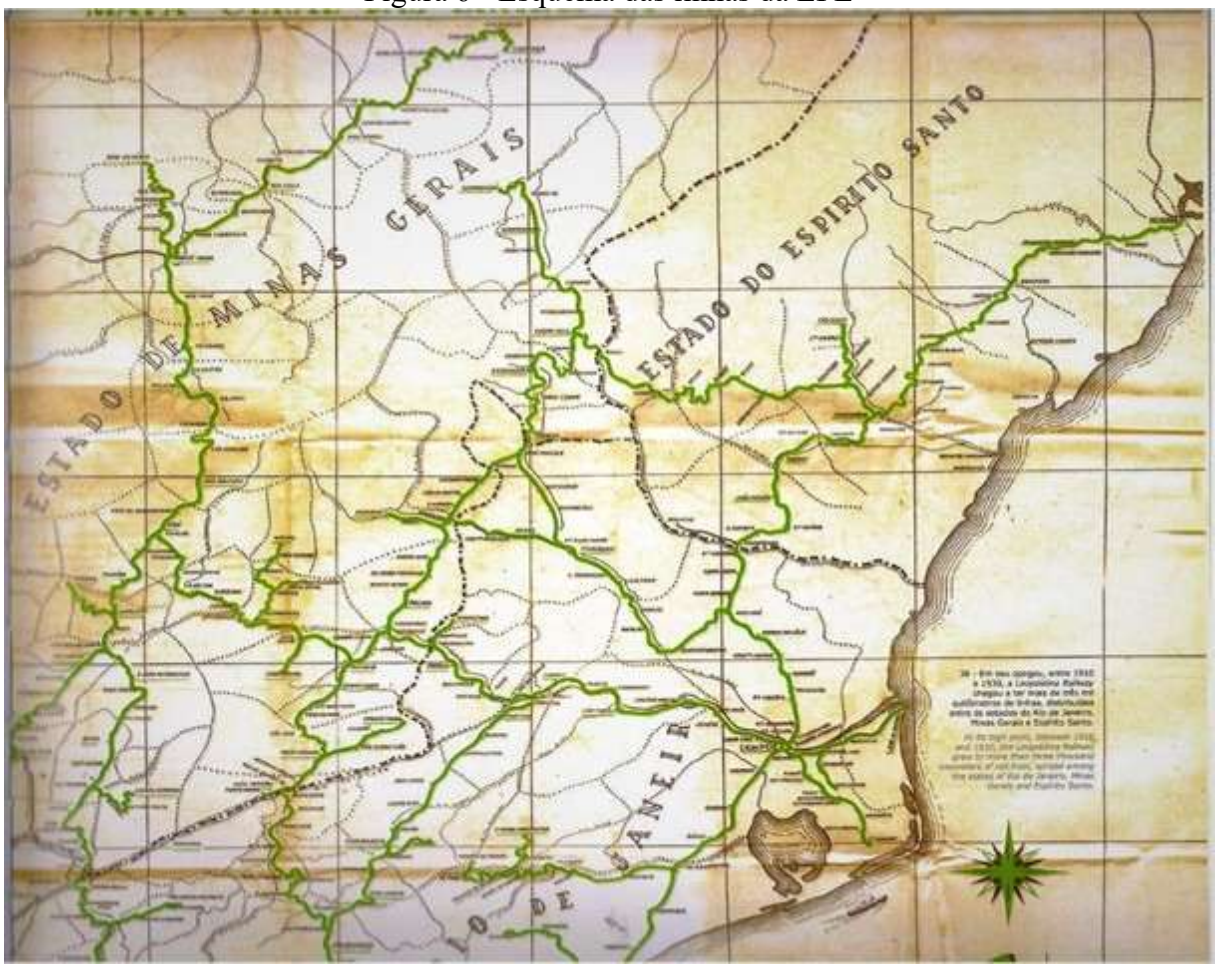
Fonte: Relatório da Estrada de Fero de Goiás, 1952

Saindo do Oeste para o Leste Mineiro, temos a Estrada de Ferro Leopoldina (EFL), que também fora marcada por diversos momentos de crise financeira e encampamento pelo estado e pela União. Essa estrada foi construída por iniciativa do governo imperial, que em 1871 criou em Londres a Companhia Estrada de Ferro Leopoldina (Soukef, 2005, p. 51) para atingir os estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais e Espírito Santo.

Ao longo dos anos, diversas linhas construídas pela iniciativa privada, em grande parte por cafeicultores da região que buscavam um meio de transporte mais rápido e barato para escoar a sua produção, se ligaram à estrada e acabaram sendo incorporadas pela Companhia, tornando-a uma complexa rede de ramais em diferentes bitolas e nem sempre em adequadas condições técnicas, ainda que servindo ao propósito de ligar os produtores aos portos do Rio de Janeiro, através de sua estação inicial Barão de Mauá, bem como de abranger também o Espírito Santo, totalizando, em 1954, 3.114 quilômetros de extensão (Silva, 1954).

Desta forma, tendo a sua concessão de construção e exploração muito influenciadas pelo atendimento ao interesse dos cafeicultores, não foi difícil que esta iniciativa privada conseguisse o necessário apoio político para a obtenção das autorizações de concessão e construção. Dessa forma, a estrada foi constituída pela incorporação de diversas pequenas linhas e ramais saídos de fazendas ou localidades afastadas.

Figura 6 - Esquema das linhas da EFL

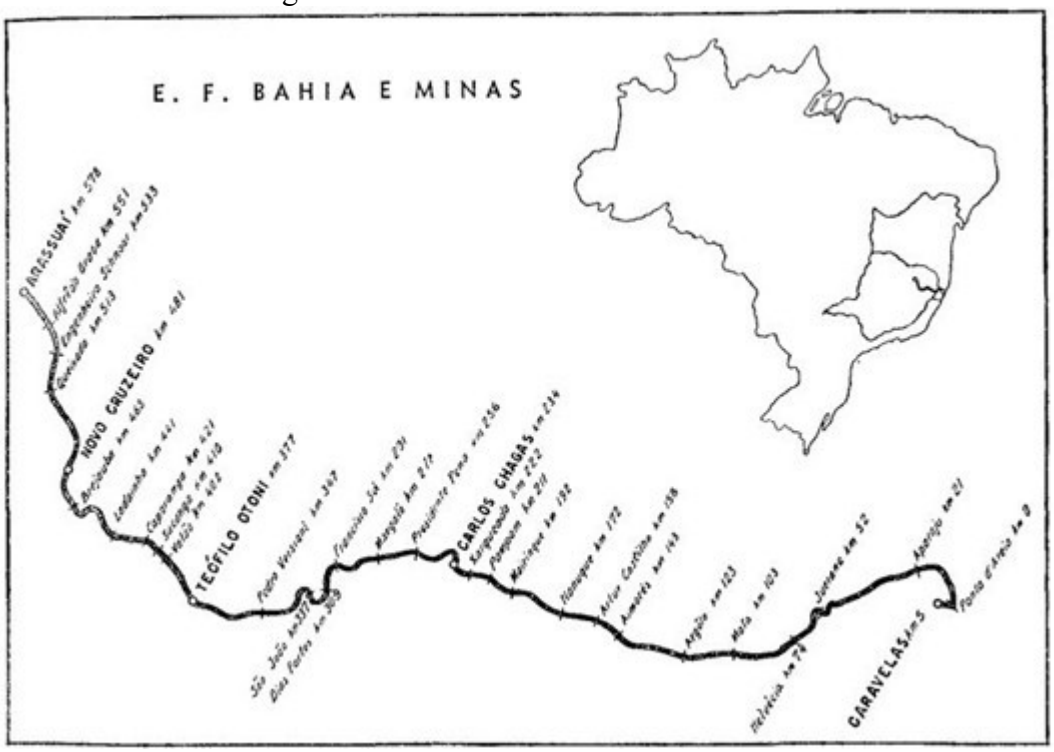


Fonte: Soukef, 2005, p. 69

No sentido Leste, porém, na porção superior de Minas, tínhamos a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro (VFFLB), criada em 1935 a partir do encampamento de outras cinco vias férreas situadas em Minas e especialmente na Bahia, atingindo a cidade de Juazeiro, chegando até a divisa entre Sergipe e Alagoas, bem como alcançava o mar em Salvador. Sob a VFFLB, também foi reunida a Estrada de Ferro Bahia a Minas (EFBM), que ligava Ponta da Areia (Caravelas - BA) até seu ponto final em Minas, na cidade de Araçuaí, e que foi uma iniciativa do político liberal Teófilo Otoni, que via nessa saída para o mar o futuro do desenvolvimento do Vale do Mucuri e Jequitinhonha.

A estrada tinha como potencial econômico o fato de atravessar o que era uma extensa região de matas e, portanto, transportava madeira a ser empregada em outras estradas de ferro do país (Gerodetti; Cornejo, 2005). Porém, após ser incluída na malha da RFFSA, dentro da divisão administrativa da Viação Férrea Centro Oeste, foi totalmente desativada em 1966 pelo governo militar que não avaliava a viabilidade econômica em sua manutenção, uma vez que a estrada não resistiria ao seu isolamento geográfico, pois não se ligava a outra, tornando-se uma linha desarticulada.

Figura 7 - Estrada de Ferro Bahia e Minas



Fonte: IBGE, 1954

Figura 8 - Viação Férrea Federal Leste Brasileira

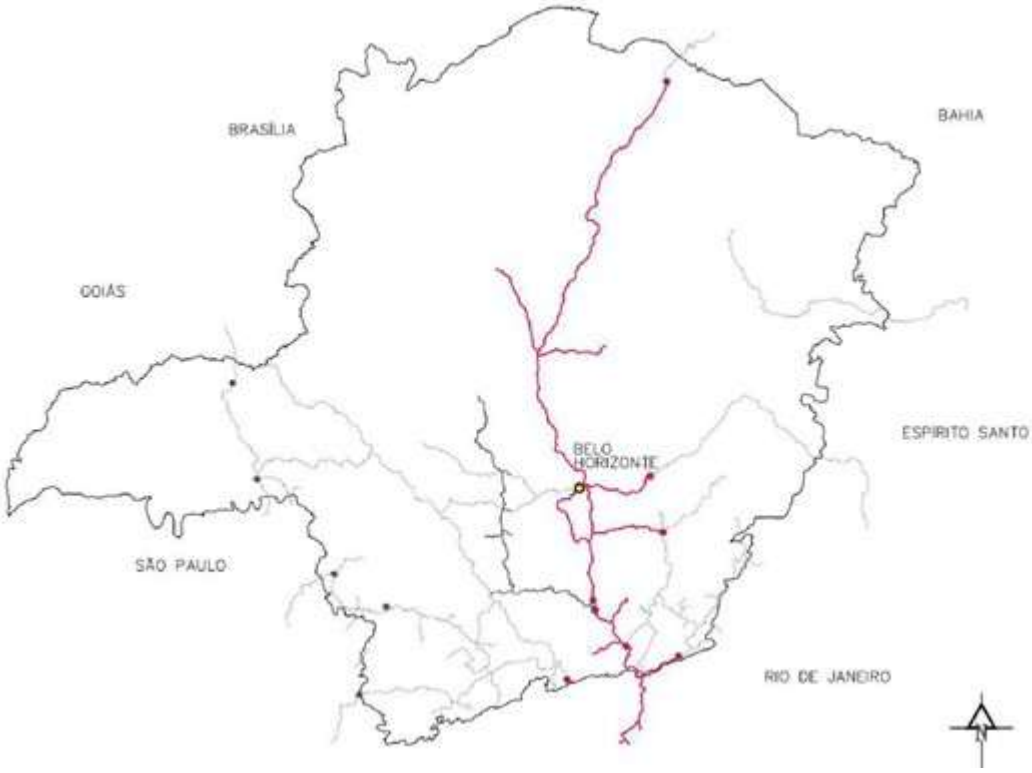


Fonte: IBGE, 1954, p. 22,25

Já a Central do Brasil (EFCB), inicialmente Estrada de Ferro D. Pedro II, teve seu nome alterado em razão da Proclamação da República. Era tida como a linha tronco da integração nacional, devendo correr por dois ramais: um, que seguiria do Distrito Federal (RJ) até São Paulo, e um segundo, no sentido Minas Gerais a partir do Vale do Paraíba, com o objetivo de chegar ao Rio São Francisco e dali conectar-se com o norte e nordeste do Brasil. Havia ainda a sua Linha Centro, ligando Belo Horizonte ao Rio de Janeiro, que subindo a partir de Juiz de Fora, atravessava o sudeste mineiro até a porção central do estado, unindo-se com outros ramais até atingir a nova capital, Belo Horizonte, inaugurada em 1895.

Esta nova capital tornou-se, ao longo do início do séc. XX, uma encruzilhada de linhas, tais como o ramal que vinha de Sabará e que foi aberto para o recebimento de material para a construção da nova capital mineira, e a Linha do Centro (sua Linha Tronco), o Ramal do Paraopeba, aberto para uma melhoria do tráfego, além da ligação com a linha da EFOM, que partia dela sentido oeste, passando por Divinópolis e a zona metalúrgica do estado, até ligar-se a sua linha tronco Goiandira-Angra dos Reis.

Figura 9 - Mapa com destaque para a EFCB em Minas Gerais



Fonte: Silva, 2019, p. 16

Desta forma, a EFCB, seguindo seu rumo, após atingir Belo Horizonte, dirigia-se ao norte do estado, passando por Corinto, de onde lançou um ramal para a cidade de Diamantina. Foi também a partir de Corinto que a estrada se bifurcou, por um lado, as pontas do trilho chegaram ao Rio São Francisco em Pirapora e, por seu prolongamento no sentido nordeste, chegou até Monte Azul, somente em 1946, entroncando-se com a VFFLB, ligando, então o Rio de Janeiro à Bahia num ponto em que era permitido chegar até a capital do estado baiano

Estas foram as principais estradas de ferro que compunham a extensa malha mineira, em um breve relato feito com o intuito de se colocar a seguinte problematização: se formos refletir sobre a história de cada uma das estradas, seria leviano pensar que a ferrovia não é um aspecto histórico importante para o país, ou seja, que não apresentaria elementos portadores de referência, pois o

> Patrimônio ferroviário tem essas características: relativo história da sociedade contemporânea, é produzido em condições e materiais apenas disponíveis nos últimos séculos.
> […] cujos vestígios merecem ser preservados para que se compreendam as implicações do deslocamento humano… (Oliveira, 2020, p.211-212).

Entendendo então a profunda relação da ferrovia com as transformações no país, podemos afirmar que sua leitura enquanto portadora de significado para a nação não poderia

ocorrer, pelo Iphan, somente porque houve uma delegação legal específica para esse universo temático, mas a partir de uma percepção atualmente ampliada do conceito de patrimônio cultural.

Em outras palavras, que a história dos transportes, aqui ligada ao desenvolvimento ferroviário no país, e sua expansão se relacionam diretamente com o desenvolvimento e expansão do comércio nacional, com o desenvolvimento industrial, ocupação do território, e alteração na dinâmica social, territorial e econômica de pequenas localidades com a chegada dos trens.

Como nos colocou a arquiteta Célia Perdigão Gélio, da DTC (Diretoria de Tombamento e Conservação) da, na época, SPHAN (Secretaria de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), ao buscar justificar o tombamento do Complexo Ferroviário de São João del-Rei, por "considerá-lo documento de grande valor",

> Em referência à importância da estrada de ferro, Christian Devillers afirma: "mais ainda que a fábrica que foi por muito tempo construída fora das cidades, a estrada de ferro é o grande símbolo da revolução industrial. Sabe-se qual foi a sua importância econômica, não somente como meio de comunicação e transporte mas também como objeto de produção. A rede ferroviária é, sem dúvida, o último estágio da unificação do território antes do aparecimento das telecomunicações e das mídias contemporâneas. A estação é enfim o maior e talvez único monumento que é ao mesmo tempo plenamente urbano e verdadeiramente industrial. Esta dupla qualidade merece uma reflexão" (Processo 1185-T-85, Informação nº 102/86, 1986, p. 128).

A exemplo disso, podemos citar o caso da cidade de Divinópolis, no centro-oeste mineiro, que se tornou um importante "[...] entroncamento de linhas férreas em direção a Belo Horizonte, Rio de Janeiro, oeste de Minas, Triângulo Mineiro e Goiás e o Sul de Minas" (Corgozinho 2003, p. 70). Devido ao grande fluxo de cargas e passageiros, a localidade também foi escolhida para obrigar as oficinas da EFOM, que trabalhavam com o reparo e manutenção de locomotivas e fabricação de peças de reposição. As oficinas seguem em operação, agora pela concessionária, e é a maior oficina de vagões da América Latina.

Desta forma foram executadas obras de grandes vultos como os abrigos de carros, as grandes oficinas e a Vila Operária na região conhecida como Esplanada. As oficinas de Divinopólis chegaram a serem consideradas como uma das melhores da América Latina (Corgozinho 2003, p. 70). Além de reparos, considerando as dificuldades financeiras e de importação de material devido à 2ª Guerra, foram construídas locomotivas nas oficinas de Divinópolis, aproveitando partes e produzindo o que fosse necessário. Atualmente uma destas locomotivas, a locomotiva a vapor prefixo 340, tipo Pacific (rodeiro 4-6-2) fabricada em 1942

está em exposição na Praça do bairro Esplanada, a antiga Vila Operária da estrada (Revista Ferroviária, 2016, p. 42).

A instalação das oficinas impulsionou o crescimento da população na cidade, bem como o desenvolvimento industrial, especialmente voltado para atender às necessidades da ferrovia, como os produtos metalúrgicos e, aproveitando das melhorias que ela proporcionara, permitindo a instalação de indústrias têxteis, por exemplo, levando a cidade, na década de 1970 a ser reconhecida como um centro industrial (Barbosa, 1995). Ressalta-se também que de um pequeno distrito de Itapecerica, Divinópolis cresceu a ponto de se tornar a referência da região, hoje representada como uma das regiões geográficas intermediárias do estado mineiro, com a propulsão trazida pela estrada de ferro e a inauguração do grande complexo que hoje ocupa uma área de 55 mil m² (IBGE, 2017; Revista Ferroviária, 2016).

Como as oficinas também demandavam a mão de obra especializada, os funcionários eram treinados ali mesmo, acompanhando as evoluções tecnológicas das locomotivas, desde as máquinas a vapor até as à diesel, passando pelas elétricas (Corgozinho, 1989).

Atualmente parte dos prédios ainda estão preservados e servem como oficinas da VLI/FCA[17], seguindo com os reparos leves e pesados de locomotivas, vagões, reparos nos itens de infra e superestrutura das vias. A oficina de Divinópolis é o principal polo de manutenção da empresa, com capacidade e expertise técnica para atender qualquer ativo que circula pelos 7,2 mil quilômetros de linhas", que ainda abriga um centro de capacitação para ferroviários, sendo também um local de referência (Revista Ferroviária, 2016, p. 44). Como apresentado na reportagem de 2016: "Divinópolis tem uma participação especial do desenvolvimento da ferrovia como um todo". Já a estação serve como aparato cultural para o município.

Para além dos avanços tecnológicos e econômicos que a ferrovia apresentava, Divinópolis também foi palco de avanços sociais, sobretudo na década de 1940 e 1950 quando os movimentos grevistas também contavam com a participação das mulheres, que formavam piquetes nas entradas das oficinas. Na época, já sendo de responsabilidade do Estado sob o nome da RMV, ocorriam longos atrasos nos pagamentos aos funcionários e desabastecimento dos armazéns, conforme relato de trabalhadores da oficina:

> Quase todo ano tinha greve e aqui era uma dureza porque as mulheres todas ajudavam. Ficavam no galpão da oficina, no Depósito, na estação e se algum cara quisesse entrar até vestiam a roupa de mulher nele, ninguém furava greve porque as mulheres não deixavam ninguém entrar para dentro. Às vezes, o camarada era contra, mas quem

[17] O contrato de operação logística ferroviária, em 1996, foi celebrado com a empresa FCA (Ferrovia Centro Antlântica). Posteriomente a empresa passou a ser controlada pela holding VLI Multimodal S.A., ou somente VLI.

> chegava lá perto? Elas participavam porque estavam passando necessidade com o pagamento atrasado... (Trabalhador da estação e oficina, 76 anos).
> [...] As greves feitas em Divinópolis não eram feitas pelos ferroviários mas pelas mulheres, as esposas dos ferroviários, elas é que entravam, que invadiam a oficina, chegavam lá e tomavam a frente. Depois delas tomarem frente é que os maridos participavam... (mecânico de locomotiva, 57 anos) (Corgozinho, 1989, p. 230; 232).

Atualmente ainda se observa uma relação profunda entre a memória da ferrovia e a cidade, seja com o surgimento da Associação Mineira dos Ferroviários aposentados, fundada na cidade, seja a comoção social ocorrida quando a sirene da estação, que marcava os horários de trabalho desde 1916, foi desligada em 1996. Seu sinal voltou a soar em 2000 e desde 2019 ela foi "tombada como patrimônio imaterial do Município".

Diante do exposto, é possível então afirmar que o legado das ferrovias enquanto referência cultural é um vestígio documental importante para a história do país, de maneira que uma determinação legal para a atuação do Iphan na preservação de seu legado e memória deveria ser compreendida como uma consequência destes aspectos e não somente como atribuição com vistas a dar destinação a um passivo de bens legados com o fim da RFFSA.

1.3 A REDE FERROVIÁRIA COMO AGENTE TRANSFORMADOR – CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

> *Nenhuma outra inovação da revolução industrial incendiou tanto a imaginação quanto a ferrovia, como testemunha o fato de ter sido o único produto da industrialização do século XIX totalmente absorvido pela imagística da poesia erudita e popular. (Hobsbawm, 2015, p. 1237)*[18]

Para além de se identificar os momentos em que cada estrada formadora da Rede alcançou diversas localidades, ou aspectos pontuais como a concentração de elementos funcionais, que acaba obedecendo a uma lógica funcional, a ferrovia traz consigo muitos outros aspectos importantes para a documentação da transformação da sociedade e expansão das fronteiras.

Há que se considerar, por exemplo, como a ocorrência de circunstâncias sociais e econômicas afetou e foi afetada pelo sistema ferroviário. Citemos por exemplo, como o contexto do final do século XIX propiciou a uma modernização capitalista no Brasil, se por um lado houve uma "liberação de capitais com o fim da importação de escravos", essa disponibilidade pode ser transferida para outras atividades de modernização como "bancos,

[18] A obra de Hobsbawm aqui citada foi consultada em sua versão e-book, a informação da paginação da citação refere-se à "localização" e não à mesma página da versão física da obra.

indústrias, empresas de navegação a vapor" que levaram a crescente necessidade de melhoria do sistema de transportes brasileiro que levaram, especialmente à construção de estradas de ferro (Fausto, 2010, p. 108-109).

Essas estradas atendiam aos objetivos econômicos das localidades em que eram levantadas, no caso da região centro-sul brasileira, àquele momento, atender ao escoamento das plantações de café que se deslocavam cada vez mais para dentro da região do Vale do Paraíba à medida em que as primeiras regiões produtoras eram exauridas (idem). Mas, mais do que fazer esse movimento de produtos aos portos para a exportação e importação de bens para o interior ao percorrer o caminho de volta.

Nesse sentido, as ferrovias funcionaram como elementos para vencer a topografia que era vista como um obstáculo para uma ocupação do território para além das primeiras áreas férteis ocupadas para a produção agrícola de larga escala de maneira que "Foi apenas com a construção de estradas de ferro nas décadas de 1850 e s1860, sua expansão relativamente mais rápida na década de 1880, que o Brasil ficou bastante menos entravado em sua própria topografia" (Summerhill, 2003, p. 636[19]). Podemos citar como exemplo de superação da topografia o sistema funicular de Paranapiacaba (SP), tombado pelo Iphan dentro do Conjunto da Vila Ferroviária. Se trata de um equipamento de tração utilizado para vencer um desnível de 800 m, considerando que trens não têm grande capacidade de subir grandes aclives. Aqui se verifica como a chegada da ferrovia não só impacta economia como também traz consigo outros elementos

> A Vila Ferroviária de Paranapiacaba - localizada no município de Santo André, no Estado de São Paulo - foi tombada pelo Iphan, em 2008. A vila e seu entorno formam uma porção de território de grande importância histórica e ambiental, que registra uma época da influência da cultura inglesa, com destaque para a arquitetura e a tecnologia. Duas povoações cresceram em torno da construção da Ferrovia Santos-Jundiaí: Vila Velha e Vila Martim Smith, que formam a atual Paranapiacaba.
> Vila Velha estabeleceu-se junto ao caminho que, mais tarde, se tornou a Rua Direita. A área também começou a ser ocupada por comerciantes que forneciam produtos aos ferroviários. Em Vila Velha, ocorreu uma ocupação urbana espontânea, a partir da implantação do canteiro de obras da ferrovia, enquanto a Vila Martin Smith resultou de um plano urbanístico claro e implantação de edifícios padronizados.
> O plano urbanístico da Vila Martin Smith foi considerado extremamente inovador para a época, com ruas largas de traçado ortogonal e regular, edifícios padronizados, casas com recuo frontal e jardins, e vias hierarquizadas. Enquadrada pela Serra do Mar, caracteriza-se pelas edificações em madeira, com tipologias arquitetônicas pré-definidas. As casas eram construídas, geralmente, recuadas em relação ao alinhamento da rua, possibilitando a existência dos jardins, que não eram comuns no início do século, nem mesmo na capital.

[19] A obra de Summerhill aqui citada foi consultada em sua versão e-book, a informação da paginação da citação refere-se à "localização" e não à mesma página da versão física da obra.

> A área pertencia à Rede Ferroviária Federal (RFFSA) e foi adquirida pela Prefeitura Municipal de Santo André, em 2002 (Iphan, s/d)[20]. [grifos nossos].

Nesse caminho de ida e vinda dos trens, era possível observar a integração promovida entre as regiões atendidas pelo sistema, promovendo o fim de um isolamento social e geográfico, à medida que incrementava a economia, como argumenta Summerhill (2003). No caso de Minas Gerais, importa ressaltar que o estado

> se dividia em várias regiões muito diversas e fracamente integradas por vias de comunicação deficientes. A Zona da Mata produzia café e estava ligada ao Rio de Janeiro, O Vale do São Francisco era uma zona de criação de gado que tinha relações mais estreitas com a Bahia e Pernambuco do que com resto da província. O sul da província ligava-se a São Paulo e à capital do Império. (Fausto, 2010, p. 137).

Para vencer esse isolamento, a EFOM tinha como objetivo ligar-se à capital do Império e ao seu centro exportador, levando os produtos da província e retornando com as importações para o interior. O Império por sua vez via na Estrada de Ferro D. Pedro II (Estrada de Ferro Central do Brasil a partir da República) a sua espinha dorsal de transporte e comunicação, que saindo da capital, atravessando o estado mineiro, se integraria ao Vale do São Francisco. Nas palavras de Benévolo (1953, p. 18): "as ferrovias queriam dar novos estuários ao S. Francisco".

Summerhill também pondera em sua obra como não se pode considerar o impacto econômico das ferrovias somente sob a ótica de uma redução de custos de transportes e incremento na rapidez do deslocamento. Para ele, o rápido transporte aumentava a produtividade e a renda disponível, que acabou propiciando uma nova organização financeira e econômica no Brasil, especialmente a partir dos anos 1850.

Ademais, há que se pontuar o impacto da modernidade e industrialização, considerando a "possibilidade de a rede ferroviária ter feito uma importante contribuição para a industrialização, levando à criação de economias de escala nas atividades manufatureiras que requerem meios de transporte e levando a investimentos em novas empresas manufatureiras" (Summerhill, 2003, p. 2722).

Há que se considerar também que o esquema de subvenções, concessões e autorizações para construção de estrada de ferros demandava também um novo arranjo institucional e governamental, haja vista que era necessária uma intervenção pública para a concessão de trechos que seriam construídos por inciativa privada, como fora o caso da EFOM já relatado, ou mesmo para a estradas de ferro de inciativa governamentais.

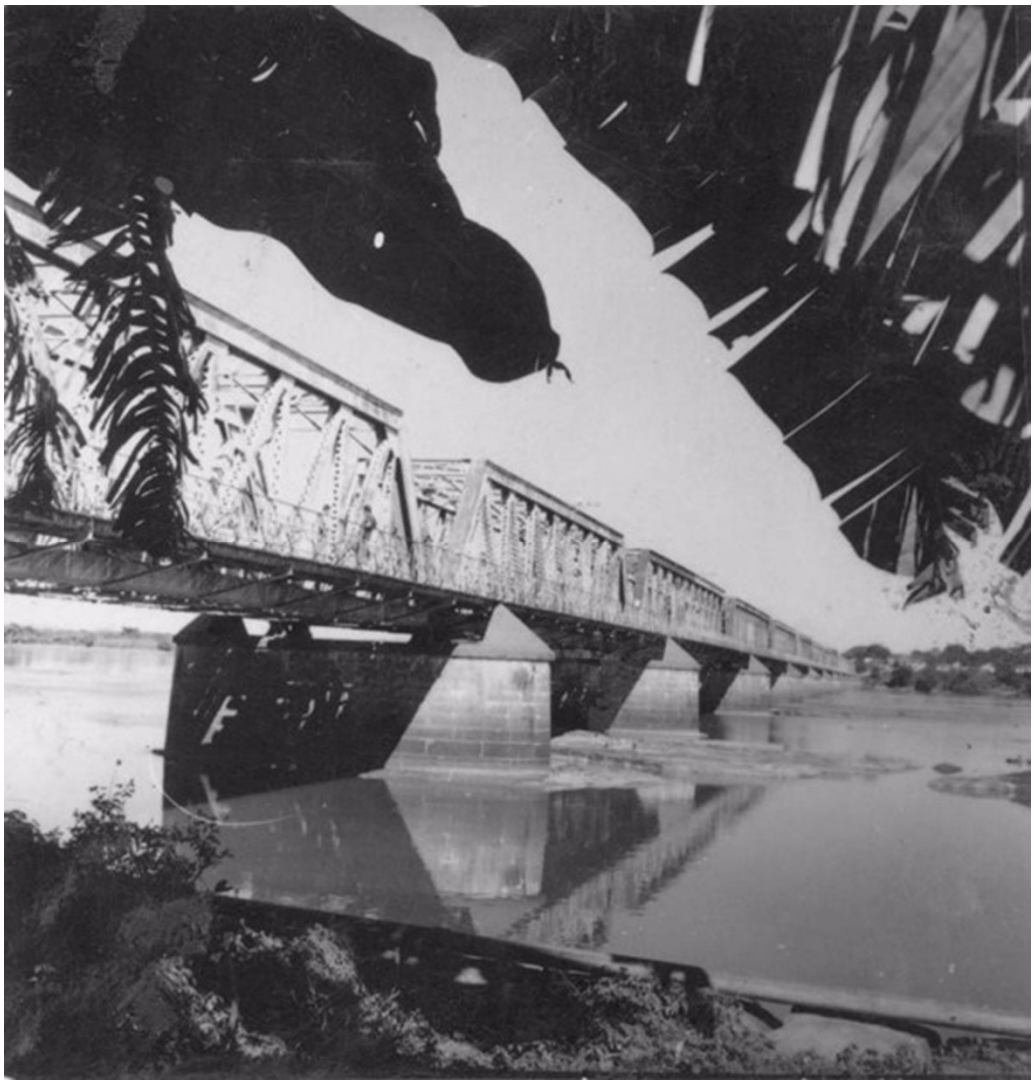
---

[20] "Vila Ferroviária de Paranapiacaba (Santo André - SP)", disponível em: http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1523/http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1523/. Acesso em 25 jan. 2025.

Por fim, o que queremos apontar é que mais do que considerar o espólio da RFFSA como “elementos autônomos isolados”, como colocou Benévolo (1953, p. 8): “Uma caixa d’água — um aparelho telegráfico — uma carvoeira — um girador — são elementos autónomos e isolados, apenas unidos pelo seu destino funcional — o tráfego, como os instrumentos de uma orquestra durante a música que executam” , é preciso considerar toda uma rede de elementos para além de necessidades de transporte, disponibilidade de recursos e tecnologia quando se considera os bens ferroviários para reconhecimento cultural. Quais são os contextos de sua implementação e suas consequências? O que nos informa a colocação dessas estruturas para além de um atendimento operacional para a o correr do trem sobre os trilhos?

2 A CONSTRUÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO

Figura 10 - Ponte de Pirapora -Buritizeiro, inaugurada em 1922 dentro do projeto da EFBC que visava ligar o Rio de Janeiro, capital federal à Belém. A ponte, porém, nunca recebeu os trilhos



Fonte: IBGE, s/d

Neste capítulo será apresentada a forma como se deu a normatização do instrumento da Valoração, ou seja, o instrumento de acautelamento específico para os bens oriundos da RFFSA, como maneira de atender ao art. 9º da Lei 11.483/2007.

A normatização é aqui apresentada como o estabelecimento de norma, ou instrumento normativo, no caso, definida para o procedimento de proteção descrito pela Portaria Iphan 407/2010, que posteriormente foi substituída pela Portaria 17/2022. Sendo esse processo de substituição também apresentado, considerando os gargalos identificados na sua aplicação e as reflexões então ocasionadas.

2.1 ANTECEDENTES DA PATRIMONIALIZAÇÃO: AÇÕES ANTES DA EXTINÇÃO DA REDE

Voltando à história da RFFSA, após a reunião de suas estradas formadoras sob a administração da empresa, ela atravessou seus anos de atuação tentando realizar os serviços de transporte de passageiros e cargas, numa rede de articulação do território nacional submetida a diversos momentos da economia brasileira, como, por exemplo: o crescente investimento nas estradas de rodagem e indústria automobilística, a organização dos trabalhos da Comissão Mista Brasil – Estados Unidos[21], o regime ditatorial e, posteriormente, o *boom* das políticas econômicas neoliberais que propuseram, e colocaram em curso, uma política de enxugamento do Estado, que ocasionou na extinção da Rede.

Esse contexto de implementação de um projeto político neoliberal no Brasil ocorre com maior força a partir da eleição de Collor em 1989 e se estende durante o governo Fernando Henrique Cardoso, na década de 1990, pautado especialmente pelos processos de privatizações de serviços e empresas públicas (Filgueiras, 2006, p. 183) com a implementação do Programa Nacional de Desestatização (PND). No caso da Rede Ferroviária Federal S.A., seu processo de privatização foi iniciado a partir de sua inclusão no PND, com o Decreto 473/1992, culminando no leilão para concessão da malha ferroviária brasileira, que foi dividida em vários lotes arrematados pelas atuais empresas privadas concessionárias do serviço logístico, entre os anos de 1995 e 1997 (BNDES, 1997).

Nesse processo não foi incluído, em linhas gerais[22], o transporte de passageiros que já vinha sendo erradicado nos anos anteriores ao leilão, de maneira que a malha loteada e ainda em operação adquiriu o caráter logístico de um grande corredor de exportação de *commodities,* uma vez que este viés de exploração econômica havia sido entendido como mais vantajoso economicamente.

---

[21] A Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico (CMBEU) (1951-1953) foi um acordo de cooperação entre os dois países. A expectativa do Brasil era de que, com um estudo e elaboração de projetos dos EUA referentes a uma política econômica e de infraestrutura, o país pudesse fazer investimentos mais acertados para o seu desenvolvimento e angariar investimentos junto aos bancos internacionais. O relatório apresentado pela Comissão pautou a desativação de diversas linhas e ramais ferroviários que foram classificados como “antieconômicos”. (Silva, 2018).

[22] Atualmente, o transporte de longa distância de passageiros só é realizado nas duas estradas operadas pela Vale S.A. (Estrada de Ferro Carajás e Estrada de Ferro Vitória a Minas).

Sua privatização era justificada pelos[23]

> [...] desajustamentos institucionais, econômico-financeiros e técnico-operacionais, em paralelo com a baixa produtividade de seus recursos humanos, mais administrações ineficientes, submetidas quase sempre a interferências políticas, tornaram os grandes sistemas ferroviários federal (Rede Ferroviária Federal S.A. — RFFSA) e do estado de São Paulo (Ferrovia Paulista S.A. — FEPASA) problemas para as finanças públicas, além de apresentarem baixa contribuição social e econômica (Marques, 1996, p.7).

Seu processo de desestatização, feito a partir da gestão do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social), era singular pois a empresa possuía um grande volume do que foi classificado como "ativo não operacional"[24], ou seja, bens que não eram necessários no atual modelo logístico, pautado no transporte de longa distância dos produtos que compunham o grande quadro de produtos movidos[25]. Em outros termos, as estações e demais equipamentos da estrutura que faziam sentido numa operação de um maquinário como o movido a vapor, ou que demandassem paradas para entrada e saída de passageiros, já não se faziam mais necessários e interessantes economicamente, mas, ainda eram bens (ativos econômicos) da empresa, que precisavam de uma destinação, seja no sentido econômico ou administrativo.

Em outras palavras, o projeto de políticas neoliberais, que enxugou as atividades do "Estado ineficiente", delegou à inciativa privada a gestão dos ativos lucrativos e devolveu a este mesmo Estado a preservação daqueles bens que, não sendo de interesse comercial, passariam a ser de interesse histórico, memorial e cultural, separando a conjugação de uma atividade econômica, que era também palco de memórias e recortes de vidas dos agentes ligados à ferrovia, dos símbolos criados por eles e que faziam sentido como referências culturais.

Ainda que a atuação preservacionista tenha ganhado impulso a partir do encerramento das atividades de RFFSA, ou seja, a partir de um risco de perda associado à distribuição de

---

[23] Importa dizer que muita da bibliografia já elaborada sobre o tema indica que houve um sucateamento proposital do sistema para que se pudesse encaminhar para sua privatização, contudo, como este não é o foco de debate deste trabalho, o tema não será abordado aqui. Basta dizer que essa perspectiva de sucateamento impactou na percepção da própria empresa de que era necessário iniciar programas de preservação de sua história e seus bens, tal como foi o PRESERVE/PRESERFE (Programa de Preservação da História Ferroviária).

[24] "A RFFSA possui um volume de cerca de R$ 4 bilhões em ativos não-operacionais, basicamente estações ferroviárias desativadas, terrenos, hortos florestais e imóveis diversos. Esses ativos estão em praticamente todo o território nacional [...]. A maior parte dele não tinha sua documentação regularizada, devido ao processo de formação da RFFSA, fruto de uma fusão de ferrovias do século passado. Se o modelo de privatização fosse o tradicionalmente adotado no PND, esses ativos deveriam ser avaliados para serem incluídos [na concessão] [...] atraindo um público mais interessado em administração de imóveis que em operar eficientemente o serviço [ferroviário de longa distância]." (BNDES 1997, p. 123).

[25] No período de 1970 a 1994 o transporte ferroviário brasileiro era composto basicamente de cinco produtos: minérios de ferro, granéis agrícolas para exportação, combustíveis, produtos siderúrgicos e cimento, conforme Marques, 1996, p. 16.

competências, é importante dizer que a preocupação em conferir novos valores aos bens materiais da ferrovia vinha de um momento anterior a esse contexto de privatização dos anos 1990. A primeira iniciativa preservacionista foi iniciada no próprio Ministério dos Transportes, ainda na década de 1980 quando foi iniciado o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (Preserfe).

A partir da implementação do programa, a RFFSA instalou

> [...] cinco Centros de Preservação da História Ferroviária (CHPF): São João del-Rei/MG (1981); Recife/PE (1982); Fortaleza/ CE (1982); Curitiba/PR (1982) e Rio de Janeiro/RJ. (1984).
> Os CHPF eram complexos com multiespaços expondo móveis, materiais rodantes, documentos e outros objetos com referências históricas. (Matos, 2019, p.96).

O programa tinha uma grande preocupação em reunir acervos, criar uma ressonância com o público a partir de atividades lúdicas e programas educacionais, incentivo à pesquisa sobre a ferrovia. Nesse sentido, além dos Centros, a RFFSA inaugurou outros tipos de equipamentos como os Núcleos Históricos Ferroviários (NHF), Museus Ferroviários Regionais (MFR), Centros Ferroviários de Cultura (CFC), inciativas acompanhadas da produção de conteúdo técnico que dessem a diretriz para as ações de preservação, como o Catálogo da Reconstrução da Rotunda de São João del-Rei (1987), o Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas (1991).

Na década de 1990 o programa foi reformulado, já pautando uma inciativa de se desenvolver ações junto às prefeituras para a preservação das estações e acervos regionais, neste momento num intuito de repassar essas atividades culturais a outros parceiros gestores, já considerando o início do processo de privatização, dado pela Programa Nacional de Privatização de 1992.

O que podemos entender então é que a preocupação em preservar o acervo das ferrovias antecede a entrada do Iphan, sendo uma iniciativa da própria Rede, e que o desdobramento, anos depois, da delegação do cuidado com o acervo, agora com caráter cultural, a outros parceiros gestores também sempre esteve no radar dos responsáveis pelo processo de privatização e extinção da empresa.

São alguns momentos e contextos que acabaram levando a alguma demanda ou formalização do reconhecimento de vestígios ferroviários, como datas comemorativas ou a ameaça da perda, por isso apresentamos uma a cronologia com os marcos que de alguma forma visavam a proteção da memória ou da materialidade das ferrovias:

a) Decreto Nº 35.447-A, de 30 de abri de 1954: Declara Monumento Histórico Nacional O Trecho Ferroviário que indica [ESTRADA DE FERRO MAUÁ – Fragoso], em comemoração ao Primeiro Centenário da Ferrovia;
b) Lei 10.413, de 12 de março de 2002: determina o tombamento de bens culturais das empresas incluídas no Programa Nacional de Desestatização. Nunca regulamentada, portanto, não chegou a trazer obrigações ao Iphan;
c) Decreto 6018, de 22 de janeiro de 2007: Regulamenta a Medida Provisória 353, de 22 de janeiro de 2007, que dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. No artigo 3º, inciso VII, prevê o tratamento dos acervos documentais e bibliográficos da Rede, considerando a sua diversidade tipológica. Já no art. 7º apresenta a possibilidade de atuação do Iphan, ao definir que o Instituto "poderá solicitar a cessão de bens imóveis de valor artístico, histórico e cultural para a utilização por parte de outros órgãos e entidades públicos ou privados com o objetivo de perpetuar a memória ferroviária e contribuir para o desenvolvimento da cultura e do turismo";
d) Lei 11.48 de 31, de maio de 2007: Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. Em seu art. 9º determina as obrigações e competências do Iphan no que se refere à preservação da memória ferroviária a partir da liquidação da RFFSA;
e) Lei 14.273, de 23 de dezembro de 2021: Estabelece a Lei das Ferrovias. Apresenta a previsão legal do investimento de recursos das concessões para a preservação da memória ferroviária, conforme o art. 18; inciso II e V, § 2. Esse artigo somente foi regulamentado em 2022 com a Resolução 6.021, de 20 de julho de 2023, que dispõe sobre a destinação dos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico e dos Recursos para a Preservação da Memória Ferroviária, previstos nos contratos de concessão e subconcessão de ferrovias.

Como fica claro a partir da apresentação destes marcos temporais, não foi a Lei 11.483/07 que inaugurou a preocupação com a preservação da memória ferroviária ou que trouxe pela primeira vez a delegação para a atuação do Iphan no que diz respeito aos bens da RFFSA. Em 2002, foi editada a Lei 10.413 que "determina o tombamento dos bens culturais das empresas incluídas no Programa Nacional de Desestatização", tendo sido o primeiro

instrumento normativo que trouxe a questão da identificação dos bens da RFFSA enquanto portadores de *significância cultural.*

Mas, neste caso, era proposto o uso do instrumento de preservação já utilizado pelo Iphan, o tombamento. Contudo, esta lei nunca foi regulamentada e, por isso, não foi colocada em prática. E, em função desse interesse legislativo em se delegar atribuições ao Iphan, podemos pressupor que foi a partir da lei de 2002 que se justificou o caminho tomado anos depois pelo legislador ao incluir o Instituto como um dos agentes operadores do espólio, ainda que essa ação fosse feita sem a participação da própria autarquia (Cavalcanti Neto, Carneiro e Giannechini, 2012).

Assim, quando encerrado o processo de extinção da RFFSA, momento no qual foram repartidos, entre os órgãos do Estado, os bens patrimoniais que "sobraram", por não serem de interesse para a exploração comercial privada, passariam, então, para a responsabilidade do Iphan aqueles que seriam classificados como necessários para a "preservação da memória ferroviária"; ou seja, bens que poderiam ser tidos como históricos e que, por isso, teriam uma necessidade de preservação e gestão sem uma conotação contábil e lucrativa.

Estes bens seriam, então, repassados para uma gestão patrimonial de ativos, não somente para uma chancela de reconhecimento enquanto bens de referência para a sociedade brasileira. Para atuar nesse sentido, o Iphan orientou seu trabalho, após realizar a identificação a partir de uma ação de inventário de conhecimento deste universo de bens, de maneira a conduzir a ação de proteção daqueles que seriam selecionados conforme interesse dos entes locais em receber e administrá-los, dando-lhes uso sociocultural condizente com a tal "preservação da memória ferroviária".

É nesse sentido que podemos afirmar que esse processo de reconhecimento se deu de forma exógena, no qual o legislador mais pautou a necessidade da distribuição de bens e atribuições entre os agentes envolvidos, que seriam, a partir daquele momento, os sucessores do espólio da Rede, de maneira mais célere do que um processo de tombamento do Iphan e que desse conta de um grande universo de bens diversos, como já mencionado anteriormente. Sendo assim,

> [...] aparece pela primeira vez no mundo jurídico, o conceito de memória ferroviária, como um atributo, um conjunto de valores a ser atingido, fins de se obter um novo instituto jurídico, cujo amparo mor está no Artigo 216 da Constituição Federal de 1988. (Bolognani, 2009, *apud* Neto, 2012) [sic].

Dada a obrigação legal de atuar sobre essa categoria de bens culturais, a necessidade de normatização foi posta. Passaremos, assim, a abordar como se deu esse processo, que foi o

caminho para a construção da atuação do Iphan acerca do Patrimônio Cultural Ferroviário (PCF).

2.2 ASPECTOS GERAIS DA PORTARIA 407/2010

> 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.

Este é o artigo da portaria 407/2010 que define, para além do rito do processo de análise de bens da ex-RFFSA, os critérios para a verificação da indecência de valor que, por fim, ensejaria em sua proteção enquanto bem patrimonializado, mas como ficará claro ao longo desta seção, somente este instrumento legal não pode ser entendido como suficiente para dar cabo à atribuição recebida pelo Iphan.

Ocorre que a Portaria foi uma resposta do Iphan para normatizar em seu âmbito a atuação de reconhecimentos dos bens oriundos da Rede, mas, mais que isso, para orientar o trabalho de seus agentes, ao buscar definir (ou tentar) os critérios que deveriam ser adotados para a instrução dos processos.

Sendo o instrumento que balizaria e internalizaria uma atuação que fora demandada ao Instituto sem seu prévio envolvimento, cabe agora apresentar esse aspecto tão importante.

2.2.1 A internalização da nova atribuição: a normatização do Iphan

Somente em 2010, com a Portaria Iphan 407, foi normatizado o procedimento administrativo de análise de valor dos bens oriundos da extinta RFFSA, de forma a estabelecer quais seriam aqueles bens dotados de valor histórico artístico e cultural para a preservação da "memória ferroviária", trazendo as implicações da atribuição de valor cultural, além de ter sido criada a categoria de proteção específica nomeada Valoração. Dessa forma, o instrumento legal veio com o objetivo de estabelecer critérios que tornassem possível operacionalizar a nova

categoria de patrimônio cultural, de maneira a se alcançar uma metodologia de corte delimitador do campo.

Além de ser um normativo balizador para a ação do Iphan, a Portaria 407/10 também servia para estabelecer e consolidar o entendimento jurídico de que não haveria a transferência imediata de bens ao Iphan, pois, para tal, seria indispensável uma prévia classificação (seleção) dos bens "necessários para a preservação da memória ferroviária" (Iphan, 2010).

Essa ação de seleção e classificação de quais bens seriam portadores de valor histórico, artístico e cultural visava ordenar um trabalho que para o legislador estava claro, haja vista a redação dada no Decreto 6018/2007 (que antecedeu a Lei 11.483/2207), que determinava que durante o processo de inventariança da RFFSA tais bens estavam transferidos à gestão do Iphan (art. 5º, IV). Porém, para que qualquer material fosse dotado de valor cultural, alguma análise prévia deveria ter sido feita, o que não fora o caso.

Por exemplo, muitos dos bens móveis que foram entendidos como "de valor" eram precisamente aqueles que, ainda no processo de desestatização da malha, haviam sido cedidos a prefeituras por meio de convênios que tinham por objeto a exploração e a administração de museus ferroviários. Portanto para o agente do inventário, a gestão de tais bens se encontrava resolvida, porém para o Iphan e para o DNIT, a questão era um impasse. Conforme a Lei 11.483/07, os bens móveis estavam sob tutela do DNIT, e assim o Iphan também considerava, enquanto que para o DNIT o entendimento era que, por estarem vinculados a usos culturais pelos municípios, a responsabilidade deveria ser dada ao Iphan. Para resolver tal questão, foi realizada uma Câmara de Conciliação, em 2016, entre os órgãos, mediada pela AGU, momento no qual o Iphan selecionou quais bens móveis seriam repassados a sua gestão, sendo então revestidos de valor cultural, e quais seriam definitivamente repassados ao DNIT para destinação que lhe fosse conveniente.

Porém, restava resolver como seria feita a seleção e recebimento dos bens imóveis, assim, voltamos à normatização do Iphan para a atribuição de valor. Ressalta-se que a Portaria 407/10 não visava dar cabo somente aos bens imóveis, mas sim a todo o conjunto do espólio da Rede, mas até o momento, haviam sido valorados somente bens imóveis, não configurando como protegidos pela valoração, conforme o processo administrativo construído, nenhum bem móvel.

A Portaria foi publicada após dois anos da instituição da Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário (CTPF), estabelecida pela Portaria Iphan 208/2008, que tinha o

> [...] objetivo de conhecer melhor o universo que compreende o patrimônio ferroviário, promover discussões acerca das questões conceituais e estabelecer procedimentos para lidar com as atribuições resultantes da Lei nº. 11.483/2007 e dos decretos nº. 6.018/2007 e nº. 6.769/2009. (Iphan, 20-?, p. 12).

Nos trabalhos da Coordenação, que tinha também como objetivo uma mudança na cultura organizacional do Iphan para que se pudesse melhor compreender essa nova categoria de referência cultural, havia a expectativa de que fossem definidos os critérios e metodologias que se aplicariam na análise de significância e relevância cultural do espólio. Essa preocupação sempre partia da perspectiva de que esse espólio apresentava "particularidades inerentes às diversas etapas do modo de produção, as referências socioculturais de cada região onde se insere, a escala que detém e a diversidade apresentada" (Cavalcanti Neto; Carneiro; Giannechini 2012, p. 7).

O que ocorreu é que, apesar de a RFFSA ter sido uma rede de ligação do território consolidada sob a administração de uma organização federal, o seu caráter ainda é muito regional e local, como elucidado quando abordarmos brevemente as diversas estradas que compunham a malha do estado mineiro, por exemplo. Assim, o que a Portaria 407/10 conseguiu foi elencar quais seriam os critérios a serem abordados quando da análise de valor dos bens, como dado em seu art. 4º[26].

Portanto, apesar de definidos os critérios a serem articulados numa análise técnica, o que se observou na prática, ao menos da SE/MG, era que o trabalho de análise para a produção dos pareceres técnicos foi pouco ancorado neles. Esse ponto será abordado mais detalhadamente na seção deste capítulo que trará a experiência da Superintendência.

Um aspecto particular dessa categoria de acautelamento indica que, uma vez que um bem que tenha sido valorado, ele será recebido[27] e administrado pelo Iphan. Esse aspecto também se apresentou como uma novidade para a autarquia (Oliveira, 2019), em um modelo

---

[26] "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".

[27] Por "recebido" nos referimos a forma como toda a documentação cartorial e imobiliária do bem é transferida para a posse do Iphan. A propriedade dos bens é da União, que normalmente é gerida pela SPU. Neste caso, a sua gestão deveria passar integralmente ao Iphan, que além de fiscalizar o uso e preservação do bem também é o responsável por sua gestão administrativa.

de atribuições diferente do que acontece com o tombamento, no qual ocorre uma limitação à propriedade privada.

Ao longo do trabalho o instrumento do tombamento é melhor detalhado, especialmente no que diz respeito a seu aspecto técnico-jurídico, porém aqui cumpre informar que ao ser protegido pelo instrumento, um bem particular acaba sendo sujeito à restrições, por exemplo, caberá ao Iphan permitir intervenções no bem, ou determinar que ele seja preservado e conservado dentro de diretrizes específicas que ensejam a preservação dos atributos nele percebidos e de maneira a coibir que ele seja descaracterizado. Em linhas gerais, o imóvel ao ser tombado não se torna um bem público – do Estado- ele permanece sendo uma propriedade privada, mas sob constante vigilância do serviço de patrimônio por seu interesse público.

Nesse caso, o Iphan passa a atuar somente no sentido fiscalizatório (poder de polícia administrativo), com o intuito de regulamentar a preservação material do imóvel, conforme os valores do tombamento descritos no processo e o Livro do Tombo no qual o bem foi inscrito, haja vista que cada Livro enseja o reconhecimento de valores e atributos distintos[28].

Já em relação aos bens protegidos pelo instrumento da valoração, o que se vê não é uma limitação da propriedade privada, mas, sim, a transferência de posse entre os agentes estatais para a sua administração. Como apresentado nesta pesquisa, o intuito da legislação está muito mais ligado à distribuição de competências do espólio da Rede do que a buscar uma preservação de interesse público. O viés da preservação cultural depois foi regulamentado pelo Iphan para dar conta de atender a lei conjuntamente com o objetivo do Instituto[29].

Desta maneira, para atender à necessidade de gestão dos bens, sempre pensando nas atribuições enquanto órgão do governo sucessório ao espólio, a perspectiva vislumbrada seria a de utilizar este novo instrumento de acautelamento para estreitar a atuação da instituição junto aos municípios, em especial àqueles que não possuíam bens tombados (Cavalcanti Neto, 2017). Apresentava-se, assim, uma oportunidade de criar e manter uma política integrada de proteção ao patrimônio e garantir a gestão do bem.

---

[28] Os Livros do Tombo, conforme estabelecidos pelo Decreto-Lei 25/37 em seu art. 4º são:1) no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico, as coisas pertencentes às categorias de arte arqueológica, etnográfica, ameríndia e popular, e bem assim as mencionadas no § 2º do citado art. 1º. 2) no Livro do Tombo Histórico, as coisas de interêsse histórico e as obras de arte histórica; 3) no Livro do Tombo das Belas Artes, as coisas de arte erudita, nacional ou estrangeira; 4) no Livro do Tombo das Artes Aplicadas, as obras que se incluírem na categoria das artes aplicadas, nacionais ou estrangeiras.

[29] Para exemplificar, cito a Carta de Serviços do Iphan publicada em 2021, que apresenta como missão do Iphan: "Promover a preservação do patrimônio cultural brasileiro de forma sustentável, contribuindo para a cidadania plena e para o reconhecimento, valorização e difusão da diversidade cultural.".

Por isso, tornava-se necessário para a declaração de atribuição de valor a um bem que o processo administrativo fosse composto não só pelo parecer técnico que analisaria se o bem era revestido de valor para a preservação cultural, mas também por uma consulta às prefeituras sobre o interesse em assumir a sua gestão e dar uso condizente à preservação da memória ferroviária. Esse procedimento realizava-se na forma de um termo de compromisso, como pode ser visto no Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário e na análise das atas da Comissão e Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário (CAPCF)[30].

Contudo, ao longo do anos surgiu um dos gargalos desafiadores para a atuação do Iphan: com um grande volume de processos, iniciados em peso pelo recebimento de Termos de Transferência da SPU (Secretaria de Patrimônio da União), especificamente na atuação da Superintendência do Iphan – MG, era realizada a consulta aos entes municipais que, em resposta positiva, acabavam justificando a elaboração de um parecer técnico sucinto, ou seja, sem uma descrição detalhada dos atributos e valores percebidos e que ensejariam a proteção do bem. O reconhecimento como um bem necessário para a preservação da memória ferroviária recaia no simples fato de haver um ente interessado em assumir a gestão do imóvel, sem a conjugação com outras justificativas e análise de mérito, por exemplo, pautadas na importância histórica e arquitetônica, relacionadas à industrialização e à articulação em rede de um território nacional até então isolado.

São esses valores e atributos percebidos e descritos que futuramente orientariam outras análises técnicas, como intervenções e ações de conservação, ou seja, que seriam os balizadores das diretrizes de intervenções nos bens, conforme foi posteriormente incluso na Portaria 17/2022[31], que será abordada mais a diante.

Após receber o sucinto parecer de análise de valor, o processo era remetido para a área central do Iphan, conforme o trâmite processual estabelecido na Portaria. Em caso de ratificação dos pareceres positivos pela CAPCF, os bens eram inscritos na Lista do Patrimônio Cultural

---

[30] Parte importante do trabalho desta autora enquanto técnica do Iphan foi a realização da leitura de processos que tramitaram no Iphan sobre o PCF. Muitos deles abertos logo ao início do trabalho de transferência dos imóveis para a SPU, que então encaminha toda a documentação para análise do Iphan acerca da atribuição de valor histórico, artístico ou cultural. Muitos desses processos foram tramitados para a CAPCF que os retornou, indicando a necessidade de uma consulta à prefeitura sobre o interesse em receber os bens para sua administração. Somente após essa consulta seria possível fazer uma manifestação final da Comissão.

[31] "Capítulo V- dos Efeitos da Valoração: Art. 22 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. 23 As intervenções a serem realizadas em bens valorados devem ser analisadas a partir dos atributos e valores descritos no parecer de valoração, de forma a evitar a sua descaracterização e perda de atributos que ensejaram a sua proteção.

Ferroviário (LPCF), e seguiam-se com os trâmites para a cessão dos bens ao município interessado conforme o termo de compromisso. As cessões poderiam ser feitas diretamente pelo Iphan, que, após a valoração, recebia os bens da SPU ou do DNIT, ou poderiam ser feitas diretamente por um desses órgãos contando com a participação do Iphan como interveniente na cessão celebrada.

Somente no termo de cessão constariam as diretrizes, como a necessidade de consulta e autorização do Iphan para as ações de conservação e intervenção, por exemplo. Contundo, verifica-se que foi gerada uma dificuldade de acompanhamento e fiscalização, pois a atribuição legal não foi seguida de dotação orçamentária e não foram criadas normas para a fiscalização e para análise de intervenções, tais como são estabelecidos para os bens tombados na Portaria 187/10 e da Portaria 420/10.

Novamente é oportuno frisar que outra problemática verificada foi que, uma vez que os processos eram sucintos e sem uma descrição dos bens e dos valores percebidos que ensejariam na sua proteção, não foram registradas informações que poderiam balizar a análise de projetos de intervenção, como ocorre num processo de tombamento, no qual os valores expressos identificam em qual Livro do Tombo o bem será inscrito e qual a margem para intervenções de conservação e restauração.

Além destes gargalos, o espólio da Rede se mostrava como um desafio não só por seu tamanho, mas também por ser composto por uma diversa tipologia de bens: os imóveis, como casas, estações, pátios e oficinas; os bens rodantes (locomotivas, vagões, carros de passageiros de diversos tipos, autos de linha); bens móveis (como ferramentas e acessórios); mobiliário diverso das estações, escritórios e escolas; obras de arte de engenharia (túneis e pontilhões); e a grande massa documental (de documentos administrativos a memoriais técnicos, mapas, plantas e correspondências). A análise de valor como vinha sendo feita se mostrou insustentável tanto pelo volume quanto pela forma processual adotada, levando à paralização das reuniões ordinárias da CAPCF, que passaram a ocorrer somente em casos específicos e urgentes, como por demandas judicializadas, o que paralisou quase que por completo o procedimento de análise pela Portaria 470/10.

2.3 A REVISÃO DA PORTARIA

Após a paralização das reuniões ordinárias da CAPCF, foram iniciadas as práticas de reflexões sobre os desafios percebidos e sobre qual seria o caminho possível para contornar

estes percalços e aperfeiçoar o instrumento para análise de atribuição de valor ao espólio da RFFSA. Importa dizer que a revisão da portaria também se deu pela edição do Decreto nº 9.238, de 15 de dezembro de 2017, que estabeleceu a nova Estrutura Regimental do Iphan, bem como pela

> [...] publicação do Decreto n° 9759/2019 que extingue e estabelece diretrizes, regras e limitações para colegiados da administração pública federal, extinguiu a Comissão de Avaliação do Patrimônio Ferroviário, colegiado criado pela portaria com a atribuição de deliberar sobre o valor histórico, artístico e cultural dos bens ferroviários da extinta RFFSA.
> Além disso, diante do trabalho institucional de revisão e consolidação dos atos normativos determinados pelo Decreto 10.139, de 28 de novembro de 2019, passamos a trabalhar na proposta de revisão da portaria (EM nº 5/2021-CGID/DEPAM, processo administrativo n. 01450.001480/2021-23).

Assim, o processo de revisão se deu a partir do que chamaremos de área central do Iphan, ou seja, a Sede, no Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização (DEPAM)[32], onde estava lotada a Coordenação do Patrimônio Cultural Ferroviário e a CAPCF, sendo elaborada a primeira versão da minuta de portaria, em outubro de 2021, conforme a Exposição de Motivos 05/2021 inclusa no devido processo administrativo.

Em novembro de 2021 as unidades descentralizadas do Iphan (Superintendências Estaduais) foram convidadas a avaliar o texto proposto e a apresentar suas considerações, a partir das experiências locais e da atuação de cada regional dentro dos processos de avaliação de valor dos bens integrantes do PCF em sua localidade, pois se trata, afinal, de uma grande rede articuladora do território, que tem seus aspectos singulares, como

> A instalação de uma ferrovia leva, em princípio, em consideração, aspectos políticos e econômicos, que em muito antecedem a colocação dos trilhos. Essas considerações políticas e econômicas (em geral, mas nem sempre) justapostas, na concepção de uma ferrovia, geralmente estão marcadas em seu "trajeto" - ou seja, a distância (espaço) que precisa ser percorrida para se chegar de um lugar a outro. Mas uma vez que respondem aos anseios, disputas e imposições – enfim, ao jogo de forças sociopolíticas –, de uma época, nem sempre estão evidentes. (Nota Técnica 47/ 2021/COTEC Iphan-MG, processo administrativo n. 01514.000361/2021-61).

Apesar de ter sido encaminhada a solicitação de participação a todas as 27 Superintendências, somente participaram no prazo as dos estados de MG, ES, MS, PE, SC e SP. Pelo indicado no processo administrativo, todas as considerações foram, de alguma maneira, incluídas no texto. Contudo, a documentação anexa com o envio dessas contribuições por e-

[32] Atualmente a organização departamental do Iphan é feita considerando a tipologia dos bens protegidos e não os processos. Nesse sentido, existem, dentre outros, o Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização e o Departamento de Patrimônio Imaterial, dentro dos quais existem as subdivisões em coordenações para procedimentos específicos necessários para o atendimento as atribuições legais singulares de cada um.

mail não incluiu, em sua totalidade, os arquivos com as sugestões apresentadas por todas as Superintendências o que impossibilita um detalhamento dos pontos considerados mais importantes por cada unidade participante.

Por fim, o processo seguiu o trâmite administrativo comum, com análise jurídica, sem adições de cunho técnico ou conceitual teórico. O que podemos observar é que o processo de revisão da portaria tinha como objetivo detalhar o procedimento, conforme havia sido estabelecido na Carta de Serviços do Iphan ao Cidadão[33], publicada em novembro de 2021, sem o intuito de aprofundar outros aspectos como um ajuste de critérios para a seleção dos bens ou uma metodologia de trabalho ajustada para o reconhecimento dos bens ferroviários como patrimônio cultural, ou seja, os gargalos e problemas identificados ao longo dos anos de aplicação da Portaria 470/10.

2.3.1 Alterações na Portaria

Trazendo à tona alguns dos aspectos relevantes abordados pela Portaria 17/22, além da exclusão da CAPCF, percebemos que foi dado um maior detalhamento dos itens necessários para o adequado trâmite do processo administrativo e das informações necessárias para instrução processual e composição do parecer, ou seja, ela proporcionou uma padronização para o processo.

Destaca-se o seu art., 13, III: "*definição do Objeto: descrição pormenorizada dos atributos, do estado de conservação e preservação do bem e dos significados e valores atribuídos a ele*", que, de certa forma, oportunizou um aprimoramento e uma aproximação das práticas procedimentais já adotadas nos processos de tombamento, num paralelo mais próximo com as tipologias de acautelamentos adotados pelo Iphan, e em consonância com a Política de Patrimônio Cultural Material (PPCM), publicada em 2018 pela Portaria Iphan 375.

Voltando à Portaria 17/22, outro ponto importante abordado está em seu Capítulo V que, ao apresentar os efeitos da valoração, traz pela primeira vez no normativo a necessidade de anuência prévia do Iphan, tanto para intervenções quanto para movimentação de material rodante ou bens móveis que integrem o patrimônio protegido, ainda que sem detalhar a forma como os pedidos devem ser apresentados e como serão analisados. Dessa maneira considera-se que para estes procedimentos de análise de intervenções é necessária a devida normatização,

[33] Carta de Serviços ao Cidadão do Iphan, disponível em: https://www.gov.br/iphan/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/carta-de-servicos-ao-cidadao. Acesso em 18 out. 2024.

como já ocorre pela Portaria 420/10 e de fiscalização 187/10, e que se aplica somente aos bens protegidos por tombamento.

A normativa também manteve a possibilidade e o procedimento de desvaloração, que deve seguir o mesmo rito descrito para a atribuição de valor. Esse ponto pode ser considerado controverso, pois ele se justificaria, por exemplo, conforme o art. 30, inciso I, pela "perda do objeto, descaracterização e perda dos atributos que ensejaram a valoração" (Portaria 17/2022), numa omissão que explicita uma falha na atuação da autarquia.

Contudo, importa ressaltar que, como apresentado inicialmente por Prochnow (2014), permanece ainda a falta de uma construção de um referencial teórico prévio para pautar a seleção de bens a serem protegidos, partindo da consolidação do entendimento do que seria a "memória ferroviária", além da falta de atribuição de valores técnicos e funcionais da rede, para além do arquitetônico (Silva, 2019).

Se num primeiro momento de construção do arcabouço legal, muito foi pensado sobre como construir um referencial metodológico e critérios de seleção, entendemos que essa reflexão não foi alcançada, seja pela Portaria 407/10 quanto pela 17/22. Essa segunda teve sua revisão mais pautada no atendimento de trâmites administrativos e atualizações, para obter uma conformidade com outras normativas que balizam o trabalho da autarquia, do que numa mudança na cultura organizacional, como se previa desde a instituição da Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário.

Partindo do caráter particular e até mesmo regional da Rede, entende-se que o instrumento normativo seja um balizador para a atuação de uma autarquia composta por 27 unidades descentralizadas (as superintendências estaduais), sendo que caberia a cada uma delas definir um recorte metodológico que se aplique adequadamente a uma leitura de seu espólio e torne possível uma seleção de bens representativos para a "preservação da memória ferroviária".

2.4 A EXPERIÊNCIA EM MINAS GERAIS

> *Selecionar, separar do conjunto, atribuir valor e dar visibilidade são operações essenciais dessa prática ancestral, e também atos de poder. A instituição de monumentos, entretanto, não evita que eles desapareçam, sejam destruídos ou ultrajados em consequência de disputas ou de transformações sociais e culturais. (Sant'Anna, 2017, p. 168).*

Por fim, passemos a abordar de maneira mais aprofundada a trajetória empreendida pela Superintendência do Iphan em Minas Gerais para conhecimento dos bens que compõem o espólio passível de reconhecimento enquanto patrimônio ferroviário e, a partir da leitura dos

processos administrativos, verificar como se deu a construção do acervo de bens selecionados para inclusão na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário.

Incialmente, buscamos conhecer todo o universo dos processos tramitados na Superintendência de MG. Assim foi primeiro consultada a planilha de organização de processos[34] do Centro de Documentação e Informação do Iphan-MG (CDI). Foi verificado que nela existem 722 entradas, que podem se referir a processos ou documentos protocolados no Iphan-MG que tenham como assunto bens do Patrimônio Ferroviário. Grande parte dos processos não se refere a um só bem, móvel ou imóvel, se tratando de diversos itens que constem no termo de transferência de imóveis encaminhado pela SPU, por exemplo, para manifestação do Iphan, o que dificulta um levantamento preciso sobre quantos bens tenham passado pela análise dos técnicos da Casa.

Como a planilha elaborada pelo CDI tem como objeto somente fazer uma espécie de indexação dos processos, ela não apresenta detalhes ou resumo sobre as ações ou andamentos dados ou pendentes para os processos abertos. Nesse sentido, selecionamos o primeiro recorte dado para esta pesquisa para uma análise da atuação da Superintendência de MG (SE/MG): foi elaborada uma planilha com a organização dos *processos que tenham culminado com a inscrição dos bens na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário* (LPCF) até a atualização disponibilizada na página do Iphan em fevereiro de 2023, contendo 43 processos que representam em 104 inscrições.

Assim, é essa planilha elaborada para esta pesquisa, que possibilitou a organização de informações sobre os bens que foram valorados, que será utilizada para a análise aqui proposta. Cumpre, por fim, ressaltar, que dos 43 processos, 13 ainda não se encontravam disponibilizados digitalmente no SEI[35] para consulta no momento da pesquisa, portanto, não foram considerados.

2.4.1 A prática estabelecida

Antes de procedermos com a análise dos processos de atribuição de valor pela SE/MG, consideramos importante apresentar como foi construído o fluxo de procedimentos adotado

[34] Conforme a organização adotada pelo CDI, a planilha foi intitulada "Série 8 – Patrimônio Ferroviário", é de uso dos servidores para controle, localização e informação sobre os processos que tenham como assunto objetos relacionados ao PCF, ordenados alfabeticamente.

[35] SEI é o Sistema Eletrônico de Informações, que realiza atualmente a gestão e tramitação digital dos processos do Iphan, apesar de não ser um repositório digital, em termos arquivísticos, é o ambiente em que todos os processos tramitam, sendo digitalizados os processos que ainda estão em via física a medida em que receberão novas documentações e andamentos.

para o processo da análise de valor. Conforme o Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário[36], foi estabelecido um fluxograma que indicava que à medida que os agentes sucessórios, SPU e DNIT, recebessem a documentação dos bens da Rede, o Iphan receberia cópia da documentação para se manifestar acerca do valor histórico, artístico ou cultural dos bens.

Pelo que se verifica nos processos, entre os agentes sucessórios, somente a SPU encaminhava a documentação recebida para a incorporação do patrimônio ao Iphan. A incorporação era, no caso, realizada a partir do momento em que o inventariante encaminhava à unidade regional da SPU a documentação relativa ao imóvel, ou conjunto de imóveis, tramitado no respectivo processo administrativo. A documentação compunha o que foi chamado Termo de Transferência (TT) e continha: os registros de cartório do imóvel, o *check list* (se tratava de uma tabela indicando as informações sobre o imóvel, como localização, uso, operacionalidade, registro fotográfico, número patrimonial etc.).

Assim, antes de realizar todo o trâmite interno da SPU para a regularização e incorporação dos imóveis para o patrimônio da União, era remetida a consulta ao Iphan, haja vista que a declaração de valor ocasiona um trâmite diferente, pois, ao ter o valor declarado, o imóvel passa à gestão do Instituto, sendo então cedido à autarquia, com vistas à "preservação da memória ferroviária". Neste caso, temos três possibilidades de cessão da SPU para o Iphan: i) o termo de guarda provisória, que é o mais precário deles, sendo utilizado para ações emergenciais em que é necessário um repasse mais rápido do bem; ii) o termo de cessão provisória que pode ser celebrado enquanto a transferência do imóvel ainda não foi finalizada, possibilitando que ele já seja entregue ao interessado para uso e; iii) termo definitivo, que ocorre quando o bem já foi incorporado ao patrimônio da União, tendo maior prazo de cessão definido.

Dada a contextualização, passemos para a apresentação de como se deu a prática da construção do Patrimônio Cultural Ferroviário na SE/MG. No Manual Técnico elaborado pelo Iphan, é apresentado como deve ser feito o procedimento na Superintendência, bem como o modelo de parecer técnico a ser utilizado no processo.

No Manual, observamos que foram elencadas as situações em que o Iphan deveria iniciar o processo administrativo de análise dos bens

> I. Recebimento de pedido de informação da Secretaria do Patrimônio da União – SPU sobre existência de valor artístico, histórico e cultural em bens imóveis da extinta

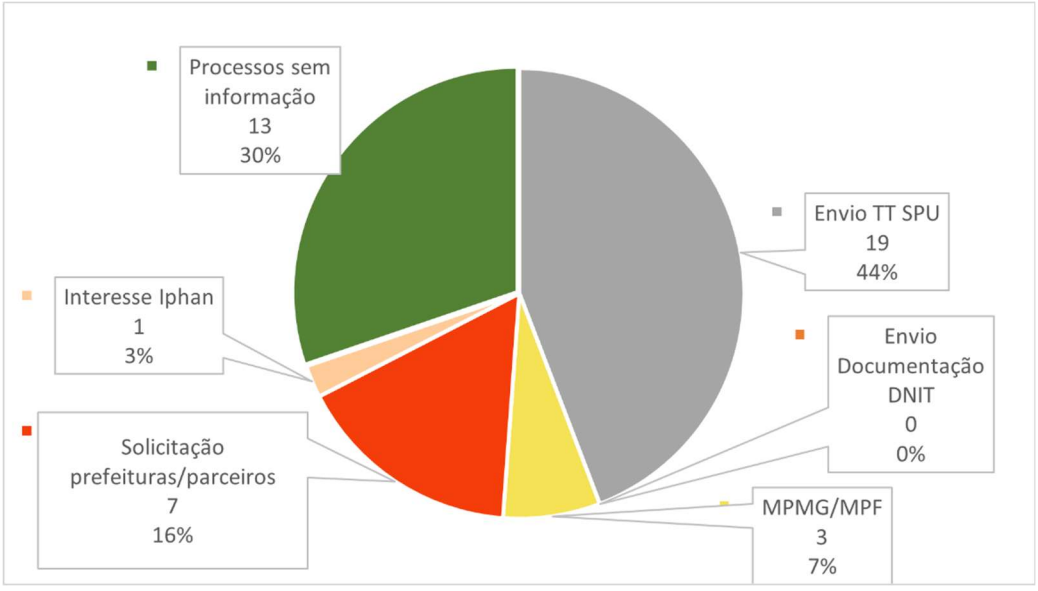
[36] O manual não apresenta a data de sua elaboração, é possível perceber que ele foi elaborado considerando os fundamentos da Portaria 407/2010, porém foi publicado no site do Iphan antes da Portaria, haja vista que em vários trechos do texto encontramos: "Tais critérios encontram-se especificados na Portaria Iphan xxxx de xx de xxxxxxx de 2010 (Anexo I)" (p. 27). [sic] Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Manual_tecnico_patrimonio_ferroviario.pdf.

> RFFSA ou recebimento de Termo de Transferência da Inventariança da extinta RFFSA, relativo aos bens móveis - **Iphan é demandado**;
> II. Recebimento de solicitação de entes interessados no uso dos bens da extinta RFFSA - **Iphan é demandado**;
> III. Iphan classifica bens móveis (incluindo acervo documental, arquivístico, museológico) ou imóveis da extinta RFFSA como revestidos de valor histórico, artístico e cultural ou como passível de tombamento federal, através dos inventários ou avaliações pontuais **- Iphan é demandante**; (p. 42) (grifos do original)
> .

2.4.1.1 Análise dos processos

Como já dito, para a possibilitar a análise dos processos, foi organizada na planilha as possíveis situações que levariam à abertura de processo e à consequente demanda de análise do Iphan: envio de documentação (os Termos de Transferência) da SPU; envio de documentação pelo DNIT; Solicitação de Prefeituras ou outros parceiros interessados em receber o bem; Solicitação do Ministério Público Estadual de Minas Gerais (MPMG) ou Ministério Público Federal (MPF) e; Interesse do Iphan.

Gráfico 1 - Motivação da abertura dos processos na Superintendência de Minas entre 2007 e 2024



Fonte: elaborado pela autora.

O único processo que teve como motivação de sua abertura o interesse do Iphan corresponde ao conjunto “Complexo da Casa do Conde de Santa Marinha”, que inclui o casarão onde atualmente se encontra instalada a Superintendência do Iphan MG, o Grande Galpão que abriga parte de coleção de bens móveis da RFFSA e os galpões ocupados pela Funarte (Fundação Nacional de Artes).

Como podemos observar, a maior parte dos processos referem-se ao que foi pactuado entre os órgãos, ou seja, são aqueles encaminhados pela SPU ao receber a documentação de transferência para o patrimônio da União, enquanto nenhum deles foi encaminhado por demanda do DNIT.

Por fim, os processos que estão identificados como sem informação correspondem àqueles em que a consulta não foi possível por ainda não estarem disponíveis digitalmente.

Já no que refere aos critérios que justificaram a valoração, eles podem ser conjugados ou tratados isoladamente, sendo eles:

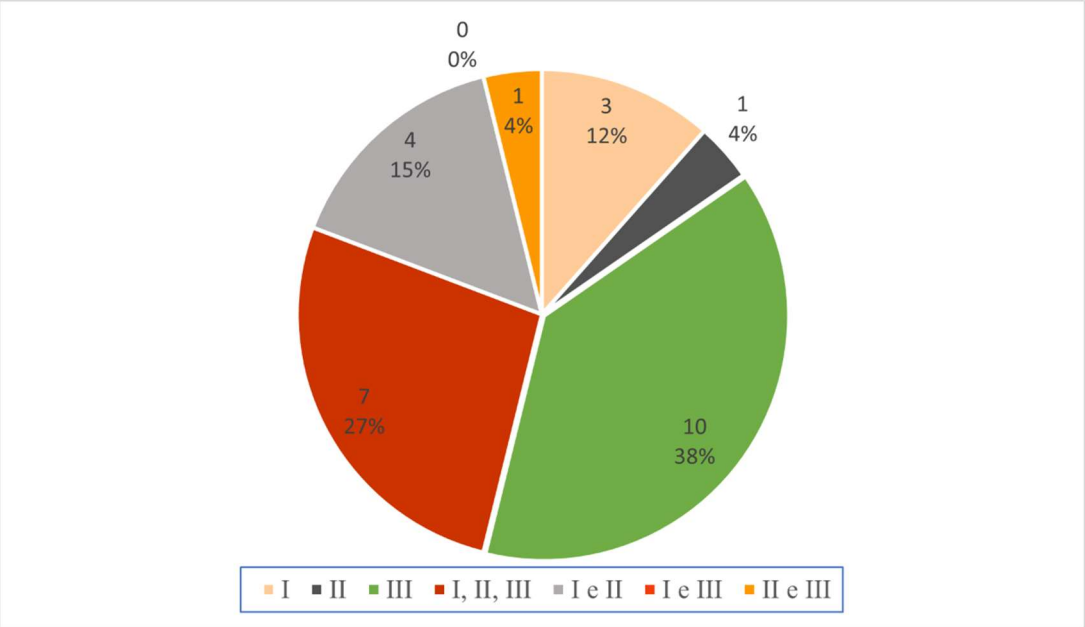
> Portaria 407/2010 Art. 4º São passíveis de inclusão na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário os bens móveis e imóveis oriundos da extinta RFFSA:
> I - Que apresentarem correlação com fatos e contextos históricos ou culturais relevantes, inclusive ciclos econômicos, movimentos e eventos sociais, 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.

Existe pouca mudança entre os critérios da Portaria 407 e 17, sendo alterado parcialmente somente o II:

> Portaria 17/2022: Art. 4º São passíveis de inclusão na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário os bens móveis, incluindo material rodante e bens integrados, e imóveis oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal S/A que, de acordo com os estudos técnicos:
> [...] II - portadores de valor artístico, tecnológico ou científico, especialmente aqueles relacionados diretamente com a evolução tecnológica e industrial ou com as principais tipologias empregadas no Brasil a partir da implementação da ferrovia até a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A;

Há que se ressaltar que dois processos se referem a bens que tiveram seu valor declarado antes da Portaria 407/2010, portanto foram automaticamente inscritos na Lista, sendo eles o da Estação Central de Santos Dumont na cidade homônima e o da Estação de Marinhos em Brumadinho, sendo o primeiro não consultado, pois o processo ainda não foi digitalizado para o SEI, uma vez que a via física original ainda não foi localizada nos arquivos do Iphan. Além disso, outros dois processos tramitaram conforme a Portaria 17/2022, o da Estação de Diamantina e o Conjunto de Miguel Burnier em Ouro Preto.

Gráfico 2 - Critérios de valoração presentes nos processos na Superintendência de Minas Gerais entre 2007 e 2024



Fonte: elaborado pela autora.

Ao analisar os documentos dos processos e as atas das reuniões da Comissão, que existia enquanto estava em vigor a Portaria 407, percebemos que o critério III era utilizado quando a justificativa para a atribuição de valor recaia no interesse manifestado das prefeituras em receber os bens para a sua gestão, seja por meio de termo de compromisso enviado conforme o modelo do Manual, seja somente por constar em ofício tal interesse.

Observando o modelo de parecer técnico para valoração e para não valoração apresentado no Manual, é possível ver que ele é extremamente suscinto, apresentando somente a identificação do imóvel em análise e as considerações que justificam a produção do parecer e, por fim, a indicação de atribuição ou não de valor do Iphan, sem que seja necessária a descrição dos atributos e critérios adotados que são observados ou ausentes naquele processo, como a singularidade, tipologia arquitetônica, relação com os processos e ciclos econômicos e de ocupação, desenvolvimento de cidades, histórico do desenvolvimento da linha, qual o significante valor local presente, etc. Como bem coloca Claudiana dos Anjos (2018, p. 78): “Portanto, para o posicionamento quanto à inscrição dos bens na LPCF, além da indicação dos valores e critérios supramencionados, o Iphan tem como procedimento interno a inclusão de informações sobre a existência de manifestação de interesse de uso ou de proposta de

destinação". Esse interesse local se traduzia no critério III do art. 4ª da Portaria 407/2010, e que permaneceu na portaria 17/2022[37].

Nesse sentido, observamos pela leitura dos processos de análise de atribuição de valor que existem diversos casos em que, após terem o parecer técnico produzido e remetido para análise e discussão da Comissão de Avaliação, os processos foram devolvidos para as unidades visando a complementação da documentação, especificamente, a consulta aos municípios em que o imóvel se localizada sobre o interesse da Prefeitura em receber e administrar o imóvel.

Para este caso podemos citar o processo da Estação Ferroviária de Prados, no município de mesmo nome. O bem, quando da consulta ao Iphan a partir do recebimento do TT da SPU, teve o parecer elaborado após vistoria ao imóvel, indicando atribuição de valor, considerando que

> A Estação Ferroviária de Prados e seu pátio constituem um patrimônio de especial importância como marco de progresso no município e região e, portanto, deve ser preservada e restaurada a fim de possibilitar a sua utilização para uma nova ocupação. Arquitetonicamente representa um marco da nova arquitetura introduzida no Brasil no fim do século XIX, com o uso de tijolos queimados em substituição ao adobe e a taipa, a importação de telhas planas fabricadas em Marselha, o uso de ferragens inglesas e a introdução do cimento em pisos, plataformas e fundações. (0682158 p. 37, 2011) (grifos nossos).

Ainda que a Estação estivesse em precário estado de conservação como pode ser visto na imagem a seguir, pela relevância histórica, conforme o art. 4ª inciso I da Portaria 407/2010, seria uma justificativa para a sua inscrição na Lista.

[37] "Art. 4º São passíveis de inclusão na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário os bens móveis, incluindo material rodante e bens integrados, e imóveis oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal S/A que, de acordo com os estudos técnicos: (...) 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.

Figura 11 - Imagens da Estação de Prados em 2011



Fonte: Iphan, processo 01514.004961/2010-46

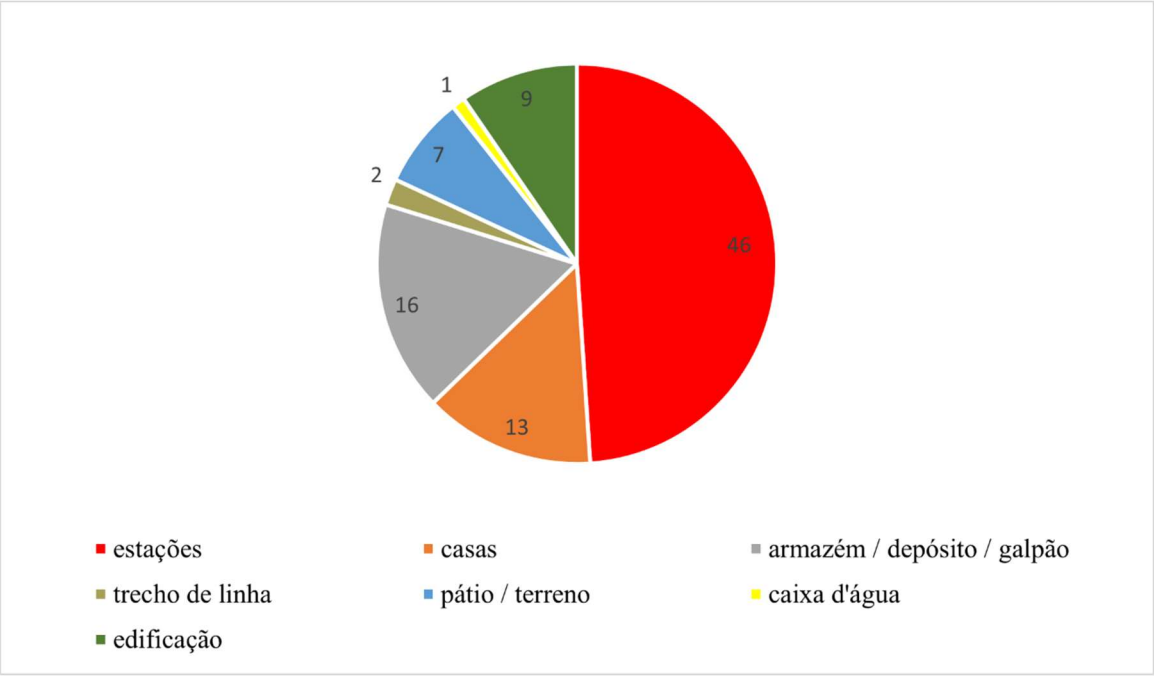
Assim, mesmo com uma devida caracterização do bem para a "preservação da memória ferroviária", em análise da CAPCF, em 12 de julho de 2012 foi determinado que o processo retornasse para a Superintendência "para verificação sobre possível interesse da prefeitura na recuperação e utilização da Estação Ferroviária de Prados. Saliente-se a necessidade de atender o parágrafo 2° do artigo 5° da Portaria 407/2010", sendo o referido artigo:

> Art. 5º § 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.

Portanto, ainda que não tenha tido uma declaração explícita de qual inciso do art. 4º, o parecer técnico era categórico ao informar a ligação da Estação com "marco do progresso no município e região", ou seja, era observada a pertinência conforme o inciso I, mesmo assim, o argumento apresentado pelos membros da Comissão para devolver o processo era a falta de manifestação do município em receber o imóvel e dar-lhe um uso condizente com a sua importância cultural. Ficando claro que mesmo que fossem observados atributos e valores históricos, artísticos ou culturais, o maior peso para a atribuição de valor recaia no sentido dado pela Lei 11.483/07: resolver a questão da distribuição e gestão dos bens da RFFSA.

Outro aspecto importante pode ser visto na seleção de bens que foram inscritos na lista: são majoritariamente estações ferroviárias, o que nos permite ver que não se aplicava uma leitura mais ampla sobre a especificidade dos imóveis que se relacionavam ao funcionamento das ferrovias, ou seja, ainda não existia uma identificação e leitura do amplo conjunto de bens que compunham o espólio da rede, sempre recaindo a identificação do Iphan no elemento mais óbvio e de fácil reconhecimento, as estações, quase que ignorando toda a complexidade do sistema.

Gráfico 3 - Tipologia de imóveis valorados nos processos na Superintendência de Minas Gerais entre 2007 e 2024



Fonte: elaborado pela autora

Essa seleção pautada no reconhecimento das estações, em detrimento dos demais elementos, ignora um aspecto elementar do patrimônio ferroviário, ou seja, seus aspectos técnicos e científicos, e até mesmo sociais, como ao longo dos anos foi sendo descrito nas Cartas

Patrimoniais que tratam do tema. Por exemplo, a Carta de Nihzny Tagil, de 2003, que aparece nas considerações do modelo de parecer adotado pelo Iphan nos primeiros anos de Portaria 407/2010, informa que o patrimônio ferroviário é parte do que é conceituado como Patrimônio Industrial

> 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 processamento e de refinação, 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 (grifos nossos).

Complementarmente, em 2011, os conceitos apresentados na Carta de Nihzny Tagil foram aprofundados pelos Princípios de Dublin, uma segunda carta para a "Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens de Património Industrial"[38], que foi elaborada num contexto em que se identificava as ameaças que o patrimônio industrial ainda enfrentava, tais como a persistente falta de documentação, de proteção legal ou difusão da sua importância ou por sua complexidade e dimensão territorial. Portanto, nela é destacada a necessidade de cooperação entre agentes para a preservação e difusão, bem como a manutenção do máximo de seus elementos para garantir a sua continuidade ou reuso, sem prejudicar a sua compreensão, valores e atributos, promovendo a conscientização acerca desta categoria e seu usufruto, sempre associando os seus elementos tangíveis e intangíveis.

E, num contexto de necessidade de aprofundar cada vez mais os conceitos da reutilização dos espaços, reconhecimento da diversa gama de bens e atividades que compõem essa categoria de patrimônio, a premente necessidade de salvaguardar os bens materiais e imateriais, os avanços que tornam rapidamente as tecnologias obsoletas ou ultrapassadas bem como as rápidas mudanças nas dinâmicas da sociedade e das cidades, foi elaborada a Carta de Sevilha, em 2018.

Nela foram atualizados os conceitos já apresentados, as metodologias e propostas para o reconhecimento e proteção do patrimônio industrial, partindo dos desafios ainda vistos no século XXI. Assim, percebe-se que são diversos os conflitos gerados pelo uso e desenvolvimento das tecnologias industriais, pela relação entre homens, natureza e máquinas. São diversas as práticas e relações dos trabalhadores e sociedades com a indústria, maquinários,

---

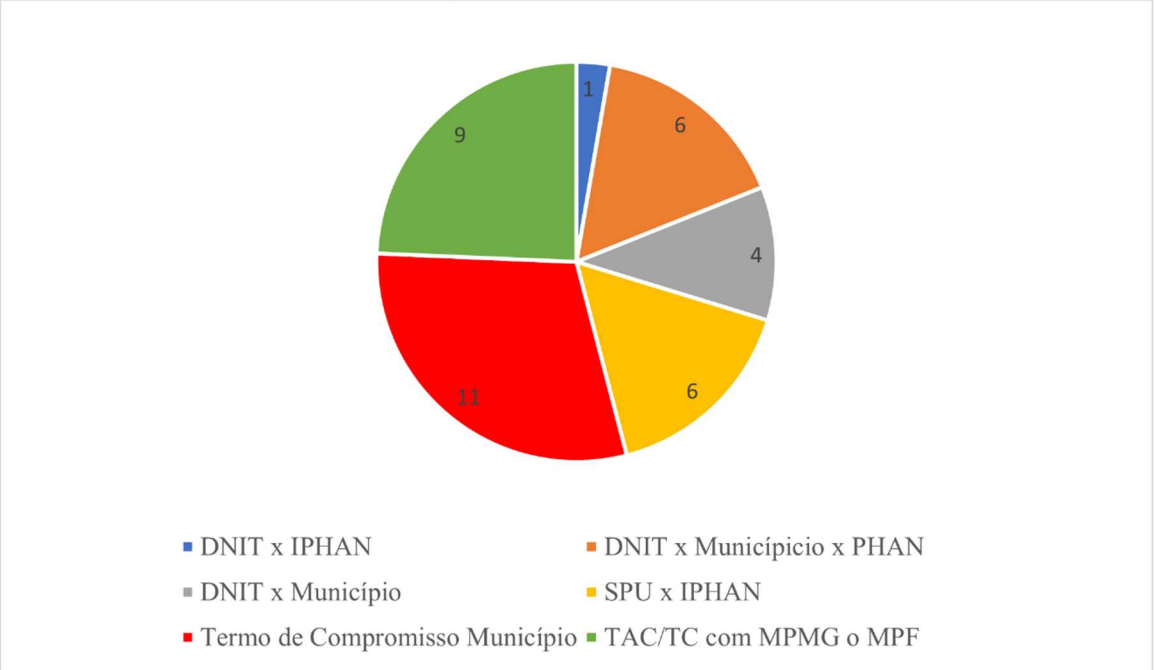
[38] Princípios conjuntos do ICOMOS--TICCIH para a Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens de Património Industrial, ''Os Princípios de Dublin''. Disponível em: https://ticcih.org/principios-de-dublin/. Acesso em 29 de nov. 2024.

a sociedade e, compreendendo isso, ocorre o novo olhar de que a preservação deve recair sobre o que seria a essência da indústria: "[...] (fragrância, atmosfera e memória), cobrindo sua autenticidade, legibilidade, continuidade, integridade, potencial sustentabilidade e valor documental." (Carta de Sevilha, 2018, p. 16, tradução nossa)

Finalmente, tendo em consideração, então que a seleção dos bens para a preservação foi grandemente atrelada à gestão compartilhada, ou seja, a uma proposta de uso a partir de parcerias a serem firmadas, mediante o interesse do município em que o bem se situa em recebê-lo e dar uso ao imóvel "condizente com a preservação da memória ferroviária", importa apresentar os dados obtidos sobre esses aspectos a partir dos processos aqui em análise.

Dos 43 processos, que culminaram em 104 inscrições, no período analisado, de bens no território mineiro, temos:

Gráfico 4 - Gestão pactuada para os bens valorados entre 2010 e 2024 em MG



Fonte: elaborado pela autora

Ressaltamos, novamente, que o que chamamos de "Termo de Compromisso do Município" refere-se ao documento que era solicitado pelo Iphan ao verificar junto ao gestor local sobre o interesse em utilizar o imóvel, informado qual a destinação proposta, que deveria de alguma forma estar ligada a atividades socioculturais e à temática das ferrovias. Esse era o documento entendido pela CAPCF como a manifestação local, que poderia justificar a valoração do bem, haja vista que, após o procedimento do Iphan de homologar a inscrição do

bem na Lista, era remetido ofício informando ao DNIT ou SPU sobre a valoração e solicitando a deflagração do procedimento de cessão ao município.

Destes 11 processos em que houve essa manifestação de interesse local, quatro tiveram o termo de compromisso transformado em a cessão celebrada. Já no que se refere aos nove que tiveram envolvimento do MPMG ou MPF, também foram celebrados quatro termos de cessão. Em duas situações se observou que houve tanto interesse do município quanto participação do Ministério Público em transformá-los em termos de cessão dos imóveis.

Portanto dos 104 bens valorados, 64 tiveram a cessão celebrada, ou seja, são aqueles em que houve a formalização do repasse de guarda e uso do imóvel ao ente interessado, em um instrumento que delimita as obrigações e vedações de todas as partes envolvidas, tais como a obrigação da conservação e manutenção do imóvel com prévia anuência do cessionário, que pode ser DNIT ou SPU, e com a devida autorização do Iphan, considerando o caráter de patrimônio cultural dado ao bem.

2.5 IMOBILIÁRIA IPHAN, BOA TARDE: CONSIDERAÇÕES PARCIAIS SOBRE A ATUAÇÃO DO IPHAN FRENTE À LEGISLAÇÃO POSTA

Buscamos retratar neste capítulo como se deu a trajetória da patrimonialização dos bens ferroviários pelo Iphan: a princípio pela maneira como foi construído o instrumento legal que embasa a atuação, não só por criar os procedimentos formais para atender à determinação legal imposta, mas também na medida em que ele indica os critérios para a seleção dos bens que poderiam ser caracterizados como “necessários” para a preservação da memória ferroviária; em seguida, pela forma como eles foram empregados na experiência da Superintendência em MG entre os anos de 2010 a 2024.

O que fica claro é que ainda que tenha ocorrido uma aproximação temática com esse universo, o caminho percorrido, infelizmente, não foi aquele em que se leve em conta as suas particularidades. Ou seja, ainda que amparado em estudos prévios, o processo de patrimonialização não levou em consideração o caráter de rede, suas estruturas funcionais ou relações sociais e de trabalho propiciadas e necessárias para a existência e funcionamento do sistema ferroviário.

Ainda que, por exemplo, os processos que tenham se iniciado a partir de demanda da SPU, ao realizar seu procedimento de recebimento e regularização dos imóveis para os então bens da União, ao enviar ao Iphan os diversos termos de transferência compostos por diversos

imóveis, a leitura sempre foi feita de maneira isolada, visando dar encaminhamento a ações quase sempre realizadas exclusivamente na seleção de estações ferroviárias em detrimento de tantos outros bens.

As estações não existem isoladas, ainda que algumas delas estejam situadas sem outras estruturas em zonas rurais atravessadas pelas composições ferroviárias, a sua instalação obedece à fatores políticos, socioeconômicos, estruturais que antecedem a colocação dos trilhos e a execução do projeto de traçado definido, como já argumentado ao longo do capítulo.

Todos os elementos são postos por sua relação sistêmica com as atividades-fim, ou seja, edificações construídas à beira da linha de trilhos: estações, equipamentos de manobra, oficinas, garagens e postos de abastecimento. As estações, especificamente, são compostas por plataformas, salas de espera para passageiros e armazéns, são geralmente situadas em cidades de importância econômica ou política, ou bem próximas às mesmas, ou, ainda, levando em consideração a necessidade de reabastecimento das antigas locomotivas a vapor, com a água, lenha ou carvão e areia necessários de acordo com a autonomia das máquinas, considerando-se a disponibilidade de fonte desses insumos. Desta maneira eram colocadas ao longo da linha estações e paradas abertas para atender a esta demanda, e que depois foram abandonadas com a adoção das novas locomotivas elétricas ou a diesel. E, a depender da grandeza dos edifícios instalados nas determinadas localidades, eram também construídos outros ligados às atividades-meio de forma a atender toda aquela massa operária: vilas, postos médicos, escolas e clubes (Freire. 2017 p. 198-199).

Desta forma, a ação do Iphan, ao optar por colocar como critério máximo a gestão dos imóveis, considerando que foi esse o espírito da Lei 11.483/07, levou a “uma dificuldade ao processo de identificação e reconhecimento dos elementos a preservar” (Anjos, 2018, p. 80), ou seja, a diversidade no reconhecimento da importância das ferrovias para a história do país, as profundas alterações ocasionadas por sua construção e como se tornou elemento constitutivo da memória de diversos grupos.

Essa atuação deu destaque exatamente para a procura em resolver a questão mais estranha à Autarquia posta pela Lei: a administração de imóveis, em contraposição de ser ancorada ou ancorar naquilo que o Instituto faz desde sua criação, isto é, a atribuição de valores e significados a bens que, de alguma forma, espelham uma imagem da sociedade, não só imaginada, mas também pautada nas reinvindicações dos diversos grupos sociais que demandam reconhecimento pela Agência de Estado.

Por fim, não se trata de uma crítica ao trabalho empreendido até o momento, mas sim de uma proposição de uma reflexão que possa levar a uma alteração de atuação do Instituto, considerando a experiência alcançada, as lacunas identificadas e as novas percepções que possam ser utilizadas de maneira a atender a demanda legal, não só visando um repasse de atribuições, mas também o contínuo processo de ampliação das referências culturais de nossa sociedade, levando em consideração as especificidades únicas do patrimônio ferroviário e de sua organização e funcionamento.

Figura 12 - Estruturas do pátio de Miguel Burnier, em 1940 quando ainda em operação e em 2023



Fonte: Processo de valoração do Conjunto (Sei nº 01514.000096/2009-25)

3 ARCABOUÇO TEÓRICO: A VALORAÇÃO A PARTIR DE UMA ABORDAGEM DA HISTÓRIA DE CONCEITOS E DE NOVAS PERSPECTIVAS PARA OS NOVOS OBJETOS

Figura 13 - Placas de identificação de patrimônio em móveis da RFFSA em Belo Horizonte



Fonte: acervo da autora, 2021

Este capítulo visa construir o quadro teórico que dá conta de atender aos objetivos observados a partir dos problemas elencados, como descrito na introdução desta pesquisa: "*Foi com esta aproximação temática que foram identificadas as questões que entendia como ainda não resolvidas para uma atuação do Iphan acerca do tema: um distanciamento dos técnicos da Casa sobre a história das ferrovias, portanto, sua importância enquanto registro do desenvolvimento do país, que acabou influenciando a desconsideração dessa história e seus elementos particulares nas análises de atribuição de valor, demonstrando também e as fragilidades dos instrumentos legais para o reconhecimento do Patrimônio Cultural Ferroviário*".

Para tal, dois caminhos foram delineados: o primeiro é apresentar a compreensão histórica sobre o uso do conceito que se tornou o instrumento de acautelamento criado pelo Iphan, neste capítulo nos dedicaremos a apresentar a teoria e a prática referentes à história desse conceito: Valoração.

O segundo objetivo de pesquisa alcançado por este capítulo recai na justificativa do uso de uma abordagem que permita uma atuação do Iphan a partir do alargamento do conceito de patrimônio e referências culturais, propondo uma atuação que visa entender o universo dos bens ferroviários a partir de outros valores e sentidos, para além da excepcionalidade e

monumentalidade, por exemplo. Para tal se justifica a abordagem pautada na teoria de Le Goff "Documento/Monumento"

Para tanto, recorremos à metodologia da história de conceitos desenvolvida por Reinhart Koselleck[39], que nos permite interpretar as tensões presentes nos processos históricos por meio da criação, alteração ou redefinições nos significados e emprego dos conceitos, haja vista que o autor propõe uma hermenêutica, ou seja, uma interpretação das mudanças e continuidades históricas a partir de uso da metodologia.

Pautado pela percepção de que se deve estudar os conceitos, pois eles são elementos-chave para a organização da vida, que permitem compreender as experiências, não de indivíduos, mas de uma organização – aqui uma agência do Estado, na medida em que ela interfere diretamente nos grupos da sociedade e baliza a atuação de outras agências –, entendemos que um dos eixos centrais para esta pesquisa recai na necessidade de se verificar a construção do conceito que direciona toda a atuação institucional voltada para o reconhecimento dos bens ferroviários enquanto referência cultural.

Neste ponto, ressaltamos que, no que tange às normativas relativas ao patrimônio ferroviário, somente a Portaria 407/2010 apresenta, em suas considerações, alusão à referência cultural, conforme estabelecida no Art. 216 da Constituição Federal, considerando assim, alargamento dos entendimentos sobre os bens culturais como argumentado no capítulo 1. Ora, se no passado tínhamos os bens culturais selecionados conforme os critérios estabelecidos pelo Decreto-lei 25/37, agora voltamos nosso olhar às referências culturais, ligadas aos grupos sociais que se manifestam e se enxergam nesses bens que se tornam patrimonializados.

Nesse sentido podemos refletir sobre a Lei 11.483/2007, que criou a possibilidade para o conceito de valoração, a partir do que Koselleck chama de "espaço de experiência – o passado observado que nos fornece as fontes no presente – e de "horizonte de expectativas" – tido com o que se antecipa que será realizado no presente em que se constrói a experiência (Barros, 2015, p.45).

Entendemos que a criação do conceito foi o desdobramento não só da nova atribuição legal, mas também de uma escolha dada a partir das ações executadas até o momento em que tivemos o primeiro marco legal próprio da instituição com a publicação da Portaria 407/2010. Sendo assim, podemos considerar que foi gerado um ordenamento jurídico que norteia e oferece

[39] Essa metodologia foi traduzida da palavra alemã Begriffsgeschichte para história dos conceitos, história de conceitos, história conceitual. Neste trabalho é utilizado o termo "Histórias de conceitos" a partir da obra traduzida do original em alemão.

um grau mínimo de compreensão e atuação, contribuindo com a formação de estruturas interpessoais que vão se repetir ao longo da sua existência, permitindo o conhecimento da realidade que se quer registrar e organizar (Koselleck, 2020; Barros, 2022).

Essa abordagem diz respeito às "novas perspectivas para os novos objetos", haja vista a prévia atuação tímida do Iphan frente aos bens relacionados às ferrovias, ou seja, estes bens são o que temos, para esta pesquisa, como "novos objetos". Já ao que se refere a nova perspectiva se justifica considerando os problemas já mencionados para o conhecimento, reconhecimento destes bens, que se diferem daqueles tradicionalmente protegidos pelo instrumento do Tombamento.

Para tal, apresentaremos o texto de Le Goff, bem como de outros autores que conversam com essa perspectiva, como Márcia Sant'Anna, os quais nos informam como a patrimonialização pode ser feita considerando os vestígios materiais como suporte documental da história e memória.

3.1 O CONCEITO DE VALORAÇÃO: OBRIGAÇÃO LEGAL, RECORTE INSTITUCIONAL, CONTEXTO LEGAL E BASES DE ANÁLISE

"Valoração", uma palavra que poderia ser um tanto quanto genérica, especialmente ao que se refere ao campo do patrimônio cultural, haja vista que todo bem ao ser inscrito em alguma listagem de proteção, por ter sido considerado de relevância enquanto referência ou bem cultural, portanto, foi valorado por seus atributos únicos.

Podemos entender valorado num sentido mais amplo quando nos apoiamos no que a Portaria 375/2018 nos apresenta em seu glossário:

> Art. 105. Para fins operacionais da PPCM, entende-se por:
> [...]Valoração – (1) **Entendimento aplicável ao patrimônio cultural**. (2) Processo discursivo de formulação e constituição do patrimônio cultural a partir das relações entre elementos físicos, práticas sociais e conteúdos simbólicos, que resulta na **classificação dos valores atribuídos ao patrimônio em categorias de pensamento institucionalizado por meio de conceitos da política pública**, tais como valor histórico, valor artístico, valor arqueológico, valor etnográfico e valor paisagístico.
> (3) A valoração reconfigura-se segundo **dinâmicas culturais**, selecionando valores, em **diálogo com os grupos sociais**. [grifos nossos].

Por isso, a questão da escolha semântica pode causar confusão, embora ela possa ser explicada pela maneira como a atribuição surgiu no texto da Lei n. 11.483/07: "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" (Brasil, 2007, Art. 9º, grifos nossos). Ou seja, uma classificação em "categorias de pensamento institucionalizado" como nos informa a Portaria 372/2018.

Ainda que no Decreto-Lei 25/37, o termo "de valor" também apareça para justificar a inscrição dos bens nos respectivos livros do tombo, o próprio texto legal traz o novo conceito a ser empregado: tombamento. No caso do Brasil, se tornou o instrumento técnico-jurídico mais antigo e consolidado para a preservação do patrimônio cultural (Rabello, 2015, p. 1). Aqui o instrumento de proteção – o tombamento, dado pela inscrição de um bem no livro do tombo correspondente aos valores percebidos, também se confunde com o conceito.

Ainda apoiados em Rabello, que argumenta que para que um bem se torne patrimônio cultural a nível federal, ele precisa ser revestido de valor, a partir de uma extensa análise técnica e emprego de procedimentos estabelecidos em normas jurídicas; *portanto as normas instituem o instrumento de proteção*. O conceito aparece na medida em que "O bem jurídico, objeto da proteção está materializado na coisa, mas não é a coisa em si: é o seu significado simbólico, traduzido pelo valor que ele remete. (Rabello, 2009, p. 45)".

O valor simbólico é identificado na instrução do processo, pelos "estudos, pronunciamentos e os encaminhamentos da matéria" (Ibid., p. 64). Ao longo dos anos, pautado pelo contexto social, pelos novos olhares e estudos que justificam os processos analisados em determinado momento e, considerando a longevidade do instrumento, é possível perceber como é de fácil entendimento o que ele quer dizer. Ao menos para os que de alguma forma têm conhecimento sobre o campo, pois quando dizemos que um bem é tombado, logo entendemos que ele foi selecionado por seu interesse cultural e que, portanto, será materialmente preservado.

Talvez por essa tradição e uso consolidado, poderíamos presumir que seria este o instrumento que poderia dar conta desse novo universo de bens a ser considerado como importante para a memória nacional. Isso fica claro quando lembramos que ainda em 2002 foi publicada a Lei 10.413, que determinava o tombamento de bens culturais das empresas incluídas no Programa Nacional de Desestatização. Porém, aqui se esbarraria numa questão problemática para as necessidades postas pela extinção da empresa que administrava todos os bens: o instrumento de tombamento garante somente uma limitação a uma propriedade privada, sem resolver a questão da gestão de ativos, como se almejava ao dissolver a RFFSA, ação que gerou uma demanda para a gestão e destinação, em especial, de seu enorme ativo não-operacional.

Ou ainda, porque o tombamento federal é um instrumento já revestido de uma história de aplicação voltada para a seleção dos monumentos excepcionais da nação, o que poderia não ser o caso do grande, diverso e nem sempre homogêneo universo que compreende um sistema ferroviário. Pesa ainda lembrar que o tombamento foi um instrumento criado a partir de um movimento orgânico de reconhecer elementos importantes e unificar a nação sob seus signos, no qual timidamente se via a inclusão dos bens ligados ao sistema ferroviário, como já mencionamos no primeiro capítulo.

Dada a necessidade específica, o instrumento de reconhecimento agora nomeado com "Valoração"[40] retrata um instrumento técnico-jurídico criado para tratar de uma categoria específica de vestígios materiais, que possam ser acautelados visando sua permanência, garantindo-se as condições para que eles tragam as "informações a oferecer, conhecimentos, conquistas, um patrimônio cultural" (Reis, 2005, p. 189), ou seja, promover reconhecimento cultural, além de transferir a gestão patrimonial imobiliária. Neste caso, conciliando as duas ações: reconhecer o valor cultural e a gestão, cumpria-se o que era vislumbrado: promover a proteção da "memória ferroviária", como nos colocou o legislador.

Dessa forma, "Valoração", como conceito, orienta a experiência da agência (o Iphan) na busca por resolver um conflito gerado a partir de um fenômeno particular: a obrigação legal para o reconhecimento e preservação do Patrimônio Cultural Ferroviário, criando uma expectativa para o futuro (Koselleck, 2022, p. 100-101).

É nesse sentido que nos apoiamos em Koselleck, pois para ele é impossível separar a história de sua devida apreensão conceitual (Ramos, 2019, p. 433; Koselleck, 2020, p. 20), de forma que sua metodologia "implica numa espécie de ponto intermediário, já que ele considera a indissociabilidade entre a linguagem (conceitos) e a realidade social (extralinguística)" (Costa, 2017, p. 61). Assim, visamos refletir sobre a realidade social posta ao Iphan e os caminhos conceituais tomados para atendê-la.

A presente análise trabalha especialmente, porém não exclusivamente, com a obra "Histórias de Conceitos" (2020), partindo do entendimento que ela encerraria a coletânea do autor e apresentaria "uma boa síntese tanto de suas concepções teóricas quanto das suas posturas metódicas" (Koselleck, 2020, p. 7). A obra em questão foi originalmente publicada em 2006 no

[40] Novamente citando a Portaria Iphan 375/2018, que Institui a Política de Patrimônio Cultural Material do Iphan e dá outras providências, temos na Seção II do Reconhecimento, art. 21 [..,] "II. A Valoração, a ser atribuída aos bens ferroviários da extinta Rede Ferroviária Federal S.A."

alemão, a versão aqui apresentada se trata da publicação no Brasil em 2020 traduzida do original em alemão.

Cumpre alertar que o objetivo aqui não é realizar um aprofundamento na teoria do autor, mas sim, apoiar-se nela para que seja possível analisar a "valoração", não somente como uma palavra que tem seu conteúdo semântico inteligível, mas como um conceito criado para superar um problema posto pela legislação e, nessa medida, como seu uso pode ter reorganizado a prática de patrimonialização do Iphan. Por isso, importa ainda alertar o leitor que o viés a ser tomado por esta pesquisa perpassa o que Koselleck identificou como "história constitucional" por abordar a repetição de padrões de ação que se deram na forma de organização de uma instituição estatal, ordenada política e juridicamente e orientada para um agir que lhe dá o sentido de existir (Koselleck, 2022, p. 379).

Tendo apresentado no segundo capítulo a trajetória da ação de patrimonialização dos bens da extinta RFFSA, tomando como caminho a criação de um novo instrumento de proteção e detalhando a construção do estoque patrimonial, tendo como recorte a Superintendência do Iphan em Minas Gerais, fizemos referência à aplicação do conceito criado, que se expressa num dos instrumentos de proteção ao patrimônio cultural. Ao abarcar a metodologia da história de conceitos, que ampara o quadro conceitual deste capítulo, buscamos aplicá-la à prática institucional do Iphan, demonstrando os processos e as disputas que levaram à criação do conceito, que neste caso se transformou numa categoria única de acautelamento do Instituto.

Sendo valoração uma categoria única, entende-se que ela possui e demanda particularidades. Como afirma Rabello, considerando que, no campo do patrimônio cultural, os instrumentos técnico-jurídicos visam estabelecer um "instrumento de preservação, sua finalidade, seu objeto e forma de usá-lo" (Rabello, 2015, p. 4), podemos inferir que o que o Iphan buscou ao forjar essa nova categoria de bem cultural pode não estar relacionado à ampliação da noção de patrimônio, mas à perspectiva de ter um marco legal para simplesmente criar procedimentos e parametrizar, ou até mesmo limitar, a possibilidade de crescimento de seu estoque patrimonial, que agora ganhava um novo caráter: a gestão do espólio, como já apresentamos no Capítulo 2, em especial ao abordar a atuação do Iphan-MG.

No que se refere à abordagem metodológica para o estudo, limitamo-nos ao contexto observado: a ação do Iphan necessária para o reconhecimento dos bens da RFFSA enquanto patrimônio cultural brasileiro, e como essa realidade delineou a estratégia de atuação da Instituição e reorganizou, em alguma medida, a sua prática. Esse contexto é o nosso momento único e irrepetível, que se inicia com a promulgação da Lei 11.483/2007 e se estende até

fevereiro de 2024, data da última atualização da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário publicado no site do Iphan.

A escolha metodológica de análise baseia-se, então, no que Barros (2022, p.36) chamou de "esquema visual representativo das principais funções desempenhadas pelos conceitos na produção de conhecimento", no qual ele apresenta as seis funções dos conceitos:

a) Comunicar;
b) Organizar;
c) Generalizar;
d) Comparar;
e) Problematizar e;
f) Aprofundar.

Nesse esquema, criado por Barros (2022), é retratada de maneira visual e de simples compreensão a teoria de Koselleck, e é a partir de todo esse ciclo que buscaremos empreender uma análise diacrônica e sincrônica do conceito, de maneira a verificar a transformação dos conceitos junto com a transformação social e política. Esse esquema de Barros será mais detalhadamente exposto nas seções seguintes deste capítulo.

Em resumo, o que será trabalhado metodologicamente para a análise conceitual tem como recorte temporal o período que se inicia com a promulgação da Lei 11.483/2007 e se estende até a promulgação da Portaria Iphan 17/2022, é se *é possível identificar em que medida o uso do conceito alterou a percepção do Iphan sobre esses bens, promovendo uma adequada leitura para seu reconhecimento enquanto patrimônio nacional necessário para a preservação da "memória ferroviária"*.

Para essa análise, as fontes dadas se referem à documentação produzida pelo Iphan ao longo dessa trajetória de atuação de proteção aos bens da extinta RFFSA, como os pareceres jurídicos, notas e pareceres técnicos sobre os pedidos de análise de atribuição de valor, manuais e relatórios, além das leis e portarias, já discutidos nos capítulos anteriores. O que buscamos realizar ao final deste capítulo é mostrar como se deu o processo de teorização, organização e construção de sentidos, a partir da criação e transformação do conceito, conforme o que se observa nas fontes consultadas (Koselleck, 1992).

Perpassando pelo esquema de Barros (2022, p. 36), será possível identificar as experiências do passado, que se referem à atuação e consolidação do Iphan na proteção dos bens culturais patrimonializados, até chegar à demanda para atuar especificamente com o espólio da Rede, e assim reconhecer o desenvolvimento semântico que baliza a atuação da

instituição frente ao cenário imposto e torna a palavra “valoração” uma categoria de ação e análise.

Na obra de Koselleck, História de Conceitos (2020), nos é apresentado, no prefácio de Arthur Alfaix Assis e Bernardo Ferreira, que

> Como formação linguística historicamente situada, Koselleck entende que um conceito social e político possui natureza singular e única, e dirige-se a um estado de coisas igualmente singular e único.
> [...] Uma formação conceitual registra e forma simultaneamente, no plano da linguagem, um determinado contexto de experiências, um determinado estado de coisas localizado num tempo e num espaço específicos. (2020, p. 11).

Partindo dessa observação, para abordar de forma teórica e prática a construção do conceito objeto deste estudo, é preciso compreender que um conceito é muito mais que uma expressão linguística, uma palavra, considerando que ele expressa em si muitos contextos e camadas temporais, refletindo uma experiência histórica forjada em um campo de tensões, mudanças, relações sociais, conflitos e soluções que se transformam na realidade da história.

Para Koselleck a história seria então apreendida a partir dos conceitos criados, alterados e articulados, pois

> Os conceitos não nos informam somente sobre significações passadas, mas encerram possibilidades estruturais [...]. Os conceitos englobam fatos, relações complexas e processos passados. Tornam-se categorias formais que podem ser postas como condições de possibilidade de história. (Koselleck, 1990, p. 140-141 *apud* Reis, 1994, p. 131).

Assim, abordar um recorte da trajetória de patrimonialização dos bens ferroviários pelo Iphan, investigando o caminho seguido de criação de uma categoria conceitual específica, é fazer um registro e uma investigação histórica da construção do estoque patrimonial que nos levará a compreender a materialidade atingida pela ideia conceitual que permanece conduzindo a prática institucional e a sua existência social.

Incialmente é necessário reenfatizar que os conceitos, apesar de conterem palavras são muito mais do que palavras em seu sentido usual. Mas o que queremos dizer com essa, contraposição entre palavra e conceito? Um conceito deve ser diferenciado de uma palavra, pois ele está relacionado a associações, é fruto de uma teorização que remete à experiência histórica e se reveste de uma nova totalidade. Obviamente os conceitos são formados por palavras, mas estas só se tornariam conceitos quando se tornam passíveis de generalização, ou seja, a partir do momento em que passam a dar conta de uma totalidade das experiências de transformação social e política. E, para além da necessidade de teorização, o conceito precisa

ter um conteúdo reflexivo. Assim, uma palavra ao se tornar um conceito "se desloca para outro universo de observações" (Barros, 2022, p. 27).

Dessa forma, temos que a "valoração" enquanto categoria de acautelamento é o instrumento jurídico de proteção aos bens que ainda eram parte do espólio da RFFSA no momento de sua liquidação e que se tornaram objeto da nova demanda legal. O conceito, por sua vez, é o entendimento aplicável aos bens, a forma como o processo de patrimonialização é afetado pela criação do novo instrumento, pelo novo contexto e pelo entendimento técnico que se faz necessário para a compreensão desse conjunto de bens a serem analisados, reorganizando a prática do Iphan de atribuição e reconhecimento de valor.

Para melhor explicar a diferença, podemos entender que as palavras nos remetem a uma associação (um entendimento), mas os conceitos precisam remeter a condições de longo prazo, pois se referem às estruturas, suas mudanças e nuances ao longo do tempo. A investigação sobre os conceitos permite perceber como a realidade pode ser mudada por seu uso ou, paralelamente, como a realidade também vai determinar a conceitualização (Koselleck, 2020, p. 30;35).

Assim, a principal diferença entre "palavra" e "conceito" reside no aspecto de que palavras não precisariam de explicações para serem compreendidas, ou para compreender aquilo a que se referem. O conceito seria, então, uma sistematização dentro de um campo de conhecimento, sendo necessário um certo nível de teorização e dependente de reflexão (Barros, 2022).

Portanto, a palavra valoração poderia ser somente um substantivo que informa o ato de dar valor, em qualquer sentido que seja a algo, por exemplo, monetário. Porém quando trazemos o substantivo para o campo do patrimônio cultural no Brasil, precisamos entender o contexto de atuação das agências, no qual a ação de atribuir valor e tornar um bem "valorado" (aqui em sentido amplo, que poderia ser dado também pelo uso da palavra "valorização") informa uma ação e desdobramentos para ações que visem a permanência de um bem material com um fim de preservação para gerações futuras e de enaltecimento de um passado por sua singularidade e importância.

É nessa realidade histórica, paralela à criação e ao uso dos conceitos, que verificamos a sincronia do conceito, que ocorre no contexto de uma determinada realidade histórica na qual ele foi criado e usado, ou seja, não é a realidade que é sincrônica, mas a análise sobre o conceito que permite identificar os seus diferentes usos num mesmo momento.

No caso aqui analisado, as fontes indicam que "Valoração" tenha adquirido um uso dentro do Iphan, no que se refere a uma maneira de patrimonializar um bem, ou conjunto de bens, ou seja, numa categoria de trabalho, somente a partir da ação junto ao espólio da Rede.

Outro elemento temporal que o Koselleck nos apresenta é a diacronia do conceito, que se refere à verificação do seu uso antes, durante e depois do momento de em que o conceito passa a ser utilizado e se consolida. É exatamente essa força diacrônica que buscamos mensurar nas fontes desta pesquisa, haja vista que é a partir da conceitualização que podemos ver como pode ter sido, em algum grau, reorganizada a prática do Iphan de atribuição de valor cultural.

Partindo do princípio de que a conceitualização ocorre dentro de um contexto específico que lhe dá sentido enquanto expressão, ou seja, tem um "caráter único e particular que configura o movimento concreto em que o conceito é formulado e articulado." (Koselleck, 1992, p. 140), o que se torna necessário investigarmos é como a "semântica indica ou favorece um caminho determinado para organizar e orientar experiências e pensamentos" (Koselleck, 2020 p. 101). Nesse sentido, ao estudar a trajetória do conceito que nos interessa, seria possível verificar em que medida a criação e a consolidação dada pelo uso do termo "valorar" (ou "valoração") orienta de fato a experiência do corpo técnico do Iphan na produção dos pareceres técnicos e na sua ratificação pelas instâncias superiores, considerando ser a partir dessa ação que um bem material imóvel, bens móveis, acessórios e elementos integrados ou conjunto deles podem se tornar protegidos enquanto patrimônio cultural ou não.

Ou seja, se para a inscrição de bens em um dos Livros do Tombo, há a necessidade de reconhecimento de determinados valores e sentidos, dada por uma caracterização precisa do "objeto sobre o qual recairá a proteção, tanto em relação à argumentação (motivação) quanto aos limites até onde recaem as limitações impostas pelo tombamento e onde o Iphan exercerá suas atribuições" (Iphan, 2011, p. 11)[41], o mesmo procedimento e diretrizes talvez não precisem ser, ou não tenham sido, seguidos para outros contextos, ainda que se trate da mesma instituição e o mesmo fim: a preservação de uma materialidade que deve representar um passado ou um grupo e se tornar presente no futuro. Expliquemos, no caso da Valoração, empreendida até a revisão da Portaria, não se observava a descrição de atributos e valores percebidos, ainda que essa fosse uma prática necessária para o acautelamento via outros instrumentos.

[41] A necessidade de uma caracterização objetiva e explícita dos objetos e do seu entorno foi regulamentada juridicamente somente em 1986 com a publicação da Portaria 11 de 11 de setembro de 1986, que estabeleceu os procedimentos para a instrução dos processos de tombamento no Iphan. Disponível em http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Portaria_n_11_de_11_de_setembro_de_1986.pdf.

Lembremos que a busca por analisar determinados elementos com vistas a dotá-los de significado e valor de patrimonialização se dá na medida em que os técnicos e os conselhos, atuando como agentes do discurso autorizado do patrimônio, revelariam uma visão maior sobre o que é entendido como elementos que identificam e retratam os bens como patrimônio cultural da sociedade brasileira, numa expressão dos atos de poder do Estado dentro daquele determinado contexto sociopolítico, que também precisa levar em consideração os paradigmas conceituais e históricos em voga.

Sobre essa "visão maior", como no caso dos fundadores da "Academia Sphan[42]", que buscavam em certos bens a expressão dos valores da nação, verdadeiramente exemplificativos de nosso povo, conforme suas percepções e motivações, podemos dizer que atualmente os agentes do patrimônio ainda operam sob essa lógica, mesmo que apoiados em múltiplos saberes, diferentes contextos e grupos demandantes, pois ainda vemos que esses agentes são os que julgam o que se reconhecerá, sobre quais aspectos, atributos e valores, como nos colocou Márcia Sant'Anna: "o SPHAN já havia se tornado o "dono" do discurso técnico sobre o patrimônio" (Sant´Anna, 2015, p. 151).

As formações socais e a conceitualização andam conjuntamente, se retroalimentam. Os conceitos são forjados a partir de disputas e conflitos, pela necessidade de vencê-los. Assim, a linguagem vai sendo modificada para dar conta de uma realidade que se impõe, portanto é necessário entender o contexto para que seja possível perceber como a realidade pode ser alterada pelo uso de um conceito.

No "Campo dos Conceitos", conforme nos apresenta Koselleck, o que teremos é sempre, de alguma maneira, uma repetição, pois

> Aquilo que ocorre pode ser singular e novo, mas este nunca pode ser tão novo a ponto de não ter sido viabilizado por condições sociais preestabelecidas no longo prazo. É possível cunhar um novo conceito capaz de verbalizar experiências ou expectativas inéditas, mas este nunca pode ser tão novo a ponto de não residir virtualmente na linguagem previamente dada e de não extrair seu sentido do contexto linguístico herdado. (Koselleck, 2020, p. 28).

Ou seja, todas as mudanças e estruturas são sempre introduzidas ou transformadas a partir de experiências que se acumulam e são operadas dentro de determinados contextos, sendo

---

[42] Termo cunhado por Mariza Veloso, em sua obra (1992) sobre a trajetória do SPHAN, na qual a autora mostra como a instituição buscou alicerçar sua atuação de identificação e proteção do patrimônio nacional também à prática de produção técnica e intelectual que não só permitiriam a sua consolidação como instituição modelo, mas também proveria as informações e instruções para outras atividades consequentes da proteção, como a preservação e conservação dos monumentos. A obra já foi citada no Capítulo 1, se trata do livro (2017) baseado na tese de doutorado da autora, "O tecido do Tempo: o patrimônio cultural no Brasil e a Academia Sphan a relação entre o modernismo e o barroco".

reflexos da sociedade e de agentes a que se referem e os operam. Temos então como elemento quase que central e necessário para o deslocamento do conteúdo (formação do conceito) a repetição, pois é a partir dela que podemos observar o que acaba por permanecer o mesmo e o que se altera frente a um novo cenário. Assim, comparando o que permanece igual e o que muda nos é possível identificar o que é singular e vai adquirindo novo significado, vai se tornando fruto do novo contexto e das novas visões que recaem sobre determina estrutura observada.

No caso do campo de análise do patrimônio cultural brasileiro, podemos observar como se institui a prática da proteção do patrimônio, as novas abordagens que se mostraram necessárias, à medida que, na continuidade da atuação da agência (o Iphan), se percebia que era devido ampliar o escopo de trabalho para novas tipologias de bens passíveis de reconhecimento e acautelamento, tendo como pressupostos a experiência já conhecida e em que aspectos ela precisava ser alterada para dar conta de um novo cenário/contexto histórico de atuação.

Melhor exemplificando, com a reflexão crescente sobre o patrimônio cultural, o que se tinha reconhecido até certo ponto deixaria de ser suficiente para retratar a nação brasileira? A prática de tombamento, exitosa e inalterada desde a criação do DL 25/37[43], poderia ser aplicada a outras circunstâncias? O Iphan repetiu em certa medida a sua experiência para o reconhecimento e salvaguarda do que foi chamado de "patrimônio imaterial" ao criar quatro livros de registros, que reconhecem valores diferentes, assim como feito para os bens materiais inscritos nos livros do tombo, numa mesma medida que sentidos diferentes foram empregados, tal como o que enseja registar o bem imaterial e o que enseja tombar um bem material, juridicamente falando.

O que vemos então é que o Registro do Patrimônio Imaterial repetiu uma linguagem já conhecida, a inscrição de uma referência cultural num livro específico conforme os atributos destacados. Porém, sendo esta experiência inédita, ela trouxe consigo diferenciações. No caso do patrimônio imaterial se faz necessária a anuência e interesse dos sujeitos, ou seja, os detentores dos bens e das manifestações culturais para a instrução do processo, que tem seus ritos e procedimentos próprios que consideram a especificidade desta referência. Outra diferença importante é que a própria norma do Iphan determina que o registro deve passar por

[43] Dizemos inalterada, pois mesmo que haja alguma mudança na visão e referencial teórico, ou contexto político, o Iphan ainda opera com o mesmo instrumento normativo desde 1937. Ainda que tenha estabelecido normas complementares, como a Portaria 11/86 que dispõe sobre a instauração do processo de tombamento, a norma geral permanece a mesma e inalterada desde então.

uma reavaliação[44] que visa à revalidação do título de Patrimônio Cultural do Brasil dado aos bens registrados.

Em conclusão, temos uma repetição do formato, porém uma diferenciação no conteúdo, contextos e conceitos aplicados, ou como nos colocou Koselleck: é possível cunhar um novo conceito capaz de verbalizar experiências ou expectativas inéditas, mas este nunca pode ser tão novo a ponto de não residir virtualmente na linguagem previamente dada e de não extrair seu sentido do contexto linguístico herdado (Koselleck, 2020, p. 28).

Ao levarmos em consideração essa repetição é possível realizar uma comparação que permita estudar e agrupar os processos. Tendo como comparação os processos de patrimonialização realizados pelo Iphan para o patrimônio material e seus bens móveis associados (ou integrados), qual seja, o Tombamento e a Valoração.

No caso do Tombamento, como abordado no Capítulo 1, sua trajetória se inicia na busca de formar uma seleção de bens que pudessem ser elementos agregadores da "nação brasileira", num processo que se iniciou em trabalhos de campo e inventários que buscavam levantar informações mínimas necessárias para o conhecimento e identificação de bens que i) pudessem se tornar patrimônio nacional e ii) servissem de fontes para o trabalho futuro de restauração e conservação dos bens, como pode ser visto, por exemplo, no documento "Plano de Trabalho para a Divisão de Estudos e Tombamento da DPHAN", de autoria de Lúcio Costa.

Trata-se de um documento de 1949, no qual o arquiteto especialista do campo buscava orientar os trabalhos em geral da equipe nas diversas áreas de atuação do Iphan. O plano tinha como cerne abarcar a necessidade de organização do material histórico descritivo, de maneira que tornasse possível classificar o "acêrvo histórico-monumental de interesse artístico", levantando as informações de "natureza técnico-artística" compostas por inventários, plantas e outras informações descritas a partir da observação *in loco*. Seguida dessa informação técnica, deveria ser então apresentada a informação histórica, um resumo da compilação de dados da construção dos bens, com o intuito de identificar questões tidas como elementares para a sua compreensão: "quando", "como" e "quem" construiu (Costa, 1949).

Nesse mesmo documento, ao passo que era indicada a necessidade desses estudos mínimos para orientar o trabalho de identificação e preservação, o arquiteto também deixava

---

[44] Conforme a Resolução 15/2019: Art. 2º Para efeito desta Resolução, entende-se por Reavaliação do bem cultural registrado os procedimentos voltados tanto para a identificação das transformações pelas quais o bem passou após o seu Registro quanto para o diagnóstico de seus processos de produção, reprodução e transmissão no contexto social, tendo em vista sua continuidade como referência cultural para seus detentores. Disponível em: https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-n-5-de-12-de-julho-de-2019-196323758. Acesso em 14 set. 2024.

claro que, sem a composição de um corpo técnico que abrangesse as mais diferentes especializações que o campo demandava, não seria possível a devida proteção do patrimônio. Para um leitor não situado no campo, poderia ser curioso verificar como o arquiteto sugeria que, para o trabalho de inventário,

> [...] não é necessário nem mesmo talvez aconselhável o recurso exclusivo a historiadores de profissão, uma vez que a curiosidade do ofício os conduz insensivelmente a pesquisas laterais demoradas e absorventes com prejuízo dos informes simples e precisos que interessam à repartição. (Costa, 1949, p. 5).

Mas há que se observar o contexto em que o plano foi elaborado. O que se via era uma necessidade de atuação rápida, portanto, com informações que, ainda que imprecisas e insuficientes, não levassem um tempo não disponível para serem levantadas. Ainda que o quadro técnico do Iphan dispusesse de intelectuais de distintas áreas – o próprio "fundador", o Dr. Rodrigo, era advogado e jornalista, o escritor mineiro Carlos Drummond foi o responsável pela organização do acervo arquivístico, fotográfico e documental, o escritor Mario de Andrade fora o responsável pelo anteprojeto do serviço de proteção do patrimônio – o Iphan foi e ainda segue sendo, uma "casa de arquitetos".

É o que podemos constatar em um dos livros cânones sobre a história da formação e consolidação do serviço de patrimônio, de Márcia Chuva, que foi nomeado como "Os Arquitetos da Memória: Sociogênese das Práticas de Preservação do Patrimônio Cultural do Brasil 1930 a 1940",

> [...] com o ingresso maciço de arquitetos para os quadros do Sphan, concentrados na sua Seção Técnica, e também na direção das suas representações regionais, chegando-se ao final da década de 1940 com uma definição bastante clara a esse respeito.
> A afirmação do Sphan, nas décadas de 1930 e 1940, constituiu mercado de trabalho privilegiado para a profissão que se autonomizava, conforme preconizava o próprio Lucio Costa [...].
> Os anos iniciais de consolidação do Sphan foram também fundamentais para o reconhecimento ou mesmo para a naturalização da ideia de que seriam os arquitetos os profissionais mais "adequados" ao trabalho de seleção de bens para tombamento (Chuva, 2009, p. 195-196; 205).

Ao longo dos anos, considerando os contextos históricos do país, como a Constituição de 1988, com o seu inovador art. 216, bem como as novas teorias da história, novos olhares e conhecimentos que passaram a ser demandados e aplicados na atuação do órgão do Patrimônio para o reconhecimento das referências e bens culturais, novos profissionais foram incorporados ao serviço, como cientistas sociais, arqueólogos e antropólogos. Porém, partindo de uma observação *in situ*, ainda é possível verificar o peso dos arquitetos na Casa.

Voltando ao caso da atuação junto ao espólio da Rede, observa-se a repetição de um caminho já conhecido. Se Lúcio Costa em 1949 ainda indicava a necessidade de inventários de conhecimento prévios, o mesmo caminho foi tomado para se iniciar a execução da atribuição legal.

A partir de 2008, a Superintendência do Iphan em MG, em consonância com as diretrizes da Sede, deu início ao procedimento de levantamento de informações sobre os bens da extinta RFFSA, a partir da realização de um inventário, executado entre os anos de 2009 e 2010, que seria composto por duas grandes atividades: i) trabalho de campo que deveria percorrer seções de linhas selecionadas identificando estruturas e imóveis apresentados num modelo de ficha que continha a descrição básica, fotos e croqui esquemático; e ii) um histórico do município e da ferrovia naquele lugar.

Neste caso, as equipes eram compostas, como pode ser visto nas fichas, por arquitetos e historiadores, profissionais e estudantes. Ainda não representava uma grande ruptura com a prática de serviço que, de alguma maneira, privilegiava os arquitetos, mas em alguma medida, visava somar outros profissionais técnicos no serviço especializado.

Assim, ao comparamos a prática proposta ainda nos anos iniciais do Serviço do Patrimônio com a que foi empreendida para o início da apropriação e aproximação com o legado da RFFSA, vê-se como ocorre uma repetição de práticas que permitem a construção de conceitos generalizadores. De um lado, os bens que comporiam o acervo histórico-monumental de interesse artístico e, portanto, integrantes do conceito de ‘tombamento”, por outro lado, os bens da RFFSA que, por seu valor histórico, artístico e cultural, seriam compreendidos pelo conceito da “valoração”, ambos se torando uma “unidade de comunicação” “capaz de contribuir para a organização inteligível da realidade examinada” (Barros, 2022, p. 38). No caso da valoração, seria possível comunicar como se comporia a memória ferroviária a ser preservada e representada por elementos escolhidos por serem capazes, em seu conjunto, de servirem de fonte documental da história do país, da ocupação do território e das mudanças então ocasionadas por essa expansão de fronteiras.

É nesse sentido que a prática passada orienta a nova. Apoiando-se no que está consolidado nas práticas cotidianas, podemos passar a dar um novo significado a ações conhecidas dentro de um novo contexto em que mudanças são necessárias. Não á nada puramente novo, mas também não é a pura repetição do passado, como foi dito por Koselleck.

Após indicar que a repetição é condição necessária, Koselleck nos traz que os conceitos “visam condições de longo prazo, de efeito diacrônico” (2020, p. 30). Portanto, ainda que seja

necessário algum grau de repetição, o que se observará é que a situação única que criou o contexto e a necessidade de conceitualização também serão responsáveis por ocasionar um desencadeamento e alteração na estrutura ao longo do tempo. Ou seja, é necessário identificar qual é a estrutura que determina a pré-condição e as transformações trazidas, ou seja, as camadas do tempo contidas nos conceitos.

Por isso a realidade se entrelaça com a repetição, em especial se tratando de conceitualizações ocorridas dentro da "história constitucional", como Koselleck nomeou a repetição de padrões dentro de uma instituição estatal. As experiências, como as dadas pelo emprego do instrumento do tombamento e por todas as ações necessárias para a identificação, valoração e proteção de um bem enquanto "monumento nacional", se deram dentro da realidade de atuação do Iphan. Nesse sentido, os contextos políticos e sociais de determinadas épocas, o corpo técnico disponível, o entendimento sobre cultura sempre em ampliação, para citar alguns exemplos de aspectos da realidade, não só determinaram a maneira como seriam conceitualizadas e operadas as categorias legais de proteção, mas também foram impactados pelo que as categorias conceituais determinavam como componentes necessários para a ação do Iphan.

Portanto, analisando as fontes de maneira a investigar e interpretar o conteúdo dos sentidos em duas direções – a análise diacrônica que indica a mudança do sentido ao longo do tempo, o uso do conceito antes, durante e depois de determinado momento do acontecimento e a análise sincrônica que nos informa os diferentes usos em um mesmo momento – visamos tornar possível entender as transformações do conceito junto à transformação social e política.

Assim, se cruzam a expectativa de futuro e a experiência passada, o que leva a compreender as diversas camadas temporais que devem ser investigadas a partir das fontes institucionais e que vão revelar as novas abordagens. Essa estrutura e as transformações seriam então a realidade. A realidade que demanda o uso de um conceito, conforme os eventos vão se desdobrando, e a realidade alcançada pela conceitualidade: "desse modo, ora a conceitualidade da realidade toma a dianteira, ora a realidade da conceitualidade" (Koselleck, 2020, p. 74).

Aqui retomamos o esquema visual proposto por Barros (2022, p. 36):

Figura 14 - Esquema visual das funções desempenhadas pelos conceitos



Fonte: adaptado de Barros, 2022, p. 36

Apoiado na teoria de Koselleck, Barros apresenta de maneira sintética quais seriam as funções que os conceitos desempenham ao serem operacionalizados dentro de um campo de conhecimento

> Embora o conceito possa se valer de uma palavra comum, empregada na vida cotidiana para fins corriqueiros e cotidianos, é preciso compreender que há uma diferença muito grande entre o conceito e as palavras comuns, empregadas sem pretensões científicas ou filosóficas. Os conceitos que circulam nos diversos campos de saber sempre implicam discussões entre seus praticantes, comportando escolhas derivadas de demandas específicas. Eles movimentam ou possibilitam perspectivas teóricas, [...].
> A palavra comum em um certo contexto, pode se converter em um conceito importante ao ser deslocada para outo universo de observações. (Barros, 2022, p. 26-27).

Portanto, ao se empregar conceitos que fazem sentido em um campo específico de discussão, ocorre a comunicação de uma teoria ou de um entendimento específico. Em nosso caso, perante a abordagem das categorias de acautelamento de bens materiais em uso pelo Iphan, aqueles que operam o campo e detêm os conhecimentos para tal, entendem o que se

comunica, quando se deparam com os termos: Cadastro, Tombamento, Valoração. São os instrumentos de reconhecimento, sendo que cada qual enseja uma tipologia de bens materiais e um procedimento:

> Seção II - Do Reconhecimento
> Art. 19. O objetivo do Reconhecimento é explicitar os valores e a significação cultural atribuídos aos bens materiais.
> Art. 20. O tombamento é instrumento de Reconhecimento aplicável a quaisquer bens culturais de natureza material, móveis e imóveis.
> Art. 21. São instrumentos de Reconhecimento para categorias específicas de bens culturais materiais:
> I. O Cadastro, a ser aplicado aos bens arqueológicos;
> II. A Valoração, a ser atribuída aos bens ferroviários da extinta Rede Ferroviária Federal S.A.; [...] (Portaria 375/2018 - Institui a Política de Patrimônio Cultural Material do Iphan e dá outras providências) (grifos nossos).

Assim, os agentes do campo acabam falando a mesma linguagem, pois todos compreendem a associação de sentidos operada pelo conceito citado. Nesse sentido, a função de organizar está intrinsecamente ligada à função de comunicar, haja vista que, compreendendo o que se comunica naquele campo teórico, se torna possível estabelecer a unidade de conhecimento organizada por uma realidade específica.

Barros indica que as duas funções seguintes, generalizar e comparar, também estão interligadas entre si, assim como as duas primeiras. Generalizar é a função que permite verificar, ou agrupar, aquilo que pode ser incialmente entendido como parecido, portanto, permite a comparação. A generalização se dá pelo entendimento amplo do que comporia as referências culturais patrimonializadas ou passíveis de patrimonialização. Ao compararmos as diferentes referências, podemos agrupá-las em novos grupos menores que vão permitir o desdobramento do trabalho que cada qual necessita, tais como instrumentos metodológicos para identificação e seleção. Em nosso exemplo, de maneira geral temos o patrimônio cultural: os bens cadastrados, tombados ou valorados.

Chegamos às duas últimas funções que também andariam lado a lado, conforme os argumentos de Barros. Problematizar está ligado à qualidade intrínseca dos conceitos, que ao serem formulados em resposta a problemas e tensões, também permitem "pensar problemas: eles conformam caminhos, pontos de junção e pontos através dos quais os pensamentos fluem em novas direções" (Barros, 2022, p. 39). Assim, problematizar toma como caminho óbvio aprofundar, pois essa última função implica em apoiar-se nas fontes e documentos e ir além deles, do que apresentam objetivamente no papel para passar à interpretação e análise dos desdobramentos e ocorrências no mundo real, ou seja, às respostas ocorridas a partir dos conflitos que tudo iniciaram.

Como nos coloca Koselleck (1992, p. 138) “a palavra pode permanecer a mesma [...], no entanto o conteúdo por ela designado altera-se substancialmente”, nessa senda, qual o sentido dessa premissa, em seu momento único? O que enseja a Valoração? Qual é o aprofundamento conceitual necessário para operacionalizar a categoria?

3.1.1 A construção conceitual da “valoração” no Iphan: o debate técnico-jurídico

> *“...não se trata mais de se reconhecer valores objetivos e universais incorporados nos bens culturais, mas, reversamente, perceber como esses valores são sempre* ***construções sociais****.” (Castriota, 2022, p. 29) (grifos do original).*

“De valor”, essa sempre foi a premissa básica que norteou a seleção e classificação intencional de bens como monumentos, o que enseja a aplicação das políticas de preservação e as teorias de preservação e conservação mais adequadas conforme o caso e o contexto. Trata-se da aplicação de um juízo de valor pelas pessoas competentes a tal, técnica e juridicamente. Ou como nos apresenta Leonardo Castriota

> [...] percebe-se que a avaliação do monumento sempre se dá no presente, a partir de critérios que não são formulados *a priori*, sendo o valor artístico, sempre um valor de contemporaneidade. [...] Assim uma avaliação do patrimônio que acontece num determinado tempo, em determinadas circunstâncias sempre será relativizada, embora não arbitrária ou não vinculativa: a sua vinculação é dada, [...], por uma determinada sociedade num determinado tempo. (Castriota, 2022, p. 257) (grifos do original).

Como fica claro, o termo “de valor” sempre foi empregado como maneira de deixar evidente a justificativa para a preservação de determinados bens identificados como monumentos, por exemplo. Tanto que foi este mesmo termo empregado pelo legislador quando classificou os diferentes tipos de espólio da RFFSA: os bens operacionais; os não operacionais; do fundo de contingência; os da reserva técnica; e os de valor histórico, artístico e cultural. Sendo essa distinção das tipologias classificadoras dos bens, o que definiria para qual agente recairia as devidas atribuições.

Portanto, já sendo um termo amplamente utilizado e compreendido no campo, o que justificava a sua escolha para nomear uma nova categoria de acautelamento e que por si só já se mostrava um desafio para o Iphan, agora demandaria um novo conflito a ser resolvido: o que implica a valoração? Como fazer o termo ser compreendido e gerar um amplo entendimento?

Para tal, vamos retroceder um pouco para antes da formalização do termo enquanto categoria de acautelamento do Iphan, ou seja, com a publicação da Portaria 407/2010. Isso se faz necessário, na medida em que entendemos como importante apresentar termos e noções

abordadas dentro deste cenário de aproximação do Iphan com o mundo dos bens ferroviários no início desta atuação.

Nesse intuito, apresentamos a construção da Portaria 407/2010, documentada no processo administrativo de nº 01450.014336.2009-61. O processo já se inicia com o encaminhamento da "minuta de portaria valoração e procedimentos - patrimônio ferroviário" para análise jurídica. Nesse primeiro momento, já se verifica a necessidade da escolha do vocabulário conceitual a ser empregado, como vemos no trecho:

> Nos itens 7 e 8 o Parecer ressalta: i) a inexistência de um conceito jurídico acerca da Memória Ferroviária; ii) a necessidade de metodologia e melhores amparos legais para lidar com a enormidade de bens móveis e imóveis oriundos da extinta RFFSA - universo esse incomensurável por ora. Tais questões são abordadas pelo fato da Minuta de Portaria propor a criação de uma Lista de Bens do Patrimônio Cultural Ferroviário, onde seriam arrolados os bens declarados corno de valor artístico, histórico e cultural. O Parecer sugere a utilização do Inventário, por ser este "o suporte doutrinário capaz de caracterizar e dizer como se formaliza, executa e reconhece juridicamente a identificação dos bens em geral pertencentes à Memória Ferroviária". A questão dos inventários, seus objetivos e suas conseqüências vem sendo discutida há algum tempo e aproveito a oportunidade para colocar algumas questões que podem fomentar a discussão sobre o assunto. (Considerações acerca do *Parecer Jurídico n.º 033/2010 - PF/Iphan/MG – RB*, 2010. *In: Processo Iphan 01450.014336/2009-61*, p.16).

A seguir, o documento apresenta acepções para a palavra "inventário", indicando que, caso seja o termo selecionado para uso na futura portaria, em contraposição ao termo "lista" "como instrumento jurídico de proteção da Memória Ferroviária" (p. 17), pressuporia a necessidade de conceituação formal, técnica e jurídica, haja vista que existem diferentes tipos de inventários, que podem: a) ser de conhecimento, ou seja, que serviria ao levantamento de informações prévias amparado numa metodologia de pesquisa adequada ao tema/objeto, que se diferencia do b) inventário de acautelamento, instrumento não normatizado pelo Iphan, que ocasionaria em obrigações, haja vista que se equipara a uma categoria específica de proteção legal, com consequências específicas conforme o que determinaria o instrumento jurídico[45].

---

[45] Em 2016 o Iphan publicou a Portaria 160 de 11 de maio de 2016, que dispõe sobre os instrumentos de Inventários do Patrimônio Cultural no âmbito do Iphan. Nela fica claro que os inventários realizados pelo instituto têm caráter de produção de conhecimento: Art. 1° Caracterizar os objetivos e elementos necessários à produção de inventários como instrumentos voltados para à identificação, documentação, produção de conhecimento e informação sobre os bens culturais, com vistas subsidiar a tomada de decisão nos vários campos de ação institucional do Iphan § 1º Os inventários a serem produzidos em decorrência dessa portaria não se configuram, de per se, como instrumentos de proteção, mas integram iniciativas voltadas à produção de conhecimento que podem ou não redundar em medidas de proteção. § 2º O inventário será considerado um instrumento de proteção e/ou acautelamento apenas quando expressamente definido em norma própria, que deverá estabelecer os efeitos sobre os bens inventariados. Portaria 160/2016 disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Portaria%20166%20completa.pdf. Acesso em 22 ago. 2024.

Logo, percebemos como a necessidade de se criar categorias e, consequentemente, conceitos decorre da maneira como a instituição precisa organizar como agirá na realização de suas incumbências legais, pois os conceitos amparam e definem as práticas. Ou melhor dizendo, os conceitos apoiam e transformam a realidade que demanda sua criação e são, igualmente, por ela alterados.

Para a atuação do Iphan, dentro de suas obrigações legais, a escolha dos termos, vocábulos e conceitos impacta diretamente nos desdobramentos e nas ações a serem postas em prática. Inicialmente, observamos na construção da portaria 407/2010, que o uso da palavra "valoração" estava ligado à ação de se identificar valores e atributos que pudessem servir de motivação para destacar (selecionar) certos bens em detrimentos de outros para serem revestidos de proteção com vistas a sua proteção material.

Nesse sentido, o Procurador Federal Robson Bolognani, ao apresentar sua análise da minuta de portaria apresenta em seu Parecer Jurídico nº. 033/2010 a necessidade daquele momento: construir um conceito jurídico que permitiria alcançar os objetivos necessários, de maneira a se determinar a metodologia de trabalho da "nova figura jurídica em princípio denominado Memória Ferroviária mas que estudiosos têm preferido chamar de patrimônio ferroviário, *ora em construção e sem conceito*, conformação e efetividades definidas" (Processo 01450.014336/2009-61, 2010, p. 38) (grifos nossos).

Aqui fica claro como o conceito e o instrumento legal se misturam, à medida em que se justificam e retroalimentam. Inicialmente veio o termo "memória ferroviária" que precisava de instrumento legal que balizasse a atuação, ao passo que a norma legal necessita se ancorar num conceito para ser construída de maneira eficaz.

Nesse momento, fica clara a forma como a formação de um conceito determina toda uma estrutura, ele é capaz de promover uma compreensão de determinado objeto e realidade, ou seja, organiza e torna possível comunicar no campo o que se opera. Neste caso, a conceituação técnica-jurídica, ao ser determinada, torna possível a efetividade da atribuição legal, pois permitirá os processos da patrimonialização: identificar, selecionar, inscrever num registro, fiscalizar e salvaguardar

Portanto, desde o início as construções conceituais que delineariam o trabalho do Iphan e a apreensão do novo gênero pelos seus profissionais partiam da necessidade de se apoiar no conceito forjado pelo legislador: "memória ferroviária", que até então não era dotado de maior significância e uso na instituição que o recebeu. A portaria não se debruçou sobre esse conceito,

já buscando dar conta do desdobramento por ele ocasionado, como fora colocado pelo Procurador no início de sua análise

> Versa o presente processo administrativo sobre a intenção de editar ato normativo da espécie "Portaria", fins de estabelecer procedimentos capazes de permitir a execução da aferição de critérios estabelecidos no art. 9º da Lei nº 11.483/07. **A forma prevista naquele dispositivo propicia a valoração dos bens móveis ou imóveis desde que advindos da RFFSA**, que em virtude de sua extinção [...] tenham qualquer tipo de *conexão com* a figura jurídica do *conceito lançado "***Memória Ferroviária***"* como um gênero. Este termo é *empregado textualmente* no bojo da norma**, para caracterizar os elementos que constituem esta forma de preservação cultural, os quais serão selecionados para compor o que se denomina de "patrimônio ferroviário"**, cuja forma de seleção eleita pelo legislador irá açambarcar todo o conjunto de bens existentes no acervo da extinta RFFSA, desdes [*sic*] que sejam **detentores de atributos** "artístico, cultural e histórico. *Parecer Jurídico n.° 033/2010 - PF/Iphan/MG – RB*, 2010. *In Processo Iphan 01450.014336/2009-61*, p. 28-29) (grifos nossos).

Ainda na esteira da necessidade de se criar conceitos para operar a realidade, apresentamos também a pesquisa, desenvolvida no programa de mestrado do Iphan pelo aluno bolsista Lucas Prochnow (2014): O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação. Aqui, o pesquisador teve como elemento central investigar o conceito de "memória ferroviária", pois esse foi o primeiro novo elemento dado pelo art. 9º da Lei 11.483/2007: "§ **2º A preservação e a difusão da Memória Ferroviária** constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário" (grifos nossos).

A pesquisa ocasionou a participação do pesquisador na construção do Dicionário do Patrimônio Cultural do Iphan, com o verbete intitulado "Memória Ferroviária", o qual nos informa que

> Formulada dentro do parlamento brasileiro com a intervenção das associações de ferroviários, a categoria memória ferroviária foi aplicada por meio de política pública para agir na preservação do patrimônio ferroviário. Tal como consta na supracitada Lei, o legislador equivaleu a categoria memória ferroviária a patrimônio ferroviário, segundo as práticas históricas de atribuição de valor e proteção que formaram o campo de conhecimento da instituição.
> Em 2010 a Portaria Iphan nº 407 normatizou o processo para patrimonialização dos bens ferroviários e estabeleceu a sua preservação por meio da inscrição na denominada Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário. [...]
> Pode-se considerar o conceito ou categoria memória ferroviária como fiel à história monumental e tradicional, pois 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 generalização sobre o conceito de memória ferroviária objetificou uma política de preservação de grande envergadura, que pressupõe haver uma memória ferroviária em todos os lugares e que ela é facilmente associada a quaisquer valores (histórico, artístico, paisagístico, arquitetônico, belas artes, memória etc.).**
> **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 de sua proteção como patrimônio. (Prochnow, 2015). [Grifos nossos].

Importa informar que a elaboração do Dicionário Iphan de Patrimônio Cultural tinha como objetivo: "dotar o campo da preservação do patrimônio cultural de uma obra de referência dinâmica e crítica, que privilegie, a partir da experiência institucional, as práticas, discursos e conceitos fundamentais que caracterizam a história desse campo no Brasil" (Thompson, 2014).

Esse esforço do Iphan em organizar verbetes-referência já demonstra a importância do estabelecimento dos conceitos operados pelo campo de maneira organizada e inteligível para, não só aqueles que trabalham com a temática, mas de maneira que seja acessível e compreensível, para a sociedade, que é quem busca representação pelo reconhecimento dos diversos elementos que fazem referência à sua memória. Mas, mais do que uma organização de termos do campo do patrimônio, o próprio Dicionário tinha como elemento central de sua organização, a expectativa de promover discussões, sendo "uma obra permanente, que não se esgota em uma empreitada, mas que acompanha o pensar, as práticas da instituição e do campo do patrimônio cultural, mantendo-se constantemente atualizada" (Thompson, 2015).

Conclui-se que havia sido identificado um contexto em que se via a necessidade de explicitar os conceitos fundamentais operados pela agência, já reconhecendo que todos eles são expostos às alterações de uso e de sentidos, conforme a aplicação conceitual.

Retomando ao verbete, Prochnow, para situar a categoria "memória ferroviária", evoca outras noções ou termos necessários para a sua compreensão, tais como "patrimônio ferroviário", "valores", "monumental", termos operados no campo e que são, neste caso, apoiados no contexto que levou a sua criação: a formulação dada pelo Poder Legislativo, apoiada nas práticas do Iphan, de maneira a dar conta de um passivo de bens que poderia ser reclassificado após o seu uso determinado pela utilidade anterior e não mais observada.

Se no passado eram bens ferroviários organizados e reunidos enquanto ativos de uma empresa, criados e operados dentro de um sistema econômico e de transportes com sua lógica própria, com a extinção da Rede, demandariam nova organização e seleção a partir da nova visão. Ou como a Lei dividiu, em linhas gerais: os bens operacionais ou ainda em uso pela inventariança ao DNIT ou os bens que fossem categorizados de valor artístico, histórico e cultural ao Iphan, aqueles não operacionais e não dotados de valor pelo Iphan, passariam à administração da SPU.

Portanto, um novo olhar determinou, dentro de um novo contexto econômico, político e utilitário, a conceituação de um todo que era antes reunido sob uma só égide: bens da RFFSA. Fica claro então o papel central dado à conceitualização, sem ela, no caso das agências de

Estado, é impossível que sejam assumidas e operacionalizadas as suas obrigações legais, que podem se alterar na medida que novos cenários se desdobram.

Retornando ao processo administrativo que culminou na publicação da Portaria 407/2010, após ser elaborada uma segunda versão da minuta do texto, ele foi novamente submetido à análise jurídica. Mais uma vez aparece com clareza como ter um conceito bem delineado – ou seja, forjado, compreendido e utilizado –, seria importante para a atuação institucional:

> [...] **O legislador procurou** na forma de operação, na **atribuição de responsável pela guarda e na destinação** ser pragmático, **todavia** na determinação do que consistem estes critérios e a forma de apuração desta seleção para compor o acervo da Memória Ferroviária ao escolher fazê-lo mediante o emprego destes três vocábulos ["memória ferroviária, "patrimônio do setor ferroviário" e "artístico, cultural e histórico"]**, propiciou o surgimento de dúvidas, contraditoriedade de valores e extensão da interpretação almejada, visto que são palavras com sentidos amplos e conceitos bastante genéricos, assim incorreu numa imprecisão terminológica capaz de comprometer a eficácia, reconhecimento e aceitabilidade pela destinatária comunidade nacional**. (*Parecer Jurídico n.° 033/2010 - PF/Iphan/MG – RB, 2010. In Processo Iphan 01450.014336/2009-61, p. 29*) (grifos nossos).

Portanto, já nos é permitido concluir que o simples fato legislador, ao criar o termo "memória ferroviária" na Lei 11.438/2007, não foi suficiente para comunicar, organizar e generalizar (no sentido apresentado pela teoria de Koselleck, em que a generalização significa dar conta de uma totalidade das experiências de transformação social e política), ou seja: selecionar bens com valores e atributos para serem entendido como referência cultural, e, portanto, significativos para uma parcela da população brasileira. Daí a crescente necessidade de registrar, na formalidade possível, os desdobramentos conceituais para operacionalizar a atuação do Iphan, ou seja, criar e executar uma política de preservação cultural.

A Portaria 407/2010 já nos trouxe como usual o uso da palavra "valoração". A sua maior preocupação era estabelecer o conteúdo técnico-jurídico do novo instrumento de proteção, portanto, sem grandes explicações conceituais. Para tal, tentaremos retroceder um pouco mais para investigar o conceito e a sua utilização, haja vista que nosso marco temporal se inicia em 2007.

Ainda antes da edição da Portaria 407, de 21 de dezembro de 2010, já haviam se iniciado os procedimentos de valoração, haja vista que a Lei 11.483/07 é de 31/05/2007, e, anteriormente a ela, já tínhamos estabelecidas as competências dos agentes sucessórios pelo Decreto 6.018[46],

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

de 22/01/2007, por isso já encontramos processos que concluíam para a atribuição de valor e, portanto, para a preservação dos bens.

Nesse momento, o que se via era, à medida que a SPU[47], o órgão gestor do patrimônio da União, recebia em transferência os bens classificados como Não Operacionais (NOP), ou seja, aqueles que não eram necessários ao transporte ferroviário, encaminhava a documentação dos imóveis ao Iphan para que a instituição se pronunciasse quanto ao eventual interesse histórico do imóvel, e, a depender da resposta, trâmites distintos seriam adotados pela SPU para a destinação e gestão do imóvel.

Além das demandas ocasionadas pela SPU, existia um outro cenário pautado pela atuação expressiva do Ministério Público de Minas Gerais (MPMG) que, em muitos processos, solicitava uma atuação do Iphan, obrigando o Instituto a se pronunciar sobre uma análise dos imóveis, que, em muitos casos, já se encontravam em estado avançado de deterioração e, até mesmo, arruinamento. Portanto, mais uma vez a atuação do Iphan era exigida, sem que já houvesse sido realizada uma construção técnica e teórica do conceito que nortearia a construção do gênero maior: Patrimônio Cultural Ferroviário.

Na época, entre a promulgação da Lei em 2007 até a publicação da Portaria em 2010, o trabalho dos técnicos das Superintendências ocorria conforme as diretrizes dadas pela Presidência do Iphan:

> o DEPAM enviou às superintendências o Memorando 034/20079 que registra um importante conjunto de orientações de ordem administrativa e técnica. Dessas orientações, enviadas às unidades do Iphan em junho de 2007 [...].
> Quanto à competência para exercer o poder discricionário do instituto, o documento informa que "de acordo com instrução do Sr. Presidente do Iphan, **até a edição de ordem de serviço específica, todas as manifestações quanto ao valor cultural e ao interesse administrativo dos bens** a que se refere a Lei nº 11.483/07, deverão ser submetidas à Presidência do Iphan para as demais providências". A manifestação de interesse do Iphan foi feita "de ofício" até a publicação da Portaria 407/2010. (Cavalcanti Neto, 2017, p. 25) (grifos nossos).

Portanto já restava claro que naquele momento, em que a autarquia não poderia se furtar a atender a demanda legal, era necessário formular os conceitos fundamentais para que se fosse possível operar, legalmente e teoricamente, a especificidade da realidade, ou como coloca Koselleck, para este caso, o contexto imediato (2020, p. 96). O caminho tomado para tal foi o

---

[47] Cf. Processo Iphan 01514.002346/2007-08, volume 1 p. 82: "A SPU tem a atribuição de dar a destinação dos Imóveis Não Operacionais relacionados no presente Termo, que poderão ser alienados diretamente a Estados, a Municípios e a entidades públicas quando destinados a programas de reabilitação de áreas urbanas centrais, sistemas de circulação e transporte, revitalização de centros urbanos, ou encaminhá-los ao Fundo Contingente".

relatado acerca do processo de construção da Portaria, realizado no processo administrativo 01450.014336.2009-61.

3.2 O "PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO" E A "VALORAÇÃO": CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

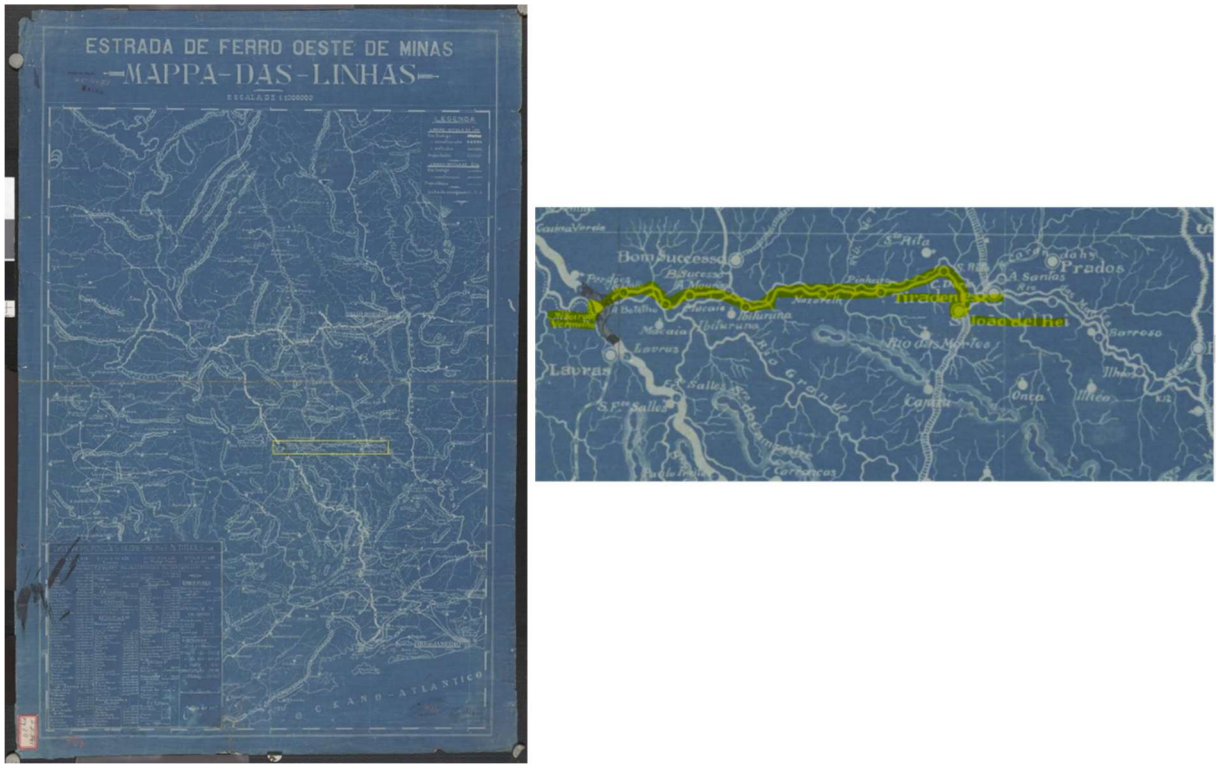
Até aqui foi observado que é a reconceituação da palavra "valoração", de ação/análise para categoria operacionalizada pelo Iphan, exatamente como nos aponta Koselleck, que preceitua que usos dos conceitos se modificam ao longo do tempo. Portanto, se incialmente "valoração" poderia ser um termo genérico e amplo, ao longo da necessidade de atuação e ajuste de procedimentos, para o Iphan se tornou um conceito que determina um instrumento específico de proteção e, que, portanto, demanda o conhecimento de toda uma estrutura.

Retomando Barros (2022), como já apresentado em seu esquema das principais funções dos conceitos, o comunicar se refere a forma como os especialistas do campo, em que incide determinado conceito, criam entre si uma linguagem para eles acessível; seria o seu repertório conceitual. O Iphan cunhou os termos operacionalizados no campo, à medida que as demandas surgiam e era necessário conceituar: Tombamento, Registro, Bens Móveis Integrados, para citarmos alguns. Como apresentado, a condição preexistente era a realização das atribuições legais do Iphan em identificar, reconhecer e salvaguardar o patrimônio cultural de relevância nacional.

Para tratar da pré-condição e do novo momento, observemos, através de mais um exemplo de atuação do Iphan, o caso da patrimonialização do Complexo Ferroviário de São João del-Rei (CFSJDR), agora pelo instrumento da Valoração.

O Complexo já era reconhecido pelo Iphan, sendo inscrito nos Livros Histórico e Belas Artes (1989), conforme o processo 1185-T-85. Ele foi objeto de dois processos de tombamento. O primeiro fora aberto a pedido da ABPF (Associação Brasileira de Preservação Ferroviária) que visava proteger um extenso trecho da linha, desde São João del-Rei até Ribeirão Vermelho, localidade onde também foi construído um grande complexo pela ferrovia, à época EFOM (Estrada de Ferro Oeste de Minas), num ponto de entroncamento com outro modal: a navegação à vapor no Rio Grande.

Figura 15 - Mapa geral da EFOM em 1917 e recorte do trecho de São João del-Rei a Ribeirão Vermelho



Fonte: arquivo nacional

Esse processo visava proteger o bem, aqui compreendido como toda a seção da linha envolvida no pedido, com o intuito de preservar uma estrada de caráter singular da perda que poderia ocorrer diante de seu processo de desativação e erradicação, contudo este processo foi arquivado após o indeferimento, ainda que somente em 1997.

Sobre este processo, verifica-se a forma como o pedido levava em conta a articulação da rede ferroviária, haja vista que ele abrangia uma área mais extensa da linha singular em bitola estreita, partindo do ponto que pode ser entendido como central, ou seja, o Complexo Ferroviário de São João del- Rei (CFSJDR), que é composto pela gare, oficinas, rotunda, carpintaria e galpões – a partir de onde seguia até se ligar a outro ponto do ramal que também possuía elementos notáveis em Ribeirão Vermelho, como a rotunda e o pontilhão sob o Rio Grande, além de ser o entroncamento com a navegação a vapor realizado pela mesma companhia da estrada de ferro, por muitos anos a EFOM (Estrada de Ferro Oeste de Minas).

Considerando esses aspectos e elementos do sistema é possível argumentar que se trata de um trecho da rede que poderia ser classificado como de notável importância já que

> As oficinas ferroviárias desempenharam importante papel em tudo o que concerne às ferrovias, tendo dado suporte à operação e expansão da malha ferroviária. No estado de São Paulo, até as últimas décadas do século XIX, as oficinas foram um dos poucos

> locais onde se desenvolveram atividades industriais, com trabalhos de "fundição, manutenção e produção de equipamentos pesados" (Oliveira, 2012, p. 201 *apud* Silva; Oliveira, 2019, p. 3).

O que se verifica aqui é a percepção da organização preservacionista, a ABPF, para quem manter uma leitura adequada do bem era necessário para preservar mais do que somente alguns elementos arquitetônicos, haja vista que a ferrovia só pode ser de fato entendida quando seus elementos estão todos integrados; ou seja, para uma leitura adequada, não basta proteger uma estação notável, são necessários os seus itens acessórios e a linha, que é o grande item articulador de todos os bens.

O segundo processo, que culminou em seu tombamento, contudo numa escala bem menor do que fora solicitado pela ABPF, abrangeu os imóveis do Complexo em São João del Rei, 12 km do trecho de linha da bitola de 0,76 cm - única ainda existente e em operação no país- até a Estação Ferroviária de Tiradentes e parte do acervo móvel e material rodante, citado expressamente em um arrolamento de bens listado no processo. O processo foi aberto a partir da solicitação do PRESERVE, programa desenvolvido pela própria RFFSA como forma de preservação do acervo e da história da Rede. A partir do programa foram recolhidos acervos diversos para as localidades selecionadas para funcionarem como espécie de museu, sendo no CFSJDR montado o primeiro museu da iniciativa com o recolhimento de acervo documental, mobiliário e maquinário (Rufinoni, 2014, p. 436), representativo de toda uma área de influência da EFOM.

Neste caso, já existia uma espécie de museu estruturado, com ações preservacionistas iniciadas pela própria Rede, considerando a excepcionalidade do Complexo e seu acervo reunido (diz-se que possui ainda o maior conjunto de locomotivas Baldwin fora dos Estados Unidos). Naquele momento, o próprio corpo técnico do Iphan tinha dificuldades em avaliar o conjunto com vistas ao tombamento, como podemos ver no documento elaborado pela arquiteta do Iphan, Célia Perdigão Gelio, em 1986:

> Estudos de temas relativos a arquitetura ferroviária no Brasil, são ainda muito escassos. Aliando-se a essa dificuldade inicial, temos em mãos o primeiro pedido de tombamento de arquitetura ferroviária em nosso país, o que impossibilita uma análise comparativa de maior abrangência, entre vários exemplares desse programa arquitetônico. Mesmo na Rede Ferroviária Federal, onde buscamos subsídios para o processo, ainda são muito poucos os elementos abordados, sobretudo na área de inventário de bens ferroviários, que seria da maior valia no nosso caso (Informação nº 102/86, p. 2)[48].

[48] Documento consta no Volume 1, parte 2 do processo administrativo do Iphan nº 01514.000013/2022-75.

Mesmo diante das dificuldades relatadas, em julho de 1987 o Iphan fez a homologação do parecer favorável ao tombamento, sendo o conjunto inscrito no Livro Histórico e no Livro de Belas Artes, com todos os seus imóveis e bens móveis que estavam depositados no local naquele momento.

Já, no que se refere à proteção pelo instrumento da Valoração, após o início da transferência dos bens da RFFSA aos novos agentes, o CFSJDR foi transferido a SPU, pois o trecho, apesar de ter uma operação turística pela VLI/FCA[49], não integrava a malha concedida em leilão, sendo, portanto, classificado como bem "não operacional" (NOP). Seguindo os trâmites estabelecidos[50], a SPU procedeu com consulta ao Iphan sobre a atribuição de valor aos imóveis, levando o Iphan em 2014 declará-lo como bem de valor para a preservação da memória ferroviária, sendo assim protegido também com o instrumento da valoração. Assim, o que se verifica, a partir do processo administrativo, é que o único argumento descrito para a valoração foi o fato do bem já ser tombado, conforme consta no Parecer Técnico 73/2013, da arquiteta Fernanda Heitmann Saraiva:

> Considerando que os imóveis listados são integrantes do Complexo Ferroviário de São João del Rei (São João del Rei e Tiradentes), tombado em nível federal, inscrito nos Livros das Belas Artes (inscrição 596) e Histórico (inscrição 528), em 03/08/1989.
> Considerando o histórico do conjunto, conforme descrito no processo de tombamento [...].
> A Superintendência do Iphan em Minas Gerais sugere que seja declarado valor cultural aos bens supramencionados[51].

Neste caso em específico, já existindo um reconhecimento do Complexo enquanto portador de referência cultural para a sociedade, sua importância para a preservação da memória ferroviária já era dada. Mas nos demais casos, em que é preciso identificar o valor e a importância dos bens ferroviários, a partir dos critérios já elencados na Portaria 17/2022, e considerar as particularidades da Rede em cada estado de atuação das Superintendências do Iphan, verifica-se que ainda é necessário um amadurecimento da percepção de quais seriam os elementos a serem buscados para ensejar uma atribuição de valor, ou seja, uma apropriação de estudos e discussões atuais que permitam compreender como a rede se articula e a importância de seus diversos elementos.

---

[49] A VLI/FCA é operadora ferroviária responsável pela divisão que ficou denominada "malha leste", que mesmo tendo extensa rede em Minas Gerais, não compreendia o trecho do trem turístico de SJDR a Tiradentes. Esse trecho foi cedido à operadora por termo de permissão de uso celebrando ainda em 2004 pela RFFSA em processo de extinção.

[50] cf. Manual do Patrimônio Ferroviário, Iphan. s/d.

[51] Parecer disponível no Volume1, parte 2, página 49 a 52, no processo administrativo do Iphan nº 01514.003981/2011-81, disponibilizado como anexo deste trabalho.

Considerando que o bem foi valorado em 2013, ou seja, três anos após a publicação da Portaria, o que se se observa nesse caso é que havia uma saída fácil, valorar um bem que já havia passado por um processo de tombamento que deixava claro quais eras os atributos e valores do conjunto. Nesse caso, se apoiava numa experiência passada e consolidada sem mudar a atuação, ou nova forma de trabalho.

Ainda na época do pedido de tombamento do conjunto pela ABPF, solicitava-se a análise, considerando que a ferrovia é formada por uma rede articuladora do território que não poderia ser analisada sem considerar seus diversos elementos e o próprio território, uma visão que as discussões teóricas consideram como necessárias, mas que ainda não consegue ser levada a cabo pelo Iphan, seja pela falta de aporte conceitual, seja pelas dificuldades postas pela patrimonialização de extensos trechos de linha e seus equipamentos de apoio, por exemplo.

Aqui, voltemos ao que Barros (2022) nos apresenta enquanto estrutura conceitual, especificamente ao ponto 2 – "organizar", que deveria refletir a unidade de conhecimento dada pelo conceito. No caso da Valoração do CFSJDR, vemos que não houve uma nova unidade de conhecimento, haja vista que o argumento para a nova camada de proteção se pautou no fato do bem já possuir um valor patrimonial a partir dos quesitos de um processo de tombamento.

Neste caso, coube à CAPCF enquadrar os critérios, conforme a Portaria 407/10, que se aplicariam para justificar a valoração. No caso, recaiam os três critérios, conforme o art. 4º[52], portanto, por recair o fator histórico, por representar valor artístico, científico ou tecnológico e por ser de interesse de gestão de algum interessado. Lembremos os livros do Tombo em que o bem foi inscrito: Histórico e de Belas Artes. Ou seja, os dois primeiros critérios se sobrepunham ao que o Iphan visava identificar nos processos de tombamento, sendo somente o terceiro relacionado a uma nova questão dada pela Lei 11483/2007: resolver a questão da gestão dos imóveis da Rede.

3.2.1 O conceito de "valoração" e a transformação da realidade

[52] 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. [grifos nossos].

Havia antes da conceituação técnico-jurídica dada pela Portaria o uso inespecífico da palavra "valor" ou "valoração" com vistas somente a explicitar de maneira ampla que todo bem, ao ser percebido como de destaque para a preservação, o é por reunir atributos e valores que justifiquem tal escolha, mas, no caso do Iphan, a palavra "valoração" adquire outro sentido ao se transformar num instrumento de proteção e que por isso se transforma num conceito e se torna uma resposta a uma nova realidade imposta. A resposta foi se delineando a partir da atuação do Iphan, primeiro ao analisar os bens sem um regramento próprio, depois com a construção de um documento legal que viesse a balizar a atuação. Em seguida as dificuldades que se apresentaram e ensejaram à paralização das atividades ordinárias por anos e, a partir de 2022, com a publicação de um novo instrumento jurídico que se propunha a resolver as questões observadas.

Conforme apresentado no Capítulo 2, todo o esforço do Iphan se baseava na perspectiva de atuar como agente do espólio tal qual o objetivo posto pela Lei, ao passo que tentava organizar conceitos para operar a categoria criada para os objetos específicos. Nesse sentido, até a substituição da Portaria 407/2010 pela 17/2022, o critério principal para revestir um bem de valor para a preservação da memória ferroviária se pautava no interesse do ente local (prefeituras) em receber os bens e dar uso ao imóvel, preservando a sua materialidade, como fica claro na análise da atuação da Superintendência mineira.

Tal cenário nos impede de afirmar que houve uma aproximação do Iphan, a partir de novos olhares conceituais e metodológicos, que colocasse em primeiro lugar a percepção desses elementos enquanto marcos da história nacional, em especial no que se refere à compreensão de que os traçados ferroviários informam sobre tantos elementos e aspectos de nosso país, como

> Uma interação simbiótica, dado que a agricultura induziu a construção de ferrovias em localidades e traçados específicos para os interesses dos empresários agrícolas. Por sua vez as ferrovias facilitaram a exploração de novas terras, povoadas por formações de mata atlântica neotropical, que foi desmatada com inusitada rapidez em função deste modelo de exploração. Isso permitiu não apenas dispor de superfície livre para os cultivos e as ferrovias, mas também para outras infraestruturas, entre as quais cabe destacar significativamente as da urbanização do território – com a fundação de cidades, nas quais se observa claramente o núcleo funcional ligado à estação de trem. [...] a ferrovia deu passagem para diversas formas de urbanismo. (Simal, 2017, p. 20)

Isso para citarmos somente alguns dos aspectos que podemos utilizar para apresentar as ferrovias, e todo seu legado, enquanto documentos, demandando um novo olhar analítico, para além daquele já consolidado pelo instrumento do tombamento, que em grande parte está ligado à busca dos monumentos grandiosos, únicos, excepcionais, muitas das vezes ligados a uma visão estilística das belas artes.

3.3 NOVAS PERSPECTIVAS PARA NOVOS OBJETOS

O que argumentamos aqui como novos objetos, e que, portanto, demandam novas perspectivas, se refere a uma ruptura com a prática preservacionista do Iphan, desde a sua atuação inicial na década de 1930, em especial com prática de tombamento. Ainda que tradicional, não é o único instrumento disponível para o acautelamento, mas que se consolidou de tal maneira como um instrumento que acabou privilegiando em grande parte o reconhecimento dos bens de uma tradição branca, europeia e colonizadora que se adaptou ao Brasil (Fonseca, 2003, p. 64).

Cabe novamente citarmos a pesquisa da servidora do Iphan Claudiana Cruz dos Anjos (2018, p. 26- 29), na qual ela realizou como parte de sua pesquisa de dissertação um levantamento dos processos de tombamento que tinha como objeto de análise bens relacionados às ferrovias, fazendo então dois recortes temporais: o primeiro período compreende os anos de 1970 a 1990, que coincidem com o início do desmantelamento do serviço ferroviário até a sua privatização em 1996, e o segundo abarca "os primeiros anos do século XXI até 2015, data do último processo de tombamento de bem ferroviário aberto no Iphan" (ibid., p. 28).

A autora informa então que neste primeiro período, "dez processos resultaram em tombamento e outros 15 foram indeferidos" (p. 26); já no segundo, quando já estava em vigência a Lei 11.483 e a Portaria Iphan 407, quatro processos de tombamento foram deferidos e outros oito indeferidos, totalizando até então 14 bens relacionados ao patrimônio ferroviário tombados num universo de 1. 264, ou seja, uma pequena representatividade.

Como já apresentado na subseção 3.2, quando mencionado o processo de tombamento do Complexo Ferroviário de São João del-Rei, não havia dúvida sobre a importância do bem, mas sim uma dificuldade de se compreender e apreender adequadamente aquela estrutura e fazer uma análise comparativa por se desconhecer o universo temático, mesmo que naquele momento, o cerne da discussão ainda seguia a partir do viés de uma análise de excepcionalidade arquitetônica e estética, ou seja, desconsiderando as particularidades do sistema ferroviário.

É partindo desse desconhecimento e baixa representatividade, que qualificamos os bens ferroviários como "novos objetos", por serem ainda estranhos à instituição. Já, no que se relaciona às novas abordagens, podemos nos apoiar ainda no que traz Fonseca (2003, p. 77)

> Sem dúvidas, a ampliação de conceito de cidadania que implica no reconhecimento de "direitos culturais" de diferentes grupos que compõem uma sociedade, ente eles, o direito à memória [...] como também o reconhecimento de que produzir e consumir

> cultura são fatores fundamentais para o desenvolvimento da personalidade e da sociabilidade – veio **contribuir para que o enfoque da questão do patrimônio cultural fosse ampliado para além da questão do que é "nacional", beneficiando-se do aporte de compor como Antropologia, a Sociologia, a Estética e a História** (grifos nossos).

Essa visão em que se estabelece a necessidade de novos aportes teóricos, que conversem com a definição de direitos culturais colocados a partir do art. 216 da Constituição de 1988, vai ao encontro do que Sant'Anna (2015, p.53) também argumenta: se à época da fundação do Iphan, os técnicos da Academia Sphan[53] partiam do entendimento de que "já haviam "descoberto" o Brasil, isto é, já haviam decifrado e identificado o que acreditavam ser o "caráter nacional", essa representação do país já não pode, atualmente, ser entendida como completa, haja vista que ela não mais contempla todos os grupos, e desconsidera que após esse momento de descoberta e reconhecimento, a história do país continuou a ser construída e foi impactada por novas demandas, conceitos e atualizações.

Assim, novas práticas de seleção precisam ser colocadas em uso, para dar conta de perceber e atribuir valores para além de estéticos e históricos, somente a bens materiais, por exemplo, que remontem ao início da tradição brasileira, como se buscou provar com a prática consolidada para os tombamentos. Essa nova perspectiva pode ser vista ao se reconhecer os sítios urbanos, que a partir da década de 1980 passaram a ser reconhecidos não por seu valor estético e monumental, mas por seu valor enquanto

> cidade-documento, objeto rico em informações sobre a vida e organização do povo brasileiro nas várias fases da sua história [...]. Em suma, a área urbana passou a ser percebida como documento histórico, um "objeto cultural vinculado também à história, à etnografia, à arqueologia, ao urbanismo e outras disciplinas, além da história da arte e da arquitetura, como era usual (Sant'Anna, 2015, p. 301).

Essa visão de que as ferrovias, e seus elementos componentes como um todo, podem ser vistas a partir de seu caráter histórico-documental de formação e conformação da sociedade, é o que será argumentado neste trabalho ao longo das seções a seguir é apoiado na obra do historiador francês Jacques Le Goff (2003), no original lançada em 1977: "História e Memória", uma coletânea de diversos textos do autor publicados na Enciclopédia Einauldi.

Essa então seria a nossa proposição de uma teoria para a percepção e compreensão para "encaminhar uma determinada leitura da realidade" (Barros, 2023, p. 31), assim sendo: sugerir que a leitura do espólio da RFFSA, enquanto elementos passíveis de patrimonialização cultural, seja feita a partir de uma visão do campo pautada pela nova historiografia advinda da Escola

---

[53] Aqui se referindo ao nome à primeira denominação do órgão federal de proteção ao patrimônio, Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional., em referência ao livro de Veloso, (2017) já citado neste trabalho.

dos Annales "reforçando a compreensão dos bens culturais como testemunhos e fatos históricos que [demandam] para sua análise uma postura interdisciplinar" (Sant'Anna, 2015, p. 302), de maneira que a análise técnica para a valoração seja feita levando em conta as especificidades das ferrovias em contraposição à busca de monumentos excepcionais; considerando, por exemplo, a "importância do transporte ferroviário também no aspecto sociocultural, por conta da implantação das estruturas ferroviárias", haja vista que "a formação das cidades ligou-se a um empreendimento 'civilizatório.'" (Oliveira, 2017, p. 35).

3.3.1 Quadro teórico para proposição de outros documentos e métodos: o sistema ferroviário como material da memória

Repetiremos uma citação já colocada nesta pesquisa como ponto de partida para esta subseção

> De fato, aquilo que sobrevive não é o conjunto daquilo que existiu no passado, mas uma escolha efetuada pelas forças que operam no desenvolvimento temporal do mundo e da humanidade, quer pelos que se dedicam à ciência do passado e do tempo que passa [...] (Le Goff, 2003, p. 525).

Le Goff, logo no início seu texto "Documento/Monumento", nos situa que os monumentos seriam aqueles traços deixados pelo passado e que nos servem como suporte para o conhecimento. Estes traços são os elementos materiais que servem de suporte para a memória coletiva, contudo, eles não têm a sua materialidade preservada por pura sorte de sobreviver à ação do tempo, por exemplo, eles também são vestígios selecionados a partir de jogos de poder.

O autor apresenta dois momentos descritos por ele em que as definições de monumentos e documentos são utilizadas e alteradas. O primeiro, sendo antes da revolução proposta pelo movimento da Escola Annales[54] em que os monumentos então são "herança do passado", enquanto, o segundo momento seria aquele em que os documentos são "escolhas do historiador" (ibid. p. 526). No primeiro, os documentos seriam utilizados para evocar recordações do passado, como as obras comemorativas que, em linhas gerais, serviriam para nos fazer recordar ou perpetuar um passado que se deseja fazer permanecer e lembrado. Os documentos seriam

[54] A menção aos Annales, se refere ao movimento conhecido como Nouvelle Histoire, a Nova História, que se trata de um movimento historiográfico, dividido em fases distintas desde seu início na década de 1920. Uma das principais contribuições do movimento que utilizaremos nesse trabalho é a perspectiva de se trabalhar o "fazer história" a partir de uma interdisciplinariedade que nos leva a considerar os documentos, num sentido mais amplo como proposto por Le Goff, como vestígios até mesmo materiais a serem considerados para uma leitura da formação da sociedade brasileira e seus diversos grupos.

então os elementos usados com teor de prova históricas, nos quais os historiadores poderiam buscar, de forma intencional, o testemunho textual e objetivo sobre determinado aspecto da memória coletiva que se queria conformar.

Como no caso da trajetória do próprio Iphan, o jogo de poder que se colocava como narrativa a ser consolidada inicialmente perpassava a escolha dos elementos que contavam a história de nossa comunidade imaginada. Anos depois, outros elementos passaram a ser considerados e protegidos, a partir de novas operações que legitimaram o espaço de grupos e elementos diferentes, ainda que minoritariamente, para a contínua construção dos sentidos de nacionalidade, pertencimento e consolidação do que foi categorizado como "direitos culturais".

O segundo momento descrito por Le Goff se refere ao que ele chama de "o triunfo do documento à revolução documental" (Ibid., p. 529), iniciado a partir do século XX, quando ocorre, então, o alargamento do conceito de documento, que deixaria de ser entendido como as fontes textuais, ou como ele informa ao citar Samaram (1961, p. 12): "há que tomar a palavra "documento" no sentido mais amplo, documento escrito, ilustrado, transmitido pelo som, a imagem, ou qualquer outra maneira" (Le Goff, 2003, p. 531).

Ocorre que esses novos aspectos a serem considerados muito conversam com o "modo de conceber e fazer história" (Reis, 2005, p. 80), iniciada pela Escola dos Annales[55], da qual participava Le Goff. Nessa nova perspectiva, a história passaria a adotar outros métodos de história e historiografia, entre outros aspectos, considerando a necessidade de se ampliar essa noção de documento, o que seria por si só uma revolução que propiciaria a "dilatação da memória histórica" (ibid. p. 531).

Le Goff traz também ponderações acerca da necessidade de se utilizar de maneira crítica os documentos, no sentido de sempre se proceder com um questionamento, como colocado por Foucault (1969, p. 13-14 *apud* Le Goff, 2003, p. 536):

> O documento não é o feliz instrumento de uma história que seja, em si própria e com pleno direito, *memória*: a história é uma certa maneira de uma sociedade dar estatuto e elaboração a uma massa documental que não se separa.
> [...] nos nossos dias, a história é que transforma os *documentos* em *monumentos* e o que, dantes se decifravam traços deixados pelos homens, onde dantes tentava se reconhecer em negativo o que eles tinham sido, apresenta agora uma massa de elementos que é preciso depois isolar, reagrupar, tornar pertinentes, colocar em relação, construir em conjunto. [grifos do original].

[55] O termo também se refere à revista acadêmica Annales d'Histoire Économique et Sociale, fundada em 1929 pelos historiadores Marc Bloch e Lucien Lefebvre, disponiível em: http://annales.ehess.fr/index.php?167. Acesso em 13 nov. 2024.

Portanto, o elemento em análise (“o documento”) não ganha esse caráter intrinsecamente somente por existir ou poder ser utilizado como fonte histórica ou vestígio material a ser preservado. Se faz necessária uma análise de seu “valor relativo” (ibid, p. 532) que, ao ser analisado mediante todo a sua massa (conjunto) e apreendido de maneira objetiva, seria parte de uma operação de seleção, que está sempre ocorrendo mediante sua utilização pelo poder. Em nosso caso, vemos que o uso pelo poder também é parte descrita na teoria de Koselleck sobre a construção, uso e modificação dos conceitos, em especial quando este ocorre pelas agências estatais de poder, que diante de sua atuação, conformam o campo.

Ora, em retrospecto, podemos perceber que essa ação de primeiro verificar a massa de elementos, isolar, reagrupar e tornar pertinente foi precisamente aquilo que fora realizado pelo Iphan, quando olhamos o processo descrito por Lúcio Costa em seu plano de trabalho apresentado na seção 3.1, bem como no capítulo 1 quando foi apresentada a trajetória do Iphan. Primeiro se conheceu o todo, por exemplo, o acervo colonial e barroco buscado pelo Brasil afora e encontrado em conjunto e quantidades expressivas em determinadas localidades. Depois isolado o excepcional, belo ou monumental, reagrupado nos livros do Tombo pertinentes, em inscrição de conjuntos ou de bens isolados, e, por fim, colocados todos em relação, entre si, entre o objetivo proposto por aqueles momentos e tornados pertinentes por essa ação e pela descrição e sentidos atribuídos a esses bens.

Tomemos a liberdade de fazer um paralelo para melhor exemplificar. Essa ampliação do conceito de documento se alinha com o que apresenta Barros (2022, p.18) ao discorrer sobre toda a ampliação de “suporte para a difusão” das “pesquisas e reflexões historiográficas”, o que conversa com os tipos de historiografia[56], que vai desenvolver e utilizar métodos e aportes teóricos próprios, assim sendo, se a própria História amplia suas fontes, suportes e aportes para estudar a si mesma, essa mesma ampliação pode também ser feita de maneira a expandir a relação proposta do documento enquanto monumento.

Assim, partindo desse alargamento conceitual identificado por Le Goff, especialmente enquanto teórico do movimento dos Annales, vamos ver que o documento/monumento é um elemento a ser transferido do “campo da memória para o da ciência histórica” (Le Goff, 2003, p. 539), a partir de um método que permita um tratamento e interpretação que, antes de tudo, tenha em vista que nenhuma situação de análise vai partir de uma neutralidade e que a

[56] Barros (2022, p. 14) nos informa em seu texto que Historiografia se refere ao sentido a História estudando a história, ou seja, “história” como tudo que “já aconteceu” e História “cujo nome da própria disciplina coincide diretamente com aquilo que se estuda”.

abordagem sempre ocorre no sentido de que o "[um documento] possa contribuir para uma análise total, importa não isolar os documentos do conjunto de monumentos de que fazem parte" (ibid, p. 538).

Em resumo, a apropriação dessa nova conceituação pode ser feita pelo Iphan, ou seja, seu corpo técnico e deliberativo, como argumentou Sant'Anna (2015, p. 302) em sua análise

> O **valor histórico incorporou as ideias e os conceitos da nova historiografia**, especialmente da École des Annales, **reforçando a compreensão dos bens culturais como testemunhos e fatos históricos que demandavam para sua análise uma postura interdisciplinar**. O valor artístico, por sua vez, também se dilatou, incorporando os estilos antes considerados como não artísticos pelos cânones modernistas. Foi significativa a repercussão dessas ideias na seleção de áreas urbanas para tombamento [grifos nossos].

Portanto, se foi possível essa incorporação conceitual para essa compreensão dos bens culturais, dentro da utilização do instrumento do tombamento, em especial no que se refere aos sítios urbanos tombados e depois transposto para novas categorias, ampliando o que fora inicialmente estabelecido pelos agentes do Iphan, como abordamos no primeiro capítulo ao apresentarmos parte do processo de ampliação de reconhecimento das referências culturais, que, por exemplo, resultou na criação do Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial a partir do Decreto 3551/2000.

Neste momento, seria possível utilizar o mesmo impulso para abordar o universo das estradas de ferro, porém identificando primeiro como seus bens podem ser documentos para a compreensão de fatos históricos do Brasil, a partir da implementação do sistema e sua operação sob o controle de RFFSA, permitindo que se tornem bens culturais a partir do reconhecimento pelo instrumento da Valoração, não pela obrigação legal dada pela Lei que visava dar conta do passivo patrimonial da empresa, mas, sim, pelo viés de atuação já estabelecida e atualizada do Iphan.

3.4 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS SOBRE A PATRIMONIALIZAÇÃO CULTURAL DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA

> *As locomotivas e vagões reunidos em um museu ferroviário não transportam nem os viajantes e nem as mercadorias. [...] Ainda que na sua vida anterior tivessem um uso determinado, as peças de museu ou de coleccção já não o têm. (Pomian, 1984, p. 51).*

Esta seção foi dedicada a apresentar um quadro teórico que fundamente as perspectivas de pesquisa propostas. Incialmente, abordado a teoria da "História de Conceitos", traçamos um

panorama de como se deu a criação do instrumento legal do Iphan para dar conta da demanda posta pela Lei.

Esse panorama se fez necessário quando consideramos a teoria de Koselleck, em especial no que se relaciona à maneira como as organizações do Estado se organizam e orientam seu trabalho que dá o seu sentido de existir. No caso do Iphan, seu sentido de existir é, não só atuar com o reconhecimento das referências culturais do Brasil, mas também com isso implementar as políticas públicas que atravessam o campo do patrimônio cultural, servindo também de referência para que os estados e municípios também ordenem a sua atuação legal para o reconhecimento e preservação.

Em busca pelo estabelecimento deste primeiro item do quadro teórico, foram trazidos os exemplos da atuação do Iphan que impactavam a operacionalização conceituação proposta para o instrumento do tombamento, de maneira a indicar como houve uma repetição e readequação das práticas institucionais que poderiam embasar e orientar o novo trabalho dado para o reconhecimento do espólio da Rede enquanto patrimônio cultural.

Além desse exemplo, visando dar conta de identificar e discorrer como o uso do conceito a partir do esquema visual proposto por Barros, trazendo detalhes sobre a elaboração da Portaria 407/2010 bem como alguns processos de valoração, como o do Complexo Ferroviário de São João del-Rei, buscou-se identificar como o debate para a criação do marco legal e seu uso possibilitou de alguma maneira a alteração da visão do Iphan sobre estes bens, promovendo uma adequada leitura para seu reconhecimento ao passo em que o conceito poderia alterar a realidade e ser transformado por ela.

Posto esse primeiro marco teórico, esta seção da pesquisa se dedicou ao segundo marco proposto: as novas perspectivas para novos objetos, onde consideramos que os bens ao serem reconhecidos como referências culturais pelo Estado, adquirem também o caráter documental de elementos da memória e história, um novo caráter que não se relaciona somente com a sua função útil, mas que demonstra porque eles se tornam representantes de valores e atributos que ultrapassam sua razão inicial de existir. O que aqui queremos dizer é que não é só para a atuação do Iphan que essa "nova perspectiva" de entender os bens patrimonializados enquanto símbolos ou elementos representativos é importante, mas por também apresentar a nova perspectiva? um conjunto de informações e significados que propiciem um conhecimento sobre a formação história e social do Brasil (Motta, 2012, p. 251; Ribeiro, 2012, p. 234).

Nesse viés, seria possível entender que a operação de seleção de bens para compor uma espécie de coleção, como um dos Livros do Tombo ou a Lista do Patrimônio Cultural

Ferroviário, é feita com uma intenção guiada por teorias e que justificam e tornam possível o trabalho de identificação de valores e atributos a serem preservados. Se nos anos iniciais da atuação do Iphan a prática era expressar o que era a representação da nação brasileira ao selecionar os bens que comunicassem essa intenção, a seleção dos bens no espólio da Rede serviria para acumular um certo conjunto de bens que expressasse a permanência da memória de um grupo brasileiro, os ferroviários, por exemplo, marcando a contribuição das ferrovias para a história do país.

Nesse aspecto podemos observar a confusão entre a "memória ferroviária" e a "memória ferroviária da RFFSA", que para o legislador foi igualada, quando lembramos que a Lei 11.483/2007 visava dar conta do espólio da Rede, o que não contemplava todo o sistema ferroviário brasileiro, deixando de fora estradas de ferro historicamente relevantes, como a Madeira-Mamoré que deixou se de ser parte da RFFSA ainda na década de 1970, ou excluindo tantos bens ainda ligados à atual operação ferroviária que sequer foram submetidos ao processo de análise do Iphan, seja para que fosse declarados como "de valor", ou seja, selecionado para integrar a para Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário ou seu possível "descarte", já que ao não ter um valor cultural, histórico ou artístico declarado, poderia deixar de ser conservado.

Para que seja feita a seleção de bens ferroviários para compor o rol da memória nacional, seria então necessário ao técnico do Iphan, o agente autorizado, empreender, primeiro, uma leitura destes bens com a sua especificidade em mente e de maneira que não fossem sempre lidos com a lente da prática habitual do tombamento, com uma visão mais abrangente e apoiado em uma prática de entender que dentro da operação sistêmica de uma ferrovia existem certos elementos que merecem ser dotados de um novo significado por sua capacidade de documentar parte da história do país e pela importância atribuída por grupos da sociedade, demandantes de um política de patrimônio que os contemple.

Essa perspectiva ampliada permitiria utilizar "uma nova abordagem (...), usando especialmente os enunciados da *Nova História*, que possibilitou uma construção de valor de patrimônio considerando os múltiplos significados" (Motta, 2012, p. 256-257) de maneira a atribuir valor aos bens da RFFSA, ao menos no contexto da aplicação da portaria 17/2022, já que ela só pode ser empregada aos bens que ainda compunham o acervo da RFFSA até 2007.

Nesse viés, a atuação do Iphan frente a memória ferroviária, não somente a memória ferroviária da RFFSA se torna prejudicada, haja vista que se privilegia atuar sobre um conjunto limitado de bens de enquanto elementos que também documentam os diversos períodos da história nacional, como a industrialização, a modernidade, desenvolvimento do capitalismo,

rompimento do isolamento físico, cultural e econômico, as transformações sociais decorrentes da chegada do trem e seus produtos e demandas nas mais diversas e pacatas localidades. Ou seja, entender a formação dos traçados do caminho de ferro, suas estruturas e impactos como fatos históricos.

Para tal, além do emprego dessa perspectiva histórica, faz-se necessário compreender não somente as estruturas do passado, mas também o contexto em que os conceitos e instrumentos que amparam a ação institucional ocorrem na sociedade. Sendo esse estado da sociedade impactado pelo contexto político e de experiências dado em determinado momento, como é colocado na obra de Koselleck quando o autor discorre sobre a formação de conceitos.

No caso do Iphan, o conceito trabalhado não foi o da "memória ferroviária" e sim o da "valoração", para tal se utilizou do instrumento legal específico para tornar possível o trabalho do Instituto para a constituição do "patrimônio cultural ferroviário". As reflexões para sua construção, ainda que pautadas pelo contexto atual de necessidade de ação, viram-se respaldadas na repetição das práticas já consolidadas, de maneira a organizar um novo instrumento de proteção a partir daquilo que era um novo problema e que demandava um aprofundamento teórico e legal.

Melhor dizendo, o que argumentamos é que tendo em consideração como se deu a prática de construção da Lista e a conceituação do instrumento de acautelamento dado pela Valoração, agora o caminho para conhecimento, reconhecimento e dotação de novos significados para o espólio da Rede seja feito partindo de um cenário em que a atuação do Iphan se dê considerando o atual contexto social, político e da agência, de maneira a partir de uma análise mais ampla dada pela referência teórica da "nova história", tendo em vista reconhecer o caráter documental aos bens que contam uma história da expansão das fronteiras e interligação do território, construção e transformação das cidades e a transformação social dada pelo ritmo dos trens, melhoria da comunicação e a mudança em observar o tempo não pelo badalar dos sinos das igrejas, mas sim pelo relógio das estações.

Figura 16 - Vista Parcial de Belo Horizonte em 19-, onde hoje não existem mais estes galpões e girador. Atualmente a área é ocupada por um anexo do Museo de Artes e Ofícios (MAO) e linha do metrô. Ao fundo, o prédio da Estação da EFOM (a esquerda) e mais atrás a Estação da EFCB



Fonte: Biblioteca Nacional Digital

Figura 17 - Vista parcial da Praça da Estação na década de 1980, destaque para Estação da EFCB e trem de passageiros



Fonte: Dossiê de Tombamento do Conjunto Paisagístico e Arquitetônico da Praça da Estação IEPHA, processo PT-75

4 CONCLUSÃO

> *A preservação do patrimônio cultural brasileiro é um trabalho constante e complexo que requer, por isso mesmo, a participação de vários tipos de profissionais especializados em disciplinas diversas e necessárias à compreensão desse patrimônio no mais amplo raio visual possível. A história, sem dúvida, constitui-se numa dessas disciplinas, tendo concorrido para se refletir sobre o papel do patrimônio cultural como fonte para a compreensão da formação e da ação da sociedade brasileira (Ribeiro, 2012, p. 246).*

Se por um lado o Iphan não teve escolha ao se ver obrigado a atuar frente ao espólio da RFFSA, o Instituto pode escolher como lidar com a demanda, ou seja, qual caminho traçaria para preservar aquilo que o legislador definiu como memória ferroviária, identificando quais bens deixados pela Rede seriam declarados como patrimônio cultural brasileiro.

Para essa apropriação dos bens da RFFSA observamos que o caminho se deu com uma construção teórica e conceitual após a atribuição legal, diferentemente do que observamos com outras categorias de acautelamento, como o tombamento e registro, os quais foram precedidos de um trabalho a partir do próprio Iphan em busca pelo que poderia ser reconhecido como os bens que representam a nação e seus grupos sociais. Assim, primeiro vieram os levantamentos de campo, formação de equipe e construção dos instrumentos legais que criaram o Iphan e os seus instrumentos de acautelamento, como o tombamento.

Diante de tudo que foi aqui exposto, é possível perceber como a expectativa era de que a atuação do Iphan frente à tarefa imposta visava de alguma maneira atender a obrigação legal totalmente estranha (gestão de imóveis, por exemplo) com a perspectiva de alguma maneira agrupar sob a Lista uma seleção representativa, mas logo aqui percebemos a primeira grande dificuldade: como selecionar bens ligados por uma lógica sistêmica própria de uma rede que foram separados em categorias, como operacionais e não operacionais, divididos entres outros órgãos do governo, rompendo com essa ligação.

Outra problemática se dava pela dificuldade de fazer essa leitura integrada, em que a seleção de itens individuais deveria representar todo o sistema e os impactos decorrentes de sua implementação, num processo de análise técnica do Iphan, ao menos no caso de Minas Gerais, que nunca incluiu, pelo que se vê nos processos analisados, a sociedade civil e organizada, grupos de preservação ferroviária ou até mesmo ex-agentes ferroviários, seus familiares, cidadãos diretamente afetados pela vida ligada ao sistema.

Entendendo o caminho tomado para a realização da atribuição legal, retomamos à expectativa de pesquisa posta na seção 3.1: “O que buscamos realizar ao final deste capítulo é mostrar como se deu o processo de teorização, organização e construção de sentidos, a partir da criação e transformação do conceito, conforme o que se observa nas fontes consultadas (Koselleck, 1992).”

Passados quinze anos da Portaria 407/2010, e analisando os desdobramentos da atuação em Minas Gerais, o que se observa é que mesmo tendo criado e buscado operacionalizar o conceito que deveria ancorar a atuação do Iphan, o que se observa é que a apreensão de uma leitura do patrimônio ferroviário, a partir das particularidades do sistema de transporte e a sua relação com a ocupação e transformação do território pouco foi levada em consideração no que se refere ao conhecimento e reconhecimento do patrimônio ferroviário enquanto bem cultural.

O olhar do técnico, agente do discurso autorizado do patrimônio, seguiu prevalecendo, sem que fosse observado, ao menos no recorte desta pesquisa, a escuta dos diversos grupos afetados pela ferrovia, como ex-ferroviários, seus familiares, associações de preservação ferroviária ou os moradores das áreas próximas aos complexos e estruturas ferroviárias; ou seja, sem a participação popular, coube ao técnico avaliar a significância das estruturas remanescentes, sempre após ser requisitado pela SPU ou Ministério Público Federal ou Estadual.

Ademais, o que se observa no caso da atribuição ou não de valor cultural aos bens, à medida em que assim era demandando, os processos administrativos possuíam um caráter de atribuição de responsabilização. Assim, visando uma forma de garantir um corresponsabilização que não onerasse a autarquia, haja vista que a atribuição de valor cultural se dava mediante um interesse expresso dos municípios em receber os imóveis para sua gestão e uso.

Assim a responsabilidade do Iphan se tornou, sempre precedida daquela dada aos municípios, uma vez que era mediante o seu interesse em receber os bens que eles seriam dotados de valor. Nos casos em que não se atribuía valor cultural, artístico ou histórico, a responsabilidade (ou culpa) deveria ser sempre direcionada a outro agente do espólio.

Em tese, essa prática de responsabilização poderia ser advinda da própria Lei 11.483, já que seu objetivo central é da distribuição de responsabilidade e gerenciamento do espólio, mas esse “jogo de empurra” pouco contribuiu, por exemplo, para tornar a “memória ferroviária” devidamente reconhecida e patrimonializada.

Claro que não podemos negar as dificuldades frente a um objeto novo, complexo e tão grandioso[57], contudo, para que essa obrigação legal pudesse servir de apoio ao Iphan para promover uma política pública ou ainda para poder atuar com uma gestão do patrimônio cultural a partir da corresponsabilidade entre os diversos entes e agentes, com uma mobilização e parcerias com a sociedade mobilizada em torno daqueles bens declarados como referência cultural, ou seja, uma preservação participativa. Porém a análise da realidade aqui analisada não informa que houve essa gestão participativa e uma aproximação entre os entes com ações como determina o art. 23 da Constituição[58], ou sequer uma gestão de fato, considerando quantos bens tiveram termo de cessão celebrados com os municípios, e sua posterior fiscalização.

Assim, além de não ter sido observada uma alteração na atuação do Iphan, a partir da obrigação legal dada, também não se observou de maneira ampla a alteração da maneira como o corpo técnico do Iphan encara a análise de reconhecimento de bens diversos enquanto referências culturais. Claro que há uma ampliação nas referências, mas ela ainda é tímida, pautada mutas vezes pelo contexto político e social, como no caso da atuação referente ao tombamento de documentos e sítios detentores de reminiscências históricas dos antigos quilombos.

Como destacou Oliveira, também discente do Mestrado do Iphan, em sua pesquisa sobre a patrimonialização dos bens ferroviários da EFNOB (Estrada de Ferro Noroeste Brasileiro, a partir de uma perspectiva dos lugares de referência

> Nossa pesquisa indica que o conceito de patrimonialização dos bens culturais ferroviários pela Lei 11.483/ 2007, tal qual a tentativa de se estabelecer uma discussão que ampliasse os sentidos do patrimônio cultural, ao incorporar termos como Memória Ferroviária e criando **o instrumento da Valoração, necessita de reforços no sentido de que se aprimorem os critérios seletivos e os valores atribuídos, buscando considerar não apenas elementos de sua materialidade, ancianidade e historicidade, como também os sentidos simbólicos que significam esses espaços como Lugares**. (Oliveira 2018, p. 219) [grifos nossos].

[57] Como descrito na página temática no site do Iphan: "O patrimônio ferroviário oriundo da RFFSA engloba bens imóveis e móveis, incluindo desde edificações como estações, armazéns, rotundas, terrenos e trechos de linha, até material rodante, como locomotivas, vagões, carros de passageiros, maquinário, além de bens móveis como mobiliários, relógios, sinos, telégrafos e acervos documentais. Segundo inventário da ferrovia, são mais de 52 mil bens imóveis e 15 mil bens móveis, classificados como de valor histórico pelo Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (Preserfe), desenvolvido pelo Ministério dos Transportes, instituição até então responsável pela gestão da RFFSA.". Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127. Acesso em 10 fev. 2025.

[58] Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios: [...]III - proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos; IV - impedir a evasão, a destruição e a descaracterização de obras de arte e de outros bens de valor histórico, artístico ou cultural.

É possível ver como a temática da ampliação de sentidos e valores preocupa os pesquisadores, em especial aqueles ligados ao Iphan. Aliás, não só os pesquisadores, importa destacar. Essa luta pelo reforço dos critérios e valores também atravessa os servidores do Iphan, que demandam constantemente essa alteração na atuação do Iphan frente aos bens da ex-RFFSA, como pode-se ver no documento lançando em ação conjunta de vários técnicos do Iphan, que se inicia assim

> Este documento tem como objetivo a colaboração entre servidores que tratam da gestão da preservação do patrimônio cultural ferroviário em suas unidades, no sentido de expor questões que carecem de diretrizes e ou posicionamento do DEPAM e da Presidência desta Autarquia para que os técnicos possam dar os devidos encaminhamentos às demandas internas e externas existentes. Tais questões só se agravaram com a dissolução da Coordenação de Patrimônio Ferroviário e a ausência de diretrizes no Iphan acerca desse tema. (Ofício nº 795/2024/COTEC Iphan-SC/Iphan-SC-Iphan, 2024).

Atualmente, o processo 01510.000282/2024-33 que traz essa demanda está em fase de produção de uma nova minuta de portaria, em substituição à Portaria 17/2022, ampliando e aprofundando as conceituações, critérios e procedimentos para o reconhecimento dos bens ferroviários, a partir da experiência acumulada e da teoria que se aproxima do que foi proposto nesta pesquisa.

REFERÊNCIAS

AÇAKURA, J. M. **Paranapiacaba como Patrimônio da Humanidade:** uma vila de se ver, não de viver? 2022. Trabalho Final de Graduação (Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2022.

ANDERSON, B. **Comunidades imaginadas:** reflexões sobre a origem e a difusão do nacionalismo. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

ANJOS, C. C. **A proteção do patrimônio cultural ferroviário no Brasil entre 2000 e 2015:** do tombamento à inscrição, um caminho de distanciamento das especificidades do objeto a preservar. 2018. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) - Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2018.

ARANTES, A. A. Documentos históricos, documentos de cultura. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, Rio de Janeiro, n. 22, p. 48-55, 1987. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/RevPat22_m.pdf. Acesso em: 11 nov. 2024.

BARBOSA, W. A. **Dicionário Histórico Geográfico de Minas Gerais.** Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1995.

BARROS, J. C. A. A Escola dos Annales: considerações sobre a História do Movimento. **Revista Eletrônica História em Reflexão**, Dourados, v. 4, n. 8, p. 1-29, 2010. Disponível em: https://ojs.ufgd.edu.br/historiaemreflexao/article/view/953. Acesso em: 11 nov. 2024.

BARROS, J. C. A. Koselleck, a história dos conceitos e as temporalidades. **Araucaria. Revista Iberoamericana de Filosofía, Política y Humanidades**, Sevilla, v. 18, n. 35, p. 41-53, jan./jun. 2016. Disponível em: https://www.redalyc.org/pdf/282/28245351003.pdf. Acesso em 20 ago. 2024.

BARROS, J. C. A. **Teoria e Formação do Historiador.** Petrópolis: Ed. Vozes, 2017.

BENÉVOLO, A. **Introdução à história ferroviária no Brasil:** estudo social, político e histórico. Recife: Edições Folha da Manhã, 1953.

BERNARDES, A. H. Quanto às categorias e aos conceitos. **Revista Formação (Online)**, Presidente Prudente, v. 2, n. 18, p. 39-62, jul./dez. 2012. DOI: 10.33081/formacao. v2i18.602. Disponível em: https://revista.fct.unesp.br/index.php/formacao/article/view/602. Acesso em: 5 jan. 2024.

BOLOGNANI, R. Patrimônio ferroviário: aspectos legais. *In:* FÓRUM NACIONAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL, 1., 2009, Ouro Preto. **Anais 2 [...].** Brasília: Iphan, 2012. p. 42-55. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/Anais2_vol3_ForumPatrimonio_m.pdf. Acesso em: 08 jan. 2024.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.** Brasília: Presidência da República, 1988. Disponível em:

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm. Acesso em: 10 nov. 2024.

BRASIL. **Decreto nº 6.018, de 22 de janeiro de 2007.** Regulamenta a Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007, que dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. Brasília: Presidência da República, 2007a. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/decreto/d6018.htm. Acesso em: 04 jan. 2024.

BRASIL. **Lei 3.115, de 16 de março de 1957.** Determina a transformação das empresas ferroviárias da União em sociedades por ações, autoriza a constituição da Rede Ferroviária S.A., e dá outras providências. Brasília: Presidência da República, 1957. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l3115.htm. Acesso em: 26 out. 2023.

BRASIL. **Lei n. 10.413, de 12 de março de 2002.** Determina o tombamento dos bens culturais das empresas incluídas no Programa Nacional de Desestatização. Brasília: Presidência da República, 2002. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10413.htm. Acesso em 27 out. 2023.

BRASIL. **Lei nº 11.483/07, 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. Brasília: Presidência da República, 2007b. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11483.htm. Acesso em: 12 jan. 2023.

BRASIL. **Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021.** Estabelece a Lei das Ferrovias; altera o Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, e as Leis nº 6.015, de 31 de dezembro de 1973, 9.074, de 7 de julho de 1995, 9.636, de 15 de maio de 1998, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.257, de 10 de julho de 2001, 10.636, de 30 de dezembro de 2002, 12.815, de 5 de junho de 2013, 12.379, de 6 de janeiro de 2011, e 13.448, de 5 de junho de 2017; e revoga a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973. Brasília: Presidência da República, 2021. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2021/lei/l14273.htm. Acesso em: 04 jan. 2024.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Resolução n. 6.021, de 20 de julho de 2023.** Dispõe sobre a destinação dos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico e dos Recursos para a Preservação da Memória Ferroviária, previstos nos contratos de concessão e subconcessão de ferrovias. Brasília: Ministério dos Transportes/Agência Nacional de Transportes Terrestres/Diretoria Colegiada, 2023. Disponível em: https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-n-6.021-de-20-de-julho-de-2023-497859804. Acesso em: 04 jan. 2024.

CALABRE, L. Política cultural no Brasil: um histórico. *In:* ENCONTRO DE ESTUDOS MULTIDISCIPLINARES EM CULTURA, 1., 2005, Salvador. **Anais do ENECULT 2005.** Salvador: CULT; EdUFBA, 2005. p.1-12. Disponível em: https://www.cult.ufba.br/enecul2005/LiaCalabre.pdf. Acesso em: 25 out. 2023.

CAMPOS, M. C. **Da Central a Japeri:** um manifesto em prol do patrimônio cultural inserido no cotidiano do transporte ferroviário do Rio de Janeiro. 2017. Dissertação (Mestrado em

Preservação do Patrimônio Cultural) - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 2017.

CASTRIOTA, L. B. **Patrimônio e Valores:** a via crítica de Alois Riegl. Belo Horizonte: IEDS; Miguilim, 2022. 416 p.

CASTRO, S. R. de. **O Estado na preservação dos bens culturais:** o tombamento. Rio de Janeiro: Iphan, 2009.

CAVALCANTI NETO, J. R. **Relatório - Patrimônio Ferroviário.** Brasília: Iphan, 2017.

CAVALCANTI NETO, J. R.; CARNEIRO, F. G.; GIANNECCHINI, A. C. Avanços e desafios na preservação do patrimônio ferroviário pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. *In:* COLÓQUIO LATINO-AMERICANO SOBRE RECUPERAÇÃO E PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL, 6., 2012, São Paulo. **Anais [...].** Brasília: Iphan, 2012. Disponível em: http://cmsportal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t6_avancos_desafios.pdf. Acesso em: 27 out. 2023.

CHUVA, M. R. R. **Os Arquitetos da Memória:** sociogênese das práticas de preservação do patrimônio cultural no Brasil (anos 1930-1940). Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 2009.

CHUVA, M. Possíveis narrativas sobre duas décadas de patrimônio: de 1982 a 2002. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, Brasília, n. 35, p 79-103, 2017. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/revpat_35.pdf. Acesso em: 08 jan. 2024.

CINTRA, C. C. S.; GUTIERREZ, D. M. Burocracia, procedimentalização e processualização no direito brasileiro. **Revista do Programa de Pós-Graduação em Direito da UFC**, Fortaleza, v. 39, n. 1, p. 125-137, jan./jun. 2019. Disponível em: https://repositorio.ufc.br/bitstream/riufc/50984/1/2019_art_ccscintra_dmgutierrez.pdf. Acesso em: 02 nov. 2023.

CORGOZINHO, B. M. de S. **Nas linhas da modernidade:** continuidade e ruptura. 2003. Tese (Doutorado em Ciências Sociais aplicadas à Educação) – Universidade Federal de Minas Gerais, Divinópolis, 2003.

CORGOZINHO, B. M. de S. **Pelos caminhos da Maria Fumaça:** o trabalhador ferroviário - formação e resistência pelo trabalho. 1989. Dissertação (Mestrado em Educação) - Faculdade de Educação, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 1989.

COSTA, J. C. de C. Ideias, conceitos, contextos: a contribuição de Reinhart Koselleck à escrita da História da Educação. **Revista Brasileira de História da Educação**, Maringá, v. 17, n. 4, p. 54-80, 2017. Disponível em: https://www.redalyc.org/journal/5761/576161766004/html/. Acesso em: 02 dez. 2024.

COSTA, L. Plano de Trabalho para a Divisão de Estudos e Tombamento da DPHAN. *In*: MOTTA, L.; SILVA, M. B. R. **Inventários de Identificação:** um panorama da experiência brasileira. Rio de Janeiro: Iphan, 1998. p. 133-140.

D'ARAUJO, M. C. **Comissão Mista Brasil-Estados Unidos**. Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil - FGV. (verbete). Disponível em: https://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas2/artigos/EleVoltou/ComissaoMista. Acesso em: 19 de ago. 2021.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO. **Relatório da Estrada de Ferro de Goiás:** referente ao exercício de 1952. Araguari: Oficinas Gráficas da EFG, 1952.

AMARAL, T. do. **Estrada de Ferro Central do Brasil.** 1924. 1 gravura. Disponível em: http://enciclopedia.itaucultural.org.br/obras/82323-estrada-de-ferro-central-do-brasil. Acesso em: 10 fev 2025.

Iphan. **Estrada de Ferro Oeste de Minas. Mapa da Linhas.** Brasília: Iphan, 1917. 1 mapa. Disponível em: https://sian.an.gov.br/sianex/consulta/Pesquisa_Livre_Painel_Resultado.asp?v_CodReferencia_id=341143&v_aba=2. Acesso em 04 out. 2024.

FAUSTO. B. **História Concisa do Brasil.** 2 ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2010.

FIGUEIRA, M. F. (org.). **Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brazil.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908. Disponível em: https://bd.camara.leg.br/bd/handle/bdcamara/22640. Acesso em: 23 de maio de 2022.

FILGUEIRAS, L. O neoliberalismo no Brasil: estrutura, dinâmica e ajuste do modelo econômico. *In:* BASUALDO, E. M.; ARCEO, E. (comp.). **Neoliberalismo y sectores dominantes:** tendencias globales y experiencias nacionales. Buenos Aires: CLACSO, 2006. p. 179-206.

FINGER, A. E. **Um século de estradas de ferro - arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957.** 2013. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) — Universidade de Brasília, Brasília, 2013.
FONSECA, M. C. L. **O patrimônio em processo:** trajetória da política federal de preservação no Brasil. 4. ed. Rio de Janeiro: Editora UFRJ. 2017.

FONSECA, M. C. L. Para além da pedra e cal: por uma concepção ampla de patrimônio cultural. *In:* ABREU, R.; CHAGAS, M. (org.). **Memória e Patrimônio:** ensaios contemporâneos. 2. ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2003. p. 59-79. Disponível em: https://www.reginaabreu.com/site/images/attachments/coletaneas/06-memoria-e-patrimonio_ensaios-contemporaneos.pdf. Acesso em: 07 nov. 2024.

FREIRE, M. E. L. **Patrimônio Ferroviário:** *a preservação para além das estações*. 2017. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Urbano) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2017.

GERODETTI, J. E.; CORNEJO, C. **As ferrovias do Brasil nos cartões-postais e álbuns de lembranças.** São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2005.

GIFFONI, J. M. S. **Trilhos Arrancados:** história da Estrada de Ferro Bahia e Minas (1878-1966). 2006. Tese (Doutorado em História) - Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2006.

GONÇALVES, J. R. S. Monumentalidade e cotidiano: os patrimônios culturais como gênero de discurso. *In:* OLIVEIRA, L. L. (org.). **Cidade:** histórias e desafios. Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getúlio Vargas, 2002. p 108 -123.

GONÇALVES, J. R. S. O mal-estar no patrimônio: identidade, tempo e destruição. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 28, n. 55, p. 211-228, jan./jun. 2015. Disponível em: https://www.scielo.br/j/eh/a/FqbLtvWWzbkQGZQsb5jkrjr/?lang=pt&format=pdf. Acesso em: 25 out. 2023.

HOBSBAWN, E. J. **A Era das Revoluções:** 1789-1848. São Paulo: Paz e Terra, 2015.
IBGE. **Divisão regional do Brasil em regiões geográficas imediatas e regiões geográficas intermediárias:** 2017. Rio de Janeiro: IBGE, 2017. Disponível em: https://www.ibge.gov.br/apps/regioes_geograficas/. Acesso em 04 nov. 2024.

IBGE (org.). **I Centenário das Ferrovias Brasileiras.** Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1954.

IBGE. **Pirapora.** Rio de Janeiro, 2023. Disponível em: https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/pirapora/historico. Acesso em: 09 fev. 2025.

IBGE. **Ponte Pirapora, sobre o rio São Francisco:** município de Pirapora. [*s./d.*]. 1 fotografia. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=416562. Acesso em: 10 fev. 2025.

Iphan. **Carta de Serviços ao Cidadão do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - 2021.** Brasília: Iphan, 2021. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/carta_de_servicos_iphan_2021_vr.digital_02__2_.pdf. Acesso em: 20 set. 2024.

Iphan. **Dicionário Iphan de Patrimônio Cultural.** Brasília, 2016. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1026. Acesso em: 12 ago. 2024.

Iphan. **Manual técnico do patrimônio ferroviário.** Brasília: Iphan, 2010. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Manual_tecnico_patrimonio_ferroviario.pdf. Acesso em: 12 jan. 2023.

Iphan. **Nota Técnica nº 47/2021/COTEC Iphan-MG/Iphan-MG.** Estudo sobre o Patrimônio Ferroviário em Minas Gerais – Bens Imóveis. Belo Horizonte: Superintendência do Iphan em Minas Gerais, 04 mar. 2021.

Iphan. **Ofício nº 775/2022/COTEC Iphan-PE/Iphan_PE-Iphan.** Recife: Coordenação Técnica do Iphan-PE, 04 jul. 2022. Disponível em: https://sei.iphan.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?9LibXMqGnN7gSpLFOOgUQFziRouBJ5VnVL5b7-UrE5RbLWR6sSpXu-e1M8s2fXtXS_IK8jAVwShKorB5NOVZxQ3nDP5DN35rkhj6yH1GY4pyCeZ9sgIMpnbh8plVaGpC. Acesso em: 04 jan. 2025.

Iphan. **Ofício nº 3381/2010-COOIN/SPU/MG.** Belo Horizonte: Superintendência do Iphan em Minas Gerais, 07 dez. 2010. Disponível em: https://sei.iphan.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?yPDszXhdoNcWQHJaQlHJmJIqCNXRK_Sh2SMdn1U-tzNoExCdyClrWFL1SUOWAsOlXQoow41KavV1H4dtVCnqjqJPFPkG7Vb4BsB_hDesH0r_q-MMbXDFOnWSwfhoXjRy. Acesso em: 04 jan. 2025.

Iphan. **Parecer Técnico nº 132/2023/COTEC Iphan-MG/Iphan-MG.** Análise de Valor do Conjunto da Estação Ferroviária de Miguel Burnier em Ouro Preto, MG. Belo Horizonte: Coordenação Técnica do Iphan-MG, 27 abr. 2023. Disponível em: https://sei.iphan.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?9LibXMqGnN7gSpLFOOgUQFziRouBJ5VnVL5b7-UrE5QjI_Ct6AHmBNoFdI_ZO0GgpRsKmKlyXgUEJcBeY3FtF7Vvrb55Yw-YHCSMskmATNaLvAIUaH2H5S0x7XEKj6XJ. Acesso em: 10 jan. 2025.

Iphan. **Política do Patrimônio Cultural Material**. Brasília: Iphan, 2018. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/publicacao_politica_do_patrimonio.pdf. Acesso em: 12 jan. 2023.

Iphan. **Portaria Iphan nº 17, de 29 de abril de 2022.** Dispõe sobre os critérios de valoração e o procedimento de inscrição de bens na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º, da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007. Brasília: Iphan, 2022. Disponível em: https://www.gov.br/iphan/pt-br/centrais-de-conteudo/legislacao/atos-normativos/2022/portaria-iphan-no-17-de-29-de-abril-de-2022. Acesso em: 12 jan. 2023.

Iphan. **Portaria nº 208, de 18 de julho de 2008.** Brasília: Iphan, 2008. Disponível em: https://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=2&pagina=5&data=21/07/2008. Acesso em: 27 out. 2023.

Iphan. **Portaria n° 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. Brasília: Iphan, 2010. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/portaria4072010alteradaportaria_1722016.pdf. Acesso em: 19 fev. 2025.

Iphan. **Processo nº 01506.008486/2016-71.** Estudo de valoração dos bens do espólio da RFFSA no estado de São Paulo. São Paulo: Superintendência do Iphan em São Paulo, 17 out. 2016.

Iphan. **Processo nº 01510.000282/2024-33.** Gestão do Patrimônio ferroviário - Demandas dos técnicos. Florianópolis: Superintendência do Iphan em Santa Catarina, 11 jul. 2024.

Iphan. **Processo nº 01514.000013/2022-75.** Complexo Ferroviário de São João del-Rei (São João del-Rei e Tiradentes). Belo Horizonte: Superintendência do Iphan em Minas Gerais, 2022.

Iphan. **Processo nº 01514.000361/2021-61.** Definição de critérios e metodologias para a valoração. Belo Horizonte: Superintendência do Iphan em Minas Gerais, 04 mar. 2021.

Iphan. **Processo n. 01514.003981/2011-81.** Valoração de bem ferroviário: imóveis oriundos da extinta RFFSA localizados nos municípios de São João del-Rei e Tiradentes/MG. Belo Horizonte: Superintendência do Iphan em Minas Gerais, 29 jul. 2011. Disponível em: https://sei.iphan.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_processo_exibir.php?wt7h6hFBI_9S3DJjGLl0dpQiiSEQL4RcICP821UP_Zu3te9Mz8pMgdSFPXZPRHsDc8jMQ17erGYJfOcrc-boq6WomTZw2ztVczHP96_qmU3UoGxRL5Dl-wMlFxyqnis6. Acesso em: 10 jan. 2025.

Iphan. **Processo nº 01514.014336/2009-61.** Encaminha Minuta de Portaria do Patrimônio Ferroviário. Tem por objetivo explicar os critérios de valor que estão sendo utilizados por esta Coordenação. Brasília: Iphan, 2009.

Iphan. **Processo nº 1.185_T_85.** Conjunto: prédios, máquinas e equipamentos ferroviários. Brasília: Ministério da Cultura, 1985. Disponível em: https://sei.iphan.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?9LibXMqGnN7gSpLFOOgUQFziRouBJ5VnVL5b7-UrE5QPVcEKoogjBBq7d6fd4otf0aXQWbehAMZ_vApltPPZmhSKjufAoTEeakXnvabp3fuyIozfzDGcRfBXAoHYfq7N. Acesso em: 08 jan. 2025.

Iphan. **Rede Ferroviária Federal S.A.** Brasília, c2014. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/611/. Acesso em: 26 out. 2023.

KOSELLECK, R. Uma história dos conceitos: problemas teóricos e práticos. **Revista Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 5, n. 10, p. 134-146, jul./dez. 1992. Disponível em: https://periodicos.fgv.br/reh/issue/view/276. Acesso em: 17 jan. 2024.

LE GOFF, J. **História e memória.** Campinas: Editora Unicamp, 2003.

LIMA, P. L. de O. **Ferrovia, sociedade e cultura:** 1850-1930. Belo Horizonte: Fino Traço, 2009.

LOBATO, P. H. Bahia-Minas: EM refaz o trajeto da linha férrea que levou desenvolvimento aos dois estados. **Estado de Minas,** Belo Horizonte, 02 ago. 2015. Disponível em: https://www.em.com.br/app/noticia/economia/2015/08/02/internas_economia,674427/ferrovia-bahia-minas-em-refaz-o-trajeto-da-linha-ferrea.shtml. Acesso em: 19 de ago. 2021.

LOUREIRO, M. L. de N. M. O objeto de museu como documento: um panorama introdutório. **Em Questão,** Porto Alegre, v. 25, n. 1, p. 13–36, jan./abr. 2019. Disponível em: https://seer.ufrgs.br/index.php/EmQuestao/article/view/81378. Acesso em: 29 nov. 2024.

LYRA, H.; RIBEIRO, A. D. **Estrada de Ferro Central do Brasil:** esquema geral das linhas em 1914. [*s./l.*]: EFCB, 1914.

MAIA, A. C. N. **Encontros e Despedidas:** história de ferrovias e ferroviários de Minas. 1. ed. Belo Horizonte: Fino Traço, 2009.

MARINS, P. C. G. Novos patrimônios, um novo Brasil? Um balanço das políticas patrimoniais federais após a década de 1980. **Estudos Históricos,** Rio de Janeiro, v. 29, n. 57,

p. 09-28, jan./abr. 2016. Disponível em: https://doi.org/10.1590/S0103-21862016000100002. Acesso em: 25 out. 2023.

MARQUES, S. de A. **Privatização do sistema ferroviário brasileiro.** Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 1996. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/1935. Acesso em: 27 out. 2023.

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA Inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA. **48º Relatório de Atividades da Inventariança Outubro/2018 a Março/2019.** Rio de Janeiro: Ministério da Infraestrutura, 2019. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br/acesso-a-informacao/orgaos-extintos-desestatizados/rffsa/48RelatriodeAtividadesdaInventariana.pdf. Acesso em: 19 ago. 2024.

MOTTA, L. A SPHAN em Ouro Preto: uma história de conceitos e critérios. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional,** Rio de Janeiro, n. 22, p. 108-122, 1987. Disponível em http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/RevPat22_m.pdf. Acesso em: 22 jan. 2025.

MOTTA, L. O Patrimônio Cultural Urbano à Luz do Diálogo entre História e Arquitetura. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional,** Brasília, n. 34, p. 249-279, 2012. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/RevPat34_m.pdf. Acesso em: 22 jan. 2025.

MOTTA, L. **Sítios Urbanos e Referência Cultural:** a situação exemplar da Maré. 2017. Tese (Doutorado em Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2017.

NUNES, C. **Vista parcial:** Bello Horizonte. [192-]. 1 cartão-postal. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_iconografia/icon1575954/icon1575954.html. Acesso em: 10 fev. 2025.

OLIVEIRA, E. R. de. Memória Ferroviária: esforço de revisão crítica da memória histórica sobre a ferrovia e seu valor patrimonial. *In:* OLIVEIRA, E. R. de. (org.). **Memória ferroviária e cultura do trabalho:** balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2018. p. 21-42.

OLVEIRA, E. R. de. **Memória Ferroviária e Cultura do Trabalho.** 1. ed. São Paulo: Alameda, 2017.

OLIVEIRA, V. M. de. **Lugar e referência nos processos de patrimonialização dos bens culturais ferroviários:** Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, Mato Grosso do Sul. 2018. Dissertação (Mestrado em Preservação do Patrimônio Cultural) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 2018.

POMINAN, K. **Enciclopédia Einaudi - Memória – História.** v. 1. Portugal: Imprensa Nacional – Casa da Moeda., 1984.

PORTA, P. **Política de preservação do patrimônio cultural no Brasil:** diretrizes, linhas de ação e resultados: 2000/2010. Brasília: Iphan/Monumenta, 2012. Disponível em:

http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/PubDivCol_PoliticaPreservacaoPatrimonioCulturalBrasil_m.pdf. Acesso em: 12 mar. 2023.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE. **Dossiê de tombamento do Conjunto paisagístico e Arquitetônico da Praça Rui Barbosa (Praça da Estação).** Belo Horizonte: Secretaria Municipal de Cultura, 1996.

PROCHNOW, L. N. Memória ferroviária. *In:* REZENDE, M. B.; GRIECO, B.; TEIXEIRA, L.; THOMPSON, A. (org.). **Dicionário Iphan de Patrimônio Cultural.** 1. ed. Rio de Janeiro, Brasília: Iphan/DAF/Copedoc, 2015. (verbete). Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural/detalhes/31/memoria-ferroviaria. Acesso em 12 jan. 2023.

PROCHNOW, L. N. **O Iphan e o patrimônio ferroviário:** a memória ferroviária como instrumento de preservação. 2014. Dissertação (Mestrado em Preservação do Patrimônio Cultural) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 2014.

RAMOS, A. da S. Reinhart Koselleck e a análise das metáforas: sobre as possibilidades para além do conceitual. **Tempo e Argumento,** Florianópolis, v. 11, n. 26, p. 431-455, jan./abr. 2019. Disponível em: https://revistas.udesc.br/index.php/tempo/article/view/2175180311262019431. Acesso em: 10 fev. 2025.

REDE Mineira de Viação: Linha de Angra dos Reis a Goiandira, bitola de 1,0m. **Centro-Oeste Brasil**, [*s./l.*], 1960. Disponível em: http://vfco.brazilia.jor.br/estacoes-ferroviarias/1960-sudeste-RMV/linha-Angra-dos-Reis-Goiandira.shtml. Acesso em: 23 out. 2020.

REIS, J. C. **História e Teoria:** historicismo, modernidade, temporalidade e verdade. 2. ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005.

REIS, J. C. **Tempo, História e Evasão.** Campinas: Papirus, 1994.

REVISTA FERROVIÁRIA. [s./l.], abr./maio 2016. Disponível em http://www.revistaferroviaria.com.br/imagens/pdf/120.pdf. Acesso em: 03 nov. 2020.

RIBEIRO, C. R. Patrimônio e cidadania: contradições conceituais do espaço cordial. *In*: OLIVEIRA, L. L. (org.). **Cidade:** histórias e desafios. Rio de Janeiro: CNPQ/FGV, 2002. p 73- 91.

RIBEIRO, M. T. D. Entre o Ser e o Coletivo: o tombamento das casas históricas. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional,** Brasília, n. 34, p. 223-247, 2012. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/RevPat34_m.pdf. Acesso em: 22 jan. 2025.

RIBEIRO, M. V. (org). **A Rede Mineira de Viação e seu desenvolvimento no governo do Sr. Valadares Ribeiro (1934-1941).** Belo Horizonte: Imprensa Oficial de Minas Gerais. 1942.

RODRIGUES, H. S. Dossiê Ferrovias - A importância da estrada de ferro para o Estado de Goiás. **Revista UFG,** Goiânia, v. 13, n. 11, p. 69-74, dez. 2011. Disponível em:

https://www.revistas.ufg.br/revistaufg/article/download/48387/23722/. Acesso em: 26 out. 2023.

ROSA, M. V. **Dois lados da mesma viagem:** entre a lembrança e o esquecimento da Estrada de Ferro Bahia e Minas. 2018. Dissertação (Mestrado em Cultura e Sociedade) - Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2018. Disponível em: https://repositorio.ufba.br/ri/bitstream/ri/27927/1/Vers%C3%A3o%20Final%20Disserta%C3%A7%C3%A3o.pdf. Acesso em: 19 de out. de 2023.

RUBINO, S. **As fachadas da história:** os antecedentes, a criação e os trabalhos do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 1937-1968. Dissertação (Mestrado em Antropologia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1991.

RUFINONI, M. R. **Preservação e Restauro Urbano:** intervenções em sítios históricos industriais. São Paulo: Editora Unifesp Edusp, 2013.

RUFINONI, M. Patrimônio e Território: os museus ferroviários do Estado de São Paulo, Brasil. *In:* CONGRESSO INTERNACIONAL SOBRE PATRIMÓNIO INDUSTRIAL, 2., 2014, Porto. **Actas [...].** Porto: Centro de Investigação em Ciência e Tecnologia das Artes, Universidade Católica Portuguesa, Associação Portuguesa para o Património Industrial, 2017. p. 432-443.

SANT'ANNA, M. **A Cidade-Atração:** a norma de preservação das áreas centrais no Brasil dos anos 1970. Salvador: EDUFBA-PPG-AU FAUFBA, 2017. *E-book*. Disponível em: https://books.scielo.org/id/8wzv5/pdf/santanna-9788523218713.pdf. Acesso em: 19 fev. 2025.

SANT'ANNA, M. A cidade-patrimônio no Brasil: lições do passado e desafios contemporâneos. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional,** Brasília, n. 35, p.139-155, 2017. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/revpat_35.pdf. Acesso em: 02 jan. 2025.

SANT'ANNA, M. **Da cidade-monumento à cidade documento:** a norma de preservação de áreas urbanas no Brasil – 1937-1990. Salvador: Oiti Editora, 2014.

SANTANA, A. S. Noções de continuidade e descontinuidade em Michel Foucault e Reinhart Koselleck. **Humanidades em diálogo,** São Paulo, v. 11, p. 210-219, 2022. Disponível em: https://www.revistas.usp.br/humanidades/article/view/176377. Acesso em: 05 jan. 2024.

SANTOS, W. L. dos. **A estrada de ferro Oeste de Minas:** São João del-Rei (1877-1898). 2009. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal de Ouro Preto, Mariana, 2015.

SILVA, A. L. Historiadores falam sobre símbolos e pontos turísticos de Divinópolis. **G1 Centro-oeste de Minas,** [*s./l.*], 30 maio 2016. Disponível em: http://g1.globo.com/mg/centro-oeste/noticia/2016/05/historiadores-falam-sobre-simbolos-e-pontos-turisticos-de-divinopolis.html. Acesso em: 08 jan. 2024.

SILVA, M. M. e. **A comissão mista Brasil - Estados Unidos para o desenvolvimento econômico e os projetos para o setor ferroviário (1948-1954).** 2018. Trabalho de Conclusão

de Curso (Bacharelado e Licenciatura em História) —Universidade de Brasília, Brasília, 2018.

SILVA, M. M. F. Geografia das estradas de ferro brasileiras em seu primeiro centenário (1854-1954). *In:* IBGE (org.). **I Centenário das Ferrovias Brasileiras.** Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1954. p. 1-86.

SILVA, R. B. **Patrimônio ferroviário:** a questão do uso. 2019. Dissertação (Mestrado em Preservação do Patrimônio Cultural) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 2019. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/2078. Acesso em: 19 mar. 2023.

SIMAL, J. S. Rumo a uma renovação metodológica e conceitual das relações entre história e patrimônio. *In*: OLVEIRA, E. R. (org.). **Memória Ferroviária e Cultura do Trabalho.** São Paulo: Alameda, 2017. p. 10-25.

SIMAL, J. S.; CARLOS, M. S. **Carta de Sevilla de Patrimonio Industrial 2018 - Los retos del siglo XXI.** Sevilla: Centro de Estudios Andaluces, 2019. Disponível em: https://ticcih.org/wp-content/uploads/2019/03/Carta-de-Sevilla-de-Patrimonio-Industrial-febrero-2019.pdf. Acesso em: 25 de março de 2021.

SIRENE da rede ferroviária de Divinópolis é tombada como patrimônio imaterial. **G1 Centro-oeste de Minas,** [*s./l.*], 15 out. 2019. Disponível em: https://g1.globo.com/mg/centro-oeste/noticia/2019/10/15/sirene-da-rede-ferroviaria-de-divinopolis-e-tombada-como-patrimonio-imaterial.ghtml. Acesso em: 08 jan. 2024.

SMITH, L. Desafiando o Discurso Autorizado de Patrimônio. **Caderno Virtual de Turismo,** Rio de Janeiro, v. 21, n. 2, p. 140-154, 2021. Disponível em: http://www.ivt.coppe.ufrj.br/caderno/index.php/caderno/article/view/1957/749. Acesso em: 10 jun. 2023.

SOUKEF JUNIOR, A. **Leopoldina Railway:** 150 Anos de Ferrovia no Brasil. São Paulo: Dialeto. 2005.

SOUSA, R. A.; PRATES, H. F. O processo de desestatização da RFFSA: principais aspectos e resultados. **Revista do BNDES**, Rio de Janeiro, v. 4, n. 8, p. 119-142, dez. 1997. Disponível em https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/13817/2/RB%2008%20O%20processo%20de%20desestatiza%C3%A7%C3%A3o%20da%20RFFSA%20%5B...%5D_P_BD.pdf. Acesso em: 27 out 2023.

SUMMERHILL, W. R. **Trilhos do Desenvolvimento:** As ferrovias no crescimento da economia brasileira 1854-1913. São Paulo: Livros de Safra, 2018.

TICCIH. **Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial.** Nizhny Tagil: TICCIH, 2003. Disponível em: http://www.mnactec.cat/ticcih/pdf/NTagilPortuguese.pdf. Acesso em: 25 de março de 2021.

TICCIH. **Princípios conjuntos do ICOMOS-TICCIH para a Conservação de Sítios, Estruturas, Áreas e Paisagens de Património Industrial – "Os princípios de Dublin".**

Dublin: TICCIH, 2011. Disponível em: https://ticcihbrasil.com.br/cartas/os-principios-de-dublin. Acesso em: 25 mar. 2024.

THOMPSON A. **Proposta para a composição do Dicionário.** Brasília, c2014. Disponível em http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1028. Acesso em: 31 ago. 2024

VASCONCELLOS, M. **Vias brasileiras de comunicação. Estrada de Ferro Central do Brasil:** linha auxiliar. 3. ed. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1935.

VAZ, M. J. **Estrada de Ferro Oeste de Minas:** trabalho histórico-descriptivo 1880-1922. [*s./l.*]: Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas, 1922. Disponível em: https://archive.org/details/vaz-jansen-efom-1922/page/n2/mode/1up. Acesso em: 19 fev. 2025.

VELOSO, Marisa. **O Tecido do Tempo:** o patrimônio cultural no Brasil e a Academia Sphan – A relação entre modernismo e barroco. Brasília: Editora UnB, 2018.

VIEIRA FILHO, D.; FINGER, A.; MEDEIROS, Y. **Normatização de Cidades Históricas:** orientações para a elaboração de diretrizes e Normas de Preservação para áreas urbanas tombadas. Brasília: SICG/ Iphan, 2010. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/normatizacao_areas_tombadas_cidades_historicas_2011.pdf. Acesso em: 14 set. 2024.

WELBERT, R. Ferrovia atraiu operários e fomentou o desenvolvimento de Divinópolis.**G1 Centro Oeste de Minas,** [*s./l.*], 02 jun. 2016. Disponível em: http://g1.globo.com/mg/centro-oeste/noticia/2016/06/ferrovia-atraiu-operarios-e-fomentou-o-desenvolvimento-de-divinopolis.html. Acesso em: 08 jan. 2024.

APÊNDICE A – LISTAGEM PROCESSO DE ATRIBUIÇÃO DE VALOR

Município	Nome do Bem	Tipologia	Processo	Motivação Abertura do Processo	Doc. Imóvel Recebida	Cessão Celebrada	TAC	Termo de Compromisso Prefeitura/Interessado	OP/NOP	Processo no SEI
Juiz de Fora	Estação de Mariano Procópio	Estação	04905.005159/2007-62							Não
Juiz de Fora	Armazém	Armazém	04905.005159/2007-62							Não
Juiz de Fora	Seletivo	Edificação	04905.005159/2007-62							Não
Brumadinho	Estação Ferroviária de Marinhos	Estação	01514.003657/2008-67	MPE/MPF	SPU TT 119/2008		Sim		NOP em OP	Sim
Uberaba	Edificação em Alvenaria com Área Construída de 9,88 M² - Abrigo para Trole	Edificação	01514.004538/2010-46							Não
Uberaba	Edificação em Alvenaria com Área Construída de 103,85 M²	Edificação	01514.004538/2010-46							Não
Uberaba	Edificação em Alvenaria com Área Construída de 103,85 M²	Edificação	01514.004538/2010-46							Não
Uberaba	Estação de Peirópolis com Área Construída de 204,70 M²	Estação	01514.004538/2010-46							Não
Uberaba	Edificação em Alvenaria com Área Construída de 40,75 M²	Edificação	01514.004538/2010-46							Não

Município	Nome do Bem	Tipologia	Processo	Motivação Abertura do Processo	Doc. Imóvel Recebida	Cessão Celebrada	TAC	Termo de Compromisso Prefeitura/Interessado	OP/NOP	Processo no SEI
Gouveia	Pátio da Estação de Barão do Guaicuhy	Estação		Envio TT SPU	SPU TT 731/2011	SPU x Iphan (0217308, P. 4); Iphan X Município (3076089)	Sim			Sim
Gouveia	Estação de Barão do Guaicuhy	Estação	01514.002298/2011-26	Envio TT SPU	SPU TT 731/2011		Sim			Sim
Candeias	Casa do Agente Ferroviário	Casa	01514.002633/2007-18					Sim P. 53-54 (3442264)	NOP em OP	Sim
Candeias	Antiga Estação Ferroviária de Candeias	Estação	01514.002633/2007-18						NOP em OP	Sim
Guarani	Casa do Agente Ferroviário	Casa	01514.003757/2010-16	Envio TT SPU	SPU TT 519/2010	SPU X Iphan (2781295, P. 79)		Sim, 2781295 P. 31		Sim
Guarani	Armazém	Armazém	01514.003757/2010-16	Envio TT SPU				Sim, 2781295 P. 31		
Guarani	Estação guarany	Estação	01514.003757/2010-16	Envio TT SPU				Sim, 2781295 P. 31		
Guarani	Estrada vicinal rio pomba, km 4.669	Trecho de Linha	01514.003757/2010-16	Envio TT SPU				Sim, 2781295 P. 31		
Santos Dumont	Estação Ferroviária de Santos Dumont	Estação	01450.005713/2011-95							Não
Juiz de Fora	Estação Ferroviária da Central do Brasil	Estação	01450.005747/2011-80	Envio TT SPU	SPU TT 201/201		Não	Não	NOP em OP	Sim

Município	Nome do Bem	Tipologia	Processo	Motivação Abertura do Processo	Doc. Imóvel Recebida	Cessão Celebrada	TAC	Termo de Compromisso Prefeitura/Interessado	OP/NOP	Processo no SEI
Juiz de Fora	Estação Ferroviária de Leopoldina	Estação	01450.005748/2011-24	Envio TT SPU	SPU TT 202/2011	Não	Não	Não	NOP em OP	Sim
Santana do Deserto	Prédio da Estação Ferroviária de Serraria	Estação	01450.005715/2011-84							Não
Araçaí	Estação Ferroviária de Araçaí	Estação	01514.001162/2007-12							Não
Passa Quatro	Estação Ferroviária de Passa Quatro	Estação	01514.003192/2008-44	Solicitação Prefeitura	SPU TT 88/2008	SPU X Iphan (0148556, P. 49)	Sim 0148279 P.29			Sim
Passa Quatro	Estação Ferroviária de Coronel Fulgêncio	Estação								
Passa Quatro	Estação Ferroviária de Manacá	Estação								
Passa Quatro	Depósito de Materiais,	Armazém								
Passa Quatro	Residência do Empregado	Casa								
Passa Quatro	Terreno da Estação Ferroviária de Coronel Fulgêncio	Terreno								
Passa Quatro	Terreno da Estação Ferroviária de Manacá	Terreno								
Passa Quatro	Terreno da Estação Ferroviária de Passa Quatro	Terreno								
Santana do Deserto	Trecho Operacional, Trecho Inicial Três Rios e Trecho Final Juiz de Fora	Trecho de Linha	01514.000583/2009-98	Solicitação Prefeitura	SPU TT 304/2009	DNIT X Município (0424952)				Sim

Município	Nome do Bem	Tipologia	Processo	Motivação Abertura do Processo	Doc. Imóvel Recebida	Cessão Celebrada	TAC	Termo de Compromisso Prefeitura/Interessado	OP/NOP	Processo no SEI
Além Paraíba	Estação de São José e Casa do Agente com 138 M²	Estação	01514.002914/2008-43	MPE/MPF	SPU TT 151/2009	DNIT X Município (0818303, P. 29)	Não	DNIT X Prefeitura, Sem Interveniência do Iphan	NOP em OP	Sim
Curvelo	Estação Ferroviária de Curvelo	Estação	01514.002721/2012-79							Não
Cláudio	Estação de Claúdio no Pátio da Estação de Claúdio, Km 337,864	Estação	01514.005882/2011-33							Não
Belmiro Braga	Estação Ferroviária de Sobragi	Estação	01514.002168/2011-93							Não
Conceição do Pará	Terreno do Pátio	Pátio Ferroviário	01514.002719/2011-19							Não
Leopoldina	Estação Ferroviária de Abaíba	Estação	01514.003480/2009-80							Não
Leopoldina	Terreno da Estação Ferroviária de Abaíba	Pátio Ferroviário								
Tiradentes	Terreno do Pátio da Estação de Tiradentes	Pátio Ferroviário	01514.003981/2011-81	Envio TT SPU	SPU TT 240/2009					Sim
Tiradentes	Estação Ferroviária de Tiradentes	Estação								
São João Del Rei	Pátio da Estação Ferroviária de Chagas Dória	Pátio Ferroviário	01514.003981/2011-81	Envio TT SPU	SPU TT 240/2009	Ainda em trâmite em 2004 foi feita uma cessão pela RFFA em extinção à VLI que precisa ser renovada	Não		NOP/NOP	Sim
São João Del Rei	Estação ferroviária Chagas Dória	Estação	01514.003981/2011-81	Envio TT SPU	SPU TT 240/2009		Não			
São João Del Rei	Pátio da Estação Ferroviária de São João Del Rei	Pátio Ferroviário	01514.003981/2011-81	Envio TT SPU	SPU TT 240/2009		Não			

Município	Nome do Bem	Tipologia	Processo	Motivação Abertura do Processo	Doc. Imóvel Recebida	Cessão Celebrada	TAC	Termo de Compromisso Prefeitura/Interessado	OP/NOP	Processo no SEI
São João Del Rei	Estação Ferroviária de São João Del Rei	Estação	01514.003981/2011-81	Envio TT SPU	SPU TT 240/2009	Ainda em trâmite em 2004 foi feita uma cessão pela RFFA em extinção à VLI que precisa ser renovada	Não		NOP/NOP	Sim
São João Del Rei	Alojamento para Manobrador/Guarda Chaves	Edificação	01514.003981/2011-81	Envio TT SPU	SPU TT 240/2009		Não			
São João Del Rei	Prédio do Antigo Armazém da Carpintaria e Ferraria	Armazém	01514.003981/2011-81	Envio TT SPU	SPU TT 240/2009		Não			
São João Del Rei	Galpão do Antigo Almoxarifado	Galpão	01514.003981/2011-81	Envio TT SPU	SPU TT 240/2009	Ainda em trâmite em 2004 foi feita uma cessão pela RFFA em extinção à VLI que precisa ser renovada	Não			
São João Del Rei	Casa de Bomba de Óleo	Casa	01514.003981/2011-81	Envio TT SPU	SPU TT 240/2009		Não			
São João Del Rei	Galpão da Oficina Mecânica e Ferraria	Galpão	01514.003981/2011-81	Envio TT SPU	SPU TT 240/2009		Não			
São João Del Rei	Galpão para Manutenção de Locomotivas	Galpão	01514.003981/2011-81	Envio TT SPU	SPU TT 240/2009	Ainda em trâmite em 2004 foi feita uma cessão pela RFFA em extinção à VLI que precisa ser renovada	Não			
São João Del Rei	Galpão para Revisão Mecânica	Galpão	01514.003981/2011-81	Envio TT SPU	SPU TT 240/2009		Não			
São João Del Rei	Galpão para Seção de Carros e Vagões	Galpão	01514.003981/2011-81	Envio TT SPU	SPU TT 240/2009		Não			

Município	Nome do Bem	Tipologia	Processo	Motivação Abertura do Processo	Doc. Imóvel Recebida	Cessão Celebrada	TAC	Termo de Compromisso Prefeitura/Interessado	OP/NOP	Processo no SEI
São João Del Rei	Instalação sanitária	Sanitário	01514.003981/2011-81	Envio TT SPU	SPU TT 240/2009	Ainda em trâmite em 2004 foi feita uma cessão pela RFFA em extinção à VLI que precisa ser renovada	Não			
São João Del Rei	Galpão do Posto de Iluminação	Galpão	01514.003981/2011-81	Envio TT SPU	SPU TT 240/2009		Não			
São João Del Rei	Guarita para Guarda - Chaves	Guarita	01514.003981/2011-81	Envio TT SPU	SPU TT 240/2009		Não			
Monte Belo	Estação de Monte Belo	Estação	01514.002726/2012-00	Envio TT SPU	SPU TT 1109/2012	Não	Não	Sim (0266662. P 44)		Sim
Belo Horizonte	Residência 03 - Edificação com Benfeitoria em Alvenaria (10)	Casa	01514.002760/2008-90	Solicitação Prefeitura /outros parceiro	SPU TT 022/2008	Não	Não	Não	NOP/NOP	Sim
Belo Horizonte	Residência 02 - Edificação com Benfeitoria em Alvenaria (20)	Casa				Termo de Cessão de Uso Gratuito SPU X Iphan (0267279)			NOP/NOP	Sim
Belo Horizonte	Residência 01 - Edificação com Benfeitoria em Alvenaria (105)	Casa				Termo de Cessão de Uso Gratuito SPU X Iphan (0267229)			NOP/NOP	Sim

Município	Nome do Bem	Tipologia	Processo	Motivação Abertura do Processo	Doc. Imóvel Recebida	Cessão Celebrada	TAC	Termo de Compromisso Prefeitura/Interessado	OP/NOP	Processo no SEI
Barbacena	Estação Ferroviária de Barbacena	Estação	01450.005714/2011-30	Envio TT SPU	SPU TT 183/2011		0923292, MPMG e Município	50/2014 DNIT X Município	NOP/OP	Sim
Itabirito	Edificação com Área de 221,00m² (Dormitório)	Edificação	01514.005537/2011-08	Envio TT SPU	SPU TT 872/2011	Não	Não	TC 0766122 P. 30	Em disputa	Sim
Formiga	Estação Ferroviária de Bugios	Estação	01514.003727/2009-68	MPE/MPF	SPU TT 577/2010	Não	Não	Não	NOP/OP	
Formiga	Estação Ferroviária de Formiga	Estação							NOP/OP	
Formiga	Antigo Depósito de Ferramentas e Obra e Casa do Rádio.	Depósito							NOP/OP	
Formiga	Estação Ferroviária de Timboré	Estação							NOP/OP	
Formiga	Terreno	Terreno							NOP/OP	
Caparaó	Prédio da Estação de Caparaó	Estação	01514.003481/2009-24							Não
Várzea da Palma	Estação Ferroviária de Várzea da Palma	Estação	01514.006180/2013-39	Envio TT SPU	SPU TT 1211/2012				NOP/OP	Sim
Várzea da Palma	Estação Ferroviária de Buritis	Estação	01514.006180/2013-39			Não	Não	Não	NOP/OP	Sim
Seritinga	Prédio da Estação Ferroviária de Seritinga	Estação	01514.004080/2009-91							Não

Município	Nome do Bem	Tipologia	Processo	Motivação Abertura do Processo	Doc. Imóvel Recebida	Cessão Celebrada	TAC	Termo de Compromisso Prefeitura/Interessado	OP/NOP	Processo no SEI
São Vicente de Minas	Estação Ferroviária, localizada à Rua Marechal Floriano Peixoto S/N - Centro	Estação	01514.000716/2008-45	Solicitação Prefeitura /outros parceiros		Em trâmite junto ao DNIT	2096063, P. 34 MPGM X Município X Iphan X DNIT	Termo de Compromisso da Prefeitura 2096063, P. 4		
Santa Juliana	Prédio da Estação de Zelandia	Estação	01514.006074/2013-55	Envio TT SPU	SPU TT 1213/2012	DNIT X Município X Iphan (4794706)	Não	Não	NOP/OP	Sim
Itaúna	Estação Ferroviária de Santanene	Estação	01514.001972/2013-17	Envio TT SPU	SPU TT 1260/2013	DNIT X Município X Iphan 0966035, P. 89		0966027 P. 85	NOP/OP	Sim
Sacramento	Residência	Casa	01514.005327/2013-73	Envio TT SPU	SPU TT 1361/2013	Não	MPMG X Município X Iphan (0216142, P. 78)	Não	NOP/NOP	Sim
Sacramento	Residência	Casa								
Sacramento	Residência	Casa								
Sacramento	Residência	Casa								
Sacramento	Residência	Casa								
Sacramento	Estação Ferroviária de Cipó	Estação								
Sacramento	Armazém	Armazém								
Antônio Prado de Minas	Prédio da Estação de Antônio Prado de Minas	Estação	01514.006680/2012-90	Envio TT SPU	SPU TT 1164/2012	Não	Não	0343487, P. 18	NOP/NOP	Sim

Município	Nome do Bem	Tipologia	Processo	Motivação Abertura do Processo	Doc. Imóvel Recebida	Cessão Celebrada	TAC	Termo de Compromisso Prefeitura/Interessado	OP/NOP	Processo no SEI
Belo Horizonte	Casa do Conde de Santa Marinha	Casa	01450.003629/2014-80	Interesse do Iphan	SPU TT 334/2013	DNIT X Iphan 0561938	Não	Não	NOP/OP	Sim
Belo Horizonte	Escritório da Oficina RCV	Edificação	01450.003629/2014-80	Interesse do Iphan	SPU TT 334/2013	DNIT X Iphan 0561938	Não	Não	NOP/OP	Sim
Belo Horizonte	Alojamento da Tração	Edificação	01450.003629/2014-80	Interesse do Iphan	SPU TT 334/2013	DNIT X Iphan 0561938	Não	Não	NOP/OP	Sim
Belo Horizonte	Oficina eletrotécnica	Oficina	01450.003629/2014-80	Interesse do Iphan	SPU TT 334/2013	DNIT X Iphan 0561938	Não	Não	NOP/OP	Sim
Belo Horizonte	Oficina	Oficina	01450.003629/2014-80	Interesse do Iphan	SPU TT 334/2013	DNIT X Iphan 0561938	Não	Não	NOP/OP	Sim
Belo Horizonte	Depósito de Material	Depósito	01450.003629/2014-80	Interesse do Iphan	SPU TT 334/2013	DNIT X Iphan 0561938	Não	Não	NOP/OP	Sim
Belo Horizonte	Posto de Abastecimento	Edificação	01450.003629/2014-80	Interesse do Iphan	SPU TT 334/2013	DNIT X Iphan 0561938	Não	Não	NOP/OP	Sim
Juatuba	Estação Ferroviária de Juatuba	Estação	01514.004807/2013-17		SPU TT 1265/2013	DNIT X Município X Iphan 4767986	MPMG Iphan X SPU X Município (2382228, P. 61)		NOP/OP	Sim
Prados	Estação Ferroviária de Prados	Estação	01514.004961/2010-46		SPU TT 586/2010			Prefeitura (0682158, P. 62)		

Município	Nome do Bem	Tipologia	Processo	Motivação Abertura do Processo	Doc. Imóvel Recebida	Cessão Celebrada	TAC	Termo de Compromisso Prefeitura/Interessado	OP/NOP	Processo no SEI
Guaranésia	Estação Ferroviária de Guaranésia	Estação	01514.005332/2013-86		SPU TT 1361/2013	SPU X Município (2897557, P. 50)	MPMG Iphan X SPU X Município (2897534, P. 94)	Não		
Pedro Leopoldo	Estação Ferroviária de Pedro Leopoldo	Estação	01450.001722/2013-79		SPU TT 311/2013	DNIT X Município X Iphan 1698822	Não	Prefeitura (5357861, P. 33)		
Itumirim	Estação Ferroviária de Itumirim	Estação	01514.002490/2008-17			DNIT X Município 3008533		Prefeitura (0268609, P. 3)		
Monte Santo de Minas	Caixa d'água	Caixa D'água	01514.003395/2014-89							Não
Monte Santo de Minas	Estação Ferroviária de Monte Santo de Minas	Estação	01514.003395/2014-89							Não
Nazareno	Estação Ferroviária de Nazareno	Estação	01514.000721/2008-58	Solicitação Prefeitura/ outros parceiros	SPU TT 758/2011	SPU X Iphan (0470363, P. 57)				
Diamantina	Antiga Estação Ferroviária de Diamantina	Estação	01514.002295/2011-92	Envio TT SPU	SPU TT 723/2011			Prefeitura (0102620, P. 38)		

Município	Nome do Bem	Tipologia	Processo	Motivação Abertura do Processo	Doc. Imóvel Recebida	Cessão Celebrada	TAC	Termo de Compromisso Prefeitura/Interessado	OP/NOP	Processo no SEI
Diamantina	Pátio da Estação Ferroviária de Diamantina	Pátio Ferroviário	01514.002295/2011-92	Envio TT SPU	SPU TT 723/2011			Prefeitura (0102620, P. 38)		
Ouro Preto	Estação Ferroviária de Miguel Burnier	Estação	01514.000096/2009-25	MPE/MPF			MPMG e MPF X SPU X Iphan X Município (1125862, P. 92)	Município (1125883, P. 24)		
Ouro Preto	Terreno	Terreno	01514.000096/2009-25	MPE/MPF				Município (1125883, P. 24)		
Ouro Preto	Dormitório	Residência	01514.000096/2009-25	MPE/MPF				Município (1125883, P. 24)		
Ouro Preto	Oficina	Armazém/ Galpão/ Oficina	01514.000096/2009-25	MPE/MPF				Município (1125883, P. 24)		
Ouro Preto	Caixa d'agua	Caixa D'agua	01514.000096/2009-25	MPE/MPF				Município (1125883, P. 24)		
Ouro Preto	Plataforma	Plataforma	01514.000096/2009-25	MPE/MPF				Município (1125883, P. 24)		

APÊNDICE B - CRITÉRIOS PARA ATRIBUIÇÃO DE VALOR

	Estado	Município	Nome do Bem	Processo	I	II	III	Observação	Processo no SEI
1	MG	Juiz de Fora	Estação de Mariano Procópio	04905.005159/2007-62				Processo não digitalizado no SEI	Não
2	MG	Juiz de Fora	Armazém	04905.005159/2007-62				Processo não digitalizado no SEI	
3	MG	Juiz de Fora	Seletivo	04905.005159/2007-62				Processo não digitalizado no SEI	
4	MG	Brumadinho	Estação Ferroviária de Marinhos	01514.003657/2008-67				Indicação de valoração anterior a Portaria, portanto só foi automaticamente incluído. Contudo há análise da CAPCF de parecer elaborado em 2011 que avalia não se observar valor o bem	Sim
5	MG	Uberaba	Edificação em alvenaria com área construída de 9,88 m² - abrigo para trole	01514.004538/2010-46					Não

	Estado	Município	Nome do Bem	Processo	I	II	III	Observação	Processo no SEI
6	MG	Uberaba	Edificação em alvenaria com área construída de 103,85 m²	01514.004538/2010-47					
7	MG	Uberaba	Edificação em alvenaria com área construída de 103,85 m²	01514.004538/2010-48					
8	MG	Uberaba	Estação de Peirópolis com área construída de 204,70 m²	01514.004538/2010-49					
9	MG	Uberaba	Edificação em alvenaria com área construída de 40,75 m²	01514.004538/2010-50					
10	MG	Gouveia	Pátio da Estação de Barão do Guaicuhy	01514.002298/2011-26	x				Sim
11	MG	Gouveia	Estação de Barão do Guaicuhy	01514.002298/2011-26	x				
12	MG	Candeias	Casa do Agente Ferroviário	01514.002633/2007-18	x				Sim
13	MG	Candeias	Antiga Estação Ferroviária de Candeias, Candeias, MG	01514.002633/2007-18	x				Sim
14	MG	Guarani	Casa do Agente Ferroviário	01514.003757/2010-16		x			Sim
15	MG	Guarani	Armazém	01514.003757/2010-17		x			
16	MG	Guarani	Estação Guarany	01514.003757/2010-18		x			

	Estado	Município	Nome do Bem	Processo	I	II	III	Observação	Processo no SEI
17	MG	Guarani	Estrada Vicinal Rio Pomba, KM 4.669	01514.003757/2010-19		x			
18	MG	Santos Dumont	Estação Ferroviária de Santos Dumont	01450.005713/2011-95					Não
19	MG	Juiz de Fora	Estação Ferroviária da Central do Brasil	01450.005747/2011-80	x	x	x		Sim
20	MG	Juiz de Fora	Estação Ferroviária de Leopoldina	01450.005748/2011-24	x	x	x		Sim
21	MG	Santana do Deserto	Prédio da Estação Ferroviária de Serraria	01450.005715/2011-84					Não
22	MG	Araçaí	Estação Ferroviária de Araçaí	01514.001162/2007-12					Não
23	MG	Passa Quatro	Estação Ferroviária de Passa Quatro	01514.003192/2008-44		x	x		Sim
24	MG	Passa Quatro	Estação Ferroviária de coronel Fulgêncio						
25	MG	Passa Quatro	Estação Ferroviária de Manacá						
26	MG	Passa Quatro	Depósito de Materiais,						
27	MG	Passa Quatro	Residência do Empregado						

	Estado	Município	Nome do Bem	Processo	I	II	III	Observação	Processo no SEI
28	MG	Passa Quatro	Terreno da Estação Ferroviária de Coronel Fulgêncio						
29	MG	Passa Quatro	Terreno da Estação Ferroviária de Manacá						
30	MG	Passa Quatro	Terreno da estação Ferroviária de Passa Quatro						
31	MG	Santana do Deserto	Trecho Operacional, Trecho inicial Tres rios e trecho final Juiz de fora	01514.000583/2009-98	x	x	x		Sim
32	MG	Além Paraíba	Estação de São José e Casa do Agente com 138 m²	01514.002914/2008-43	x	x			Sim
33	MG	Curvelo	Estação Ferroviária de Curvelo	01514.002721/2012-79					Não
34	MG	Cláudio	Estação de Claúdio no Pátio da Estação de Claúdio, km 337,864	01514.005882/2011-33					Não
35	MG	Belmiro Braga	Estação Ferroviária de Sobragi	01514.002168/2011-93					Não

	Estado	Município	Nome do Bem	Processo	I	II	III	Observação	Processo no SEI
36	MG	Conceição do Pará	Terreno do Pátio	01514.002719/2011-19					Não
37	MG	Leopoldina	Estação Ferroviária de Abaíba	01514.003480/2009-80					Não
38	MG	Leopoldina	Terreno da Estação Ferroviária de Abaíba	01514.003480/2009-81					
39	MG	Tiradentes	Terreno do Pátio da Estação de Tiradentes	01514.003981/2011-81	x	x	x	Bens protegidos por tombamento desde 1989	Sim
40	MG	Tiradentes	Estação Ferroviária de Tiradentes	01514.003981/2011-81					
41	MG	São João Del Rei	Pátio da Estação Ferroviária de Chagas Dória	01514.003981/2011-81.	x	x	x	Bens protegidos por tombamento desde 1989	Sim
42	MG	São João Del Rei	Estação Ferroviária Chagas Dória	01514.003981/2011-81.					
43	MG	São João Del Rei	Pátio da Estação Ferroviária de São João del Rei	01514.003981/2011-81.					
44	MG	São João Del Rei	Estação Ferroviária de São João Del Rei	01514.003981/2011-81.					

	Estado	Município	Nome do Bem	Processo	I	II	III	Observação	Processo no SEI
45	MG	São João Del Rei	Alojamento para manobrador/guarda chaves	01514.003981/2011-81.					
46	MG	São João Del Rei	Prédio do antigo armazém da Carpintaria e Ferraria	01514.003981/2011-81.					
47	MG	São João Del Rei	Galpão do antigo almoxarifado	01514.003981/2011-81.					
48	MG	São João Del Rei	Casa de Bomba de Óleo	01514.003981/2011-81.					
49	MG	São João Del Rei	Galpão da Oficina Mecânica e Ferraria	01514.003981/2011-81.					
50	MG	São João Del Rei	Galpão para manutenção de locomotivas	01514.003981/2011-81.					
51	MG	São João Del Rei	Galpão para revisão mecânica	01514.003981/2011-81.					
52	MG	São João Del Rei	Galpão para seção de carros e vagões	01514.003981/2011-81.					
53	MG	São João Del Rei	Instalação Sanitària	01514.003981/2011-81.					

	Estado	Município	Nome do Bem	Processo	I	II	III	Observação	Processo no SEI
54	MG	São João Del Rei	Galpão do posto de iluminação	01514.003981/2011-81.					
55	MG	São João Del Rei	Guarita para guarda - chaves	01514.003981/2011-81.					
56	MG	Monte Belo	Estação de Monte Belo	01514.002726/2012-00			x		Sim
57	MG	Belo Horizonte	Residência 03 - Edificação com benfeitoria em alvenaria	01514.002760/2008-90					Sim
58	MG	Belo Horizonte	Residência 02 - Edificação com benfeitoria em alvenaria	01514.002760/2008-90			x		Sim
59	MG	Belo Horizonte	Residência 01 - Edificação com benfeitoria em alvenaria	01514.002760/2008-90					Sim
60	MG	Barbacena	Estação Ferroviária de Barbacena	01450.005714/2011-30	x	x	x		Sim
61	MG	Itabirito	Edificação com área de 221,00m²(Dormitório)	01514.005537/2011-08	x	x			Sim
62	MG	Formiga	Estação Ferroviária de Bugios	01514.003727/2009-68			x		
63	MG	Formiga	Estação Ferroviária de Formiga	01514.003727/2009-69					

	Estado	Município	Nome do Bem	Processo	I	II	III	Observação	Processo no SEI
64	MG	Formiga	Antigo depósito de ferramentas e Obra e Casa do rádio.	01514.003727/2009-70					
65	MG	Formiga	Estação Ferroviária de Timboré	01514.003727/2009-71					
66	MG	Formiga	Terreno	01514.003727/2009-72					
67	MG	Caparaó	Prédio da Estação de Caparaó	01514.003481/2009-24					Não
68	MG	Várzea da Palma	Estação Ferroviária de Várzea da Palma	01514.006180/2013-39			x		Sim
69	MG	Várzea da Palma	Estação Ferroviária de Buritis	01514.006180/2013-39					Sim
70	MG	Seritinga	Prédio da Estação Ferroviária de Seritinga	01514.004080/2009-91					Não
71	MG	São Vicente de Minas	Estação Ferroviária, localizadao á rua Marechal Floriano Peixoto s/n - Centro município de São Paulo Vicente de Minas	01514.000716/2008-45			x		

	Estado	Município	Nome do Bem	Processo	I	II	III	Observação	Processo no SEI
72	MG	Santa Juliana	Prédio da Estação de Zelandia	01514.006074/2013-55			x		Sim
73	MG	Itaúna	Estação Ferroviária de Santanene	01514.001972/2013-17			x		Sim
74	MG	Sacramento	Residência	01514.005327/2013-73			x		Sim
75	MG	Sacramento	Residência						
76	MG	Sacramento	Residência						
77	MG	Sacramento	Residência						
78	MG	Sacramento	Residência						
79	MG	Sacramento	Estação Ferroviária de Cipó						
80	MG	Sacramento	Armazém						
81	MG	Antônio Prado de Minas	Prédio da Estação de Antônio Prado de Minas	01514.006680/2012-90			x		Sim
82	MG	Belo Horizonte	Casa do Conde de Santa Marinha	01450.003629/2014-80	x	x			Sim
83	MG	Belo Horizonte	Escritório da Oficina RCV						

	Estado	Município	Nome do Bem	Processo	I	II	III	Observação	Processo no SEI
84	MG	Belo Horizonte	Alojamento da Tração						
85	MG	Belo Horizonte	Oficina Eletrotécnica						
86	MG	Belo Horizonte	Oficina						
87	MG	Belo Horizonte	Depósito de Material						
88	MG	Belo Horizonte	Posto de abastecimento						
89	MG	Juatuba	Estação Ferroviária de Juatuba	01514.004807/2013-17			x		Sim
90	MG	Prados	Estação Ferroviária de Prados	01514.004961/2010-46			x		Sim
91	MG	Guaranésia	Estação Ferroviária de Guaranésia	01514.005332/2013-86			x		Sim
92	MG	Pedro Leopoldo	Estação Ferroviária de Pedro Leopoldo	01450.001722/2013-79			x		Sim

	Estado	Município	Nome do Bem	Processo	I	II	III	Observação	Processo no SEI
93	MG	Itumirim	Estação Ferroviária de Itumirim	01514.002490/2008-17	x	x	x		Sim
94	MG	Monte Santo de Minas	Caixa D'água	01514.003395/2014-89					Sim
95	MG	Monte Santo de Minas	Estação Ferroviária de Monte Santo de Minas	01514.003395/2014-89					Não
96	MG	Nazareno	Estação Ferroviária de Nazareno	01514.000721/2008-57			x		Sim
97	MG	Diamantina	Antiga Estação Ferroviária de Diamantina	01514.002020/2022-10 anexado ao 01514.002295/2011-92	x	x			Sim
98	MG	Diamantina	Pátio da Estação ferroviária de Diamantina						
99	MG	Ouro Preto	Estação Ferroviária de Miguel Burnier	01514.000096/2009-25	x				Sim
100	MG	Ouro Preto	Terreno	01514.000096/2009-25					
101	MG	Ouro Preto	Dormitório	01514.000096/2009-25					
102	MG	Ouro Preto	Oficina	01514.000096/2009-25					
103	MG	Ouro Preto	Caixa d'Agua	01514.000096/2009-25					
104	MG	Ouro Preto	Plataforma	01514.000096/2009-25					

APÊNDICE C - ANÁLISE DE VALOR DO CONJUNTO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE MIGUEL BURNIER

Ministério da Cultura
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Superintendência do IPHAN em Minas Gerais
Coordenação Técnica do IPHAN-MG

PARECER TÉCNICO nº 132/2023/COTEC IPHAN-MG/IPHAN-MG

ASSUNTO: Análise de Valor do Conjuto da Estação Ferroviária de Miguel Burnier em Ouro Preto, MG

REFERÊNCIA: Proc. 01514.000096/2009-25

Belo Horizonte, 27 de abril de 2023.

I. Introdução

Trata o presente de uma análise do processo recebido pelo IPHAN para análise da atribuição de valor para a "preservação da memória ferroviária", conforme art. 9ª da Lei 11.483/2007.

A estação já foi objeto de parecer de atribuição de valor emitido em 2009, ou seja, anterior à portaria 407/10, dentro das tratativas que vinha sendo realizadas junto ao Ministério Público Estadual de Minas Gerais, Ministério Público Federal, Prefeitura Municipal de Ouro Preto e Secretaria de Patrimônio da União, que por fim, culminaram na assinatura do termo de compromisso.

Ocorre que, a Portaria 407/10 determinava em seu art. 10 que

> 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.

Mas observa-se na leitura do processo que o parecer exarado em 2009 não teve declaração da Presidência do Iphan e, por isso, o bem não integra a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário.

Atualmente, a temática tem sido retomada pelo MPF, conforme registrado na Ata de Reunião MPF - 21/10/2022 (SEI nº 3989235) tendo sido acordado que o Iphan deve apresentar uma conclusão definitiva acerca da questão da atribuição de valor do bem.

Assim, esse parecer objetiva resolver a questão, com a análise da atribuição de valor do bem de acordo com os novos trâmites previstos na Portaria Iphan 17/2022.

II. Análise

II. 1 História da Ferrovia

A Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB) foi a terceira estrada de ferro inaugurada em território brasileiro, precedida pela Estrada de Ferro de Mauá (30 de abril de 1854) e Estrada de Ferro de Recife a Pernambuco (08 de fevereiro de 1858). Sua construção foi autorizada a partir do Decreto n.º 1.598, de 9 de maio de 1855 sendo o seu primeiro trecho aberto ao tráfego, compreendendo as estações de Campo e Queimados, ambas no Rio de Janeiro, entregue em 28 de março de 1858 e foi pelas estações de Santa Fé e Chiador, inauguradas em 27 de junho de 1869 (FIGUEIRA, 1908), que ela alcançou pela primeira vez o território mineiro e, partir dali se ligaria também à Estrada de Ferro Leopoldina (VASCONCELLOS, 1935).

Chamada inicialmente de Estada de Ferro Dom Pedro II (EFDPII), teve seu nome alterado para Central do Brasil por ocasião da proclamação da república, fazendo jus ao seu planejamento inicial se tornar a linha tronco de ligação pelo interior, irradiando-se da antiga capital no Rio de Janeiro até Belém do Pará, interligando caminhos de ferro e conectando-se às redes fluviais de navegação ao passar pelos estados de Minas Gerais, São Paulo e Bahia, também escoando a crescente produção agrícola, tanto para os portos de exportação quanto para atender ao mercado interno atingindo o seu principal objetivo de ligar as diversas regiões pelas quais passaria. Como descrito no livro comemorativo do primeiro centenário das estradas de ferro brasileiras, organizado e publicado pelo IBGE em 1954, a EFCB foi

A mais importante das empresas de transporte pelos trilhos em nosso país...

> Pela sua extensão, pela sua situação geográfica, pelo volume da produção que estimula e distribui, pela grande escola técnica que é para o ferroviarismo nacional, pelos seus serviços e missões que tem realizado e ainda pelo que ela representa de tradicional e brilhante na engenharia ferroviária brasileira, merece a antiga E. F. D. Pedro II esse justo conceito de ser o primeiro e mais notável dos nossos caminhos de ferro. (Vieira, 1954, p. 133).

Como já dito, sua linha central, partia do Rio de Janeiro e atingia cidade de Belo Horizonte, de onde seguia em direção ao Vale do Rio das Velhas para alcançar o rio São Francisco, localidade onde se encontraria com o transporte fluvial que, por sua vez, permitiria a ligação com o norte e nordeste do Brasil. Sua chegada ao rio São Francisco se deu na cidade de Pirapora em 1910 porém seu caminho para no nordeste brasileiro se deu pelo rumo tomado em direção a Montes Claros, subindo até a divisa com a Bahia em seu prolongamento até Monte Azul, localidade onde, por fim, conectou-se a Viação Férrea Leste Brasileiro que adentrava o território baiano até a cidade de Salvador:

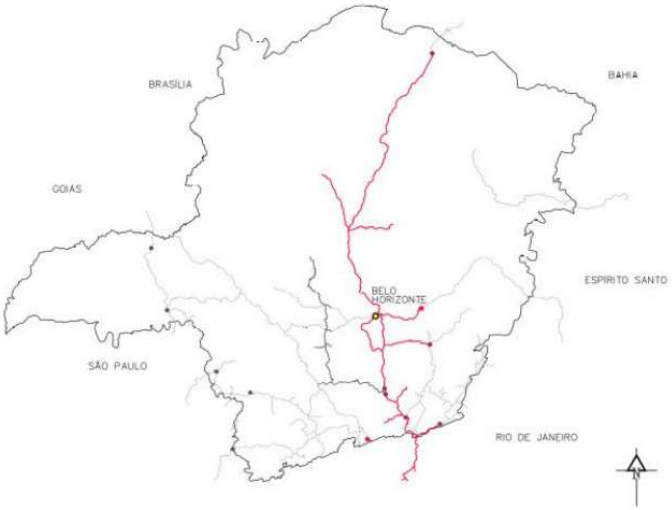


Fig. 1 – Estrada de Ferro Central do Brasil – EFCB. Fonte: Fernanda Silva, Patrimônio Ferroviário em MG – Bens Imóveis.

II. 2 A EFCB na Zona Metalúrgica de Minas Gerais

II. 2. 1 Caracterização da Estação Miguel Burnier

A estação de Miguel Burnier era a última da 6ª seção da Linha do Centro da EFCB, no ponto de entroncamento da linha com o Ramal de Ouro Preto que partia sentido a cidade de Ponte Nova, onde a EFCB se encontrava com a Leopoldina. Sendo foi inaugurada em 16 de julho de 1887 como um posto telegráfico e, posteriormente, em 11 de abril de 1985 transformada em "estação de 5ª classe" (FIGUEIRA, 1908, p. 422), ou seja, uma pequena estação com plataforma para o embarque e desembarque de passageiros.

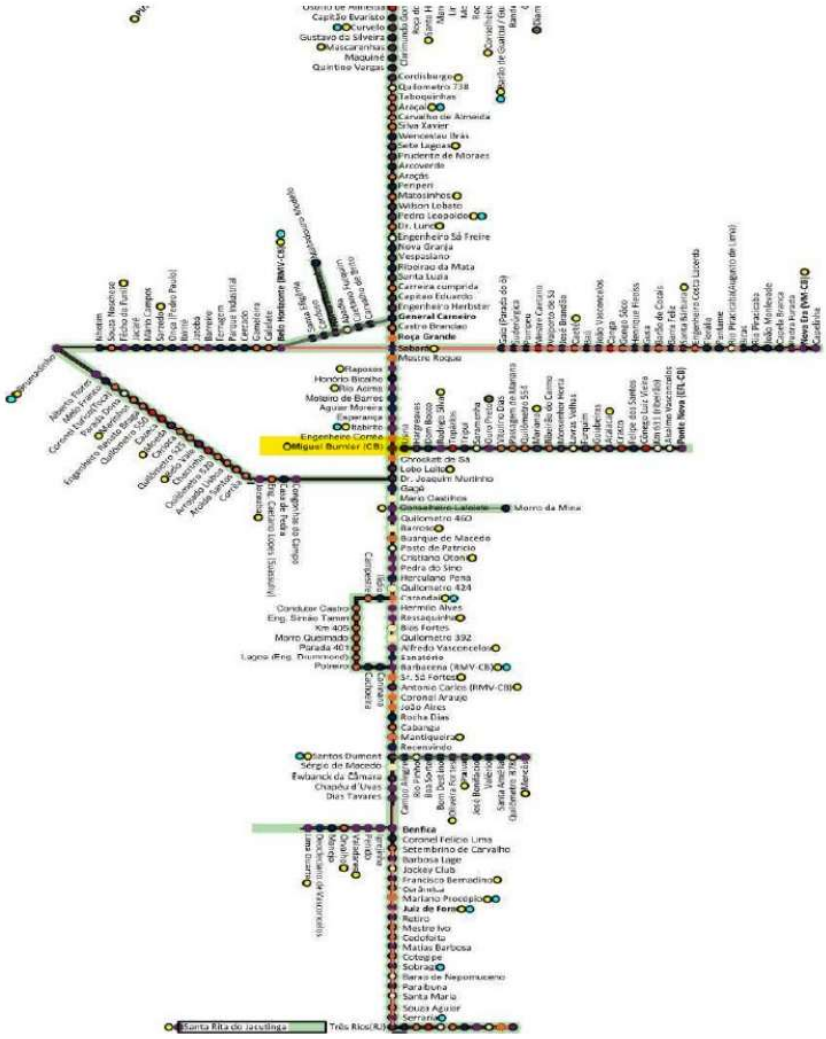


Fig. 2: Recorte do Mapa "estilo Metrô" da EFCB, em destaque a estação Burnier. Fonte: Fernanda Silva, Patrimônio Ferroviário em MG – Bens Imóveis.

Por estar situado num local de difíceis condições geográficas que ocasionaram num "traçado difícil" que também demandou "obras de consolidação op. cit., p. 744), considerando atingir ali um ponto de grande elevação, sua construção gerou debates acalorados entre os engenheiros da Central, de um aqueles que consideravam necessária a diminuição da bitola, que até Lafaiete era de 1,60 m (larga) para a métrica com o intuito de diminuir os gastos ıstrução, e, por outro lado estava, dentre outros, o próprio Miguel Burnier, à época engenheiro chefe do prolongamento da linha, que não julgava :e a redução da bitola. O engenheiro que posteriormente deu nome à estação foi voto vencido, de maneira que de a partir da estação, tanto no sentido nha Centro quanto no sentido Ponte Nova tinha-se o ponto final da bitola larga para a métrica (SETTI, 2008; VIEIRA, 1954).

Ressalta-se que a estação em questão fora inaugurada com o nome do distrito na época do recebimento dos trilhos: São Julião, contudo, com a natura do engenheiro chefe responsável pela construção da seção, o nome da estação foi alterado como maneira de homenagear

> [...] as honrosas tradições firmadas em outros cargos desta via férrea e o traçado e locação do ramal de Ouro Preto ahi ficaram para dar testemunho, em todo tempo, de sua excepcional capacidade de construção de estradas de ferro. Elevado depois a director da mesma Estrada (janeiro de 1884) [...].
>
> Na Directoria da Estrada não lhe deu tempo a morte de introduzir grandes reformas e melhoramentos [...]. (Figueira, 1908, p. 302).

Assim, com a construção de seção, partindo de Miguel Burnier até sua chegada a sede de Ouro Preto, completava-se a ligação direta de Ouro Preto, estado à época, até a capital do Brasil, completando uma importante via de ligação, tanto para passageiros quanto cargas.



Fig. 3: Visualização da linha, em rosa sob concessão da VLI/FCA (Linha do Centro de Miguel Burnier a General Carneiro), em azul da MRS (Linha do Centro do Posto 452 a Miguel Burnier) e em amarelo na parte superior a EFVM (Ramal da Fábrica), observando que a estação de Miguel Burnier é o ponto de entroncamento entre as duas primeiras. Fonte: dados georreferenciados ANTT.

Ocorre, que mesmo tendo sido aberta como uma estação menor, é possível perceber como a localidade cresceu em importância à medida em que a estação foi ampliada e foram incorporados outros elementos funcionais, como a oficina de locomoção, depósito, triângulo de reversão, vias acessórias e o alojamento, além de ter se tornando o local para manobras dos trens vindos de Ponte Nova, onde a EFCB se entroncava com a EFL. A quantidade de casas associadas a ferrovia denota a necessidade de um quadro funcional proporcional ao nível de operacionalidade e centralidade do pátio. Assim, ao que se indica pela análise da história da implementação do pátio e os bens operacionais ali presentes, poderíamos classificar a localidade como um complexo de entroncamento com funções de um complexo terminal.

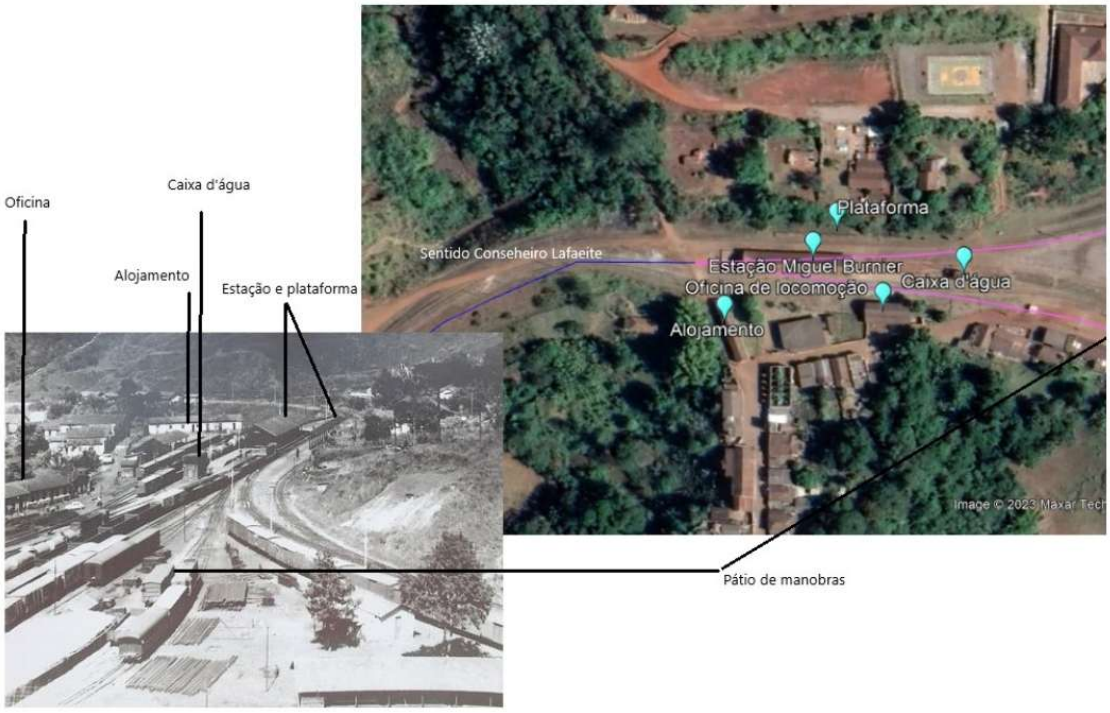


Fig. 4 : Estruturas do pátio de Miguel Burnier, em 1940 e atualmente. Fonte: Estações Ferroviárias e Google Earth, dados georreferenciados ANTT.

II. 3 O Conjunto da Estação de Miguel Burnier e a Usina Wigg

> Assim, além do capital e da tecnologia, os ingredientes básicos estavam reunidos: matéria-prima (minério de ferro), carvão vegetal (redutor e combustível), energia elétrica e infra-estrutura de transporte. (SANCHEZ, 2003: 137 apud Baeta, Piló e Neves, 2012, p. 5).

A região servida pela Central do Brasil, margeia jazidas minerais que tiveram como principais centros de exploração Queluz (atualmente Conselheiro Lafaiete) e Burnier, localidade onde não somente se realizava a exploração com vistas ao escoamento de minérios como calcário, ferro e manganês pela via férrea como também se aplicava na indústria siderúrgica, que era fortemente servida pela ferrovia, como era o caso da Usina Wigg, localizada no distrito e muito próxima da Estação, como pode ser visto na fig. 3.

A Usina Wigg, atualmente preservada enquanto sítio arqueológico, faz parte de um contexto de estruturação da indústria siderúrgica nacional. Implantada após o sucesso da atividade da Usina Esperança em Itabira do Campo,, que tinha como sócios Carlos Wigg e Joseph Gerspacher, filho do seu sócio na Usina Esperança, trata-se de um dos dois únicos altos-fornos existentes no Brasil na virada para o século XX sendo o da Usina Wigg inaugurado em 14 de setembro de 1893 (idem).

A localidade foi escolhida levando em consideração a proximidade das jazidas necessárias para a produção de ferro e a facilidade de escoamento, considerando que já estava em funcionamento a Estação de Miguel Burnier, ponto de entroncamento com a via que vinha da Rio de Janeiro, passando o já polo minerário de Lafaiete, seguindo rumo a nova capital mineira – Belo Horizonte na Linha do Centro que compunha a espinha dorsal da EFCB, e a antiga capital – Ouro Preto, no sentido Zona da Mata já servida pela EFL.

Não cabe aqui um largo histórico ou detalhamento do funcionamento da Usina, mas fica patente a relação entre este patrimônio industrial acautelado, ainda que pelo viés da Lei 3.924/61, com o remanescente do Conjunto da Estação Ferroviária de Miguel Burnier, também lido como patrimônio industrial conforme determina a Carta de Nizhny Tagil. A importância para a industrialização brasileira e para a estruturação da siderurgia mineira, num processo de novo impulso de dinamização da economia, que perpassa ao aproveitamento das jazidas minerais e das vias de comunicações ferroviárias que se estruturavam além da mobilização política e técnica, até mesmo quando consideramos a atuação da Escola de Minas de Ouro Preto que institucionalizou "em Minas e no País, um modelo de educação inovador" (Matos e Mello, 2012, p. 73).

Em resumo, como destacado no Dossiê de Tombamento Municipal do Conjunto da Estação de Miguel Burnier:

> ...é possível distinguir três fases distintas na trajetória histórica do distrito: uma que se estende desde fins do século XVII até meados do século XIX, com presença marcante do Chiqueiro; uma segunda que vai de meados do XIX até princípios do XX, cujo tom das citações é a história ferroviária; e uma última, a terceira, que se estende desde princípios do século XX até os dias de hoje, irregularmente, a qual podemos chamar de fase das indústrias, cujo marco primordial foi a instalação da Usina Wigg. Em síntese, temos uma fase colonial, uma fase ferroviária e uma outra industrial. (Ouro Preto, 2010, p. 98-99) [grifos nossos].

III. Descrição dos imóveis

Apresenta-se a descrição feita pela equipe técnica do ETOP:

O conjunto ferroviário de Miguel Burnier foi implantado ao pé de uma encosta, na Linha do Centro, Km 498,624, em cujo topo encontram-se importantes bens culturais da Vila de Miguel Burnier como a Igreja Sagrado Coração de Jesus, o antigo seminário e o cemitério municipal, além de algumas instalações da empresa mineradora Gerdau S.A. Compõem o conjunto ferroviário as seguintes estruturas: a Estação Miguel Burnier, abrangendo plataforma de embarque implantada no sentido nordeste/sudoeste paralelamente aos trilhos; a Caixa d'Água, seguindo o alinhamento dos trilhos; a Oficina, implantada à frente da Caixa d'Água; e o Dormitório, implantado próximo aos trilhos.

Estação Ferroviária

O prédio da Estação apresenta tipologia arquitetônica ferroviária típica do final do século XIX e início do XX, com influência da arquitetura eclética inglesa e alemã, e características da arquitetura industrial pré-fabricada, de tipologia simples, utilitária, conformada por planta retangular. Conforme informações contidas no Dossiê de Tombamento Municipal elaborado no ano de 2010, a estação de Miguel Burnier foi construída originalmente em madeira, com estrutura autônoma e vedação com tábuas dispostas na vertical, lembrando o estilo enxaimel, sendo que ao longo dos anos a vedação em madeira foi substituída por alvenaria de tijolos maciços deixando as peças estruturais ainda à vista, demarcando relevos nas fachadas. O trecho ampliado já foi executado com alvenaria autoportante de tijolos maciços, mantendo-se a composição estética através de relevos em argamassa nas fachadas, imitando a estrutura em madeira da parte

original. Assim, as fachadas são marcadas pela estrutura em madeira e pelos altos-relevos que registram um desenho típico das construções ferroviárias. Nas empenas das fachadas nordeste e sudoeste foi grafado o nome da estação: "Miguel Burnier". Os vãos das fachadas são predominantemente verticais, vedados com folhas de madeira e vidro, e a cobertura é composta por quatro águas, utilizando telhas cerâmicas francesas. Ao longo das fachadas as pernas das tesouras do telhado se apoiam em estruturas que funcionam como "mãos francesas'. Internamente, há uma grande variação de revestimentos de piso, com ladrilho hidráulico, cimentado na cor vermelho, taco assentado ora em escama de peixe, ora paralelos; placas cimentícias na cor natural e lajeado de pedra. A plataforma é feita em cantaria, com piso lajeado, servindo ao embarque e desembarque das locomotivas.

Edifício Dormitório

O dormitório apresenta adornos de influência eclética, com os lambrequins que compõem os beirais da cobertura e as pinturas parietais com o emblema da "Central do Brasil" em paredes internas. Está implantado de forma ortogonal à linha férrea, na porção meridional do Conjunto Ferroviário. Apresenta planta em formato retangular e gabarito em um pavimento. O sistema construtivo é em alvenaria de tijolinhos sobre embasamento em pedra, que permanece aparente na fachada Sul, com por aberturas retangulares, provavelmente funcionando como "suspiros". A cobertura é disposta em duas águas, estruturadas sobre engradamento em madeira, com beirais de cachorrada aferente ornados por lambrequins; o manto é vedado por telhas cerâmicas francesas. Internamente, encontra-se sem piso e sem forro. Está implantado em tereno plano, em área gramada.

Oficina

A oficina também se enquadra na tipologia de edifícios industriais, caracterizados por pés-direitos altos, sustentados por pilares de ferro. Contata-se ainda influências ecléticas através de elementos existentes nas fachadas confeccionados em massa: rodapé alto, enquadramento das molduras dos vãos, ornato geométrico em massa sobre vergas de portas; friso largo sobressaltado perpassando, acima do ornato, todas as fachadas. Está disposta paralelamente à estação e aos trilhos férreos, na porção oriental. A volumetria do imóvel desenvolve-se num partido retangular, com cobertura assimétrica, havendo uma sobreposição, com o manto maior, em duas águas sobre o galpão e assentando-se sobre uma água inferior, sendo esta responsável por proteger os cômodos em alvenaria autoportante de tijolo maciço. Neste equipamento realizava-se a manutenção do maquinário ferroviário, verificando-se a existência de fosso de manutenção de locomotivas, no qual observa-se em uma das paredes a inscrição "7ªPª 24-3-1929".

Caixa d'água

A caixa d'água localiza-se próxima à fachada nordeste da estação, seguindo o alinhamento dos trilhos. O equipamento consiste em um recipiente feito em chapas de ferro unidas por solda e rebites, sem tampa. O recipiente metálico está assentado sobre vigas metálicas dispostas formando uma malha que se encontra acima de alvenaria de pedras regulares assentadas com argamassa. Sobre o vão de passagem da fachada noroeste localiza-se o cano de ferro por onde a água armazenada na caixa é escoada. O interior apresenta piso e paredes revestidos com argamassa e há restos de tinta na cor branca nas paredes.

IV. Estado de Conservação das edificações do Conjunto Ferroviário de Miguel Burnier:

Estação Ferroviária e Caixa d'Água (edificação e equipamento restaurados em 2012)

De modo geral, a edificação da Estação Ferroviária e a Caixa d'água se encontram em bom estado de conservação. Em 2019, o telhado da estação foi parcialmente destelhado em decorrência de uma forte chuva, acarretando uma infiltração e proliferação de fungos que atingiu uma parede de uma das salas. Este telhado passou por obras de reforma em 2020, sendo a infiltração sanada, permanecendo contudo os danos na alvenaria.

Galão da Oficina

O Galpão da Oficina foi contemplado por um projeto realizado pela Fundação de Arte de Ouro Preto (FAOP) em meados de 2015/2016, recebendo serviços de pintura. A edificação possui estado de conservação regular; não apresenta danos estruturais graves, contudo, necessita receber serviços de limpeza e manutenção do telhado, além de parte da pintura já estar degradada.

Dormitório

De modo geral a edificação apresenta em estado de arruinamento. O estado de conservação precário tem como uma das principais origens a ausência de ações de continuadas de manutenção, associada à exposição contínua às intempéries, desgaste natural dos materiais ao longo dos anos e ações de vandalismo. A exposição as intempéries têm catalisado ações de degradação e deterioração das alvenarias autoportantes de tijolo cerâmico maciço, havendo ainda lacunas em seu revestimento. Nota-se na fachada principal uma rachadura que se estende da porta até o telhado; tal rachadura tem evoluído ao longo dos anos. Tanto as alvenarias internas quanto externas apresentam sujidades, fissuras, rachaduras, desprendimento do emboço, vegetação de médio a grande porte e proliferação de microrganismos. Há grandes áreas com perda de alvenaria nos cômodos. Outras patologias como a presença de pátina botânica, infecção de microrganismos (fungos e líquens) e ação direta de animais com a presença de excrementos e matéria orgânica em geral que tem trazido a estrutura processos de degradação e favorecendo a proliferação de microrganismo. Na cobertura composta por estrutura de madeira e recobrimento em telha francesa, parte desta estrutura cedeu, incluindo tesouras, havendo deslocamento e áreas com perda das telhas. Há também perda de várias peças do lambri de acabamento dos beirais. Os pisos tipo taco, vinílico, de lajota cerâmica apresenta diversas perdas, sujidades e acúmulo de vegetação e umidade. O forro do dormitório em lambri e tipo saia camisa em alguns nos ambientes apresentam perda de peças e desprendimento da pintura, além de sujidades de deformações. A Bica d´água feita em alvenaria de tijolo maciço cerâmico apresenta os seguintes danos: perdas, proliferação de microrganismos, pátina botânica, perda de argamassa e pintura desgastada, fissuras, trincas e rachaduras, além da presença de vegetação de pequeno porte.

V. Conclusão

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 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, 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 PORTARIA nº 17, de 29 de abril de 2022, que dispõe sobre os critérios de valoração e o procedimento de inscrição de bens na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º, da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007.

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

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

CONSIDERANDO o termo de compromisso firmando em 2009 entre o MPF, IPHAN. PMOP e SPU tendo como objeto do presente instrumento a adoção de medidas objetivando a salvaguarda, recuperação, preservação, proteção e promoção do patrimônio cultural ferroviário de Minas Gerais, especificamente no que tange a Estação Ferroviária de Miguel Burnier, situado no Município de Ouro Preto — MG.

CONSIDERANDO a recuperação do prédio da estação como aparelho sociocultural e os projetos de recuperação para os demais imóveis já aprovados pelo Iphan;

CONSIDERANDO os bens listados Processo 01514.000096/2009-25 descritos como: ESTAÇÃO MIGUEL BURNIER NBP 3200406-0 NO TERRENO NPB 30000413-0, DORMITORIO NBP não identificado, OFICINA DE LOCOMOÇÃO NBP não identificado, CAIXA D'ÁGUA NBP não identificado E PLATAFORMA NBP não identificado, situados no Distrito de Miguel Burnier na Cidade de Ouro Preto;

CONSIDERANDO que foi percebida a incidência de valores a serem atribuídos conforme a Portaria 17/2022 art. 4º, em especial o inciso I;

Sugere-se que seja declarado valor aos imóveis Estação de Miguel Burnier, Alojamento, Oficina de Locomoção, Plataforma e seus respectivos terrenos.

Salvo melhor juízo, é este o parecer a ser remetido à Coordenação do Patrimônio Ferroviário/ Depam, em conjunto com os anexos relacionados abaixo, como determina a Portaria 17/2022 art. 13

Andréa A. M. Cardoso,
Analista I - área 4, SIAPE 3129168
Superintendência do IPHAN - MG

Maria Raquel Alves Ferreira,
Chefe de Escritório, SIAPE 3914240
Escritório Técnico de Ouro Preto
Superintendência do IPHAN - MG

Ana Carolina Neves Miranda,
Técnica em Restauro, SIAPE 2737053
Escritório Técnico de Ouro Preto
Superintendência do IPHAN - MG

Thaís de Poli Migliano,
Arquiteta, SIAPE 3129132
Escritório Técnico de Ouro Preto
Superintendência do IPHAN - MG

Anexos:

I - Ficha SICG - M306 - Estação Miguel Burnier (SEI nº 4353328)
II - Ficha SICG - M306 - Alojamento (SEI nº 4353330)
III - Ficha SICG - M306 - Caixa d'água (SEI nº 4353331)
IV - Ficha SICG - M306 - Oficina (SEI nº 4353365)
V - Ficha SICG - M306 - Plataforma de embarque (SEI nº 4353326)
VI - Relatório Fotográfico - Estação Miguel Burnier (SEI nº 4353929)
VII - Relatório Fotográfico Alojamento (SEI nº 4353932)
VIII - Relatório Fotográfico Oficina de Locomoção (SEI nº 4353930)
IX - Relatório Fotográfico - Caixa d'água e plataforma (SEI nº 4353928)
X - Anexo Cadastro geométrico do km476+888 ao km505+500 (SEI nº 4353338)

Referências

Coletânea Annaes do Parlamento Brasileiro (1826-1888). Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=132489&Pesq=%22ramal%20de%20ouro%20preto%22&pagfis=79285. Acesso em 17 abr. 2023.
BAETA, A.; PILÓ, H., NEVES, M. D. A Usina Wigg e a Siderurgia em Escala Industrial nas Minas Oitocentista, Ouro Preto, Minas Gerais-Brasil. In: VI Colóquio Latino-Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t5_usina_wigg.pdf. Acesso em 13 abr. 2023.
BAETA, A.; PILÓ, H., NEVES, M. D. (Org.). Miguel Burnier: marcas históricas. Belo Horizonte: Gerdau, 2012. 248 p.
BARBOSA, Waldemar de Almeida. Dicionário histórico-geográfico de Minas Gerais. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia, 1995. 382 p. (v. 181).
BLASENHEIM, P. L. As ferrovias de Minas Gerais no século dezenove. Locus: Revista De História. Disponível em https://periodicos.ufjf.br/index.php/locus/article/view/20429. Acesso em 18 de março de 2020.
BRASIL, Ministério da Viação e Obras Públicas. Relatório do ano 1921. Publicado em 1922 Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=459194&Pesq=Buenopolis&pagfis=10670. Acesso em 25 ago. 2022.
BRASIL. Manual de Preservação de Edificações Ferroviárias Antigas. Rede Ferroviária Federal S.A. Superintendência de Patrimônio. Gerência de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário. Rio de Janeiro: RFFSA, 1991. RFFSA/PRESERFE, 1991.
BRASIL. Transporte e Economia – O Sistema Ferroviário Brasileiro. Confederação Nacional do Transporte. Brasília: CNT, 2013.
BRASIL. Transporte Ferroviário em Minas Gerais—sinopse histórica e estatística. Belo Horizonte. RFFSA, 1974.
BUZELIN, José Emílio de Castro H.SETTI, João Bosco.Ferrovia Ferroviia Centro-Atlântica: uma ferrovia e suas raízes. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2001. 160 p
CORNEJO, Carlos; GERODETTI, João Emilio. As ferrovias do Brasil nos cartões-postais e álbuns de lembranças. São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2005. 260 p.
Diário de Notícias: prolongamento do ramal de Ouro Preto. Rio de Janeiro, 11 de novembro de 1890. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=369365&Pesq=%22ramal%20de%20ouro%20preto%22&pagfis=8169. Acesso em 17 abr. 2023.
FIGUEIRA, M. F. (Org.) Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brazil. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908. Disponível em: https://bd.camara.leg.br/bd/handle/bdcamara/22640. Último acesso em 23 de maio de 2022.
FINGER, Anna Eliza. Um século de estradas de ferro: arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957. 2013. 465 f., il. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) —Universidade de Brasília, Brasília, 2013.

FREIRE, M. E. L..; LACERDA, N. Patrimônio Ferroviário: em busca dos seus lugares centrais. urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana (Brazilian Journal of Urban Management), 2017 set./dez., 9(3), 559-572. Disponível em: https://www.academia.edu/34911110/Patrim%C3%B4nio_ferrovi%C3%A1rio_em_busca_dos_seus_lugares_centrais_pdf. Acesso em 14 abr. 2023.
INFRA ESTRUTURA E EQUIPAMENTO TERRITORIAL IN74. TRANSPORTE FERROVIARIO: REDE FERROVIARIA CAPACIDADE DA REDE CAPACIDADE DOS TERMINAIS MATERIAL ROLANTE E DE TRAÇÃO E PRINCIPAIS PRODUTOS TRANSPORTADOS DIN742. Disponível em: https://sian.an.gov.br/sianex/consulta/Pesquisa_Livre_Painel_Resultado.asp? v_CodReferencia_id=1893677&v_aba=1. Acesso em 11 abr. 2023.
IPHAN. Inventário do Patrimônio Ferroviário de Minas Gerais: RFFSA: SR2 , Vol. Vi, Estrada de Ferro Central do Brasil, trecho de Santana Do Deserto - Itabirito (L001-R000-S000). MG, 2009.
LUCAS, Cristiane Gonçalves. Arquitetura ferroviária: materiais e técnicas construtivas do patrimônio edificado do século XIX no Rio de Janeiro. 2010. 265 f. Dissertação (mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010.
LYRA, Heitor; RIBEIRO, Artur Duarte. Estrada de Ferro Central do Brasil: esquema geral das linhas em 1914. EFCB, 1914. Disponível em: https://sian.an.gov.br/sianex/consulta/Pesquisa_Livre_Painel_Resultado.asp?v_CodReferencia_id=341134&v_aba=1. Último acesso em 23 de maio de 2022.
MATOS, R.; MELLO, E. M. R. de. As condições estruturantes da siderurgia mineira: recursos naturais, Estado e elite instruída. Revista Geografias, [S. l.], v. 8, n. 2, p. 60–75, 2012. DOI: 10.35699/2237-549X.13342. Disponível em: https://periodicos.ufmg.br/index.php/geografias/article/view/13342. Acesso em: 14 abr. 2023.
MENEGUELLO, Cristina. Patrimônio industrial como tema de pesquisa. In: Anais do Seminário Internacional de História do Tempo Presente. Florianópolis: UDESC; ANPUH-SC; PPGH, 2011. Disponível em: https://eventos.udesc.br/ocs/index.php/STPII/stpi/paper/viewFile/313/234. Acesso em 14 abr. 2023.
PAES LEME, Alberto Betim. O carvão nacional, o que já se fez, o que resta a fazer. Boletim do Instituto de Engenharia.. Instituto de Engenharia de São Paulo, 1920. Disponível em: http://imagem.sian.an.gov.br/acervo/derivadas/br_rjanrio_s7/0/txt/cx210/br_rjanrio_s7_cx210_pt001_d0001de0001.pdf. Acesso em 11 abr. 2023.
Prefeitura Municipal de Ouro Preto, Secretaria de Patrimônio e Desenvolvimento Urbano. Dossiê de Tombamento do Conjunto Ferroviário de Miguel Burnier. Ouro Preto, 2010.
Revista de Estradas de Ferro (RJ) - 1885 a 1889. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=341428&Pesq=%22ramal%20de%20ouro%20preto%22&pagfis=257. Acesso em 14 fev. 2023.
SETTI, João Bosco. Ferrovias no Brasil: um século e meio de evolução. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2008.
Seville Charter of Industrial Heritage: the challenges of the 21st century. TICCHI 2018. Disponível em: https://ticcihbrasil.com.br/apresentacao-da-carta-de-sevilha-de-patrimonio-industrial/. Acesso em: 25 de março de 2021.
SILVA, Fernanda Santos. Patrimônio Ferroviário em Minas Gerais: bens imóveis. Programa de Mestrado Profissional de Preservação do Patrimônio Cultural—PEP/IPHAN, 2017.
SILVA, Fernanda Santos. Produto II – Práticas Supervisionadas. Programa de Mestrado Profissional de Preservação do Patrimônio Cultural—PEP/IPHAN, 2017.
VASCONCELLOS, Max. Vias Brasileiras de Comunicação - Estrada de Ferro Central do Brasil: linha auxiliar. 3ª EDIÇÃO, RIO DE JANEIRO: IMPRENSA NACIONAL, 1935.
VIEIRA, Flávio. Os caminhos Ferroviários Brasileiros. In: I Centenário das Ferrovias Brasileiras. IBGE(org.). Rio de Janeiro, 1954.

Documento assinado eletronicamente por **Andréa Aon Martins Cardoso, Analista I**, em 27/04/2023, às 15:11, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

Documento assinado eletronicamente por **Maria Raquel Alves Ferreira, Chefe do Escritório Técnico de Ouro Preto - MG**, em 27/04/2023, às 15:24, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

Documento assinado eletronicamente por **Ana Carolina Neves Miranda, Auxiliar Institucional**, em 03/05/2023, às 17:46, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

Documento assinado eletronicamente por **Thais de Polli Migliano, Arquiteta**, em 05/05/2023, às 10:00, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.iphan.gov.br/autenticidade, informando o código verificador **4318173** e o código CRC **71D83389**.

ANEXO A – ANÁLISE DE ATRIBUIÇÃO DE VALOR DO CFSJDR

MINISTÉRIO DA CULTURA

IPHAN — Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Memorando nº 379/13 CT/IPHAN/MG

Data: 31/10/2013

IPHAN-MG FL. 128 Rubrica

À
Sra. Michele Abreu Arroyo
Superintendente Estadual do Iphan/MG
Assunto: **Termo de Transferência nº 240/2009 – bens da extinta RFFSA nos municípios de São João del Rei e Tiradentes/MG**

Prezada Superintendente,

Encaminho Pareceres Técnicos referentes a imóveis remanescentes da extinta RFFSA nos municípios de São João del Rei e Tiradentes/MG, constantes no Termo de Transferência supramencionado.

Os Pareceres Técnicos nº 072/2013 e 074/2013 tratam de terrenos nos municípios em lide, além de edificações variadas, aos quais se sugere a não atribuição de valor, nos moldes do art. 9º da Lei 11.483/2007, devidamente justificado.

Já o Parecer Técnico nº 073/2013 trata das edificações do Complexo Ferroviário de São João del Rei e Tiradentes, protegidos por tombamento federal desde 1989, inscrito nos Livros de Belas Artes e Histórico. Nota-se, porém, a ausência dos prédios da Rotunda Ferroviária e do Armazém (NBP 2203826-0), onde atualmente se localiza o Museu Ferroviário.

Outros dois imóveis estão listados no Termo, sendo eles as Estações Ferroviárias de Ibitutinga, em São João del Rei e César de Pina, em Tiradentes. A primeira, conforme informações presentes na documentação apensada ao processo, está ocupada por terceiros como moradia. Já a Estação César de Pina está protegida por tombamento municipal e foi objeto de Termo de Compromisso firmado entre a Prefeitura Municipal de Tiradentes, o Ministério Público Federal, a Secretaria de Patrimônio da União e o IPHAN em 17/12/2010, conforme documentação anexa. A Prefeitura apresentou projeto de restauração arquitetônica, devidamente aprovado por esta Superintendência em setembro de 2012. No entanto, as obras ainda não foram iniciadas, de acordo com as últimas informações emitidas pelo Escritório Técnico de Tiradentes (processo administrativo 01514.002486/2008-59). Ressalto, porém, que em 2006, o IPHAN, por meio de seu representante legal à época, manifestou-se favorável à alienação do Terreno da Estação Ferroviária de César de Pina à Prefeitura Municipal de Tiradentes (fl.107). No projeto de restauração propõe-se a construção de um anexo à estação no terreno.

IPHAN-MG
Fl. 129
Fabrica

Entretanto, esse imóvel consta no presente Termo de Transferência e sugeriu-se a não atribuição de valor a ele, considerando sua extensão e as dificuldades desta Autarquia em administrar e destinar outros usos, caso a Prefeitura não cumpra com o acordado.

Diante do acima exposto, entendo pertinente a consulta às duas Prefeituras, sobre o interesse nos prédios das estações, com o intuito de finalizar os trâmites da Portaria IPHAN nº 407/2010 para os bens listados no Termo de Transferência nº 240/2009.

Considerando que a parte localizada em São João del Rei do Complexo Ferroviário foi incluída como ação no PAC-Cidades Históricas e que as edificações objeto de consulta às Prefeituras Municipais não fazem parte do escopo, sugiro que o p.p. seja encaminhado à apreciação da Comissão de Avalição do Patrimônio Cultural Ferroviário para que sejam dados os encaminhamentos necessários à cessão dos imóveis ao IPHAN, junto à SPU. E, tão logo obtivemos retorno das Prefeituras, complementaremos a documentação do Processo e a encaminharemos à CTPF, para anexação ao processo e avaliação.

Concomitantemente, é necessária consulta à Inventariança da Extinta RFFSA e à SPU, a fim de verificar a situação de transferência dos imóveis faltantes, em tempo: Rotunda Ferroviária e Antigo Armazém, que integram o conjunto e estão incluídas na ação do PAC.

Sem mais, coloco-me à disposição para maiores esclarecimentos que considerar necessários.

De acordo.
BH 31/10/13

Atenciosamente,

Michele Abreu Arroyo
Superintendente do IPHAN-MG
Mat. Siape: 1995323

FERNANDA HEITMANN SARAIVA
Matr. SIAPE 1534744
Coordenadora Técnica Substituta da Superintendência do IPHAN em Minas Gerais

IPHAN
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL

Superintendência do IPHAN em Minas Gerais
Rua Januária nº 130 - Centro
30.110.055 - Belo Horizonte - MG
Fone: (0xx31) 3222-2440/2945
Fax: (0xx31) 3213-4426
E-mail: gab.13sr@iphan.gov.br

IPHAN - MG Fls. 180 Rubrica

PARECER TÉCNICO Nº 072/2013

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

Considerando a Portaria IPHAN nº 407 de 21 de dezembro de 2010;

Considerando os bens listados no Termo de Transferência nº240/2009, nos municípios de Tiradentes e São João del Rei/MG (fls.10-23 e 30-32) e descritos como:

- NBP 2006325-0 – Terreno de casa de turma do km 75.775 – Tiradentes/MG;
- NBP 2010977-0 – Terreno do leito de linha km 75.100 a 85.322 – Tiradentes/MG;
- NBP 2006326-0 – Terreno de casa de turma km 83.021 a 83.097 (alienado);
- NBP 2006328 – Terreno casa de turma km 91.352

Considerando tratar-se de terrenos, em ramal erradicado, sem trilhos e dormentes, ou já alienados, sem qualquer benfeitoria que lhes agregue valor para a preservação da Memória Ferroviária Nacional;

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

Considerando que a preservação do Patrimônio Cultural Brasileiro, segundo a Constituição de 1988, é uma obrigação do poder público, em colaboração com a comunidade;

A Superintendência do Iphan em Minas Gerais sugere que **não seja** declarado o valor cultural dos bens supramencionados.

Ressaltamos, porém que, caso sejam identificadas edificações nem algum dos terrenos, não listadas nesse Termo, a Superintendência do IPHAN/MG deverá ser novamente consultada, com o objetivo de avaliar seu eventual valor para a preservação da Memória Ferroviária Nacional.

De acordo.
BA 31/10/13

Belo Horizonte, 31 de Outubro de 2013.

Fernanda Heitmann Saraiva
Arquiteta - Iphan/MG
Matrícula Siape nº 1534744

Michele Abreu Arroyo
Superintendente do IPHAN-MG
Mat. Siape: 1995323

IPHAN
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL

Superintendência do IPHAN em Minas Gerais
Rua Januária nº 130 - Centro
30.110.055 - Belo Horizonte - MG
Fone: (0xx31) 3222-2440/2945
Fax: (0xx31) 3213-4426
E-mail: gab.13sr@iphan.gov.br

IPHAN - MG Fl. 131 Rubrica

PARECER TÉCNICO Nº 073/2013

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

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

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

Considerando a Portaria IPHAN nº407 de 21 de Dezembro de 2010, que define as premissas para que os bens do Patrimônio Ferroviário da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. sejam considerados como de valor histórico, artístico ou cultural;

Considerando os bens listados no Termo de Transferência nº240/2009, nos municípios de São João del Rei e Tiradentes/MG (fls. 24-29, 33, 35-64), descritos como:

- NBP 2006327-0 – Terreno do Pátio da Estação de Tiradentes;
- NBP 2203818-0 – Estação Ferroviária de Tiradentes;
- NPB 2006329-0 – Pátio da Estação Ferroviária de Chagas Dória;
- NBP 2203819-0 – Estação Ferroviária Chagas Dória;
- NBP 2006331-0 – Pátio da Estação Ferroviária de São João del Rei;
- NBP 2203827-0 – Estação Ferroviária de São João del Rei;
- NBP 2203829-0 – Alojamento para manobrador/guarda chaves;
- NBP 2203830-0 – Prédio do antigo armazém da Carpintaria e Ferraria;
- NBP 2203831-0 – Galpão do antigo almoxarifado;
- NBP 2203833-0 – Casa de Bomba de Óleo;
- NBP 2203837-0 – Galpão da Oficina Mecânica e Ferraria;
- NBP 2203840-0 – Galpão para manutenção de locomotivas;
- NBP 2203841-0 – Galpão para revisão mecânica;
- NBP 2203842-0 – Galpão para seção de carros e vagões;
- NBP 2203843-0 – Instalação Sanitária;
- NBP 2203844-0 – Galpão do posto de iluminação;
- NBP 2203845-0 – Guarita para guarda-chaves.

Considerando que os imóveis listados são integrantes do Complexo Ferroviário de São João del Rei (São João del Rei e Tiradentes), tombado em nível federal, inscrito nos Livros das Belas Artes (inscrição 596) e Histórico (inscrição 528), em 03/08/1989 ;

Considerando o histórico do conjunto, conforme descrito no processo de tombamento e disponível no endereço eletrônico do Arquivo Noronha Santos:

"O complexo ferroviário de São João del Rei fazia parte da antiga Estrada de Ferro Oeste de Minas, criada através da concessão provincial de 1872, com o nome "Estrada de Ferro d' Oeste". Seu percurso iniciava na cidade de Sítios, atual Antônio Carlos, que estava ligada com a Estrada de Ferro D. Pedro II (depois Central do Brasil), partindo daí para São João del Rei. Através de uma série de concessões, a Oeste de Minas foi se estendendo a outras cidades e ramais, chegando a Oliveira (ramal Ribeirão Vermelho) e desta até Paraopeba (ramal Itapecerica), de modo que em 1894 abrangia um percurso total de 684 Km. A Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas foi constituída na cidade de São João del Rei, através de estatutos aprovados pelo Governo Federal em julho de 1878, sendo considerada a primeira ferrovia de pequeno porte no país, tendo com 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. Este trecho possuía a extensão de 100 Km, percorrendo as estações de Barroso, São José e Tiradentes. Inicialmente a Companhia compunha-se de quatro locomotivas, de procedência norte-americana, da fábrica Baldwin Locomotive Works-Philadelphia. O restante do material rodante foi todo construído nas oficinas da Estrada de Ferro D. Pedro II. Em 1957, a Oeste de Minas foi integrada à Rede Ferroviária Federal S/A, sua última proprietária O complexo ferroviário inclui, além do trecho ferroviário São João del Rei, com uma extensão de 12 Km, em bitola estreita (0,76 mm) e ainda em funcionamento como linha turística, as seguintes edificações: 1- O prédio da Estação de São João Del Rei, apresentando plataforma com cobertura estrutural de ferro, de belíssimo acabamento. 2- O prédio da Estação de Tiradentes, caracterizado pelas linhas simples, sem muito detalhamento, com cobertura em telha francesa e plataforma arrematada por lambrequins de madeira. 3- O Museu Ferroviário, antigo armazém de carga da ferrovia ,anexo à estação de São João Del Rei, inaugurado por ocasião do centenário da Estrada de Ferro Oeste de Minas, em 1981, encontrando-se entre suas relíquias a locomotiva número 1. 4- Rotunda de São João Del Rei, com edifício e telhado em forma diagonal, vãos em arco pleno, paredes em alvenaria de tijolos, cuja recuperação realizada pela Rede Ferroviária,procurou manter os elementos construtivos originais. Dos elementos originais foram conservados o "girador de locomotivas ", as linhas e valas de inspeção e alguns pedestais de pedra onde eram apoiadas as colunas de ferro para a sustentação do telhado. Nela acham-se guardados diversas locomotivas e vagões. 5- Oficinas de manutenção, cujo prédio foi inaugurado em 1822. Possui máquinas centenárias de fabricação inglesa, em perfeito estado de conservação, que ainda hoje continuam dando assistência na reparação das locomotivas e vagões. 6- O antigo almoxarifado e antigo armazém, completam a relação de prédios antigos, tendo sido transformados em Centro de Artes e Auditórios. Entre as máquinas e vagões, incluem-se um total de quinze ((15) locomotivas, estando três

IPHAN Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

IPHAN-MG FL. 133

(3) em operação. As demais acham-se em exposição, sendo uma (1) no Museu Ferroviário, como acima referido, e onze (11) na Rotunda, sendo a maioria de fabricação americana. Com relação aos vagões, nove (9) são utilizados para operação de transporte turístico e os demais ou encontram-se em exposição ou aguardam nas oficinas por trabalhos de recuperação. Texto extraído de: Arquivo Museu Regional de São João del Rei."

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

Considerando que a preservação do Patrimônio Cultural Brasileiro, segundo a Constituição de 1988, é uma obrigação do poder público, em colaboração com a comunidade;

Considerando a atribuição do Iphan de promover e difundir a Memória Ferroviária;

A Superintendência do Iphan em Minas Gerais sugere que **seja declarado** valor cultural aos bens supramencionados.

De acordo.
BH 31/10/13

Belo Horizonte, 31 de outubro de 2013.

Michele Abreu Arroyo
Superintendente do IPHAN-MG
Mat. Siape: 1995323

Fernanda Heitmann Saraiva
Arquiteta – Iphan/MG
Matrícula Siape nº 1534744

IPHAN
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL

Superintendência do IPHAN em Minas Gerais
Rua Januária nº 130 - Centro
30.110.055 - Belo Horizonte - MG
Fone: (0xx31) 3222-2440/2945
Fax: (0xx31) 3213-4426
E-mail: gab.13sr@iphan.gov.br

IPHAN - MG Fls. 134 Rubrica

PARECER TÉCNICO Nº 07[illegible]/2013

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

Considerando a Portaria IPHAN nº 407 de 21 de dezembro de 2010;

Considerando os bens listados no Termo de Transferência nº240/2009, nos municípios de Tiradentes e São João del Rei/MG (fls.65-80, 87-104) e descritos como:

- NBP 2006332-0 – Terreno de casa de turma já alienada – São João del Rei/MG;
- NBP 2203852-0 – Antigo Alojamento;
- NBP 2006334-0 – Terreno de casas de turma – São João del Rei;
- NBP 2203854 – Residência de Turma;
- NBP 2203855 – Residência de Turma;
- NBP 2203856 – Residência de Turma;
- NBP 2006336-0 – Terreno da Antiga Estação de Mestre Ventura – São João del Rei;
- NBP2000005-0 – Terreno do antigo leito ferroviário – hoje estrada vicinal – Tiradentes/MG;
- NBP 2000001-0 – Terreno do antigo Pátio de Águas Santas – atualmente um lago – Tiradentes/MG;
- NBP 2000006-0 – Terreno do antigo girador de locomotivas em Águas Santas – Tiradentes/MG;
- NBP 2000003-0 – Terreno de casa de turma – Tiradentes/MG;
- NBP 2200002-0 – Alicerce de casa de turma – Tiradentes/MG;
- NBP 2000004-0 – Terreno de casa de turma – Tiradentes/MG;
- NBP 2200003-0 – Alicerce da casa de turma – Tiradentes/MG;
- NBP 2000010-0 – Terreno do antigo leito de Chagas Dória – São João del Rei/MG
- NBP 2000002-0 – Terreno da Estação Ferroviária César de Pina – Tiradentes/MG.

Considerando tratar-se de terrenos, em ramal erradicado, sem trilhos e dormentes, sem qualquer benfeitoria que lhes agregue valor para a preservação da Memória Ferroviária Nacional, ou já alienadas ou demolidas;

Considerando que o imóvel do antigo alojamento não foi localizado pela equipe de inventário;

Considerando que as edificações listadas são residências, atualmente ocupadas por famílias de ex ferroviários e não apresentam características relevantes para sua valoração;

Considerando que a Estação Ferroviária de Mestre Ventura foi demolida, não restando outra edificação relevante em seu terreno;

0

IPHAN Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

IPHAN-MG Fl. 135

Continuação Parecer 074-13

Considerando que, conforme correspondência desta Superintendência, fomos favoráveis à alienação do terreno da Estação Ferroviária César de Pina (fl.107);

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

Considerando que a preservação do Patrimônio Cultural Brasileiro, segundo a Constituição de 1988, é uma obrigação do poder público, em colaboração com a comunidade;

A Superintendência do Iphan em Minas Gerais sugere que **não seja** declarado o valor cultural dos bens supramencionados.

Ressaltamos, porém que, caso sejam identificadas edificações nem algum dos terrenos, não listadas nesse Termo, a Superintendência do IPHAN/MG deverá ser novamente consultada, com o objetivo de avaliar seu eventual valor para a preservação da Memória Ferroviária Nacional.

De acordo.
BH 31/10/13

Belo Horizonte, 31 de Outubro de 2013.

Fernanda Heitmann Saraiva
Arquiteta - Iphan/MG
Matrícula Siape nº 1534744

Michele Abreu Arroyo
Superintendente do IPHAN-MG
Mat. Siape: 1995323

ANEXO B – A NÁLISE DE ATRIBUIÇÃO DE VALOR DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE PRADOS

MINISTÉRIO DA CULTURA
IPHAN
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL
Escritório Técnico II de Tiradentes
Rua da Câmara nº. 124 – Centro
Fone/fax: (32) 3355 - 1315

RELATÓRIO DE VISTORIA
EDIFICAÇÂO: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DO MUNICÍPIO DE PRADOS E OUTROS
MUNICÍPIO: PRADOS - MG
VISTORIA: 06/05/2011

HISTÓRICO

A Estação Ferroviária de Prados foi construída entre 1879 e 1880, tendo sido visitada pelo Imperador neste ano, antes da conclusão da construção da Estrada de Ferro Oeste de Minas.

Trata-se de um prédio de estilo eclético com planta em retângulo, dividido em vários cômodos destinados a Armazém, Bilheteria, Agência e casa do chefe da estação (Fotos 1 e 2). O telhado em duas águas, com cumeeira paralela à linha, é coberto por telhas marselhesas, em parte ainda originais. Os vãos da fachada principal voltada para a plataforma são em número de cinco, sendo três portas e duas janelas, além do vão da bilheteria, todos em verga de volta inteira, atualmente sem vedação. Originalmente esta fachada era composta por cinco vãos de porta e apenas um vão de janela O terço superior das paredes era originalmente em aparelho de tijolos aparentes e encontra-se hoje pintado em tom avermelhado. As fachadas laterais apresentam frontão triangular com óculo de ventilação, cunhais destacados do plano da fachada, frisos e molduras em arco à maneira de janelas, na fachada lateral esquerda e na direita, dois vãos de janela, que correspondem originalmente aos cômodos que abrigavam os quartos da casa. A fachada posterior repete o mesmo tipo de vãos. Há um anexo contíguo fora do corpo principal, possivelmente construído posteriormente, que originalmente abrigou uma cozinha e despensa, esta adaptada para receber uma instalação sanitária. A plataforma elevada, com duas rampas é feita em estrutura de pedra e revestida de cimento, assim como a elevação lateral e

IPHAN-MG FL. 36 Rubrica

posterior. O telhado da plataforma é um prolongamento da água frontal em balanço, sustentado por mãos francesas de ferro fundido.

ESTADO DE CONSERVAÇÃO

O prédio encontra-se arruinado, tendo perdido 1/3 do telhado que desabou, estando o restante do madeirame totalmente comprometido (Foto 3, 4, 5 e 6). Todas as folhas de portas, janelas e bandeiras foram arrancadas, não restando nenhuma peça ou vestígios das originais (Fotos 7, 8, 9 e 10). Os pisos de madeira perderam-se todos, restando apenas o do Armazém em cimento, bem como todos os forros foram retirados (Fotos 11 e 12). Todo o interior da edificação encontra-se invadido por vegetação e entulho de cacos de telhas e as paredes estão pichadas. A pintura está totalmente desgastada, assim como o piso da Plataforma. O que se mantém mais íntegro e com possibilidade de restauro são as alvenarias de tijolos maciços em aparelho dobrado, sobre fundações muito sólidas.

As medidas a serem adotadas para a proteção e manutenção da edificação a fim de evitar o seu total arruinamento, são as que se seguem:

- Refazer o engradamento e a cobertura com a complementação de telhas.
- Refazer totalmente o piso de assoalho de madeira
- Restaurar ou se necessário refazer o piso cimentado do Armazém e da Plataforma.
- Refazer todas as esquadrias (vãos de portas e janelas), bem como as bandeiras de ferro sobre os vãos.
- As alvenarias encontram-se em bom estado de conservação necessitando de recomposição das partes ruídas, restauração dos rebocos e pintura.

Para auxiliar a execução dos serviços de manutenção e recomposição existe nos arquivos do Escritório Técnico de Tiradentes uma cópia heliográfica do projeto datada de 1912, contendo planta, elevação frontal, lateral e corte.

CONCLUSÃO

A Estação Ferroviária de Prados e seu pátio constituem um patrimônio de especial importância como marco de progresso no município e região e, portanto, deve ser

preservada e restaurada a fim de possibilitar a sua utilização para uma nova ocupação. Arquitetonicamente representa um marco da nova arquitetura introduzida no Brasil no fim do século XIX, com o uso de tijolos queimados em substituição ao adobe e a taipa, a importação de telhas planas fabricadas em Marselha, o uso de ferragens inglesas e a introdução do cimento em pisos, plataformas e fundações.

Segundo informações colhidas dos moradores do entorno da Estação de Prados, bem como informações apresentadas pela Inventariança da Extinta Rede Ferroviária Federal S.A – RFFSA, Termo de Transferência Nº 586/2010, a Estação Engenheiro Magalhães não mais existe e por meio da vistoria nos arredores não foi possível identificar o local onde ela teria sido edificada, nem sequer vestígios dessa ocupação, não havendo dessa forma interesse histórico-cultural.

Por meio da vistoria não foi possível identificar os terrenos de turma dos Kms 59,578 a 59,610 e 66,620 a 66,766, bem como não existem edificações, não havendo dessa forma interesse histórico-cultural.

O leito da antiga ferrovia entre Prados e Tiradentes foi transformado em rodovia, não havendo interesse histórico-cultural e sim interesse de preservação ambiental, uma vez que se localiza às margens do Rio das Mortes.

Tiradentes, 20 de Maio de 2011.

Maria Cristina Seabra de Miranda
Arquiteta e Urbanista - CREA : 75605/D - SIAPE: 6224449
Chefe do Escritório Técnico II – Tiradentes - IPHAN

IPHAN-MG
FL. 38
Rubrica

IPHAN Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

FICHA FOTOGRÁFICA

Escritório Técnico de Tiradentes - MG



Foto 1



Foto 2

Local: Estação Ferroviária de Prados – Centro/Prados **Data:** 06/05/2011

Observação: A Foto 1 retrata o prédio da estação onde pode-se ver o precário estado de conservação da cobertura e engradamento e na Foto 2 pode-se observar alguns vãos sem vedação.

IPHAN-MG
FL. 39

IPHAN — Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

FICHA FOTOGRÁFICA

Escritório Técnico de Tiradentes - MG



Foto 3



Foto 4



Foto 5



Foto 6

Local: Estação Ferroviária de Prados – Centro/Prados **Data:** 06/05/2011

Observação: As Fotos acima retratam o estado precário de conservação do engradamento e da cobertura do corpo principal da edificação.

IPHAN
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL

FICHA FOTOGRÁFICA

Escritório Técnico de Tiradentes - MG

IPHAN-MG
Fl. 40

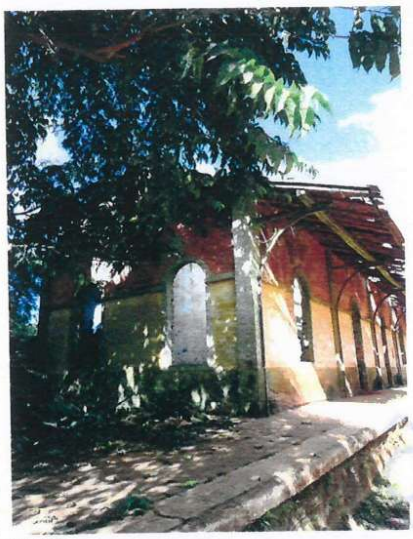


Foto 7



Foto 8

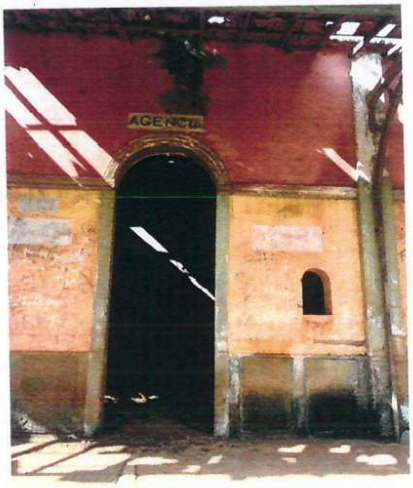


Foto 9

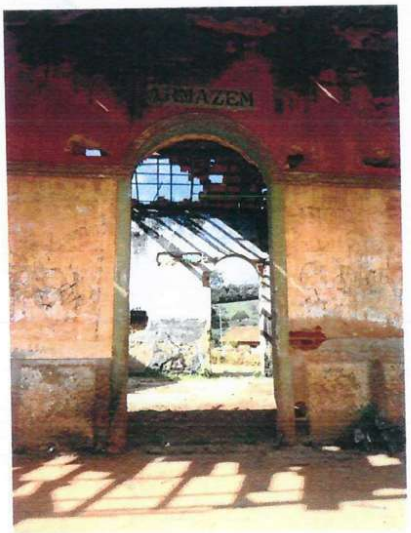


Foto 10

Local: Estação Ferroviária de Prados – Centro /Prados **Data:** 06/05/2011

Observação: As Fotos acima demonstram que todos os vãos foram depredados e não resta nenhum fechamento original de madeira, bem como as bandeiras de ferro.

IPHAN-MG FL. 41

IPHAN Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

FICHA FOTOGRÁFICA

Escritório Técnico de Tiradentes - MG



Foto 11



Foto 12

Local: Estação Ferroviária de Prados – Centro/Tiradentes **Data:** 06/05/2011

Observação: A Foto 11 retrata em detalhe, as aberturas onde os barrotes eram encaixados para receber o piso de tabuado de madeira. A Foto 12 retrata parte dos cômodos originalmente ocupados pelos quartos tomados por vegetação, sem piso e forro.

42

MINISTERIO DA CULTURA			
IPHAN	INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL	Memorando nº 001/12 - FHS	Data: 10/01/2012

Ao Sr. Leonardo Barreto de Oliveira – Superintendente do Iphan em Minas Gerais
Assunto: **Termo de Transferência nº586/2010 – Prados/MG.**

Prezado Senhor,

Encaminho Pareceres Técnicos referente aos imóveis remanescente da extinta RFFSA no município de Prados/MG, constantes nos Termos de Transferência supramencionados.

A partir de dados encaminhados pela Secretaria de Patrimônio da União, verificou-se que os imóveis não apresentam valor histórico, artístico e cultural, nos moldes do art.9º da Lei 11.483/2007.

Sendo assim, sugiro encaminhar tal manifestação à Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário – CTPF/DEPAM/IPHAN, para providências junto à Presidência do IPHAN e demais interessados.

Sem mais, coloco-me à disposição para maiores providências e esclarecimentos.

Atenciosamente,

Fernanda Heitmann Saraiva
Arquiteta da Superintendência do IPHAN em Minas Gerais – Iphan-MG
SIAPE 1534744

Gabinete
P/ providências
27.02.2012
Leonardo Barreto de Oliveira
Superintendente do IPHAN-MG
Mat. Siape 223749

Em tempo:
A única estação, ligo estação que merece possível negociação c/ a prefeitura visando eventual cessão é a de Prados. Devemos verificar.
27.02.2012
Leonardo Barreto de Oliveira
Superintendente do IPHAN-MG
Mat. Siape 223749

43

MINISTÉRIO DA CULTURA

IPHAN — Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Memorando nº 062/12 GAB / MG	Data: 01/03/2012

Ao
Coordenador Geral - Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário – DEPAM/IPHAN
Sr. José Rodrigues Cavalcanti Neto

Referência: **Processo Administrativo 01514.004961/2010-46**

Senhor Coordenador,

Encaminhamos o processo em referência, para as providências cabíveis junto à Presidência do Iphan.

Sem mais, coloco-me à disposição para maiores providências e esclarecimentos.

Atenciosamente,

LEONARDO BARRETO DE OLIVEIRA
Superintendente do IPHAN em Minas Gerais
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Encaminhe-se à(o) CTPF
Para conhecimento e adoção das Providências.
17 / 05 / 12
Leandra de Souza Antunes
Chefe de Serviço DEPAM/IPHAN
Matrícula Siape 1563954

Recebido no Departamento
Em 17/5/12
Hora: 16:24
Rubrica
DEPAM/IPHAN

MINISTÉRIO DA CULTURA

IPHAN — Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Memorando nº 154/2012/CTPF/DEPAM
Prot.01450.003056/2012-22

Data: 21/05/2012 BRASÍLIA-DF

IPHAN Rubrica

IPHAN/PROTOC.SEDE
01450.003056/2012-22
21/06/2012
643545

De: **Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário – CTPF**
Fernanda Gibertoni Carneiro

Para: **Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização**
Andrey Rosenthal Schlee

Assunto: **Encaminha Processos de valoração de bens da extinta RFFSA e solicita providências**

Prezado Senhor Diretor,

Encaminhamos os processos de valoração de bens da extinta RFFSA para que sejam distribuídos às Coordenações do Depam, e apresentados na próxima reunião da Comissão agendada para a data de 11 de julho de 2012.

Estamos então enviando 18 processos, a serem distribuídos às Coordenações, para avaliação.

Os processos ora encaminhados são:

01450.002060/2011-92
01514.006012/2011-81
01514.005572/2011-19
01514.005885/2011-77
01514.005636/2011-81
01514.005536/2011-55
01514.004961/2010-46
01514.005507/2011-93
01514.005637/2011-26
01514.006013/2011-26
01514.003594/2011-44
01514.003596/2011-33
01514.005643/2011-83
01514.000011/2011-23
01450.005713/2011-95
01450.002111/2011-86
01450.005747/2011-80
01450.005748/2011-24

Encaminhe-se à(o) CTPF
Para conhecimento e adoção das Providências.
22 / 06 / 12
Leandra de Souza Antunes
Chefe de Serviço DEPAM/IPHAN
Matrícula Siape 1563954

Contando com sua colaboração e buscando trabalhar conjuntamente em prol dos objetivos comuns desta Instituição, colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos que se fizerem necessários.

Renovando votos de consideração e apreço, despedimo-nos.

Atenciosamente,

Fernanda Gibertoni Carneiro
Coordenadora Substituta
Coordenador Técnico do Patrimônio Ferroviário
DEPAM / IPHAN

Recebido no Departamento
Em 22/06/12
Hora: 10:09
DEPAM/IPHAN

MINISTÉRIO DA CULTURA
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL
DEPARTAMENTO DO PATRIMÔNIO MATERIAL E FISCALIZAÇÃO
COMISSÃO DE AVALIAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO

IPHAN FL. 45 Rubrica

ATA DE SESSÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO - CAPCF

Em 12 de julho de 2012, na sede do IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, inscrito no CNPJ sob o nº 26.474.056/0001-71, localizado no Setor de Edificações Públicas Sul – SEPS, Quadra 713/913, Bloco "D", Ed. IPHAN, Brasília – DF, foi realizada a décima Sessão Ordinária da Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário - CAPCF, em que estiveram presentes o Sr. Antônio Miguel Lopes de Sousa, suplente da Coordenadora Geral de Bens Imóveis – CGBI, a Sra. Anna Elisa Finger, Coordenadora Geral da Coordenação de Cidades, o Sr. José Leme Galvão Junior, Suplente da Coordenação Geral de Patrimônio Natural, o Sr. José Rodrigues Cavalcanti Neto, Coordenador Técnico do Patrimônio Ferroviário – CTPF e o Sr. Andrey Rosenthal Schlee, Diretor do DEPAM, que a presidiu.

DA EXPOSIÇÃO INICIAL

A sessão teve início com o Sr. Andrey Rosenthal Schlee, Presidente da Comissão de Avaliação, que solicitou ao Coordenador Técnico do Patrimônio Ferroviário que contextualizasse a pauta para a sessão.

DA ANÁLISE DA VALORAÇÃO

Dando continuidade à Sessão, o Sr. José Rodrigues Cavalcanti Neto colocou em discussão o **Processo nº 01514.006012/2011-81** que trata de demanda da SPU – Secretaria de Patrimônio da União que encaminhou, para análise pelo IPHAN, cópia da documentação, relativa aos imóveis localizados no Município de Paraisópolis/MG, enviada à SPU pelo Inventariante da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. por meio do Termo de Transferência nº 1008/2011. A Superintendência do IPHAN no Estado de Minas Gerais emitiu Parecer Técnico nº 011/2012 sugerindo que não seja declarado valor cultural aos dois imóveis constantes no processo. Segundo informação presente no Check List da Inventariança, fl 18 do processo, o imóvel denominado "TERRENO DA FAIXA DE LEITO LINHA KM 38,570 A 51,862", NBP 2000169-0, foi alienado. Sendo assim não cabe análise da CAPCF. Quanto ao bem denominado "TERRENO DA ANTIGA CASA DE TURMA-203 NO KM 12,780" a CAPCF ratificou os termos do Parecer Técnico da Superintendência do IPHAN no Estado de Minas Gerais e decidiu não declarar valor histórico, artístico e cultural aos imóveis citados, nos termos da lei nº 11.483/07. **Processo nº 01514.004961/2010-46** que trata de demanda da SPU – Secretaria de Patrimônio da União que encaminhou, para análise pelo IPHAN, cópia da documentação relativa aos imóveis localizados no Município de Prados/MG, enviada à SPU pelo Inventariante da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. por meio do Termo de Transferência nº 586/2010. A Superintendência do IPHAN no Estado de Minas Gerais vistoriou os imóveis em tela, conforme relatório e fichas de vistoria acostados aos autos, sugerindo que seja declarado valor

IPHAN
FL. 26
Rubrica

cultural à Estação Ferroviária de Prados, NBP 2203815, e que não seja declarado valor cultural aos outros bens. Por sua vez o Memorando nº 001/12 – FHS sugere que não seja declarado valor cultural a nenhum dos bens do processo. Corroborando com o despacho do Superintendente presente no Memorando nº 001/12-FHS, a CAPCF determina que o processo retorne à Superintendência para verificação sobre possível interesse da prefeitura na recuperação e utilização da Estação Ferroviária de Prados. Saliente-se a necessidade de atender o parágrafo 2º do artigo 5º da Portaria 407/2010. **Processo nº 01514.005507/2011-93** que trata de demanda da SPU – Secretaria de Patrimônio da União que encaminhou. para análise pelo IPHAN, cópia da documentação relativa aos imóveis localizados no Município de Pitangui/MG, transferidos por meio do Termo de Transferência nº 979/2011. A Superintendência do IPHAN no Estado de Minas Gerais emitiu Parecer Técnico nº 001/2012, sugerindo que não seja declarado valor cultural aos imóveis constantes do processo. Segundo informação presente no Check List da Inventariança, fl 37 do processo, o imóvel denominado "ESTAÇÃO DE BRUMADO", NBP 2202265-0, é utilizado como centro cultural e associação de bairro. Corroborando com o conteúdo do Memorando 003/12-FHS que sugere "oficiar a Prefeitura Municipal, solicitando manifestação quanto ao interesse em receber a seção de uso dos imóveis", a CAPCF determina que o processo retorne à superintendência para que seja incluída no processo cópia da consulta à prefeitura, bem como a resposta da mesma. **Processo nº 01514.003594/2011-44** que trata de demanda da SPU – Secretaria de Patrimônio da União que encaminhou cópia do Termo de Transferência nº 800/2011 da extinta RFFSA, solicitando a manifestação do IPHAN quanto ao interesse pelos imóveis localizados no Município de Conceição da Barra/MG. A Superintendência do IPHAN no Estado de Minas Gerais emitiu Parecer Técnico nº 019/2012 recomendando que não seja declarado valor cultural aos imóveis constantes do processo. Considerando a informação presente no Memorial Descritivo nº 064/84, que aponta para a existência de benfeitorias no Terreno de NBP 2006340, o IPHAN/MG encaminhou Ofício/GAB/IPHAN-MG nº 1350/2011 à SPU, solicitando a complementação de informação. A SPU, por meio do Ofício nº 3487/2011-COOIN/SPU/MG, informou não ter realizado vistoria nos imóveis. A CAPCF ratificou os termos do Parecer Técnico daquela Superintendência e determinou que não seja declarado valor cultural aos bens em questão. A CAPCF ressaltou a necessidade de informar à SPU que, caso sejam encontradas benfeitorias nos imóveis objeto do processo, deverá ser feita nova consulta ao IPHAN. **Processo nº 01514.003596/2011-33** que trata de demanda da SPU – Secretaria de Patrimônio da União que encaminhou ao IPHAN/MG cópia do Termo de Transferência nº 802/2011 da extinta RFFSA, solicitando a manifestação do IPHAN quanto ao interesse pelos imóveis localizados no Município de Ibituruna/MG. A Superintendência do IPHAN no Estado de Minas Gerais emitiu Parecer Técnico nº 020/2011 sugerindo que não seja declarado valor cultural ao Terreno de Casa de Turma (NBP 2006349-0) e a Faixa de Terreno para o Leito localizados no Município de Ibituruna/MG (NBP 2010981-0). O IPHAN/MG encaminhou Ofício/GAB/IPHAN-MG nº 1406/2011 à SPU, solicitando a complementação de informação e recebeu o Ofício nº 3552/2011-COOIN/SPU/MG, esclarecendo as dúvidas suscitadas. A Superintendência do IPHAN no Estado de Minas Gerais emitiu novo Parecer Técnico, nº 003/2012, sugerindo que não seja declarado valor cultural ao Terreno de Casa de Turma (NBP 2006347-0) e ao Terreno da Estação de Ibituruna (NBP 2006348-0), localizados no Município

Rubrica

de Ibituruna/MG. Considerando informação da SPU, por meio do Ofício Nº3552/2011-COOIN/SPU/MG, de que toda a documentação referente aos bens constam no processo e de que a Estação de Ibituruna foi adquirida pela Prefeitura Municipal de Ibituruna/MG, a CAPCF ratificou os termos dos Pareceres Técnicos daquela Superintendência e determinou que não seja declarado valor cultural aos bens em questão nos termos da Lei 11.483/2007. **Processo nº 01450.005713/2011-95** que trata de demanda da Inventariança da extinta RFFSA que encaminhou ao IPHAN o Termo de Transferência nº 182/2011, referente ao convênio nº 08/PROFAC/1990, firmado entre a Prefeitura Municipal de Santos Dumont e a Rede Ferroviária RFFSA. O IPHAN/MG solicitou manifestação de interesse na apropriação do bem e o encaminhamento da documentação necessária em caso de haver interesse. A Prefeitura Municipal de Santos Dumont/MG encaminhou Ofício nº 055/11 pelo qual manifesta interesse na apropriação do bem. A Superintendência do IPHAN no Estado de Minas Gerais emitiu Parecer Técnico nº 014/2012 sugerindo que seja declarado valor cultural a Estação Ferroviária de Santos Dumont. A CAPCF ratificou os termos do Parecer Técnico da Superintendência do IPHAN no Estado de Minas Gerais e decidiu declarar valor histórico, artístico e cultural ao imóvel citado, conforme os Itens I e III do Artigo 4º da Portaria nº 407/2010. Saliente-se a necessidade, para os próximos processos, da Superintendência indicar quais itens do Artigo 4º deverão ser considerados para declaração de valor. **Processo nº 01514.005885/2011-77** que trata da demanda da SPU – Secretaria de Patrimônio da União que encaminhou ao IPHAN cópia da documentação relativa aos imóveis localizados no Município de Divinópolis/MG, recebida do Inventariante da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. por meio do Termo de Transferência nº 1001/2011 para consideração deste Instituto. A Superintendência do IPHAN no Estado de Minas Gerais emitiu Parecer Técnico nº 008/2012 sugerindo que não seja declarado valor cultural aos imóveis constantes do processo. A CAPCF ratificou os termos do Parecer Técnico da Superintendência do IPHAN no Estado de Minas Gerais e decidiu não declarar valor histórico, artístico e cultural aos imóveis citados, nos termos da lei nº 11.483/07. **Processo nº 01514.005636/2011-81** que trata de demanda da SPU – Secretaria de Patrimônio da União que encaminhou ao IPHAN cópia da documentação relativa aos imóveis localizados nos Municípios de Oliveira Fortes e Brumadinho, ambos em Minas Gerais, recebida do Inventariante da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. por meio do Termo de Transferência nº 929/2011 para consideração deste Instituto. A Superintendência do IPHAN no Estado de Minas Gerais emitiu Parecer Técnico nº 006/2012 sugerindo que não seja declarado valor cultural aos imóveis constantes do processo. Por se tratar de terrenos sem benfeitorias, a CAPCF acompanha a indicação do Parecer Técnico da Superintendência do IPHAN no Estado de Minas Gerais e decidiu não declarar valor histórico, artístico e cultural aos imóveis sob análise nos termos da Lei 11.483/2007. **Processo nº 01514.005536/2011-55** que trata de demanda da SPU – Secretaria de Patrimônio da União que encaminhou ao IPHAN/MG cópia da documentação relativa aos imóveis localizados no Município de Carandaí/MG, transferidos por meio do Termo de Transferência nº 871/2011 .A Superintendência do IPHAN no Estado de Minas Gerais emitiu Parecer Técnico nº 007/2012 sugerindo que não seja declarado valor cultural aos imóveis constantes do processo. Por se tratar de terrenos sem benfeitorias, a CAPCF acompanha a indicação do Parecer Técnico da Superintendência do IPHAN no Estado de Minas Gerais e decidiu não declarar valor histórico,

IPHAN FL. 48 Rubrica

artístico e cultural aos imóveis sob análise. **Processo nº 01514.000011/2011-23** que trata de demanda da SPU – Secretaria de Patrimônio da União que encaminhou ao IPHAN/MG cópia do Termo de Transferência nº 590/2010 da extinta RFFSA, solicitando a manifestação do IPHAN quanto ao interesse pelos imóveis localizados no Município de Barroso/MG. A Superintendência do IPHAN no Estado de Minas Gerais emitiu Parecer nº 054/11-UVL/IPHAN-MG sugerindo que não seja declarado valor cultural ao Pátio da Estação de Barroso. Emitiu ainda o Parecer Técnico nº 055/11-UVL/IPHAN-MG sugerindo que não seja declarado valor cultural ao antigo leito ferroviário. O IPHAN/MG encaminhou Ofício/GAB/IPHAN-MG nº 0228-12 à SPU, solicitando a complementação de informação e recebeu o Ofício nº 0574/2012-COOIN/SPU/M/MPG informando não haver, nos registros e sistemas de controle da SPU/MG, quaisquer informações ou documentos referentes a edificações existentes nos terrenos transferidos além daquelas presentes no Termo de Transferência 590/2010 enviado pela Inventariança. Complementarmente a SPU/MG informa que os trabalhos de identificação e vistoria dos imóveis constantes do Termo de Transferência deverão ser realizados conforme disponibilidade e programação da Divisão de Identificação e Fiscalização. Por não haver dados suficientes para análise conclusiva do processo, a CAPCF determinou que o mesmo retorne à Superintendência do IPHAN em Minas Gerais. Esta deverá solicitar à SPU/MG que, tão logo a Divisão de Identificação e Fiscalização da SPU/MG realize vistoria, encaminhe os dados coletados para subsidiar nova análise desse Instituto. **Processo nº 01450.005747/2011-80** que trata de demanda da Inventariança da extinta RFFSA que encaminhou ao IPHAN o Termo de Transferência nº 201/2011, que trata do Convênio nº 012/2005 celebrado com a Fundação Cultural Ferreira Lage - FUNALFA. O IPHAN/MG encaminhou Ofício/GAB/IPHAN – MG nº 1475/2011 à Prefeitura Municipal de Juiz de Fora/MG com cópia para o Superintendente da FUNALFA solicitando manifestação de interesse na apropriação do bem e o encaminhamento da documentação necessária. A FUNALFA encaminhou Ofício nº 655/2011 – FUNALFA/DIPAC manifestando interesse na apropriação do bem. Não há manifestação da Prefeitura Municipal Juiz de Fora/MG. A Superintendência do IPHAN no Estado de Minas Gerais emitiu Parecer Técnico nº 013/2012 sugerindo que seja declarado valor cultural a Estação Ferroviária da Central do Brasil. A CAPCF ratificou os termos do Parecer Técnico da Superintendência do IPHAN no Estado de Minas Gerais e decidiu declarar valor histórico, artístico e cultural ao imóvel citado, conforme os Itens I, II e III do Artigo 4º da Portaria nº 407/2010. Salienta-se a necessidade, para os próximos processos, da Superintendência indicar quais itens do Artigo 4º deverão ser considerados para declaração de valor. Por fim a CAPCF recomenda que, para além dos imóveis aqui analisados, seja feita avaliação do conjunto ferroviário como um todo. **Processo nº 01450.005748/2011-24** que trata de demanda da Inventariança da extinta RFFSA que encaminhou ao IPHAN o Termo de Transferência nº 202/2011, que trata do Convênio nº 008/2005 referente à Estação de Leopoldina, Município de Juiz de Fora/MG, celebrado entre a Fundação Cultural Ferreira Lage – FUNALFA e a Unidade Regional de Juiz de fora – URJUF da extinta RFFSA. O IPHAN/MG encaminhou Ofício/GAB/IPHAN – MG nº 1474/2011 à Prefeitura Municipal de Juiz de Fora/MG com cópia para o Superintendente da FUNALFA solicitando manifestação de interesse na apropriação do bem e o encaminhamento da documentação necessária. A FUNALFA encaminhou Ofício nº 654/2011 – FUNALFA/DIPAC manifestando interesse na apropriação do bem. Não há manifestação

IPHAN Fl. 219 Rubrica

da Prefeitura Municipal Juiz de Fora/MG. A Superintendência do IPHAN no Estado de Minas Gerais emitiu Parecer Técnico nº 012/2012 sugerindo que seja declarado valor cultural a estação Ferroviária da Leopoldina. A CAPCF acompanha os termos do Parecer Técnico da Superintendência do IPHAN no Estado de Minas Gerais e decide declarar valor histórico, artístico e cultural ao imóvel citado, conforme os Itens I, II e III do Artigo 4º da Portaria nº 407/2010. Saliente-se a necessidade, para os próximos processos, da Superintendência indicar quais itens do Artigo 4º deverão ser considerados para declaração de valor. Por fim a CAPCF recomenda que, para além dos imóveis aqui analisados, seja feita avaliação do conjunto ferroviário como um todo. **Processo nº 01514.006013/2011-26** que trata de demanda da SPU – Secretaria de Patrimônio da União que encaminhou ao IPHAN/MG cópia do Termo de Transferência nº 1007/2011 da extinta RFFSA, solicitando a manifestação do IPHAN quanto ao interesse pelos imóveis localizados no Município de Belo Horizonte/MG. A Superintendência do IPHAN no Estado de Minas Gerais emitiu Parecer Técnico nº 010/2012 sugerindo que não seja declarado valor cultural aos imóveis constantes do processo, tendo em conta o contexto urbano isolado e por não haver referências tecnológicas ou correlação de fatos históricos, nos termos da Portaria 407/2010. A CAPCF acompanha a indicação do Parecer Técnico da Superintendência do IPHAN no Estado de Minas Gerais e decidiu não declarar valor histórico, artístico e cultural aos imóveis sob análise nos termos da Lei 11.483/2007. **Processo nº 01514.005643/2011-83** que trata de demanda da SPU – Secretaria de Patrimônio da União que encaminhou ao IPHAN/MG cópia do Termo de Transferência nº 870/2011 da extinta RFFSA, solicitando a manifestação do IPHAN quanto ao interesse no imóvel localizados no Município de Matias Barbosa/MG. A Superintendência do IPHAN no Estado do Minas Gerais emitiu Parecer Técnico nº 005/2012 sugerindo que não seja declarado valor histórico, artístico e cultural. Trata-se de terreno com área de 91.637,41m², no local denominado Cotegipe, Município de Matias Barbosa, MG. Não foi comprovada vistoria no local, não há relatório consubstanciado e, portanto não existem elementos para a análise. A CAPCF decide retornar o processo à Superintendência para vistoria. **Processo nº 01450.002060/2011-92** que trata de demanda da Inventariança da extinta RFFSA que encaminhou ao IPHAN o Termo de Transferência nº 130/2011, que trata do Termo de Permissão de Uso nº 445/SR.11/93 e seu termo aditivo nº 01, assinado com a Prefeitura Municipal de Aurora/CE. O IPHAN/CE encaminhou Ofício Nº 240/12 - GAB/IPHAN/CE à Prefeitura Municipal de Aurora/CE solicitando manifestação de interesse na apropriação do bem. A Prefeitura Municipal de Aurora/CE encaminhou Ofício nº 039/12 pelo qual manifesta interesse na apropriação do bem. A Superintendência do IPHAN no Estado do Ceará emitiu Parecer Técnico nº 080/12/DIATEC/IPHAN/CE sugerindo que seja declarado valor cultural a Estação Ferroviária e a Caixa D'agua. O IPHAN/CE encaminhou Ofício Nº 403/12 - GAB/IPHAN/CE à Prefeitura Municipal de Aurora/CE solicitando o encaminhamento de projeto de restauro e adaptação dos imóveis. A CAPCF entendeu que o processo está bem instruído, pois apesar de não constarem as fichas SICG identificando os bens, foi incluída uma "Ficha de Inspeção – Bens Históricos Conveniados" elaborada pelo Ministério dos Transportes e da qual consta a identificação do bem. Considerando o interesse da Prefeitura Municipal de Aurora em receber e administrar os bens, a CAPCF ratificou os termos do Parecer Técnico da Superintendência do IPHAN no Ceará e decidiu declarar valor histórico, artístico

IPHAN FL. 30 Rubrica

e cultural ao edifício da Estação Ferroviária de Aurora e Caixa d'Água, em Aurora – CE, conforme itens I, II e III do Artigo 4º da Portaria IPHAN nº 407/2010. Saliente-se a necessidade, para os próximos processos, da Superintendência indicar quais itens do Artigo 4º deverão ser considerados para declaração de valor. **Processo nº 01514.005572/2011-19** que trata de demanda da SPU – Secretaria de Patrimônio da União que encaminhou ao IPHAN cópia da documentação relativa aos imóveis localizados no Município de Barão de Cocais/MG, recebida do Inventariante da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. por meio do Termo de Transferência nº 892/2011 para consideração deste Instituto. A Superintendência do IPHAN no Estado de Minas Gerais emitiu Parecer Técnico nº 009/2012 sugerindo que não seja declarado valor cultural aos imóveis constantes do processo. A CAPCF entendeu que o processo foi corretamente instruído, com fichas SICG identificando os bens e incluindo fotografias dos edifícios e terrenos em análise. Considerando o grande número de bens da extinta RFFSA e o fato de que os terrenos e edifícios, muitos dos quais já demolidos, não apresentam relevância ou significativo valor histórico, cultural e/ou artístico para a preservação da memória ferroviária, a CAPCF ratificou os termos do Parecer Técnico da Superintendência do IPHAN no Estado de Minas Gerais e decidiu não declarar valor histórico, artístico e cultural ao imóvel, nos termos da lei nº 11.483/07. **Processo nº 01514.005637/2011-26** que trata de demanda da SPU – Secretaria de Patrimônio da União que encaminhou ao IPHAN/MG cópia da documentação relativa aos imóveis localizados no Município de Ijaci/MG, transferidos por meio do Termo de Transferência nº 803/2011.A Superintendência do IPHAN no Estado de Minas Gerais emitiu Parecer Técnico nº 004/2012 sugerindo que não seja declarado valor cultural aos imóveis constantes do processo. Não constam no processo as fichas SICG identificando os bens. Entretanto, através da documentação encaminhada pela Secretaria de Patrimônio da União, é possível depreender tratar-se de terreno sem edificações. Considerando o grande número de bens da extinta RFFSA e o fato de que o bem, a partir das informações encaminhadas, não apresenta relevância cultural para a preservação da memória ferroviária, a CAPCF ratificou os termos do Parecer Técnico da Superintendência do IPHAN no Estado de Minas Gerais e decidiu não declarar valor histórico, artístico e cultural ao imóvel, nos termos da lei nº 11.483/07. **Processo nº 01450.002111/2011-86** que trata da Trata-se de demanda da Inventariança da extinta RFFSA que encaminhou ao IPHAN o Termo de Transferência nº 147/2011, que trata do Termo de Permissão de Uso nº 446/SR.11/93 referente ao Prédio da Estação Ferroviária de Ingazeiras, localizada no Distrito de Ingazeiras, Município de Aurora/CE. O IPHAN/CE encaminhou Ofício Nº 242/12 - GAB/IPHAN/CE à Prefeitura Municipal de Aurora/CE solicitando manifestação de interesse na apropriação do bem. A Prefeitura Municipal de Aurora/CE encaminhou Ofício nº 171/12 pelo qual manifesta interesse na apropriação do bem. A Superintendência do IPHAN no Estado do Ceará emitiu Parecer Técnico nº 079/12/DIATEC/IPHAN/CE sugerindo que seja declarado valor cultural a Estação Ferroviária de Ingazeiras . A CAPCF entendeu que o processo está bem instruído, pois apesar de não constarem as fichas SICG identificando os bens, foi incluída uma "Ficha de Inspeção – Bens Históricos Conveniados" elaborada pelo Ministério dos Transportes e da qual consta a identificação do bem. Considerando o interesse da Prefeitura Municipal de Aurora em receber e administrar o bem, a CAPCF ratificou os termos do Parecer Técnico da Superintendência do IPHAN no Ceará e decidiu declarar valor histórico, artístico e cultural ao edifício da Estação

IPHAN Rubrica

Ferroviária de Ingazeiras, no distrito de Ingazeiras, em Aurora – CE, conforme itens I, II e III do Artigo 4º da Portaria IPHAN nº 407/2010. Saliente-se a necessidade, para os próximos processos, da Superintendência indicar quais itens do Artigo 4º deverão ser considerados para declaração de valor. **Processo nº 01450.005701/2011-61** que trata de demanda da Inventariança da extinta RFFSA que encaminhou ao IPHAN o Termo de Transferência nº 160/2011 referente ao Termo de Permissão de Uso nº 141/GETAP.3/1996-Polícia Militar – 9º BPM-MG – Unidade Regional de Juiz de Fora – URJUF. A Superintendência do Estado de Minas emitiu o Parecer Técnico nº 31/2011 sugerindo que não seja declarado valor cultural ao imóvel ora analisado. A CAPCF entendeu que o parecer técnico é insuficiente para identificar o imóvel, bem como uma possível relação com o conjunto ferroviário de Barbacena; e determinou que o processo retorne à Superintendência do IPHAN em Minas Gerais para complementação de informações. **Processo nº 01514.001628/2009-41** que trata de demanda da SPU – Secretaria do Patrimônio da União, que encaminhou ao IPHAN/MG cópia da documentação referente à Estação Ferroviária de Cedofeita, situada no Município de Matias Barbosa, transferida por meio do Termo de Transferência nº 167/2009 da extinta RFFSA solicitando a manifestação do IPHAN quanto ao interesse no imóvel no prazo de 30 dias. Considerando o Item III do Artigo 4º da Portaria IPHAN 407, que considera como passíveis de inclusão na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário os bens "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", e considerando as manifestações de interesse da Prefeitura Municipal de recuperar e assumir a gestão dos imóveis presentes no processo, a CAPCF determina que o processo retorne para a Superintendência do IPHAN em Minas Gerais para que o Parecer Técnico Nº 024/2011 seja revisto.

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Nesse momento, a palavra foi concedida àqueles que dela quisessem fazer uso e, não existindo manifestações, o presidente encerrou esta sessão, que foi lavrada na presente ata, lido este instrumento assinam.

Brasília, 12 de julho de 2012.

Andrey Rosenthal Schlee
Presidente da Comissão

José Rodrigues Cavalcanti Neto
CTPF – Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário

Antônio Miguel Lopes de Sousa
CGBI – Coordenação Geral de Bens Imóveis

José Leme Galvão Junior
CGPN – Coordenação Geral de Patrimônio Natural

Anna Elisa Finger
CGCH – Coordenação Geral de Cidades

MINISTÉRIO DA CULTURA

IPHAN — Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Memorando nº: 204/2013/CTPF/DEPAM Prot. 01514.004961/2010-46	Data: 01/10/2013 BRASÍLIA-DF

IPHAN FL. 52 Rubrica

De: **Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário – CTPF**
José Rodrigues Cavalcanti Neto

Para: **Departamento do Patrimônio Material**
Andrey Rosenthal Schlee

Assunto: **Encaminha processo nº 01514.004961/2010-46 e solicita providências**

Prezado Diretor,

Cumprimentando-a cordialmente, encaminhamos o processo supracitado que trata de demanda da SPU – Secretaria de Patrimônio da União que encaminhou, para análise pelo IPHAN, cópia da documentação relativa aos imóveis localizados no Município de Prados/MG, enviada à SPU pelo Inventariante da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. por meio do Termo de Transferência nº 586/, para consideração deste Instituto.

Considerando que a Superintendência do IPHAN no Estado de Minas Gerais vistoriou os imóveis em tela, conforme relatório e fichas de vistoria acostados aos autos, sugerindo que seja declarado valor cultural à Estação Ferroviária de Prados, NBP 2203815, e que não seja declarado valor cultural aos outros bens. Por sua vez o Memorando nº 001/12 – FHS sugere que não seja declarado valor cultural a nenhum dos bens do processo. Considerando que o processo foi analisado na 10ª Sessão Ordinária da Comissão de avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário realizada no dia 12 de julho de 2012. E, corroborando com o despacho do Superintendente presente no Memorando nº 001/12-FHS, a CAPCF determina que o processo retorne à Superintendência para verificação sobre possível interesse da prefeitura na recuperação e utilização da Estação Ferroviária de Prados. Saliente-se a necessidade de atender o parágrafo 2º do artigo 5º da Portaria 407/2010.

Sugerimos que o processo seja encaminhado a Superintendência do Iphan em Minas Gerais para as devidas providências

Renovando votos de consideração e apreço, despedimo-nos.

Atenciosamente,

José Rodrigues Cavalcanti Neto
Arquiteto Urbanista - Mat.. SIAPE 1678378
Coordenador Técnico do Patrimônio Ferroviário
DEPAM / IPHAN

Encaminhe-se à (o) IPHAN-MG
Para conhecimento e adoção das providências.
01/10/13
Andrey Rosenthal Schlee
Diretor do DEPAM/IPHAN

À CT para providências
DH 19/10/13
Michele Abreu Arroyo
Superintendente do IPHAN-MG
Mat. Siape: 1995323

IPHAN/IPHAN-MG
01514.006252/2013-48
09/10/2013
857876
IPHAN-MG
Fl. 53

MPMG
Ministério Público
do Estado de Minas Gerais

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico de Minas Gerais

Ofício nº 1577/2013
Referência: PAAF nº 0024.13.009865-0 Belo Horizonte, 07 de outubro de 2013.
Gentileza mencionar o número deste ofício na resposta.

Senhora Superintendente,

Sirvo-me do presente para solicitar a Vossa Excelência a análise, no **prazo de 20 dias**, da possibilidade de se efetivar a guarda provisória/cessão da Estação Ferroviária de Prados àquele Município, considerando que a atual Administração manifestou interesse pelo bem, conforme ofício anexo.

Ao ensejo, reitero protestos de elevado apreço e distinta consideração.

Atenciosamente,

Marcos Paulo de Souza Miranda
Promotor de Justiça
Coordenador da CPPC

À CT para análise.
BH 14/10/13

Michele Abreu Arroyo
Superintendente do IPHAN-MG
Mat. Siape: 1995323

1. Encaminhar Consulta padrão à Prefeitura;
2. Responder ao MPMG que não recebeu da Prefeitura a documentação mínima necessária p/ análise da possibilidade de cessão. Entretanto, encaminhamos consulta e, tão logo seja respondida, iniciaremos os trâmites previstos na Portaria IPHAN 407/2010.

Fernanda [illegible] Ferreira
Coordenadora Técnica
IPHAN-MG - Mat. Siape 1201711
15/10/13.

A Sua Excelência a Senhora
Michele Abreu Arroyo
Superintendente do IPHAN em Minas Gerais
CAPITAL

Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico de Minas Gerais
Rua Timbiras, n.° 2941 - Barro Preto - Belo Horizonte–MG - CEP 30140-062
Telefax (31) 3250-4620 – E-mail: cppc@mp.mg.gov.br

02

PREFEITURA MUNICIPAL DE PRADOS - MG

Ofício Gapre nº : 0280/2013
Assunto : Solicitação (Faz)
Serviço : Gabinete do Prefeito

Prados, 01 de outubro de 2013.

Prezado Sr.,

Vimos por meio deste, solicitar seu apoio, na cessão ao Departamento Municipal de Cultura e Turismo da Prefeitura de Prados, do prédio da antiga estação ferroviária de Prados.

Temos projetos para restaurá-lo e destiná-lo a ações sócio-culturais.

Criaremos uma sala para uso como Museu Ferroviário e teremos um espaço destinado a multiuso, com fins acentuados a ações sócio-culturais além de exposição artesanais.

Sendo o que se apresenta para o momento, aproveito a oportunidade para renovar os votos de consideração e apreço.

Atenciosamente,

Maurílio José de Lima
Prefeito Municipal

Exmo. Sr.
Dr. Marcos Paulo de Souza Miranda
DD Promotor de Patrimônio Cultural
Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico
Rua Timbiras, 2.941 – Barro Preto
CEP 30.140-062
Belo Horizonte – MG .

CÓPIA

IPHAN

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL

Superintendência do IPHAN em Minas Gerais
Rua Januária nº 130 – Centro
30.110.055 – Belo Horizonte – MG
Fone: (0xx31) 3222-2440/3222-2945
Fax: (0xx31) 3213-4426
E-mail: gabinete.mg@iphan.gov.br
Site: www.iphan.gov.br

IPHAN/MG FL. 55

OFÍCIO/GAB/IPHAN/MG nº 1980/2013

Belo Horizonte,16 de outubro de 2013.

Ilmo. Sr
Maurilio José de Lima
Prefeito Municipal de Prados
Rua José Silva Filho, nº 11 – Bairro Centro.
36.320-000 – Prados/MG

Assunto: Patrimônio Ferroviário da RFFSA
Processo Iphan nº 01514.004961/2010-46

Senhor Prefeito,

Recebemos da Inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal S/A o Termo de Transferência nº 586/2010, referente aos bens oriundos daquela RFFSA no município de Prados/MG.

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

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

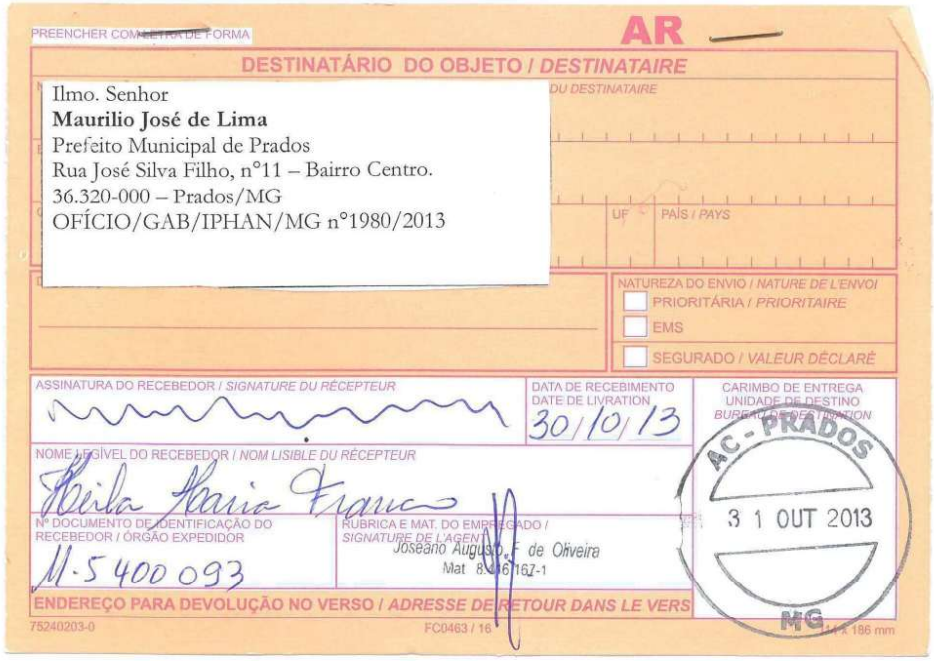
Com esse intuito, o IPHAN está trabalhando para a consolidação de um programa de destinação dos bens de valor histórico, artístico ou cultural, integrantes do Patrimônio Cultural Ferroviário, que passarão à responsabilidade desta autarquia e para isso vem adotando procedimento quanto à proteção, uso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

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

Nesse âmbito convidamos as Prefeituras Municipais a manifestarem-se objetivamente a respeito de interesse na utilização dos bens da extinta RFFSA, de valor histórico, artístico ou cultural, em suas localidades.

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

KS



PREENCHER COMPLETA DE FORMA

AR

DESTINATÁRIO DO OBJETO / *DESTINATAIRE*

Ilmo. Senhor
Maurilio José de Lima
Prefeito Municipal de Prados
Rua José Silva Filho, n°11 – Bairro Centro.
36.320-000 – Prados/MG
OFÍCIO/GAB/IPHAN/MG n°1980/2013

DU DESTINATAIRE

UF | PAÍS / *PAYS*

NATUREZA DO ENVIO / *NATURE DE L'ENVOI*
- PRIORITÁRIA / *PRIORITAIRE*
- EMS
- SEGURADO / *VALEUR DÉCLARÉ*

ASSINATURA DO RECEBEDOR / *SIGNATURE DU RÉCEPTEUR*

DATA DE RECEBIMENTO
DATE DE LIVRATION
30/10/13

CARIMBO DE ENTREGA
UNIDADE DE DESTINO
BUREAU DE DESTINATION
AC - PRADOS
31 OUT 2013
MG

NOME LEGÍVEL DO RECEBEDOR / *NOM LISIBLE DU RÉCEPTEUR*
Keila Maria Franco

Nº DOCUMENTO DE IDENTIFICAÇÃO DO RECEBEDOR / ÓRGÃO EXPEDIDOR
M-5400093

RUBRICA E MAT. DO EMPREGADO / *SIGNATURE DE L'AGENT*
Joseano Augusto F de Oliveira
Mat 8[illegible]167-1

ENDEREÇO PARA DEVOLUÇÃO NO VERSO / *ADRESSE DE RETOUR DANS LE VERS*

75240203-0 FC0463 / 16 Max 186 mm

EU PRADO

IPHAN-MG
FL. 56

A partir dos dados levantados, sugere-se atribuição de valor nos moldes do art. 9º da Lei 11.483/07 ao bem:

1. Estação Ferroviária de Prados – NBP 2203815-0

Logo, havendo o interesse desta Prefeitura Municipal na guarda e utilização dos bens supracitados, pedimos a gentileza de envio, a esta Superintendência do IPHAN em Minas Gerais, em até 60 (sessenta) dias, de carta de intenções, contendo, no mínimo:

1. Indicação do(s) bem(s), descrição, localização e, se possível, incluir também o Número do Bem Patrimonial (NBP) utilizado pela extinta RFFSA;
2. Relatório fotográfico sinalizando os bens indicados;
3. Informação se o bem já está sendo ocupado (por quem: terceiros, outros entes ou operando por concessionária);
4. Justificativa para o pedido (relevância do(s) bem(s) e do projeto para a comunidade local, demostrando a importância histórica e cultural do bem para a comunidade local e para a preservação da Memória Ferroviária);
5. Proposta ou projeto (se houver) para uso de casa um dos bens;
6. Viabilidade financeira para execução do projeto (existência ou formas de capacitação de recursos);
7. Compatibilidade/vinculo do projeto proposto com os demais projetos para preservação da Memória Ferroviária de outros municípios próximos, do Estado ou de outras instituições atuantes na região (se houver).

Finalmente, informamos que visando dar prosseguimento ao assunto, caso a Prefeitura Municipal não se manifeste no prazo de 60 (sessenta) dias estabelecido, entenderemos que não há interesse da Municipalidade sobre o bem.

Ciente de sua colaboração, colocamo-nos à disposição para o que se fizer necessário.

Atenciosamente,

MICHELE ABREU ARROYO
Superintendente do IPHAN em Minas Gerais
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

KS

CÓPIA

IPHAN-MG FL. 57

IPHAN

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL

Superintendência do IPHAN em Minas Gerais
Coordenação Técnica
Rua Januária nº 130 – Centro
30.110.055 – Belo Horizonte – MG
Fone/Fax: (0xx31) 3222-2440/3222-2945
Correio eletrônico: tecnica.mg@iphan.gov.br

OFÍCIO/GAB/IPHAN/MG nº 1981/2013

Belo Horizonte, 16 de outubro de 2013.

Ilmo Sr.
Marcos Paulo de Souza Miranda
Promotor de Justiça
Coordenador da CPPC
Rua Timbiras, nº 2941, Barro Preto.
30.140-062- Belo Horizonte/MG

Assunto: Estação Ferroviária de Prados/MG.
Referência: PAAF nº 0024.13.009865-0
Processo Iphan nº 01514.004961/2010-46

Prezado Promotor,

Acusamos o recebimento do **OFÍCIO Nº 1577/2013**, por meio do qual V.S.ª solicita informações sobre a possibilidade de guarda provisória/cessão da Estação Ferroviária de Prados/MG.

Em atenção à solicitação supracitada, informamos que não recebemos da Prefeitura Municipal de Prados a documentação mínima necessária para análise da possibilidade de cessão. Entretanto, encaminhamos consulta e, tão logo seja respondida, iniciaremos os trâmites previstos na Portaria IPHAN nº 407/2010.

Colocando-nos à disposição para prestar quaisquer esclarecimentos que se fizerem necessário, subscrevemo-nos.

Atenciosamente,

MICHELE ABREU ARROYO
Superintendente do IPHAN em Minas Gerais
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

KS

CÓPIA

IPHAN-MG FL. 58

IPHAN

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL

Superintendência do IPHAN em Minas Gerais
Coordenação Técnica
Rua Januária nº 130 – Centro
30.110.055 – Belo Horizonte – MG
Fone/Fax: (0xx31) 3222-2440/3222-2945
Correio eletrônico: tecnica.mg@iphan.gov.br

OFÍCIO/GAB/IPHAN/MG nº 1981/2013

Belo Horizonte, 16 de outubro de 2013.

Ilmo Sr.
Marcos Paulo de Souza Miranda
Promotor de Justiça
Coordenador da CPPC
Rua Timbiras, nº 2941, Barro Preto.
30.140-062- Belo Horizonte/MG

Protocolo nº 914/13
Data: 24/10/13
Coordenadoria das Promotorias de Justiça de Defesa do Patrimônio Histórico, Cultural e Turístico de Minas Gerais

MAMP-3181

Assunto: Estação Ferroviária de Prados/MG.
Referência: PAAF nº 0024.13.009865-0
Processo Iphan nº 01514.004961/2010-46

Prezado Promotor,

Acusamos o recebimento do **OFÍCIO Nº 1577/2013**, por meio do qual V.S.ª solicita informações sobre a possibilidade de guarda provisória/cessão da Estação Ferroviária de Prados/MG.

Em atenção à solicitação supracitada, informamos que não recebemos da Prefeitura Municipal de Prados a documentação mínima necessária para análise da possibilidade de cessão. Entretanto, encaminhamos consulta e, tão logo seja respondida, iniciaremos os trâmites previstos na Portaria IPHAN nº 407/2010.

Colocando-nos à disposição para prestar quaisquer esclarecimentos que se fizerem necessário, subscrevemo-nos.

Atenciosamente,

MICHELE ABREU ARROYO
Superintendente do IPHAN em Minas Gerais
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

KS

PREFEITURA MUNICIPAL DE PRADOS - MG

IPHAN-MG FL. 59

Recebido em 06/12/13. CT/IPHAN-MG

Prados, 18 de novembro de 2013.

IPHAN/IPHAN-MG
01514.007374/2013-51
04321/2013
870119

Ao
IPHAN

À Senhora
Dra. MICHELE ABREU ARROYO
Superintendente Regional do IPHAN

Ref: Estação Ferroviária de Prados

Em atendimento ao ofício nº 1678/2013 da Promotoria Estadual de Defesa do Patrimônio Cultural e Turístico de Minas Gerais, encaminhado pelo Sr. Promotor de Justiça, Dr. Marcos Paulo de Souza Miranda, vimos apresentar a documentação complementar para continuidade da cessão da antiga Estação Ferroviária de Prados ao Município de Prados/MG.

Ao ensejo, reitero protestos de elevado apreço.

Atenciosamente,

Maurílio José de Lima
Prefeito Municipal de Prados

ACT para providências
BH 06/12/13

Michele Abreu Arroyo
Superintendente do IPHAN-MG
Mat. Siape: 1995323

PREFEITURA MUNICIPAL DE PRADOS - MG

TERMO DE COMPROMISSO

A Prefeitura Municipal de Prados/MG, por meio de seu representante legal, Sr. Maurílio José de Lima,CPF:605.846.616-49, RG: M3.751934,residente à Avenida Samuel Possa,270; Vitoriano Veloso/Prados/MG, vem por meio deste manifestar seu interesse no uso e ocupação da antiga Estação Ferroviária de Prados, localizada no Distrito da Estação de Prados (a 11 Km do Centro), no Município de Prados/MG, oriundo da extinta Rede Ferroviária Federal S.A.

Informamos que o bem atualmente está abandonado e em precárias condições, inclusive com perigo de desabamento.Em anexo, segue um inventário realizado em 2011 para embasar o tombamento municipal de referido imóvel.

Em toda a região estão ocorrendo atividades de resgate da memória ferroviária, a saber:

São João Del Rei

Desde 2008, o historiador José Roberto Câmara Vitral vem desenvolvendo trabalhos de educação patrimonial voltados para a Ferrovia Oeste de Minas em São João Del Rei e região.

Participaram mais de 2000 alunos da rede pública de ensino através de visitas guiadas ao Museu Ferroviário em São João Del Rei e passeios de trem até Tiradentes

Além destas atividades, foram realizados concursos de fotografias sobre o tema, palestras e seminários gratuitos

Em 2010 foi produzido um documentário com depoimentos de ferroviários aposentados e amantes da ferrovia.

Em 2013 foi produzido o 2º documentário que conta a história do ramal que ligava o centro de São João Del Rei às Colônias italianas próximas ao Balneário das Águas Santas.

Barroso e Nazareno

Ambas as Prefeituras Municipais estão em fase de elaboração de Projetos para serem apresentados em leis de incentivo fiscal, objetivando a revitalização desuas respectivas estações para transformá-las em centros culturais e museus, resgatando a memória ferroviária.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PRADOS - MG

IPHAN-MG FL. 61

Barbacena e Santos Dumont

Foi implantado em Barbacena, através da assinatura do convênio entre o Município e a ONG Amigos do Trem, o Trem de Turismo Expresso Pai da Aviação.

A reativação da linha turística que liga Barbacena à Cabangu terá um percurso total de 80 km, incluindo ida e volta, com direito a visitação ao Museu do ilustre Alberto Santos Dumont. .

A utilização que a Prefeitura de Prados dará ao bem será para resgatar a memória ferroviária, destinando espaço para um museu ferroviário; criação de salas multiuso para cursos, palestras, encontros, reuniões e exposições; criação de um espaço para atrair turistas e a população local para conhecerem a importância da ferrovia na história do Município e do País.

O Projeto será apresentado ao Ministério da Cultura, através da Lei Rouanet (Lei de Incentivo Fiscal), onde o Município buscará captar recursos de empresas atuantes na cidade e região.

Recebendo a cessão dos bens pleiteados, esta Prefeitura compromete-se a executar o Projeto proposto, nas condições aqui expostas, bem como submeter à aprovação do IPHAN todos os projetos, comunicando quaisquer alterações porventura necessárias.

Prados, 18 de novembro de 2013.

Atenciosamente,

Maurílio José de Lima
Prefeito Municipal de Prados

ANEXO 1 – INVENTÁRIO

05. Fichas de Inventário

5.1. Estruturas Arquitetônicas e Urbanísticas

FICHA 01

01. MUNICÍPIO: Prados.

02. DISTRITO / POVOADO: Estação de Prados.

03. DESIGNAÇÃO: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE PRADOS.

04. ENDEREÇO: Estrada de Estação de Prados a 11 km do centro.

05. PROPRIEDADE: Pública - União / Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT.

06. RESPONSÁVEL: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN.

07. SITUAÇÃO DE OCUPAÇÃO: Sem referências.

08. ANÁLISE DE ENTORNO:

A edificação encontra-se no centro da área urbana do distrito de Estação de Prados, no município de Prados, em local conhecido como Praça do "Zé Café". A antiga Estação é acessada por estrada não pavimentada que liga esse distrito à sede da cidade, essa via tem aproximadamente 6,00m (seis metros) de largura e recebe um tráfego de veículos em mão dupla. Ao longo do caminho observam-se fazendas e outras propriedades rurais ocupadas por vegetação secundária ou pastagens, além de algumas poucas edificações. O estado de conservação da via é bom, apesar da presença de alguns buracos e desníveis.

Nos arredores da Praça do "Zé Café" encontram-se pequenas e simples edificações térreas, sem um estilo arquitetônico definido, com cobertura em duas ou mais águas com telhas cerâmicas, geralmente com afastamentos laterais e frontais e cercamento em muro de alvenaria; ainda são observados alguns lotes vagos na área. Não há delimitação de passeio, de modo que os imóveis com seus cercamentos apresentam distâncias diferenciadas da rua e esse espaço algumas vezes é gramado. As edificações, de modo geral, encontram-se bem conservadas e o uso predominante identificado é o residencial, apesar da presença de alguns estabelecimentos comerciais próximos.

A antiga Estação encontra-se em uma área plana, em um lote de esquina, onde uma das vias segue sobre o leito da antiga ferrovia, hoje sem trilhos, que fazia conexão com a Estação de Barroso, município vizinho a Prados. Essa via encontra-se em bom estado de conservação, apresentando, em média, 5,00m (cinco metros) de largura.

A vegetação predominante no entorno é predominantemente rasteira e espaçadamente encontram-se árvores de médio porte tanto nos lotes vagos quanto nos afastamentos das edificações. Postes de iluminação pública estão colocados ao longo das vias, sendo que um deles encontra-se bem próximo à fachada frontal da Estação. A região não é atendida por transporte público, mas possui rede de água e esgoto.

09. DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA:



Vista geral da edificação.
IMAGEM: Carolina Belculfine, jul/2010.



Fachada frontal da Estação.
IMAGEM: Luiz Felipe Brito, jul/2010.



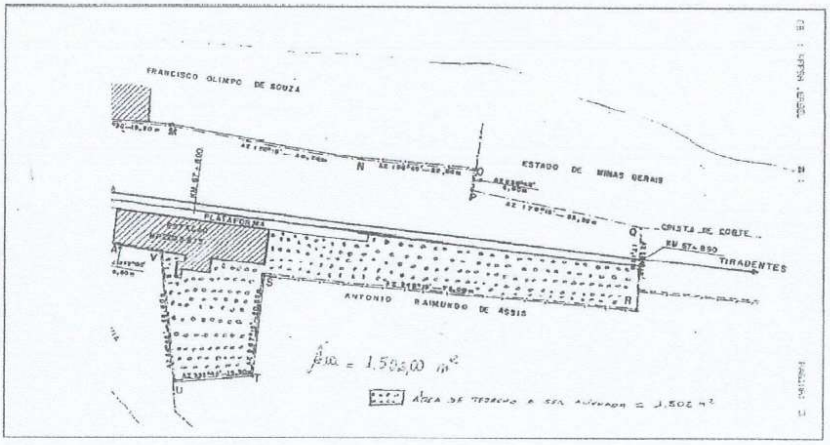
Vista da fachada lateral direita.
IMAGEM: Luiz Felipe Brito, jul/2010.



Vista parcial da fachada lateral esquerda.
IMAGEM: Luiz Felipe Brito, jul/2010.



Fachada posterior.
IMAGEM: Luiz Felipe César, jul/2010.



Planta de Situação da Estação de Prados.
IMAGEM: Prefeitura Municipal de Prados, jan/1999

10. HISTÓRICO:

A Antiga Estação Ferroviária de Prados está localizada no distrito de Estação de Prados à Praça denominada "Zé Café", em homenagem ao ex-prefeito da cidade, José Carvalho Silva, que exerceu o cargo interino de prefeito entre os anos de 1966 e 1970 e que foi o responsável pela instalação da luz elétrica no local. Situada no quilômetro 67,800 do trecho de linha férrea do Paraopeba, a Estação de Prados foi inaugurada no ano de 1881 e localiza-se a cerca de onze quilômetros do centro da cidade de Prados, provavelmente, por reivindicação dos próprios moradores do município[5]. A Estação pertencia, à época de sua inauguração, à companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas - a EFOM - que fora aberta em 1880. Ao longo de sua existência, a Estação de Prados pertenceu a diferentes companhias ferroviárias: de 1931 a 1965, esteve sob a propriedade da Rede Mineira de Viação; de 1965 a 1975, pertenceu à V. F. Centro Oeste e, no ano de 1975, foi adquirida pela Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima - a RFFSA - que a desativou em 1984[6]. A RFFSA era uma empresa estatal brasileira de transporte ferroviário criada em 1957 e que deixou de existir no ano de 2007, através da Lei Federal nº 11.483. A Rede reunia dezoito ferrovias regionais e atuava em dezenove estados brasileiros[7]. Em 1999, esta empresa estatal apresentou à Prefeitura de Prados um documento de avaliação do imóvel contendo uma proposta de venda do prédio ao município.

O trem que trafegava por aquele trecho de linha férrea era o principal meio de transporte existente na região em uma época em que ainda não havia as rodovias existentes atualmente, sendo, portanto, o principal meio de interligação entre as cidades de Barbacena, Barroso, Prados, São João Del Rei e Tiradentes. O trem transportava tanto passageiros quanto cargas, operando como "trem misto", e passava pela Estação de Prados quatro vezes ao dia. Nele, eram transportados gêneros alimentícios como arroz, feijão e milho; também animais, como gado e porcos; materiais de construção, com destaque para o cimento, e, além disso, o trem funcionava também como transporte fúnebre. Os gêneros alimentícios e demais cargas transportados eram, muitas vezes, estocados no Armazém que ocupava parte do prédio da Estação, o qual também abrigava uma Agência da Companhia de Correios e Telégrafos. A carga que ficava estocada no Armazém era posteriormente transportada por caminhões que chegavam ao distrito de Estação de Prados. Na Estação, trabalhavam quatro funcionários: um agente, um conferente e dois guarda-chaves, estes últimos responsáveis pelo equipamento utilizado para alterar os trilhos da linha e também pela movimentação de cargas do Armazém.

De acordo com informações do Sr. Adão Barbosa Coutinho, que mora no local há quarenta e oito anos, a Estação de Prados e o transporte ferroviário foram, durante muito tempo, bastante importantes para a população que habitava o pequeno povoado na década de 1960, época em que Adão, ainda criança, mudou-se para o local. Naquele tempo, o transporte ferroviário e a Estação movimentavam, de certo modo, o cotidiano bucólico dos moradores, pois, diariamente, chegavam ao distrito ônibus vindos do distrito sede de Prados e do vizinho município de Dores de Campos trazendo ou levando passageiros que embarcavam e desembarcavam na Estação. Além disso, os habitantes de Estação de Prados, que há quarenta anos possuía poucas casas, muitas vezes se ocupavam da feitura de quitandas como bolo, doces e chocolates, que eram vendidos aos passageiros do trem para ajudar na renda familiar. O pai de Adão Coutinho, o Sr. Crispim Barbosa Coutinho, trabalhou na ferrovia com a manutenção dos trilhos durante vinte e oito anos, entre os anos de 1953 e 1981. Crispim trabalhou primeiramente em outros locais, como o vizinho município de Resende Costa, e a cidade de Nazareno, tendo-se fixado em Estação de Prados com sua família posteriormente e ali se aposentado na RFFSA. Segundo informações de Adão, seu pai, atualmente com oitenta e nove anos de idade e residente em Dores de Campos, nutre um profundo sentimento de afeição pela Estação de Prados, tal como os antigos moradores que residem naquele distrito nos dias atuais e que tiveram o privilégio de contemplar a Estação Ferroviária quando ainda estava ativa, como a Srª Vera Lúcia Ribeiro, que reside no distrito desde quando era menina e se lembra de como o trem alegrava, com sua passagem, a criançada do local.

Conforme já citado anteriormente, a Estação de Prados foi fechada no ano de 1984, pouco depois da Rede Ferroviária ter desativado o trecho da linha férrea da qual a Estação fazia parte. Naquele ano a RFFSA desativou também outros trechos de linha, como no Sul de Minas por exemplo, devido ao declínio do transporte ferroviário, que teve como uma de suas causas a expansão do transporte através das rodovias.

A centenária Estação passou por uma reforma no início da década de 1980, pouco antes de ser desativada, quando o senador Eliseu Resende era o Ministro dos Transportes. Nesta reforma, o prédio da Estação foi pintado e o telhado foi trocado, com a substituição das antigas telhas de barro tipo capa e bica por outras planas tipo "Francesas". Entretanto, o Sr. Manoel José Pires, conhecido popularmente como "'Seu' Natalino" e que reside na localidade desde seu nascimento, disse que a Estação de Prados recebia nova pintura a cada dois anos e que a cor de sua pintura original foi alterada. Em 2003, de acordo com informações do site "Estações Ferroviárias do Brasil", parte do telhado desabou e, provavelmente no ano de 2004, o fogão à lenha que existia no interior do prédio foi desmanchado e o piso de tábua corrida e os portais de madeira foram retirados. Ainda segundo informações de moradores do distrito, poucos anos após a desativação da Estação, o prédio da mesma foi saqueado e foram roubadas portas, janelas e instalações elétricas. Atualmente, a edificação, que irá completar centro e trinta anos em 2011, encontra-se abandonado e em avançado estágio de degradação, fato este que proporciona um sentimento de descontentamento entre os moradores,

[5] Site: www.estacoesferroviarias.com.br
[6] Idem.

sobretudo os mais antigos, que lamentam o atual estado da Estação Ferroviária, tão importante para a identidade local.

11. USO ATUAL: Vago.

12. DESCRIÇÃO:

A edificação apresenta uma volumetria térrea e um partido que se desenvolve principalmente ao longo da antiga plataforma de embarque e desembarque. Está implantada em terreno plano, acima do nível da rua, na altura da plataforma, e é através dela que se dá o acesso principal ao imóvel, por uma rampa em uma das extremidades e uma escada na outra, ambas em concreto. O terreno não possui uma delimitação muito clara no local, no entanto, segundo pesquisa documental, a propriedade possui um extenso afastamento posterior, ocupado pela vegetação natural, um estreito afastamento lateral direito, que é tomado pela plataforma, e um afastamento lateral esquerdo, também ocupado por vegetação natural.

A fachada frontal é formada por uma empena onde seus elementos se distribuem de forma simétrica, apresentando embasamento e cunhais proeminentes, dois frisos horizontais e um vão circular, com enquadramento em argamassa, próximo à cumeeira. Os elementos de argamassa em relevo recebem a cor verde, enquanto o pano de alvenaria é pintado na cor amarela em sua porção inferior e na cor vermelha na porção superior. O traçado do friso central, com dois arcos plenos, sugere a pretérita existência de vãos nessa fachada, assim como os vãos observados na fachada posterior. Há uma tarja central com a inscrição na qual se lê, com dificuldade, a palavra "Prados".

A fachada lateral direita, voltada para a rua onde se localizava a linha férrea, apresenta elementos e acabamentos semelhantes aos da fachada principal, no entanto possui seis vãos. São três portas e três janelas, todos os vãos têm verga em arco pleno e não possuem vedação. Uma das janelas é alta e aparenta ter tido suas dimensões reduzidas com a ampliação do seu peitoril. As portas davam acesso às diversas repartições da antiga Estação Ferroviária, as quais só são identificáveis pelas inscrições sobre as vergas dessas portas, a exemplo de "armazém" e "agência". A partir dessa fachada, desenvolve-se um trecho da plataforma que segue além dos limites da edificação.

A fachada posterior é idêntica à frontal, porém com duas janelas, semelhantes as já descritas presentes na fachada lateral direita. Por fim, na fachada lateral esquerda, com embasamento em cor verde e todo o resto em amarelo, foi possível verificar a existência de apenas uma porta. O volume saliente ao pano de alvenaria principal dessa fachada encontra-se completamente tomado pelo crescimento desordenado da vegetação, o que dificulta a observação e descrição precisa dessa fachada. Todos os vãos encontrados, seja externa ou internamente, não apresentam esquadrias ou vedações, as quais foram roubadas, segundo relatos de moradores da região, entretanto sabe-se que se tratava de esquadrias de madeira.

A cobertura existente consiste em telhado de duas águas, com cumeeira perpendicular à fachada frontal, estrutura em madeira e beiral simples, sustentado por mãos francesas em ferro apenas na fachada lateral direita, protegendo a plataforma, enquanto as telhas são cerâmicas planas do tipo francesas. O sistema construtivo utilizado no imóvel é autoportante em tijolos cerâmicos maciços.

Internamente, não há presença de forros nos cômodos, enquanto os pisos originais em assoalho de madeira foram furtados e atualmente se observa apenas o contra-piso cimentado em todos os compartimentos.

13. PROTEÇÃO LEGAL EXISTENTE: Nenhuma.

14. PROTEÇÃO LEGAL PROPOSTA: Inventário.

15. ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Ruim.

16. ANÁLISE DO ESTADO DE CONSERVAÇÃO:

De modo geral, o estado de conservação do imóvel é bastante ruim, muitos de seus elementos apresentam danos significativos. Algumas das alvenarias apresentam perdas expressivas de trechos, principalmente aquelas que dividem os cômodos. Internamente a vegetação se prolifera, sem qualquer controle, no interior da edificação. Outro fator preocupante é a instabilidade estrutural da cobertura, que já desabou em alguns trechos. Todos os revestimentos estão comprometidos, a pintura exibe, além de muitas manchas e sujidades, muitos pontos de desprendimento, o mesmo ocorre com o reboco das paredes que em algumas áreas deixa os tijolos expostos. Elementos como esquadrias e pisos são inexistentes, pois já há alguns anos foram furtados por vândalos. Além disso, observam-se muitas pichações pelas alvenarias.

17. FATORES DE DEGRADAÇÃO:

A ausência de uso e ocupação do imóvel deixou o bem sem qualquer manutenção desde que a estação foi desativada em 1984. Isso deixou a edificação à mercê da ação das intempéries, sofrendo ainda com a degradação natural dos materiais e com a ação de vândalos e saqueadores.

18. MEDIDAS DE CONSERVAÇÃO:

A primeira medida a ser tomada é a recuperação dos elementos deteriorados, executando-se:

- Limpeza e retirada da vegetação que ocupa parte da edificação;

- Recuperação das alvenarias danificadas, com a reconstrução dos trechos faltantes;

IPHAN-MG
FL. 66

- Substituição completa da cobertura por uma similar à original;
- Instalação de piso semelhante ao original;
- Instalação de sistema elétrico na edificação;
- Recuperação dos revestimentos das alvenarias interna e externamente.

Após essas primeiras medidas, para a conservação da edificação deve ser feita a manutenção e vistoria dos elementos construtivos da edificação, executando-se periodicamente:

- Inspeção periódica da cobertura com manutenção de telhas para evitar infiltrações provenientes do telhado;
- Inspeção do madeiramento da cobertura para identificar a infestação por insetos xilófagos e substituição das peças danificadas sempre que necessário;
- Execução de pintura de revitalização das paredes externas e internas sempre que necessário;
- Não realizar ligações elétricas improvisadas e, quando necessário, consultar um técnico especializado;
- Não substituir qualquer elemento de composição e/ou estrutural sem antes a avaliação de um técnico especializado.

19. INTERVENÇÕES:

A centenária Estação passou por uma reforma no início da década de 1980, pouco antes de ser desativada, quando o senador Eliseu Resende era o Ministro dos Transportes. Nesta reforma, o prédio da Estação foi pintado e o telhado foi trocado, com a substituição das antigas telhas de barro tipo capa e bica por outras planas tipo "Francesas". Entretanto, o Sr. Manoel José Pires, conhecido popularmente como "'Seu' Natalino" e que reside na localidade desde seu nascimento, disse que a Estação de Prados recebia nova pintura a cada dois anos e que a cor de sua pintura original foi alterada. Em 2003, de acordo com informações do site "Estações Ferroviárias do Brasil", parte do telhado desabou e, provavelmente no ano de 2004, o fogao à lenha que existia no interior do prédio foi desmanchado e o piso de tábua corrida e os portais de madeira foram retirados. Ainda segundo informações de moradores do distrito, poucos anos após a desativação da Estação, o prédio da mesma foi saqueado e foram roubadas portas, janelas e instalações elétricas.

20. REFERÊNCIAS:

ELETRÔNICAS:

www.estacoesferroviarias.com.br. Acesso em jul/2010.

www.rffsa.gov.br. Acesso em jul/2010.

ORAIS:

Adão Barbosa Coutinho. Entrevista, jul/2010.

Manoel José Pires. Entrevista, jul/2010.

Vera Lúcia Ribeiro. Entrevista, jul/2010.

21. INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES: Sem referências.

22. FICHA TÉCNICA:

RESPONSÁVEL PELAS INFORMAÇÕES: PREFEITURA MUNICIPAL DE PRADOS / MG.

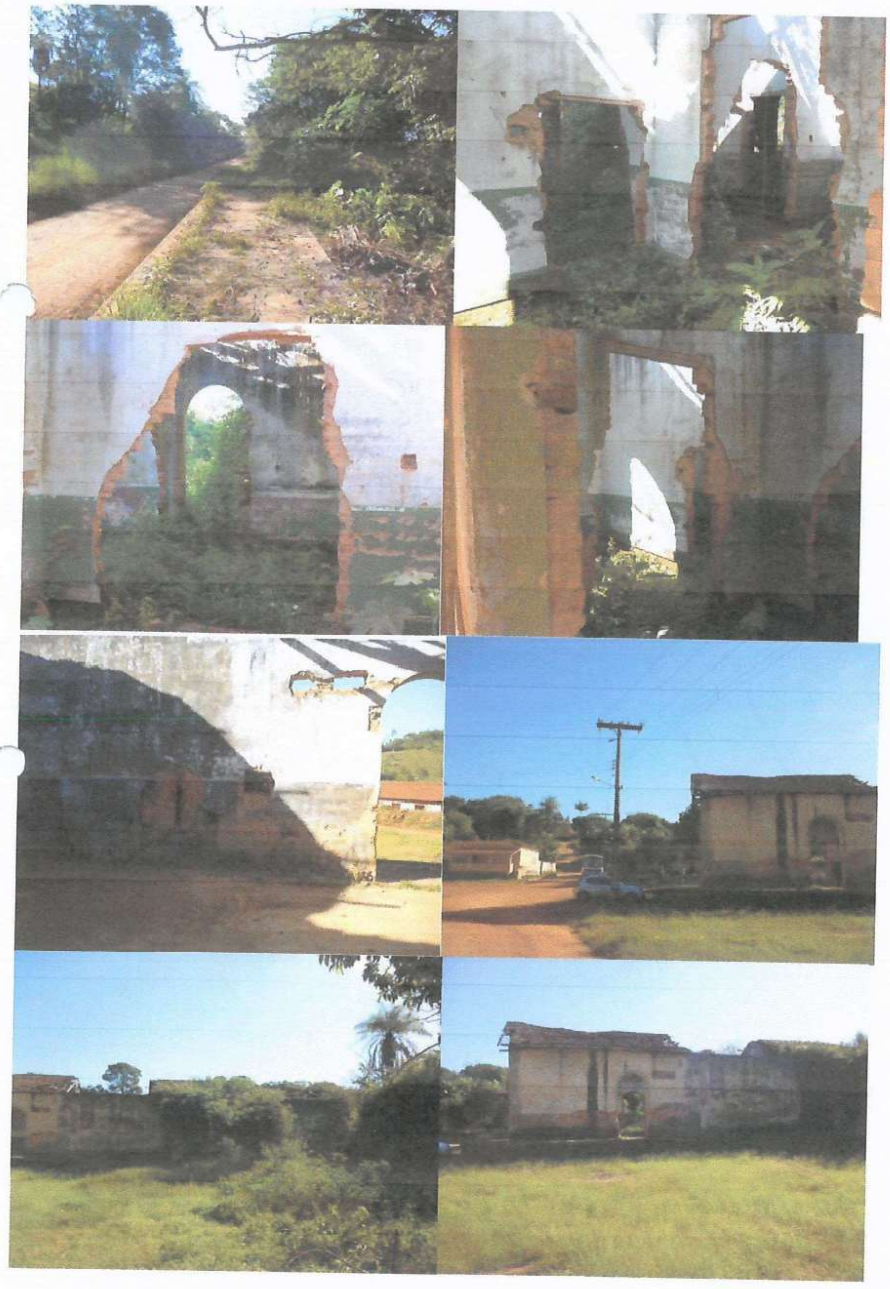
Levantamento (Jul/2010): Carolina Belculfine (Arquiteta Urbanista) / Luiz Felipe Brito (estagiário de arquitetura) / Talita Carvalho (Diretora de Turismo e Cultura) / Vandilza Castro (estagiária de história).

Elaboração (Ago/2010): Carolina Belculfine (Arquiteta Urbanista) / Luiz Felipe Brito (estagiário de arquitetura) / Vandilza Castro (estagiária de história).

Revisão (Ago/2010): Memória Arquitetura.

PREFEITURA MUNICIPAL
DE PRADOS - MG

ANEXO 2 – RELATÓRIO FOTOGRÁFICO – maio 2013



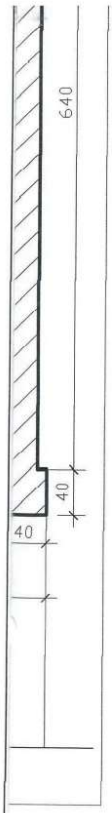
PREFEITURA MUNICIPAL
DE PRADOS - MG











IPHAN-MG
FL. 69
Rubrica

QUADRO DE ESQUADRIA			
PORTAS			
CÓDIGO	DIMENSÃO	ESPECIFICAÇÃO	QUANTIDADE
P1	60X210	MADEIRA	01
P2		INEXISTENTE	00
P3	80X210	MADEIRA	02
P4	100X250	MADEIRA	05
P5	115X335	MADEIRA E VIDRO	02
P6	150X335	MADEIRA E VIDRO	02
JANELA			
CÓDIGO	DIMENSÃO	ESPECIFICAÇÃO	QUANTIDADE
J1	110X230	MADEIRA E VIDRO	02
J2	115X230	MADEIRA E VIDRO	01
J3	150X230	MADEIRA E VIDRO	01

ESTAÇÃO DE TREM

PROJETO ARQUITETÔNICO EXECUTIVO

LOCAL POVOADO DA ESTAÇÃO, ZONA RURAL	MUNICIPIO PRADOS–MG	
PROPRIETÁRIO PREFEITURA DE PRADOS	C.N.P.J. 18.557.538/0001–67	
ARQUITETO RESP. TÉCNICO FABIO JOSÉ DA SILVA	CAU/BR A75370–0	
CONTEÚDO PALNTAS TÉRREO, DE SITUAÇÃO E COBERTURA	DATA NOVEMBRO/2013	FOLHA 01/02

QUADRO DE ESQUADRIA

PORTAS

CÓDIGO	DIMENSÃO	ESPECIFICAÇÃO	QUANTIDADE
P1	60X210	MADEIRA	01
P2	70X210	MADEIRA	01
P3	80X210	MADEIRA	02
P4	100X250	MADEIRA	05
P5	115X335	MADEIRA E VIDRO	02
P6	150X335	MADEIRA E VIDRO	02

JANELA

CÓDIGO	DIMENSÃO	ESPECIFICAÇÃO	QUANTIDADE
J1	110X230	MADEIRA E VIDRO	02
J2	115X230	MADEIRA E VIDRO	02
J3	150X230	MADEIRA E VIDRO	03
J4	100X160	MADEIRA E VIDRO	02

VENARIA A CONSTRUIR
VENARIA A DEMOLIR
VENARIA EXISTENTE

ESTAÇÃO DE TREM

PROJETO ARQUITETÔNICO EXECUTIVO

DA ESTAÇÃO, ZONA RURAL

IO

A DE PRADOS

OR HUGO PEREZ CALDERON

RREO, DE SITUAÇÃO E COBERTURA

MUNICIPIO: PRADOS–MG

C.N.P.J.: 18.557.538/0001–67

CREA 17992

DATA: NOVEMBRO/2013

FOLHA: 01/02

IPHAN-MG
FL. 91
Rubrica

ESTAÇÃO DE TREM

PROJETO ARQUITETÔNICO EXECUTIVO

LOCAL POVOADO DA ESTAÇÃO, ZONA RURAL	MUNICIPIO PRADOS–MG	
PROPRIETÁRIO PREFEITURA DE PRADOS	C.N.P.J. 18.557.538/0001–67	
ARQUITETO RESP. TÉCNICO FABIO JOSÉ DA SILVA	CAU/BR A75370–0	
CONTEÚDO CORTES E ELEVAÇÕES	DATA NOVEMBRO/2013	FOLHA 02/02

PLANILHA DE CUSTOS

	de Preenchim	LDI
	27/11/13	28,00%

PREFEITURA MINUCIPAL DE PRADOS
OBRA:REFORMA E RESTAURAÇAO DA ESTAÇÃO FERROVIARIA DE PRADOS
LOCAL:ESTAÇÃO DE PRADOS MG.

Data Pr Índice		L. Sociais
abr/13	REFERÊNCIAL	122,82%

ITEM	DESCRIÇÃO	UNID.	R$ UNIT.	QUANT	UINT.+LDI	TOTAL
1	**SERVICOS PRELIMINARES**					
	DESMATAMENTO DE ARVORES ENTRE 0,15M E 0,30M DE DIAMETRO INCLUSIVE	UN	3,49	100	4,47	446,72
	LIMPEZA DE TERRENO - ROÇADA DENSA (COM PEQUENOS ARBUSTOS)	M2	2,23	500	2,85	1.427,20
	PROJETO EXECUTIVO DE INSTALAÇÕES ELÉTRICAS -	PR.A1	1542	1	1973,76	1.973,76
	PROJETO EXECUTIVO DE INSTALAÇÕES HIDRO SANITÁRIAS -	PR.A1	1488	1	1904,64	1.904,64
2	**LIGACOES PROVISORIAS**					
	INSTAL/LIGACAO PROVISORIA ELETRICA BAIXA TENSAO P/CANT OBRA	UN	993,91	1	1272,20	1.272,20
3	**DEMOLICOES/RETIRADAS**					
	CARGA MANUAL E REMOCAO E ENTULHO COM TRANSPORTE ATE 1KM EM CAMINHAO B	M3	10,94	24	14,00	336,08
	DEMOLICAO DE TELHAS CERAMICAS	M2	4,46	325	5,71	1.855,36
	RETIRADA DE ESTRUTURA DE MADEIRA COM TESOURAS PARA TELHAS CERAMICAS O	M2	9,42	325	12,06	3.918,72
	DEMOLICAO DE REVESTIMENTO DE ARGAMASSA DE CAL E AREIA	M2	3,72	680	4,76	3.237,89
	DEMOLICAO DE ALVENARIA DE TIJOLOS MACICOS S/REAPROVEITAMENTO	M3	34,35	8	43,97	351,74
4	**ESCAVACAO DE VALAS**					
	ESCAVACAO MANUAL DE TERRA E ENTULHO	M3	35,75	36	45,76	1.647,36
5	**ATERRO COM OU S/COMPACTACAO**					
	ATERRO APILOADO(MANUAL) EM CAMADAS DE 20 CM COM MATERIAL DE EMPRÉSTIM	M3	60,18	60	77,03	4.621,82
6	**LASTROS/FUNDACOES DIVERSAS**					
	LASTRO DE BRITA	M3	73,69	6	94,32	565,94
	LASTRO DE CONCRETO, PREPARO MECANICO	M3	422,95	10	541,38	5.413,76
7	**FORMAS/CIMBRAMENTOS/ESCORAMENTOS**					
	FORMA TABUA PARA CONCRETO EM FUNDACAO C/ REAPROVEITAMENTO 5X	M2	35,46	10	45,39	453,89
	CONCRETOS					
	CONCRETO FCK=15MPA (1:2,5:3) , INCLUIDO PREPARO MECANICO, LANCAMENTO	M3	356,35	1	456,13	456,13
8	**ALVENARIA DE TIJOLOS CERAMICOS**					
	ALVENARIA EM TIJOLO CERAMICO MACICO 5X10X20CM 1 VEZ (ESPESSURA 20CM),	M2	110,35	10	141,25	1.412,48

	ALVENARIA EM TIJOLO CERAMICO MACICO 5X10X20CM 1/2 VEZ (ESPESSURA 10CM	M2	70,25	42	89,92	3.776,64
9	**ESQUADRIAS/FERRAGENS/VIDROS**					
	PORTA DE MADEIRA					
	PORTA DE MADEIRA ALMOFADADA 1A, 70X210X3CM, INCLUSO ADUELA	UN	502	1	642,56	642,56
	PORTA DE MADEIRA ALMOFADADA 1A, 80X210X3CM, INCLUSO ADUELA 1A, ALIZA	UN	710,81	4	909,84	3.639,35
	PORTA DE MADEIRA ALMOFADADA 1A, 120X210X3CM, 2 FOLHAS, INCLUSO ADUEL	UN	984,64	2	1260,34	2.520,68
	PORTA DE MADEIRA ALMOFADADA 1A, 140X210X3CM, 2 FOLHAS, INCLUSO ADUEL	UN	1021,02	2	1306,91	2.613,81
	PORTA DE MADEIRA ALMODADA 1A, 60X210X3CM, INCLUSO ADUELA 1A, ALIZA	UN	581,17	1	743,90	743,90
10	**JANELA DE MADEIRA**					
	JANELA DE ABRIR DE MADEIRA 1A COM CAIXILHOS DE MADIRA E P/VIDRO DE 2 FOLHAS CADA, 1,1X2,3M, INCLUSO GUARNIC	UN	1726,98	2	2210,53	4.421,07
	JANELA DE ABRIR DE MADEIRA 1A COM CAIXILHOS DE MADIRA E P/VIDRO DE 2 FOLHAS CADA, 1,15X2,3M, INCLUSO GUARNIC	UN	1805,48	2	2311,01	4.622,03
	JANELA DE ABRIR DE MADEIRA 1A COM CAIXILHOS DE MADIRA E P/VIDRO DE 2 FOLHAS CADA, 1,5X2,3M, INCLUSO GUARNIC	UN	2354,9	3	3014,27	9.042,82
	JANELA DE ABRIR DE MADEIRA 1A COM CAIXILHOS DE MADIRA E P/VIDRODE 2 FOLHAS CADA, 1X1,6M, INCLUSO GUARNIC	UN	1092,12	2	1397,91	2.795,83
12	**VIDROS/ESPELHOS**					
	VIDRO LISO COMUM TRANSPARENTE, ESPESSURA 4MM	M2	67,44	35	40,00	1.400,00
13	**COBERTURA**					
	MADEIRAMENTO					
	COBERTURA EM TELHA CERAMICA TIPO PLAN, EXCLUINDO MADEIRAMENTO	M2	41,81	354	53,52	18.944,95
14	**MADEIRAMENTO/TELHAMENTO C/ TELHAS CERAMICAS**					
	ESTRUTURA DE MADEIRA DE LEI, PRIMEIRA QUALIDADE, SERRADA, NAO APARELH	M2	76,15	354	97,47	34.505,09
16	**CUMEEIRA CERAMICA**					
	CUMEEIRA COM TELHA CERAMICA EMBOCADA COM ARGAMASSA TRACO 1:2:8 (CIMEN	M	14,56	32	18,64	596,38
	ESQUADRIAS/FERRAGENS/VIDROS					
17	**INSTALACAO ELETRICA/ELETRIFICACAO E ILUMINACAO EXTERNA**					
	MATERIAIS E SERVIÇOS A SEREM DEFINIDOS NO PROJETO	VB	13000	1	16640,00	16.640,00
18	**INSTALACOES HIDRO SANITARIAS**					
	MATERIAIS E SERVIÇOS A SEREM DEFINIDOS INCLUINDO FOSSA SEPTICA E SUMIDOURO	VB	15000	1	19200,00	19.200,00
19	**APARELHOS SANITARIOS, LOUCAS, METAIS E OUTROS**					
	LAVATORIO LOUCA BR MEDIO LUXO C/LADRAO MED 55X45 RABICHO CROMADO DE	UN	360,41	3	461,32	1.383,97
	TANQUE DE MARMORE SINTETICO 22 LITROS COM VALVULA EM PLASTICO BRANCO	UN	119,53	1	153,00	153,00
	VASO SANITARIO LOUCA BRANCA CAIXA DESCARGA ACOPLADA 35X65X35CM INCL A	UN	252,99	2	323,83	647,65
20	**PINTURA DE PAREDE**					
	RASPAGEM DE PINTURA PVA	M2	3,72		4,76	0,00
	PINTURA LATEX ACRILICA AMBIENTES INTERNOS/EXTERNOS, TRES DEMAOS	M2	15,21	500	19,47	9.734,40

	PINTURA LATEX ACRILICA AMBIENTES INTERNOS/EXTERNOS, DUAS DEMAOS	M2	12,31	406	15,76	6.397,26
	FUNDO SELADOR ACRILICO AMBIENTES INTERNOS/EXTERNOS, UMA DEMAO	M2	3,94	750	5,04	3.782,40
21	**PINTURA EM MADEIRA**					
	PINTURA ESMALTE ACETINADO EM MADEIRA, DUAS DEMAOS	M2	10,77	55	13,79	758,21
	EMASSAMENTO MASSA BASE A OLEO EM MADEIRA, DUAS DEMAOS	M2	11,22		14,36	0,00
	PINTURA ESMALTE FOSCO PARA MADEIRA, DUAS DEMAOS, INCLUSO APARELHAMENT	M2	16,74	55	21,43	1.178,50
	VERNIZ					
	PINTURA VERNIZ EM FORRO DE MADEIRA, DUAS DEMAOS	M2	11,85	195	15,17	2.957,76
22	**PINTURA IMUNIZANTE**				0,00	0,00
	PINTURA IMUNIZANTE PARA MADEIRA, DUAS DEMAOS	M2	11,68	194	14,95	2.900,38
23	**PISOS**					
	PISO CIMENTADO					
	PISO CIMENTADO TRACO 1:3 (CIMENTO E AREIA), COM ACABAMENTO RUSTICO E	M2	26,22	163	33,56	5.470,54
	PISO CERAMICO					
	PISO PORCELANATO ASSENTADO SOBRE ARGAMASSA DE CIMENTO COLANTE E REJUN	M2	124,68	194	159,59	30.960,54
24	**SOLEIRA DE MARMORE/GRANITO**					
	SOLEIRA DE MARMORE BRANCO, LARGURA 5CM, ESPESSURA 3CM, ASSENTADA COM	M	31,95	11,5	40,90	470,30
	PEITORIL DE MARMORE BRANCO, LARGURA 15CM, ESPESSURA 3CM, ASSENTADA SOB	M	27,2	11	34,82	382,98
25	**RODAPE CERAMICO**					
	RODAPE EM PORCELANATO ALTURA 8CM ASSENTADO SOBRE ARGAMASSA DE CIMENTO	M	18,32	120	23,45	2.813,95
	PISO CONCRETO					
	PISO EM CONCRETO 20 MPA USINADO, ESPESSURA 7CM E JUNTAS SERRADAS 2X2M	M2	34,64	96	44,34	4.256,56
	REGULARIZACAO DE CONTRA-PISOS E OUTRAS SUPERFICIES					
	REGULARIZACAO DE PISO/BASE EM ARGAMASSA TRACO 1:3 (CIMENTO E AREIA),	M2	15,79	96	20,21	1.940,28
26	**REVESTIMENTO E TRATAMENTO DE SUPERFICIES**					
	CHAPISCO					
	CHAPISCO TRACO 1:3 (CIMENTO E AREIA MEDIA), ESPESSURA 0,5CM, PREPARO	M2	6,34	550	8,12	4.463,36
	EMBOCO					
	EMBOCO PAULISTA (MASSA UNICA) TRACO 1:2:8 (CIMENTO, CAL E AREIA MEDIA	M2	17,86	550	22,86	12.573,44
	AZULEJO					
	AZULEJO 15X15CM, 1A QUALIDADE, ASSENTADO COM ARGAMASSA PRE-FABRICADA	M2	32,66	85	41,80	3.553,41
	REJUNTAMENTO DE AZULEJO 15X15CM, COM CIMENTO BRANCO, PARA JUNTAS DE A	M2	4,83	85	6,18	525,50
29	**FORRO DE MADEIRA**					
	FORRO DE MADEIRA, TABUAS 10X1CM COM FRISO MACHO/FEMEA, EXCLUSIVE ENTA	M2	42,87	194	54,87	10.645,48

RODATETO EM MADEIRA DE LEI 7,0X2,5CM	M	13,29	120	17,01	2.041,34
LIMPEZA E ARREMATES FINAIS					
LIMPEZA FINAL DA OBRA	M2	1,22	350	1,56	546,56
OUTROS					
CORTE, DOBRAGEM, MONTAGEM E COLOCAÇÃO DE FERRAGEM NA FORMA, AÇO CA-50	KG	1,97		2,52	0,00
TOTAL					**267.938,55**

Victor Hugo Perez Calderon
Engenheiro Civil

Maurílio José de Lima
Prefeito Municipal

MINISTÉRIO DA CULTURA

IPHAN — Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Memorando nº 013/14 CT/IPHAN/MG	Data: 10/01/2014

IPHAN - MG Fls. 76 Rubrica

Ao Sr. José Rodrigues Cavalcanti Neto – Coordenador Geral - Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário – DEPAM/IPHAN
Referência: **Encaminha Processo Administrativo nº 01514.004961/2010-46, referente a bens da extinta RFFSA, localizados no município de Prados/MG.**

Prezado Senhor,

De ordem da Superintendente do IPHAN-MG, Sra. Michele Abreu Arroyo, encaminhamos a essa Coordenação Técnica o processo administrativo supracitado, ao qual foi anexada documentação encaminhada pela Prefeitura Municipal de Prados, na qual esta declara interesse em receber a guarda do imóvel da Estação Ferroviária de Prados, bem como destinar uso compatível e zelar por sua integridade e conservação.

Sendo assim, em conformidade com o determinado na reunião da Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário, realizada em 12.07.2012, ratificamos o Parecer Técnico (fls. 35 a 41) elaborado pela então chefe do Escritório Técnico II – Tiradentes, Sra. Maria Cristina Seabra, no qual esta sugere declaração de valor para a preservação da Memória Ferroviária Nacional ao imóvel em tela.

Ressaltamos que sugerimos a não declaração de valor aos demais imóveis, considerando-se tratar de terrenos sem informações quanto à existência de benfeitorias que lhes agreguem valor.

Dessa forma, encaminhamos a documentação para apreciação e demais providências junto à Comissão de Avaliação e Presidência do IPHAN.

Colocamo-nos à disposição para maiores esclarecimentos que considerar necessários.

Atenciosamente,

FERNANDA HEITMANN SARAIVA
Matr. SIAPE 1534744
Coordenadora Técnica
Superintendência do IPHAN em Minas Gerais

MINISTÉRIO DA CULTURA

IPHAN | INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL | Memorando nº 1173/2014-DEPAM | Data: 24/10/2014

IPHAN FL 77 Rubrica

Ao Diretor do Departamento do Patrimônio Material e Fiscalização **Dr. Andrey Rosenthal Schlee**

Assunto: Encaminha Processos de valoração de bens da extinta RFFSA e solicita providências.

Prezado Senhor,

1. Encaminhamos os processos de valoração de bens da extinta RFFSA para que sejam distribuídos às Coordenações do Depam, e apresentados na próxima reunião da Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário agendada para a data de 29 de outubro de 2014.

2. Estamos então enviando 21 processos, a serem distribuídos às Coordenações, para avaliação.

3. Os processos ora encaminhados são:

- **01514.000186/2009-16** – Passa Vinte/MG;
- **01514.006032/2013-14** - Janaúba/MG;
- **01506.003675/2013-13** - Assis/SP;
- **01514.005829/2013-02** - Barbacena/MG;
- **01514.001784/2009-11** - Carangola e Caiana/MG;
- **01514.007054/2013-00** - Brumadinho/MG;
- **01514.006373/2013-90** - Ressaquinha/MG;
- **01514.006367/2013-32** - Jeceaba/MG;
- **01514.007075/2013-17** - Antônio Carlos/MG;
- **01514.007449/2013-02** - Ingaí/MG;
- **01496.000480/2013-70** - Nova Russas/CE;
- **01514.001273/2011-13** - Mercês/MG;
- **01514.004961/2010-46** - Prados/MG,
- **01506.004068/2014-43** - Araraquara/SP;
- **01512.002462/2013-87** - Vacaria/RS;
- **01514.005332/2013-86** - Guaranésia/MG;
- **01514.006369/2013-21** - Ouro Preto/MG;
- **01450.005701/2011-61** - Barbacena/MG;
- **01514.001628/2009-41** - Matias Barbosa/MG;
- **01450.005751/2011-48** - Santos Dumont/MG
- **01506.004037/2014-92** - Ribeirão Preto/SP

AEF/gms

4. Contando com sua colaboração e buscando trabalhar conjuntamente em prol dos objetivos comuns desta Instituição, colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos que se fizerem necessários.

5. Renovando votos de consideração e apreço, despedimo-nos.

Atenciosamente,

Anna Eliza Finger
Coordenadora-Geral
Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização

AEF/gms

IPHAN
FL. 78
Rubrica

MINISTÉRIO DA CULTURA
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL
DEPARTAMENTO DO PATRIMÔNIO MATERIAL E FISCALIZAÇÃO
COMISSÃO DE AVALIAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO

ATA DE SESSÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO – CAPCF

Em 29 de outubro de 2014, na sede do IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, inscrito no CNPJ sob o nº 26.474.056/0001-71, localizado no Setor de Edificações Públicas Sul – SEPS, Quadra 713/913, Bloco "D", Ed. IPHAN, Brasília – DF, foi realizada a 22ª Sessão Ordinária da Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário – CAPCF, em que estiveram presentes os Coordenadores Gerais, Sra. Anna Eliza Finger, Sra. Erica Cristina Castilho Diogo, Sr. José Rodrigues Cavalcanti Neto, Sra. Eliza Piccoli Ortiz representando o Sr. Fabio Guimaraes Rolim, nesta sessão e a Sra. Carla Rabelo Costa como convidada. A sessão foi aberta pela Sra. Anna Finger, que agradeceu a presença e passou aos itens de pauta. **ITEM 1. Análise de valoração de processos sobre bens imóveis ferroviários da extinta RFFSA.** Dando continuidade à Sessão foram apresentados os processos distribuídos aos membros da Comissão para análise. **1.1. Processo nº 01514.000186/2009-16,** que trata de demanda da demanda da Superintendência do IPHAN em Minas Gerais, que encaminhou a esta Coordenação cópia da documentação relativa aos imóveis localizados no Município de Passa Vinte/MG. A Superintendência do IPHAN no Estado de Minas Gerais emitiu Parecer Técnico nº 049/2013, sugerindo que não seja declarado valor cultural ao Alojamento no pátio de Passa Vinte (NBP 2202888-0), ao Alojamento no pátio de Passa Vinte (NBP 2202889-0), e ao Alojamento no pátio de Passa Vinte (NBP 2202890-0). A CAPCF ratificou os termos do Parecer Técnico nº 049/2013 e decidiu não declarar valor histórico, artístico e cultural aos bens supracitados, nos termos do Art. 9º da Lei nº 11.483/07. **1.2. Processo nº 01514.006032/2013-14**, que trata de demanda da SPU – Secretaria de Patrimônio da União, que encaminhou ao IPHAN cópia da documentação relativa aos imóveis localizados no Município de Janaúba/MG, recebida da Inventariança da extinta RFFSA, por meio do Termo de Transferência nº 1276/2013, para consideração deste Instituto. A Superintendência do IPHAN no Estado de Minas Gerais emitiu Parecer Técnico nº 046/2013, sugerindo que não

seja declarado valor cultural à Estação de Engenheiro Rockert (NBP 2201129-0) e à Residência CET (NBP 221130-0). A CAPCF ratificou os termos do Parecer Técnico nº 046/2013 e decidiu não declarar valor histórico, artístico e cultural, aos bens supracitados, nos termos do Art. 9º da Lei nº 11.483/07. **1.3. Processo nº 01506.003675/2013-13**, que trata de demanda da SPU – Secretaria de Patrimônio da União, que encaminhou ao IPHAN cópia da documentação relativa aos imóveis localizados no Município de Assis/SP, recebida da Inventariança da extinta RFFSA, por meio do Termo de Transferência nº 1340/2013, para consideração deste Instituto. A Superintendência do IPHAN no Estado de São Paulo emitiu Parecer Técnico s/nº, sugerindo que não seja declarado valor cultural aos bens imóveis denominados: Terreno com 5.906,50m² (NBP 3067005-000), Casa com edícula (NBP 4.324.139), Casa com edícula (NBP 4324.140), Casa – demolida (NBP 4324.141), Casa com edícula (NBP 4324.143), Casa (NBP 4324.144), Casa (NBP 4324.145), Casa com edícula (NBP 4324.146), Casa com edícula (NBP 4324.147) e Casa com edícula (NBP 4324.148). A CAPCF ratificou os termos do Parecer Técnico s/nº, e decidiu não declarar valor histórico, artístico e cultural aos bens supracitados, nos termos do Art. 9º da Lei nº 11.483/07. **1.4. Processo nº 01514.005829/2013-02**, que trata de demanda da SPU – Secretaria de Patrimônio da União, que encaminhou ao IPHAN cópia da documentação relativa aos imóveis localizados no Município de Barbacena/MG, recebida da Inventariança da extinta RFFSA, por meio do Termo de Transferência nº 908/2013, para consideração deste Instituto. A Superintendência do IPHAN no Estado de Minas Gerais emitiu Parecer Técnico nº 076/2013, sugerindo que não seja declarado valor cultural aos bens imóveis denominados, Terreno com área de 8.861,00, referente a 8,47% da área (NBP 3000379-12), Edificação com área de 74,00 m² (NBP 3200360-0), Edificação com área de 99,00 m² (NBP 3200379-0), Edificação com área de 96,00 m² (NBP 3204067-0), Edificação com 71,00 m² (NBP 3204068-0), Edificação com área de 357,00 m² (NBP 3204069), Edificação com área de 500,00 m² (NBP 3204070-0), Edificação com área de 78,00 m² (NBP 3204074-0), Terreno com área de 54,00 m² (NBP 3000326-0), Terreno com área de 175,00 m² (NBP 3000329-0), Terreno com área de 1.278,00 m² (NBP 3000330-0), Terreno com área de 43,00 m² (NBP 3000331-0), Terreno com área de 2.074,95 m² (NBP 3000333-0), Terreno com área de 70,00 m² (NBP 3000334-0), Terreno com área de 80,00 m² (NBP 3000335-0), Terreno com área de 60,00 m² (NBP 3000336-0), Terreno com área de 60,00 m² (NBP 3000337-0), Terreno com área de 103,00 m² (NBP 3000339-0), Terreno com área de 50,00 m² (NBP 3000357-0), Terreno com área de 195,50 m², referente a 0,19% da área total (NBP 3000379-7), Terreno com área de 532,00 m², referente a 0,51% da área (NBP 3000379-10), Terreno com área de 532,00 m², referente a 0,25% da área (NBP 3200811-0), Terreno com área de 352,27 m² (NBP 3000379-27), Terreno com área de 300,00

IPHAN FL. 179 Rubrica

m² (NBP 3000379-28), Faixa de terreno com área de 270.125,00 m² (NBP 3000851-1), Terreno no pátio estação Barbacena (NBP 3000851-2), Terreno no pátio estação Barbacena (NBP 3000851-3), Terreno no pátio estação Barbacena (NBP 3000851-4), Terreno no pátio estação Barbacena (NBP 3000851-5), Terreno com área de 150,00 m² (NBP 3000851-6), Terreno no pátio estação Barbacena (NBP 3000851-8), Terreno no pátio estação Barbacena (NBP 3000851-9), Terreno no pátio estação Barbacena (NBP 3000851-10), Terreno no pátio estação Barbacena (NBP 3000851-11), Terreno no pátio estação Barbacena (NBP 3000851-12), Terreno no pátio estação Barbacena (NBP 3000851-13), Edificação com área de 89,00 m² (NBP 3200811-0). A CAPCF ratificou os termos do Parecer Técnico nº 076/2013 e decidiu não declarar valor histórico, artístico e cultural aos bens supracitados, nos termos do Art. 9º da Lei nº 11.483/07. **1.5. Processo nº 01514.001784/2009-11**, que trata de demanda do Ministério Público Federal - MPF, que instaurou Inquérito Civil Público tendo por objeto a ocorrência de danos ambientais e descaracterização dos bens imóveis localizados nos municípios de Carangola e Caiana/MG. A Superintendência do IPHAN no Estado de Minas Gerais emitiu Parecer Técnico nº 016/2014, sugerindo que não seja declarado valor cultural à Faixa da linha do ramal erradicado entre Parada General e Estação de Ernestina (NBP 3002902-0), ao Pátio Ferroviário da Estação de Ernestina (NBP 3002903-0), ao Conjunto da Parada General (NBP 3203650-0), à Casa do Trabalhador (NBP 3203651-0), à Casa de Turma (NBP 3203652-0), à Casa do Trabalhador (NBP 3203653-0), à Casa do Trabalhador (NBP 3203654-0), à Casa do Trabalhador (NBP 3203655-0) e à Estação Ferroviária de Ernestina (NBP 3203656-0). A CAPCF ratificou os termos do Parecer Técnico nº 016/2014 e decidiu não declarar valor histórico, artístico e cultural aos bens supracitados, nos termos do Art. 9º da Lei nº 11.483/07. **1.6. Processo nº 01514.007054/2013-00**, que trata de demanda da SPU - Secretaria do Patrimônio da União, que encaminhou ao IPHAN cópia da documentação relativa aos imóveis localizados no Município de Brumadinho/MG, recebida da Inventariança da extinta RFFSA, por meio do Termo de Transferência nº 883/2011, para consideração deste Instituto. A Superintendência do IPHAN no Estado de Minas Gerais emitiu Parecer Técnico nº 098/2013, sugerindo que não seja declarado valor cultural ao Terreno com 5.909,00m² (NBP 3000505-1), à Edificação com 52,00m² (NBP 3200552-0), à Edificação com 38,00m² (NBP 3200557-0), à Edificação com 145,00 m² (NBP 3200558-0), à Edificação com 41,00m² (NBP 3200559-0), à Edificação com 58,00m² (NBP 3290253-0) e à Edificação com 39,00m² (NBP 3200563-0). A CAPCF ratificou os termos do Parecer Técnico nº 098/2013 e decidiu não declarar valor histórico, artístico e cultural aos bens supracitados, nos termos do Art. 9º da Lei nº 11.483/07. **1.7. Processo nº 01514.006373/2013-90**, que trata de demanda da Secretaria de Patrimônio da União – SPU, que encaminhou ao IPHAN cópia da documentação relativa aos imóveis

localizados no Município de Ressaquinha/MG, recebida da Inventariança da extinta RFFSA, por meio do Termo de Transferência nº 646/2010, para consideração deste Instituto. A Superintendência do IPHAN no Estado de Minas Gerais emitiu Parecer Técnico nº 082/2013, sugerindo que não seja declarado valor cultural ao Terreno com 220m² (NBP 3000338-0), à Edificação com área de 60,00 m² (NBP 3290232-0), e à Edificação com 50,00m² (NBP 3290237-0). A CAPCF decidiu retornar o processo à Superintendência do IPHAN em Minas Gerais para complementações das informações relativas aos bens. **1.8. Processo nº 01514.006367/2013-32**, que trata de demanda da Secretaria de Patrimônio da União – SPU, que encaminhou ao IPHAN cópia da documentação relativa ao imóvel localizado no Município de Jeceaba/MG, recebida da Inventariança da extinta RFFSA, por meio do Termo de Transferência nº 649/2010, para consideração deste Instituto. A Superintendência do IPHAN no Estado de Minas Gerais emitiu Parecer Técnico nº 078/2013, sugerindo que não seja declarado valor cultural ao Terreno com área de 100,00 m² (NBP 3000505-1), com edificação de NBP 3204356-0 não localizada. A CAPCF ratificou os termos do Parecer Técnico nº 078/2013-Iphan/MG e decidiu não declarar valor histórico, artístico e cultural aos bens supracitados, nos termos do Art. 9º da Lei nº 11.483/07. **1.9. Processo nº 01514.007075/2013-17**, que trata de demanda da SPU – Secretaria de Patrimônio da União, que encaminhou ao IPHAN cópia da documentação relativa aos imóveis localizados no Município de Antônio Carlos/MG, recebida da Inventariança da extinta RFFSA, por meio do Termo de Transferência nº 1038/2011, para consideração deste Instituto. A Superintendência do IPHAN no Estado de Minas Gerais emitiu Parecer Técnico nº 005/2014, sugerindo que não seja declarado valor cultural aos Terrenos (NBPs 3000317-0, 3000318-0, 3000319-0, 3000320-0, 3000321-0, 3000322-0) e às Edificações (NBPs 3200356-0 e 3203878-0). A CAPCF ratificou os termos do Parecer Técnico nº 005/2014 - Iphan/MG e decidiu não declarar valor histórico, artístico e cultural aos bens supracitados, nos termos do Art. 9º da Lei nº 11.483/07. **1.10. Processo nº 01514.007449/2013-02**, que trata de demanda da Secretaria do Patrimônio da União – SPU, que encaminhou ao IPHAN cópia da documentação relativa aos imóveis localizados no Município de Ingaí/MG, recebida da Inventariança da extinta RFFSA, por meio do Termo de Transferência nº 1180/2012, para consideração deste Instituto. A Superintendência do IPHAN no Estado de Minas Gerais emitiu Parecer Técnico nº 096/2013, sugerindo que não seja declarado valor cultural aos Terrenos (NBPs 2006085-0 e 2006086-1) e à Residência no km 334 (NBP 2203031-0). A CAPCF ratificou os termos do Parecer Técnico nº 096/2013 – Iphan/MG e decidiu não declarar valor histórico, artístico e cultural aos bens supracitados, nos termos do Art. 9º da Lei nº 11.483/07. **1.11. Processo nº 01496.000480/2013-70**, que trata de demanda da Secretaria do Patrimônio da União – SPU,

IPHAN FL. 80 Rubrica

que encaminhou ao IPHAN cópia da documentação relativa aos imóveis localizados no Município de Nova Russas/CE, recebida da Inventariança da extinta RFFSA, por meio do Termo de Transferência nº 279/2009 para consideração deste Instituto. A Superintendência do IPHAN no Estado do Ceará elaborou Parecer Técnico nº 098/13-DITEC/IPHAN-CE, sugerindo que seja declarado valor cultural à Estação Ferroviária de Nova Russas (NBP 1221260-0) e ao Antigo Armazém (NBP 1221262-0), sugere também que não seja declarado valor histórico, artístico e cultural à Casa do Mestre de Linha (NBP 1221269-0), à Garagem de Troley (NBP 1291081-0) e à Casa de Turma (NBP 12212702-0). A CAPCF ratificou os termos do Parecer Técnico nº 098/13-DITEC/IPHAN-CE e decidiu declarar valor histórico, artístico e cultural à Estação Ferroviária de Nova Russas (NBP 1221260-0) e ao Antigo Armazém (NBP 1221262-0), conforme inciso III do Artigo 4º da Portaria IPHAN nº 407/2010, bem como não declarar valor histórico, artístico e cultural à Casa do Mestre de Linha (NBP 1221269-0), à Garagem de Troley (NBP 1291081-0) e à Casa de Turma (NBP 12212702-0), nos termos do Art. 9º da Lei nº 11.483/07. **1.12. Processo nº 01514.001273/2011-13**, que trata de demanda da Secretaria do Patrimônio da União – SPU, que encaminhou ao IPHAN cópia da documentação relativa aos imóveis localizados no Município de Mercês/MG, recebida da Inventariança da extinta RFFSA, por meio do Termo de Transferência nº 672/2010, para consideração deste Instituto. A Superintendência do IPHAN no Estado de Minas Gerais emitiu Parecer Técnico nº 028/2014, sugerindo que não seja declarado valor cultural aos Terrenos (NBPs 3002374-0, 3002398-0, 3002399-0, 3002400-0, 3002401-0, 3002402-0, 3002402-1, 3002402-2, 3002402-3, 3002403-0, 3002404-0), à Parada Valério (NBP 3203158-0) e à Edificação dependência Sanitário 2 (NBP 3203161-0). A CAPCF ratificou os termos do Parecer Técnico nº 028/2014 e decidiu não declarar valor histórico, artístico e cultural aos bens supracitados, nos termos do Art. 9º da Lei nº 11.483/07. **1.13. Processo nº 01514.004961/2010-46**, que trata de demanda da Secretaria do Patrimônio da União – SPU, que encaminhou ao IPHAN cópia da documentação relativa aos imóveis localizados no Município de Prados/MG, recebida do Inventariante da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. por meio do Termo de Transferência nº 586/2010, para consideração deste Instituto. A Superintendência do IPHAN no Estado de Minas Gerais vistoriou os imóveis em tela, conforme relatório e fichas de vistoria acostados aos autos, sugerindo que seja declarado valor cultural à Estação Ferroviária de Prados (NBP 2203815), e que não seja declarado valor cultural ao Terreno da ex Estação de Engenheiros Magalhães (NBP 2006321), ao Terreno de Turma Km 59,577 (NBP 2006322), ao Terreno da casa de turma km 66,497 (NBP 2006323), ao Terreno da Estação de Prados km 67,800 (NBP 2006324) e à Faixa de Terreno (NBP 2010976). A CAPCF ratificou o Memorando nº 013/14 CT/IPHAN/MG e decidiu declarar valor histórico, artístico e cultural à Estação Ferroviária de